

รายงานประจำปี 2552
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Annual Report 2009
Office of Transport and Traffic Policy and Planning



“ขอขอบพระทัย และขอประใจท่านทั้งหลายเป็นอย่างยิ่ง ที่มีไมตรีจิต
พร้อมพร้อมกัน มาให้พรวันเกิดด้วยถ้อยคำที่เลือกสรรมาจากใจจริง
ซึ่งปรารถนาดี มุ่งหมายให้ข้าพเจ้ามีความสุข ความสวัสดิ์โดย
ประการต่างๆ

ความสุข ความสวัสดิ์ของข้าพเจ้าจะเกิดขึ้นได้ ก็ด้วยบ้านเมืองของ
เรามีความเจริญ มั่นคง เป็นปกติสุข ความเจริญ มั่นคง ที่นั่นจะสำเร็จ
ผลเป็นจริงได้ ก็ด้วยทุกคน ทุกฝ่ายในชาติ มุ่งที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตน
ให้เต็มกำลัง ด้วยสติรู้ตัว ด้วยปัญญาสุจริต และด้วยความสุจริตจริงใจ
โดยเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมยิ่งกว่าส่วนอื่น

จึงขอให้ท่านทั้งหลายในที่นี่ ซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่สำคัญอยู่ใน
สถาบันหลักของประเทศ และชาวไทยทุกคน ทุกหมู่เหล่า ทำความเข้าใจ
ในหน้าที่ของตนให้กระจ่าง แล้วตั้งใจ ตั้งใจให้เที่ยงตรง หนักแน่น
ที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ดีที่สุด เพื่อให้สำเร็จประโยชน์ส่วนรวม
อันใหญ่สุด คือชาติ บ้านเมืองอันเป็นที่อยู่ ที่ทำกินของเรา
มีความเจริญมั่นคงยั่งยืนไป

ขออำนาจแห่งคุณพระรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ของคุ้มครอง
รักษาท่านให้ปราศจากทุกข์ ปราศจากภัย และอำนวยสุขสิริสวัสดิ์
พิพัฒน์มงคล ให้สำเร็จผลขึ้นแก่ท่านทั่วหน้ากัน”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ
ที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2552
ในการพระราชพิธีเสด็จออกมหาสมาคม
เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 82 พรรษา
ณ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย พระบรมมหาราชวัง



ขอเรียนร้อยทุกดวงใจคนไทยชาติ
กราบพระบาทองค์ราชันขวัญสยาม
เหล่าพลกนิกรไทยทุกภูมาม
ขอถวายความจงรักด้วยภักดี

๓ ทรงเป็นยิ่งกว่าพระมหากษัตริย์
เป็นร่มฉัตรปกป้องไทยให้สุขศรี
เป็น “พ่อหลวง” ของทวยราษฎร์สุขทวี
พระบารมีเกริกฟ้าก้องสากล

๔ ทรงครองยุติธรรมอันล้ำเลิศ
สุดประเสริฐมอญไทยทุกทวน
ขอพระองค์ทรงเจริญยิ่งพระชนม์
เป็นมิ่งขวัญไทยทุกคนชั่วกาลนาน เถอญ

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม ขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้าคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สบข.

สารบัญ

Contents

สารจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	3
สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	4
สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	5
สารจากปลัดกระทรวงคมนาคม	6
สารจากผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	7
คำนำ Preface	8
แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม Organization Chart - Ministry of Transport	9
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)	10
คณะผู้บริหาร Executives	11
ประวัติความเป็นมาของ สนข./วิสัยทัศน์/พันธกิจ/ยุทธศาสตร์ OTP History/Vision/Mission/Strategies	14
ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. OTP Activities	17
ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน	21
ผลการดำเนินงานของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552	
การพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศไทย Development of Thailand's Transport Policy and Strategy	27
การพัฒนาระบบขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล Solving traffic problems in Bangkok and surrounding areas	47
การปฏิรูปรถไฟไทย Thai Railway Reform	56
แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล Rail Mass Transit Master Plan for Bangkok Metropolitan and Surrounding Areas	72
การพัฒนาเทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง Development of the Bus System Technology	76
แผนการปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ Integrated Public Disaster Prevention and Mitigation Operation Plan	86
การพัฒนาระบบการขนส่งและการจราจรในเมืองภูมิภาค Development of transport and traffic in the Regional Cities	92
การพัฒนาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ Database and real time information technology development	100
ภารกิจด้านสังคมและสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร Social contribution and stimulation of public participation in transport and traffic systems development	105
รายงานการเงิน ประจำปี 2552	108

สารจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2552 - 2554 และแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 - 2555 ที่จะรองรับความต้องการของทุกภาคส่วนในสังคมไทย และสังคมโลก ให้เกิดการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งที่ก้าวไกล รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้การขนส่งและจราจรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการของทั้งภาคประชาชนและภาคธุรกิจเอกชนให้สอดคล้องกับรัฐบาลที่ต้องการสร้างศักยภาพด้านการขนส่งและจราจร ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน รวมทั้งผลักดันการพัฒนาระบบการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพและเสริมสร้างศักยภาพของประเทศให้สามารถแข่งขันกับภูมิภาคต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีบทบาทหน้าที่อันสำคัญยิ่งในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ซึ่งหากประเทศใดมีการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพแล้วย่อมส่งผลให้การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในปัจจุบันอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศมีความเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้เกิดความต้องการในการใช้บริการด้านคมนาคมและขนส่งเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับกับการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และความต้องการของประชาชน

ในโอกาสนี้ ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย จงโปรดดลบันดาลให้คณะผู้บริหาร ข้าราชการ ตลอดจนบุคลากรของ สนข. ทุกท่าน ประสบกับความสุข มีพลานามัยที่สมบูรณ์แข็งแรงทั้งกายและใจ พร้อมร่วมแรงร่วมใจกันปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต นำประโยชน์สุขมาสู่ประชาชน และนำพาความเจริญก้าวหน้าที่ยั่งยืนมาสู่ประเทศต่อไป

นายโสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายประจักษ์ ใกล้วกล้าหาญ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานซึ่งมีบทบาทหน้าที่อันสำคัญยิ่งในการวิเคราะห์และเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ รวมถึงมาตรการด้านการพัฒนาการขนส่ง การจราจร โดยการจัดทำโครงการด้านการคมนาคมขนส่งอันเป็นการสนับสนุนนโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลให้สอดคล้อง เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อก่อให้เกิดระบบการคมนาคมขนส่งและการจราจรโดยภาพรวมที่สัมฤทธิ์ผลได้จริง ทั้งด้านความสะดวกรวดเร็ว ความทันสมัย ความประหยัด และความปลอดภัย เพื่อยกระดับระบบขนส่งของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจะนำประโยชน์สูงสุดมาสู่ประเทศชาติและประชาชน

การที่ สนข. ได้พยายามผลักดันให้เกิดการพัฒนากระบวนการคมนาคมของประเทศให้ก้าวหน้าและมีศักยภาพเท่าทันความเจริญทางด้านเศรษฐกิจการค้าระดับโลก ด้วยการเร่งรัดให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกรวดเร็ว และมีมาตรฐาน โดยได้จัดทำแผนแม่บทและกำหนดมาตรการในการเชื่อมโยงเครือข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ แบบบูรณาการ และขยายเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในแถบภูมิภาคอินโดจีน นับว่าเป็นการยกระดับระบบการคมนาคมขนส่งของไทยสู่ระดับสากล และเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อไปสู่เป้าหมายอันยิ่งใหญ่ในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้ได้ในเร็ววันนี้

ในโอกาสที่ สนข. ได้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2552 ขึ้น ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย ร่วมอำนวยการให้คณะทำงานทุกฝ่าย ทุกท่าน ประสบแต่ความสุข สุขภาพแข็งแรง ถึงพร้อมด้วยสติปัญญาและความสามารถ มีใจรักสามัคคีในการที่จะร่วมกันปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลัง ด้วยความขยันหมั่นเพียรและอดทน นำพาประเทศชาติและประชาชนสู่ความสำเร็จสมดังปรารถนา

นายประจักษ์ ใกล้วกล้าหาญ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายเทือกกุล ด้านชัยวิจิตร

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

การพัฒนาสาธารณูปโภคด้านคมนาคมเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจในอีก 3-5 ปีข้างหน้า นั้น จะต้องอาศัยนโยบายเชิงรุกในการสร้างเสริมระบบขนส่งมวลชน ระบบรางเพื่อสนองตอบการขนส่งสินค้า เช่นเดียวกับการขนส่งทางน้ำที่ต้องใช้ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยจะใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดศูนย์กลางที่จะเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคกลาง ทั้งนี้เป็นไปตามนโยบายการขยายเส้นทางเศรษฐกิจการค้า และการลงทุน (New Trade Lane) เพื่อเชื่อมแนวเศรษฐกิจทั้งในส่วนของแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และแนวเหนือใต้ (North-South Economic Corridor)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีเป้าหมายในการขยายเครือข่ายการคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกัน ทั้งระบบถนน ระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้สอดประสานกันอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ สนข. จะดำเนินนโยบายด้านโลจิสติกส์ให้มีความทันสมัย และครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศ เพื่อนำประเทศไทยก้าวสู่ความเป็นผู้นำศูนย์กลางโครงข่ายโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้ง สนข. จะเป็นกลไกสำคัญของประเทศในการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อนำพาประเทศไปสู่ความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืนต่อไป

ในโอกาสที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2552 ขึ้นในปีนี้ ขออำนวยการให้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจงสัมฤทธิ์ผล และมีส่วนสำคัญในการผลักดันความเจริญก้าวหน้าให้เกิดขึ้นแก่การคมนาคมและขนส่งของประเทศสืบไป

นายเทือกกุล ด้านชัยวิจิตร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สารจากปลัดกระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานซึ่งมีบทบาทหน้าที่สำคัญยิ่งในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศ และหากประเทศใดมีการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพแล้ว ย่อมส่งผลให้การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในปัจจุบันอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศมีความเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดความต้องการในการใช้บริการด้านคมนาคมและขนส่งเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจรของประเทศให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับกับการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และความต้องการของประชาชน

จากบทบาทหน้าที่ดังกล่าว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงมีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่งและจราจร เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของทั้งภาคประชาชนและภาคธุรกิจเอกชน ให้สอดคล้องกับรัฐบาลที่ต้องการสร้างศักยภาพด้านการขนส่งและจราจร ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน โดยจัดทำแผนแม่บทและกำหนดมาตรฐาน พร้อมทั้งประสานการทำงานกับองค์กรและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงทำการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเสริมสร้างศักยภาพของประเทศให้สามารถแข่งขันกับภูมิภาคต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

ในโอกาสที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2552 ผมขอส่งความปรารถนาดีมายังผู้บริหาร ข้าราชการ และบุคลากรทุกท่านที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดโครงการต่างๆ มากมายอันนำมาซึ่งประโยชน์ของประเทศชาติ ตามที่ได้รายงานไว้ในหนังสือรายงานฉบับนี้ และขออวยพรให้ทุกท่านมีพลังกาย พลังใจ และพลังสติปัญญาในการปฏิบัติหน้าที่และดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ให้ประสบความสำเร็จ สมฤทธิ์ผล สมตามเจตนารมณ์ทุกประการ

นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
ปลัดกระทรวงคมนาคม

สารจากผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานที่มีภารกิจหลักสนับสนุนรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ในการวิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการบริหาร แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่ง สนข. เป็นองค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ โดยผลักดันให้เกิดโครงการด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและจราจร อันเกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาประเทศชาติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า สังคม และประชาชน ซึ่งการจะบรรลุถึงเป้าหมายของแต่ละโครงการให้สัมฤทธิ์ผลได้นั้น ต้องอาศัยความร่วมมือ และการทุ่มเทแรงกาย แรงใจจากของบุคลากรทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ

สนข. มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งได้อย่างเท่าเทียมกัน โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ รวมทั้งสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค เพื่อให้การขนส่งและจราจรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการสร้างศักยภาพด้านการขนส่งและจราจร ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

ในโอกาสนี้ ดิฉันและคณะผู้บริหารพร้อมกับเจ้าหน้าที่ สนข. ทุกคน ขอตั้งปณิธานร่วมกัน ในการทุ่มเทกำลังกาย และกำลังใจ รวมทั้งมุ่งมั่นปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเข้มแข็ง เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของไทยสู่ความเจริญก้าวหน้า บรรลุความสำเร็จดังหวังไว้

สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

คำนำ

Preface

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ของหน่วยงานเป็นองค์การนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ และมีพันธกิจสำคัญในการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การกำหนดมาตรการและมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร การส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร การขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลทางปฏิบัติและการจัดทำและเผยแพร่ข้อมูล สารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อผลักดันให้การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรบรรลุผลสำเร็จ และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

ดังนั้น ยุทธศาสตร์ในการผลักดันไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจที่กำหนดประการหนึ่งคือ การเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อประสานติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ปลอดภัย และการประหยัดพลังงานให้ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สนข. ได้ดำเนินกิจกรรมและโครงการต่างๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เช่น การพัฒนา นโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศไทย การพัฒนาและแก้ไขปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร และบริเวณชานเมือง การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค รวมถึงแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ และที่ขาดไม่ได้คือการพัฒนา ระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความทันสมัย และสามารถสร้างระบบข้อมูลส่วนกลางที่จะเห็นภาพรวมการขนส่ง และจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการผลักดันนโยบายด้านขนส่งและจราจรในทุกๆ ด้าน

หนังสือรายงานประจำปี 2552 จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมผลงานโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ตลอดจนเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานของ สนข. ซึ่งการจัดทำหนังสือรายงานประจำปี พ.ศ. 2552 ฉบับนี้ จะเป็นสื่อที่ช่วยให้ประชาชนและผู้สนใจทั่วไปได้รับทราบถึงภารกิจและแนวทางการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. ภายใต้โครงการและกิจกรรมที่ได้ดำเนินการมาตลอดปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย การพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศในภาพรวมให้กับผู้สนใจนำไปศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการรับรู้ข้อมูล ข่าวสารอย่างเท่าเทียมกันและในทิศทางเดียวกัน

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) is an agency responsible for formulating master plans and strategies for the development of the country's transport systems, including those concerning safety and the environment. The vision of the Office is to be the leading organization in setting the direction for the development of the country's transport and traffic. Its principal missions are to formulate policies, to prepare strategies for the development of transport and traffic systems, to lay down measures and set standards regarding transport and traffic, to promote safety and the environment in transport and traffic areas, to drive the implementation of the policies and plans to achieve concrete results, as well as to disseminate relevant information with a view to successfully developing transport and traffic systems which yield maximum effectiveness in terms of national interest and people's benefits.

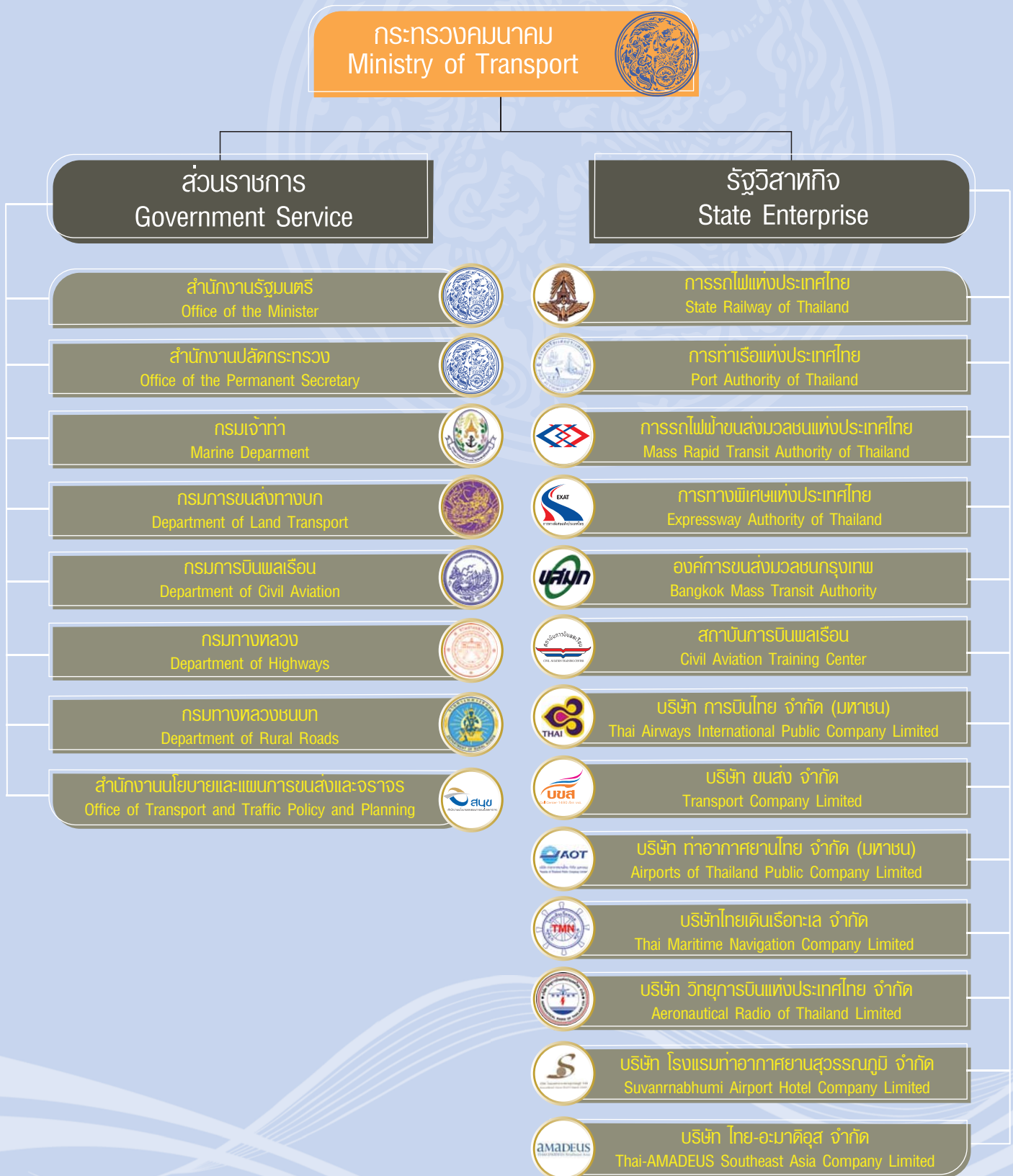
In order to ensure concrete attainment of this vision and accomplishment of the missions, a strategy adopted was to build a network for effective coordination and cooperation as well as to follow up on and evaluate the implementation of transport and traffic plans and programs designed to support sustainable development, taking into consideration the environment, safety, and energy conservation.

During Fiscal Year 2009, OTP conducted activities and implemented projects and programs which were in line with government policies. Examples include development of national transport policies and strategies; development of transport systems and solving of traffic problems in Bangkok and surrounding areas; development of transport and traffic systems in regional cities, development of the Integrated Public Disaster Prevention and Relief Action Plan; and, of course, modernization of data base and information technology systems which resulted in a central database offering an overview of all the transport and traffic modes (land, water and air) for maximum efficiency in carrying out transport and traffic policy and strategy missions.

This Annual Report has been prepared to compile achievements, projects and activities related to the development of transport systems and to publicize OTP operations. Hopefully, it will keep the public and interested individuals informed of OTP missions and directions of operations as a result of the projects implemented and activities conducted over the previous year. It is also our hope that the information presented here will help interested parties see the overall picture of the country's transport and traffic development policies which will be conducive to their further studies and ensures equal access to the same information.

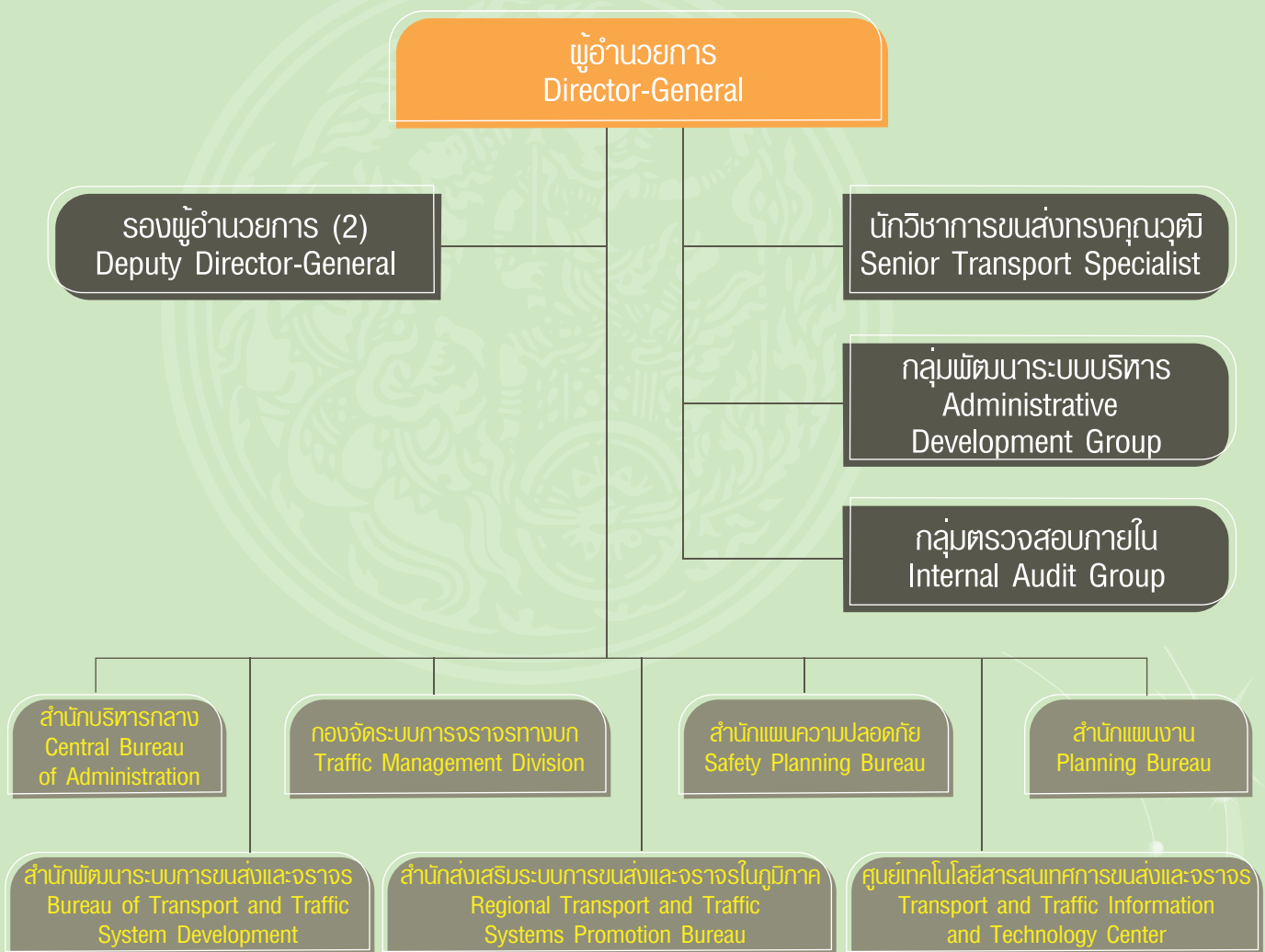
แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

Organization Chart - Ministry of Transport



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)



คณะผู้บริหาร Executives



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

Mrs. Soithip Trisuddhi

Director-General



นายประนต สุริยะ

รองผู้อำนวยการสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Mr. Pranote Suriya

Deputy Director-General



นายจุฬา สุขมานพ

รองผู้อำนวยการสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Dr. Chula Sukmanop

Deputy Director-General



นายจรัมพร ตั้งไพศาลกิจ

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

Mr. Chamroon Tangpaisalkit

Senior Transport Advisor



นายชาญชัย สุวิสุทธกุล

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

Mr. Chanchai Suwisuttgul

Bureau of Transport and Traffic
System Development



นายพีระพล ทาวรณสุภเจริญ

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

Mr. Peraphon Thawornsupacharoen

Planning Bureau



นายวิชา ปุกหุต

ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

Mr. Vicha Pukhut

Safety Planning Bureau



นางประเชตร ลิ้มเจริญชาติ

ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

Mrs. Prachitr Limcharoenchat

Central Bureau of Administration

**นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช**

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

Mr. Wijit Nimitrwanich

Regional Transport and Traffic System Promotion
Bureau

**นายสุจินต์ ทยานุกุล**

ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

Mr. Sujin Tayanukul

Traffic Management Division

**นางสาวกอบกุล โภคณา**

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
การขนส่งและจราจร

Miss Kobkul Motana

Transport and Traffic Information
and Technology Center

ประวัติความเป็นมาของ สบ./วิสัยทัศน์/พันธกิจ/ยุทธศาสตร์ OTP History/Vision/Mission/Strategies



ประวัติความเป็นมา

“สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” (สบ.) กระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกา โอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้ (สบ.) เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีบางส่วน of สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีสังกัดกระทรวงคมนาคม มาไว้ด้วยกัน

วิสัยทัศน์

“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ”

พันธกิจ

1. กำหนดนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
2. กำหนดมาตรการและมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร
3. ส่งเสริมความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร
4. ขับเคลื่อนนโยบายและแผน เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ
5. จัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร

History

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), Ministry of Transport, was established pursuant to the Government Agencies' Restructuring Act of B.E. 2545 (2002) and the Reassignment of Administration, Duties, Powers and Authorities of Government Agencies in Conformity with the Government Agencies' Restructuring Act of B.E. 2545 (2002) Royal Decree of B.E. 2545 (2002). These laws authorized the merging of the following three government agencies: the Office of the Commission for the Management of Land Traffic under the Office of the Prime Minister, constituents of the Office of the Maritime Promotion Commission, the latter two offices coming under the former Ministry of Transport and Communications.

Vision

“To be the leading organization in setting the direction for the development of the country's transport and traffic systems”





เป้าประสงค์

- (1) เพื่อให้มีกรอบการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศ
- (2) เพื่อให้มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด
- (3) เพื่อให้มีบริการสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่สามารถเข้าถึงได้
- (4) เพื่อให้มีระบบประสานงาน ติดตาม และประเมินผล แผนงาน โครงการ
- (5) เพื่อให้มีองค์ความรู้ และนวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร

ค่านิยมองค์กร

เพื่อให้มีวัฒนธรรมการทำงานของ สนข. จึงได้กำหนดให้มิต่านิยมองค์กร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น “ค่านิยม” ที่ใช้ในภารกิจและแรงจูงใจให้บุคลากรได้ทำงานให้กับองค์กรอย่างสุดความสามารถ ค่านิยมที่จะถือปฏิบัติใน สนข. คือ

ทุกหน้าที่...หัวใจเด่นเพื่อความสุขของผู้อื่น “HEART”

Happiness	มีความสุขในการทำงาน
Excellence	สร้างสรรค์ผลงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
Active	ทุ่มเทเพื่อมาตรฐานสูงสุดด้านคุณภาพ ความสามารถและความรับผิดชอบ
Responsibility	รับผิดชอบต่องานในหน้าที่ ต่อการตัดสินใจ ต่อการกระทำและต่อผลงาน
Teamwork	ทำงานเป็นทีมในการกำหนดเป้าหมาย แสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่องาน และมีน้ำใจช่วยเหลือเพื่อนร่วมงาน

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนานโยบายและวางแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
2. ศึกษา วิจัยด้านการขนส่งและจราจรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน ค่านิ่งถึงสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และประหยัดพลังงาน

Mission

It is vitally important for OTP to realize that prescribing good strategies requires consideration of 4 principles:

1. Prescribing strategies from weaknesses/opportunities situation, due to conditions of internal and external weaknesses but external strengths; strategies to be applied are “turn around strategies,” accelerated development or joint ventures;
2. Prescribing strategies from weaknesses/threats situations, due to conditions of both internal and external weaknesses; strategies to be applied are “retrenchment strategies,” or mitigate weaknesses, pare down activities, delay operations;
3. Prescribing strategies from strengths/opportunities situations, due to conditions of both internal and external factors reinforcing each other; strategies to be applied are “aggressive strategies,” that is create work, create networks, promote/support additional goals;
4. Prescribing strategies from strengths/threats situations, due to conditions of positive internal factors but negative external factors; strategies to be applied are “stability strategies,” or expansion of tasks that are strengths, control, protection, for example.

Goals

- (1) To establish a development framework for the country’s transport and traffic
- (2) To provide transport systems that are convenient, speedy, safe and cost-effective,
- (3) To make available accessible information about transport and traffic,
- (4) To make available systems for coordination, monitoring, and evaluation of work plans and projects,
- (5) To provide knowledge bases and facilitate creation of innovations in transport and traffic.

Core values

To create a constructive organization culture, core values have been stipulated in order to encourage OTP personnel to perform their duties to the best of their ability.

The core values are abbreviated as “HEART”, which stands for:





3. ส่งเสริมและพัฒนาระบบฐานข้อมูลการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการทำงานทุกระดับอย่างมีประสิทธิภาพ
4. เสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อประสาน ติดตาม และ ประเมินผล แผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร ขยับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ
5. เสริมสร้างพัฒนาการจัดการองค์ความรู้ ตอบสนองต่อการพัฒนา องค์การอย่างต่อเนื่อง
6. พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากร บุคคล

ภารกิจ

สำคัญ ที่สนข.จะต้องตระหนักเป็นอย่างมากคือ การกำหนด ยุทธศาสตร์ที่ต้นนี้จะต้องคำนึงถึงหลัก 4 ประการคือ

1. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดอ่อน/โอกาส เกิดจากภาวะที่ ปัจจัยภายในไม่ดี แต่ภายนอกดี กลยุทธ์ที่ใช้จึงมักเป็น “กลยุทธ์ พลิกฟื้น” (Turn Around Strategies) โดยจะเป็นการพัฒนา เร่งรัด หรือร่วมทุน
2. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดอ่อน/อุปสรรค เกิดจากภาวะ ที่ปัจจัยภายในและภายนอกต่างไม่ดีทั้งคู่ สถานการณ์เช่นนี้จึงมักใช้ “กลยุทธ์ตัดทอน” (Retrenchment Strategies) หรือการแก้ไขปรับปรุง สิ่งที่เป็นจุดอ่อน ลดกิจกรรม ชะลอการดำเนินการ
3. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดแข็ง/โอกาส เกิดจากภาวะที่ ปัจจัยภายในและภายนอกต่างหนุนเนื่องกันทั้งคู่ จึงมักใช้ “กลยุทธ์ เเชิงรุก” (Aggressive Strategies) นั่นคือการพัฒนางาน พัฒนา เครือข่าย ส่งเสริมสนับสนุนการเพิ่มเป้าหมาย
4. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดแข็ง/อุปสรรค เป็นภาวะที่ ปัจจัยภายในดี แต่ภายนอกไม่ค่อยดี กลยุทธ์ที่จะใช้จึงต้องเป็น “กลยุทธ์ การรักษาเสถียรภาพ” (Stability strategies) หรือการขยายงานที่เป็น จุดแข็ง การควบคุมป้องกัน เป็นต้น

Happiness	in working
Excellence	of our accomplishments created through efficiency and effectiveness
Activeness in	in dedication to achieving maximum standards in terms of quality, ability and responsibility
Responsibility	for duties, decisions, actions and results
Teamwork	in achieving targets, making useful contributions and opinions and being helpful to colleagues

Strategies

1. Formulate policies and map out master plans and investment plans for transport efficiency,
2. Conduct Research and Development in transport and traffic in support of sustainable development, keeping in mind the importance of the environment, safety and energy conservation,
3. Promote and develop databases for efficient application of Information Technology in the work process at all levels,
4. Strengthen the collaboration networks for effective coordination, monitoring and evaluation of transport and traffic work plans and projects in order to mobilize implementation,
5. Develop knowledge bases in support of organizational development on a continual basis,
6. Improve organization and management efficiency and Human Resource Development.

Mission

It is fully realized that good strategy formulation relies on recognition of the following four circumstances;

1. In case of weaknesses/opportunities arising out of unfavorable internal factors and favorable external factors, normally “turn-around” strategies are to be developed.
2. In case both internal and external factors are unfavorable, “retrenchment” strategies are often the solution to reduce the weaknesses or to delay action.
3. In case of inter-supportive internal and external factors, strategies are often adopted to build on the success and networks, and to raise the targets.
4. In case internal factors are favorable, yet external factors are unfavorable, “stability” strategies are to be adopted (e.g., to enhance the strengths or to contain the threats).

ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. OTP Activities

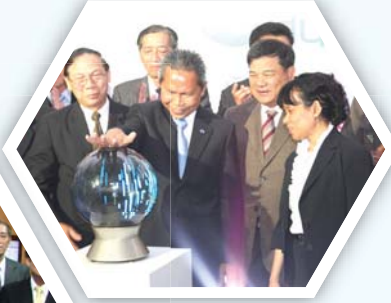


นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดงานโครงการ 2553 ปีแห่งความปลอดภัย โดยมีนายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายประจักษ์ แก้วกัล้าหาญ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายเกื้อกูล ด้านชัยวิจิตร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม นางสาวร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คณะผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เจ้าหน้าที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมงานในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 20-21 ธันวาคม 2552 ณ Hall A ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

Mr. Abhisit Vejjajiva, Prime Minister, presides over the opening of the "2010 - the Year of Safety Project", held between December 20 - 21 December 2009 at Hall A, Queen Sirikit National Convention Center. Also present at the ceremony were Mr. Sophon Saram, Minister of Transport, his deputies, Mr. Prajak Kaewklahan and Mr. Kuakul Danchaiwijit, executives and officials of the Ministry of Transport, including Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) as well as members of the media and interested people.

ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สบ.

OTP Activities



นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ซึ่งให้บริการข้อมูลรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time และข้อมูลข่าวสารด้านการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พร้อมคณะผู้บริหาร สนข. ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัดที่เข้าร่วมงานและแสดงความยินดีเนื่องในโอกาสดังกล่าวนี้ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 10 กันยายน 2552 ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Mr. Sophon Sarum, Minister of Transport, presides over the opening of the Intelligent Transport System Center (ITS), which provides real time traffic information to the public. The Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP, Mrs. Soithip Trisuddhi, and OTP executives welcomed the Minister and high-level executives of the Ministry of Transport who attended the ceremony and extended their congratulations. The ceremony was held on Thursday, September 10, 2009 at the OTP Building.



นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานนำคณะพร้อมด้วย นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ตรวจสอบพื้นที่ศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะเพื่อหาแนวทางการเตรียมการด้านการขนส่งและจราจรรองรับการเปิดใช้ศูนย์ราชการถนนแจ้งวัฒนะ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 เวลา 14.30 น. ณ ห้องประชุม 1 ชั้นลอย อาคารศูนย์ประชุมทรงแท้ยมศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2552 ถนนแจ้งวัฒนะ



Mr. Kuakul Danchaiwijit, Deputy Minister of Transport, leads a party, including Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), to inspect the area around the Government Complex on Chaeng Watthana Road in order to make preparations for transport and traffic after the opening of the Government Complex. The inspection took place on August 26, 2009 at 2:30 p.m., at Conference Room 1, Mezzanine, Convention Center, the Government Complex Commemorating His Majesty the King's 80th Birthday Anniversary, 5th December, 2007 on Chaeng Watthana Road.



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2552 ของ สนข. ซึ่งเป็นการจัดงานกฐินพระราชทานครั้งแรกของ สนข. โดยมี ผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. และประชาชน เข้าร่วมพิธีในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2552 ณ วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

Mrs. Soithip Trisuddhi., Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), presides over the presentation of royal kathin robes on October 17, 2009, at Wat Pitulathiraj Rangsarit, Chachoengsao Province. OTP officials and local people also attended the ceremony.



นายประนอต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 การศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง โดยมีข้าราชการ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป ให้ความสนใจเข้าร่วมรับฟังในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552 ณ โรงแรมพูลแมน ดิงเพาเวอร์ กรุงเทพฯ

Mr. Pranote Suriya, Deputy Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), presides over the first public hearing on the study of the Master Plan for Rail System and High Speed Train Development. Also attending the event, which was held on August 27, 2009, at the Pullman Bangkok King Power Hotel, were government officials, members of the media and interested people.

ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สข.

OTP Activities



นายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมโครงการศึกษาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism, CDM) ในภาคคมนาคมและขนส่ง ระยะที่ 2 โดยมีผู้บริหาร ข้าราชการ สนข. และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 2 เมษายน 2552 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม 202 อาคาร สนข.

Mr. Chula Sukmanop, Deputy Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), presides over the workshop on the feasibility of Phase 2 Implementation of Clean Development Mechanism (CDM) in the Transport Sector, on April 2, at 2.00 p.m., at Conference Room 202, OTP Building. The participants of the workshop included OTP executives and officials, and representative, of agencies concerned.



นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการฝึกอบรมทวิภาคและถ่ายทอดองค์ความรู้ภายใต้โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสม โดยมีข้าราชการ สนข. และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนใจเข้าร่วมฝึกอบรม ในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 20 - 21 เมษายน 2552 ณ ห้องประชุมมยุทธ สารสสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนข.

Mr. Chamroon Tangpaisalkit, Transport Officer - Advisory Level, Deputy Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), presides over the Training and Knowledge Transfer Session under the Project to Study and Analyze the Factors for and Effects of Appropriate Modal Shifts. The event, which was held during April 20-21, 2009, at Yongyut Sarasombat Meeting Room, 5th Floor, OTP Building, was attended by OTP officials as well as representatives of agencies concerned/interested.

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน			
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่า คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก	
ตัวชี้วัดที่ 3 ระดับความสำเร็จของ ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติ ราชการ/ภารกิจหลัก/เอกสาร งบประมาณรายจ่ายฯ ของส่วน ราชการระดับกรมหรือเทียบเท่า	ระดับ	20									
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การบรรลุเป้าหมายตามแผน ปฏิบัติราชการ/ภารกิจหลัก		3	5	6	7	8	9	ดำเนินการวิเคราะห์ ด้านการจราจรและ ขนส่ง จำนวน 9 เรื่อง	5.0000	0.1500	
ตัวชี้วัดที่ 3.1.1 จำนวนเรื่อง การดำเนินการวิเคราะห์ด้าน การจราจรและขนส่ง	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 79 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 79 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000	
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับการติดตามและ ประเมินผลด้านนโยบาย แผนงาน โครงการ และงบประมาณของ กระทรวงคมนาคม ที่ได้รับ ความเห็นชอบจากผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม และได้รับ การปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 7 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 7 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100			
ตัวชี้วัดที่ 3.1.3 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะ ของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/ โครงการ/มาตรการด้าน ความปลอดภัยในระบบขนส่ง ที่ได้เห็นความเห็นชอบจาก ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 7 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 7 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100			

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่า คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 3.1.4 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะ ของ สนข.เกี่ยวกับแผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ด้าน การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และ ได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 22 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 22 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.5 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะ ของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ด้าน การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ในเมืองภูมิภาค ที่ได้รับ ความเห็นชอบจากผู้บริหารกระทรวง คมนาคม และได้รับการปฏิบัติ โดยหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 1 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 1 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.6 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/ มาตรการด้านการแก้ไขปัญหา การขนส่งและจราจรที่เสนอต่อ คณะกรรมการจัดระบบการจราจร ทางบก (คจร.) หรือ คณะอนุ- กรรมการ ประสานการแก้ไขปัญหา จราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล และได้มีมติเห็นชอบ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับไปดำเนินการ	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 46 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 46 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่า คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 3.1.7 ร้อยละ ความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการด้านการขนส่ง ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม และได้รับ การปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 119 เรื่อง และได้รับ การปฏิบัติ จำนวน 119 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.2 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตาม เป้าหมายผลผลิตของส่วนราชการ (ตามเอกสารงบประมาณรายจ่าย)	ระดับ	5	1 (80%)	2 (85%)	3 (90%)	4 (95%)	5 (100%)	ดำเนินการแล้วเสร็จ 22 เรื่อง	4.1300	0.2065
มิติที่ 2 มิติด้านคุณภาพการให้บริการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 15)										
ตัวชี้วัดที่ 4 ร้อยละของระดับ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	5	65	70	75	80	85	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ของผู้ประเมินอิสระ	1.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 5 ระดับความสำเร็จใน การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามา มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และร่วมติดตามตรวจสอบผล การปฏิบัติราชการ	ระดับ	4	1	2	3	4	5	ดำเนินงานตาม ขั้นตอนที่ 1-5	5.0000	0.2000
ตัวชี้วัดที่ 6 ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินการตามมาตรการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริต	ระดับ	3	1	2	3	4	5	ดำเนินงานตาม ขั้นตอนที่ 1-5	5.0000	0.1500
ตัวชี้วัดที่ 7 ระดับความสำเร็จ ในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ของราชการ	ระดับ	3	1	2	3	4	5	ดำเนินงานตาม ขั้นตอนที่ 1-5 แล้ว ในบางกิจกรรม	4.5000	0.1350
มิติที่ 3 มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 20)										
ตัวชี้วัดที่ 8 ร้อยละของอัตรา การเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่าย ลงทุน/รายจ่ายใน ภาพรวม	ร้อยละ	4	68	71	74	77	80	สนข. มีการเบิก จ่ายเงินงบประมาณ รายจ่ายลงทุนคิด เป็นร้อยละ 40.47	1.0000	0.0400

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่า คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 9 ระดับความสำเร็จ ของการตรวจสอบภายใน		4	1	2	3	4	5	ดำเนินงานตาม ขั้นตอนที่ 1-5	5.0000	0.2000
ตัวชี้วัดที่ 10 ระดับความสำเร็จ ของการจัดทำต้นทุนต่อหน่วย ผลผลิต ระดับ		4	1	2	3	4	5	ดำเนินงานตาม ขั้นตอนที่ 1-5	5.0000	0.2000
ตัวชี้วัดที่ 11 ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินการตามมาตรการ ประหยัดพลังงานของส่วนราชการ ไฟฟ้า น้ำมัน	ระดับ	4	1	2	3	4	5	คะแนนรวม 2.500 คะแนนรวม 2.500	2.5000 2.5000	0.0500 0.0500
ตัวชี้วัดที่ 12 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การรักษามาตรฐานระยะเวลา การให้บริการ	ระดับ	4	1	2	3	4	5		4.7428	0.1897
ตัวชี้วัดที่ 13 ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินการตามแผน พัฒนากฎหมายของส่วนราชการ	ระดับ	-	1	2	3	4	5	สนข. ไม่มีแผนพัฒนากฎหมายที่ต้องดำเนินการใน ปีงบประมาณ พ.ศ.2552จึงเพิ่มน้ำหนักตัวชี้วัด ที่ 9 10 และ 11 เป็นร้อยละ 4		
มิติที่ 4 มิติด้านการพัฒนาองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ 20)										
ตัวชี้วัดที่ 14 ระดับความสำเร็จ ของการพัฒนาคุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐ (PMQA)	ระดับ	20	1	2	3	4	5			
ตัวชี้วัดที่ 14.1 ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินการตามแผน พัฒนาองค์กร										
ตัวชี้วัดที่ 14.1.1 ร้อยละของ การผ่านเกณฑ์คุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน (วัดกระบวนกร)										
แผนที่ 1	4							ผ่านเกณฑ์ ระดับพื้นฐาน	5.0000	0.2000
แผนที่ 2	4							ผ่านเกณฑ์ ระดับพื้นฐาน	5.0000	0.2000

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่า คะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วง น้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 14.1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์ในการดำเนินการตามแผนพัฒนาองค์กร										
แผนที่ 1		2						ดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนด	5.0000	0.1000
แผนที่ 2		2						ดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนด	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 14.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์การดำเนินการของส่วนราชการ		4						ดำเนินการได้ตามเกณฑ์ ระดับพื้นฐาน 8 ข้อ จาก 10 ข้อ		
ตัวชี้วัดที่ 14.3 ระดับความสำเร็จเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการจัดทำแผนพัฒนาองค์กรปีงบประมาณ พ.ศ.2553										
1. ความครบถ้วนของการจัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์กร (15 คำถาม)		1						ดำเนินการครบถ้วน	5.0000	0.0500
2. ความครบถ้วนของการจัดทำรายงานการประเมินองค์กรด้วยตนเองหมวด 1-7 ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน		1						ดำเนินการครบถ้วน	5.0000	0.0500
3. ความครบถ้วนของแผนพัฒนาองค์กรประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553		2						ดำเนินการครบถ้วน	5.0000	0.1000
		น้ำหนักรวม 100							ค่าคะแนนที่ได้	3.9292

การพัฒนาโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศไทย Development of Thailand's Transport Policy and Strategy



ท่ามกลางวิกฤติการณ์ทางด้านเศรษฐกิจ ที่ส่งผลกระทบ ในทุกประเทศช่วงปี 2551 และ ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2552 แม้ว่าจะมีสัญญาณ บอกเหตุบางประการว่า เศรษฐกิจของโลกได้เริ่มมาถึง จุดต่ำสุดแล้วในประเทศไทย หลายประเทศใหญ่ๆ ของโลก ทั้งสหรัฐ- อเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส หรือญี่ปุ่น แต่มีการคาดการณ์ว่าวิกฤติเศรษฐกิจโลก จะยังคงดำเนินต่อไปในช่วงปี 2553 - 2555 จากผลดังกล่าวนี้เอง ทำให้แต่ละประเทศจึงจำเป็นต้องทุ่มเทในการแสวงหารถตลาดการค้าใหม่ เพื่อเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศมาชดเชยยอดการส่งออกที่ลดลง ทำให้ช่วงระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า จะเกิดการเปลี่ยนแปลงอันมีผลกระทบต่อ การพัฒนาระบบขนส่งจราจรของไทยในหลากหลายมิติด้วยกัน ทั้งนี้ เพื่อที่จะได้มีทางเลือกที่จะขนส่งสินค้าผ่านช่องทางการค้าใหม่ๆ ไปสู่ ประเทศต่างๆ ได้อย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น

การพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคทั้งทางบก น้ำ และอากาศ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ต่อภาคเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real Sector) จาก จุดนี้เอง จะทำให้การเชื่อมโยงโครงข่าย (Modal Shift) ของภายใน ประเทศและต่างประเทศ ด้วยช่องทางต่างๆ ทั้งการขนส่งทางบก น้ำ อากาศ และระบบรางที่นับวันจะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น นำมาซึ่ง นโยบายสำคัญที่จะต้องระดมสมอง ระดมความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เข้ามาช่วยขับเคลื่อนอย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐต้องมีการเตรียมความพร้อมและปรับปรุงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวก และให้เกิดกฎเกณฑ์ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศอย่างสูงสุดใน ขณะที่ภาคเอกชนก็ต้องพร้อมที่จะเรียนรู้ถึงการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในแต่ละ Mode เพื่อสร้างโอกาสอันสมบูรณ์

The global economic crisis broke out in 2008 and continued into 2009. Although there are signs in several countries, such as the US, the UK, France and Japan indicating that the recession has bottomed out, it is expected that the crisis will remain with us during 2010-2012. The depression has forced all countries to make every effort to find new markets in order to increase their trade volumes to make up for the falling exports. This will have effects on the development of Thailand's transport systems in various aspects in the next five years as more alternatives have to be explored to facilitate the transport of the country's goods to wider markets.

Such development of land, water and air transport facilities will benefit the real economic sector through a greater degree of modal shifting both domestically and internationally. Recognizing the increasing importance of all the transportation modes, all-out efforts have to be made to drive this development. The public sector has to be prepared for the change and revise the established laws and regulations in order to facilitate the economic activities and to ensure that maximum national interest is attained. At the same time, the private sector has to





ในการบุกตลาดที่จะเกิดขึ้นใหม่อย่างสมบูรณ์ ส่วนผู้ประกอบการขนส่งต้องปรับกระบวนการทัศน์ ยุทธศาสตร์ และนโยบายในการดำเนินการเพื่อรองรับแรงกดดันที่จะเกิดขึ้นจากการแข่งขันจากภายนอกประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานในการเสนอแนะนโยบาย และจัดทำแผนการขนส่งและจราจร เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการทั้งของภาคประชาชนและภาคธุรกิจเอกชน ดังนั้นจึงได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและจราจรขึ้น เพื่อสร้างกรอบแนวทางการดำเนินงานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายเดียวกัน โดยมียุทธศาสตร์ที่สำคัญคือ

1. แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ 2

สนข. ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม ให้เป็นแกนกลางในการพิจารณากลับร่องแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์แนวทางที่กำหนด ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง พ.ศ. 2552 - 2555 (แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ 2) เพื่อสร้างงานและสร้างรายได้จากการลงทุนของภาครัฐ ทั้งนี้ สนข. ได้นำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน/โครงการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอกระทรวงการคลัง จนในท้ายที่สุดคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2552 เห็นชอบแผนปฏิบัติการดังกล่าว ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 3 สาขาสำคัญ ได้แก่

- (1) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้ทันสมัยในระดับสากล
- (2) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- (3) การลงทุนในระดับชุมชน พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้

โดยทั้ง 3 สาขา ในเบื้องต้นมีโครงการลงทุนรวม 98 โครงการ คาดว่าจะใช้วงเงินค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (จากแหล่งเงินกู้ในประเทศ และเงินกู้ต่างประเทศที่กระทรวงการคลังเป็นผู้จัดหาให้) ในปีงบประมาณ 2552 จำนวน 24,932 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2553 จำนวน 101,854 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2554 จำนวน 189,393 ล้านบาท และ

be prepared to learn to link the various modes of transportation to enhance their market opportunities. Transport operators have to shift their paradigm, strategies and policies to be able to cope with intense competition from abroad.

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), as the agency responsible for making policy recommendations and preparation of plans for transport and traffic to fulfill the requirements of the people and private businesses, has developed a strategic plan for transport and traffic development to provide a framework for agencies concerned to ensure that all move in the same direction. Major strategies are:

1. Stimulus Package 2 : SP2

OTP has been assigned by the Ministry of Transport to be the core agency in reviewing plans/programs under the Thai Khem Kaeng (2009-2012) (Stimulus Package 2) based on prescribed guidelines, designed to generate employment and income through government spending. The Office reviewed the plans/programs to be implemented by the various agencies under the Ministry of Transport for the Minister of Transport to submit to the cabinet for approval. On May 6, 2009, approval was granted. Plans and programs under the responsibility of the Ministry of Transport fall on three major categories; namely,

- (1) Modernization of the transport and logistics systems
- (2) Infrastructure in support of tourism
- (3) Investment in communities in five southern border provinces



ปีงบประมาณ 2555 จำนวน 223,681 ล้านบาท ดังนั้น ในระยะเวลา 4 ปี กระทรวงคมนาคมจะมีวงเงินลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งของรัฐบาล รวมทั้งสิ้น 539,860 ล้านบาท

2. แผนยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

สนข. พิจารณาวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยในเบื้องต้นได้คัดเลือกสินค้าที่มีความเหมาะสมในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง มาเป็นกรณีศึกษา 5 ชนิดสินค้า ประกอบด้วย ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ยางพารา และปุย โดยพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางนำร่อง ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการสนับสนุนเพื่อก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย 4 แนวเส้นทาง คือ 1) ภาคตะวันออก-เหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง 2) ภาคเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง 3) ภาคใต้-ท่าเรือแหลมฉบัง และ 4) ภาคกลาง-ท่าเรือแหลมฉบัง/เกาะสีชัง ทั้งนี้ในการผลักดันให้เกิดการสนับสนุนเพื่อก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งตามแนวเส้นทางนำร่องในระยะเบื้องต้น ประกอบด้วย มาตรการต่างๆ อาทิเช่น มาตรการบริหารจัดการหัวรถจักรเพื่อเพิ่มจำนวนรอบการเดินรถ มาตรการจัดหาและปรับปรุงหัวรถจักรและแคว่ โดยเปิดให้ผู้บริการขนส่งสินค้าเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานผู้โดยสาร (CY) มาตรการสร้างท่าเทียบเรือลำน้ำบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณอำเภอนครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา เป็นต้น ซึ่งผลกระทบจากมาตรการดังกล่าว จะสามารถลดระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการมากขึ้น

ผลประโยชน์ที่เกิดจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า พิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้ากรณีศึกษา 5 ชนิดสินค้า ในหน่วยตัน-กิโลเมตร เปรียบเทียบระหว่างไม่มีการดำเนินโครงการและมีการดำเนินการในแต่ละแนวเส้นทาง ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้



In this initial stage, there are altogether 98 projects in these three categories, to be financed by loans secured domestically and internationally arranged by the Ministry of Finance, totaling 24,932 million baht in FY 2009, 101,854 million baht in FY 2010, 189,393 million baht in FY 2011 and 223,681 million baht in FY 2012. Therefore, throughout the four-year duration of the Thai Khem Kaeng, the Ministry of Transport will be responsible for investment costs totaling 539,860 million baht.

2. Mode shifting strategy

In formulating a mode shifting strategy OTP selected five commodities for use in case studies; namely, rice, cassava, sugar, rubber and fertilizer. Four routes were selected as pilot routes with potential to ease mode shifting: 1) Northeast-Laem Chabang Port, 2) North-Laem Chabang Port, 3) South-Laem Chabang Port, and 4) Central Region-Laem Chabang Port/Koh Sichang. In pushing for modal shifts, measures taken in this initial stage include: management of locomotives to increase the frequency, train operation, procurement and improvement of locomotives and freight cars, inviting participation of private operators in container yard development, riverine pier container yard construction in Nakornluang District, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province. It is believed that such measures would reduce transportation time and increase transport operators' credibility.

An analysis mode shifting for the five commodities in terms of benefit, on the ton-kilometer basis, showed the following results:

1) **Transportation cost saving** Shifting from road to rail and water transportation can save 27-53 million baht in 2012



1) **ต้นทุนในการดำเนินการขนส่ง** การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายการใช้จ่ายยานพาหนะ ได้ประมาณ 27-53 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2555 และประมาณ 30-64 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560 โดยเส้นทางที่ 4 คือ ภาคกลาง-ท่าเรือแหลมฉบัง/เกาะสีชัง เป็นเส้นทางที่เกิดผลประโยชน์มากที่สุด

2) **ต้นทุนด้านพลังงาน** การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ สามารถประหยัดพลังงานได้ประมาณ 1.5-2.6 ล้านลิตรในปี พ.ศ. 2555 และประมาณ 1.7-3.0 ล้านลิตร ในปี พ.ศ. 2560 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 31-53 ล้านบาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2555 และประมาณ 34-61 ล้านบาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2560 โดยเส้นทางที่ 1 คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นเส้นทางที่สามารถลดการใช้พลังงานได้มากที่สุด

3) **ต้นทุนอุบัติเหตุ** การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางรางและทางน้ำ สามารถลดค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุได้ประมาณ 4-7 ล้านบาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2555 และประมาณ 4-8 ล้านบาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2560 โดยเส้นทางที่ 1 คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นเส้นทางที่สามารถลดค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุได้มากที่สุด

4) **ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อม** การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ จะสามารถลดปริมาณมลภาวะที่เป็นพิษจากก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ทั้งนี้ เพื่อให้การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ เป็นไปได้และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ แผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการ ในระยะสั้น อาทิเช่น โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงจะเข้-ตรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และ ช่วงจะเข้-ตรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย โครงการเพิ่มศักยภาพของสถานีย่านกองเก็บสินค้าหลัก ณ จ.นครราชสีมา จ.อุดรธานี จ.นครศรีธรรมราช โครงการก่อสร้างสถานีย่านกองเก็บสินค้าหลักเพิ่มเติม ณ จ.อุดรธานี โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ระยะที่ 2 โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือใน จ.พระนครศรีอยุธยา และ จ.อ่างทอง ส่วนในระยะปานกลางและระยะยาว อาทิเช่น การก่อสร้าง



and 30-64 million baht in 2017. The Central Region-Laem Chabang Port/Kor Sichang is the most cost-saving route.

2) **Energy cost saving** Shifting from road to rail and water transportation can save about 1.5-2.6 million liters of fuel in 2012 and 1.7-3.0 million liters in 2017. In money terms, the savings will be 31-53 million baht per year in 2012 and 34-61 million baht per year in 2017. The first route (Northeast-Laem Chabang Port) is the route offering the most energy saving.

3) **Accident cost saving** Shifting to rail and water transportation can save 4-7 million baht of accident costs per year in 2012 and 4-8 million baht per year in 2017. The first route (Northeast-Laem Chabang Port) is the route which can save the most accident costs.

4) **Environmental cost saving.** Shifting from road to rail and water transport can reduce the amount of carbon monoxide and nitrogen oxide released. In order for the modal shift plan to materialize, there are certain short-term pre-requisite projects which need to be implemented first. Such projects are, for example, the double track construction project on the Eastern route (Chacherngsao-Siracha-Laem Chabang and Chacherngsao-Khlong Sibkao-Kaengkoi sections, the Capacity Enhancement Projects at the Main Container Yards in Nakhon Ratchasima, Uttaradit, and Nakhon Si Thammarat Provinces, the Project to Construct an Additional Container Yard Sub-Station in Udon Thani Province, the Latkrabang Inland Container Depot Project (Second Phase) and the Project to Construct Piers in Phra Nakhon Si Ayutthaya and Angthong Provinces. Intermediate and long term projects include construction and improvement of the double track rail network





ปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ โครงการก่อสร้างสถานีย่าน กองเก็บสินค้าหลัก ณ จ.นครสวรรค์ และ จ.ชุมพร โครงการก่อสร้างปรับปรุง ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี และท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด

อย่างไรก็ตาม การกำหนดเส้นทางหลักของ Modal Shift แต่ละภูมิภาคนั้นยังไม่เพียงพอ จะต้องเสริมด้วยมาตรการต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย การบริหารจัดการหัวรถจักรเพื่อเพิ่มจำนวนรอบการเดินรถ การจัดหาและปรับปรุงหัวรถจักรและแคร่ โดยเปิดให้ผู้บริการขนส่งสินค้า เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนายานเก็บกองตู้สินค้า (CY) ในปัจจุบัน และที่มีศักยภาพในอนาคต รวมถึงดำเนินการก่อสร้าง ท่าเทียบเรือลำน้ำ เพื่อบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ บริเวณอำเภอนครหลวง และอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และการปรับปรุงวิธีบริหารจัดการภายในท่า A0 (ท่าเทียบเรือชายฝั่งทะเล) ณ บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

3. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับ การขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน (New Trade Lane)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน เป็นการศึกษาวเคราะห์ กำหนดเป้าหมายของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในบริบทการเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งเชื่อมโยง เครือข่ายเพื่อการขนส่งสินค้า ท่องเที่ยว เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนา โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงแนวเส้นทางการค้า (New Trade Lane) กับ ประสิทธิภาพของประเทศ รองรับการค้าขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค เส้นทางการค้าใหม่ที่มีประสิทธิภาพ และไทยสามารถเชื่อมโยงไปถึง และควรได้รับความสนใจเป็นลำดับแรก คือ เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของไทยโดย ทางบกผ่านลาวมายังท่าเรือแหลมฉบัง และมายังท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน

in the Northern, Northeastern and Southern routes, the projects to construct container yard stations in Nakhon Sawan and Chumphon Provinces and the projects to construct and improve multi-purpose piers in Don Sak District, Suratthani Province and at Khlongyai Pier in Trat Province.

Merely specifying main routes for mode shifting is not a sufficient condition. It has to be supplemented by other measures; namely, management of locomotives to increase the frequency, procurement and improvement of locomotives and freight cars, inviting participation of private operators in development of container yards (both existing and those with future potential), riverine pier container yard construction in Nakornluang and Tha Rua Districts, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province, and improvement of management at the A0 Dock at Laem Chabang Port.

3. The strategy of connecting routes to accommodate the New Trade Lane

The strategy of connecting of transportation routes to accommodate the New Trade Lane involves a study, an analysis and identification of target areas in the context of connecting a variety of transportation modes for both cargo transportation and tourism. This will serve as a framework for development of transportation networks for connecting the New Trade Lane with the country's gateways in preparation for the expansion of regional and inter-regional economic activities. The top priority new trade lane deserving urgent attention is one from Southern China to the North of Thailand on land via Laos to Laem Chabang Port and further to a port on the Andaman Sea along the North-South Economic Corridor, which is becoming a new world economic zone because of the rapid economic growth. Next in the order of importance is the Greater Mekong Sub-region (GMS) which is rapidly growing and has access to the world's major energy source in the Middle East.

Potential development of transport networks as preparation for trade and investment expansion needs to be in line with the changing economic, trade and investment situation at the global level. In this endeavor, the Ministry of Transport plays an important part in the following:





ตามแนวเส้นทาง North South Economic Corridor ซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจโลกแห่งใหม่ เนื่องจากมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่วนเส้นทางการค้าในลำดับรอง ได้แก่ ตลาดการค้าในอนุภูมิภาค (Greater Mekong Sub region : GMS) ที่มีการขยายตัวและการเข้าถึงแหล่งพลังงานที่สำคัญของโลกในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายคมนาคมของประเทศเพื่อรองรับการขยายเส้นทางการค้าและการลงทุนต้องสอดคล้องกับวิวัฒนาการของระบบเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนที่สำคัญ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบการขนส่ง โดยกำหนด Node ที่เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า พร้อมกับสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก สนับสนุน รวมทั้งนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย เพื่อเพิ่มประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการที่สำคัญ อาทิ โครงการพัฒนาด่านเชียงของ โครงการพัฒนาลานกองตู้คอนเทนเนอร์ใกล้บริเวณด่านเชียงของ โครงการสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่ง พัฒนาโครงข่ายส่วนที่ขาดหาย Missing Link การพัฒนาโครงข่ายทดแทนและปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ภายในภาคการผลิตในแนวเหนือ-ใต้เชื่อมโยงจีนตอนใต้กับท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงข่ายหลัก (Back-bone Network) และโครงข่ายรอง ในแนวตะวันออก-ตะวันตก ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการที่สำคัญ อาทิ โครงการติดตามและเร่งรัดการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และโครงการติดตามเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โครงการปรับปรุงทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร

1. The strategy of transportation system management

Nodes for goods collection and distribution are identified and supported by various facilities to reduce transportation costs and increase the competitiveness of Thai logistics business operators and to benefit Thai small and medium business enterprises. Major plans/projects under this strategy include the Container Yard Development Project near Chiang Khong Check Point, and the Multimodal Transport Depot Construction Project.

2. The strategy of connecting transportation networks

This includes development of the missing links of the networks, development of substitute networks, and improvement of logistics management efficiency of the manufacturing sector along the North-South Economic Corridor, linking Southern China with Laem Chabang Port to serve as the back-bone network. The secondary network lies along the East-West Economic Corridor and comprises such major plans/projects as acceleration of motorway construction the 4-land main highway widening project (second phase), the 250 kms Chiang Khong-Sila 4-lane highway widening project, the Project to procure and install loading equipment at container yards (CY), and procurement of locomotives and freight cars.

A total budget of 384,756 million baht has been requested for the 15-year implementation (2010-2024) of the plans/projects under this strategy. The implementation will be financed by the government budget as well as other appropriate sources of fund, such as public-private sector joint ventures, issuance of equity, debt instruments and mutual funds.



สายเคเบิลของ-คิลาอาสน์ ระยะทางรวมประมาณ 250 กิโลเมตร โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ย่านขนส่งสินค้าบรรจุกล่องหรือย่านคอนเทนเนอร์ (CY) โครงการจัดหารถจักรและแคร่เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

งบประมาณที่คาดว่าจะใช้ในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการของยุทธศาสตร์การพัฒนา รวมจำนวนทั้งสิ้น 384,756 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตามแผนงานรวม 15 ปี (พ.ศ. 2553 - พ.ศ. 2567) โดยใช้แหล่งเงินจากงบประมาณแผ่นดิน รวมทั้งรูปแบบการลงทุนอื่นๆ ที่เหมาะสม อาทิเช่น การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน การออกตราสารทุนตราสารหนี้ และกองทุนรวม



การจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของกระทรวงคมนาคมโดยภาพรวม

กระทรวงคมนาคมได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 ตามร่าง พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 รวมจำนวนทั้งสิ้น 74,318.08 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนราชการ จำนวน 51,188.65 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 23,129.43 ล้านบาท รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินค่าของงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 (งบประมาณแผ่นดิน) ของกระทรวงคมนาคม โดยภาพรวมมีวงเงินค่าของรวมจำนวนทั้งสิ้น 188,789.55 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนราชการ 7 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปลค.) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวมจำนวน 135,553.24 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ 5 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) รวมจำนวน 53,236.31 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในท้ายที่สุดกระทรวงคมนาคมได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 ตามร่าง พ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 รวมจำนวนทั้งสิ้น 74,318.08 ล้านบาท ประกอบด้วยส่วนราชการ จำนวน 51,188.65 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 23,129.43 ล้านบาท ลดลงจากปี 2552 จำนวน 26,431.56 ล้านบาท หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 26.23 ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับวงเงินรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 ของประเทศ โดยภาพรวม จำนวน 1.70 ล้านล้านบาท กระทรวงคมนาคม ได้รับจัดสรร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.37 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจำแนกตามลักษณะภารกิจ (Mode) สรุปได้ดังนี้

Preparation of the 2010 Fiscal

Overview of the Ministry of Transport's 2010 Fiscal

The Ministry of Transport submitted a request for a total of 188,789.55 million baht as the 2010 annual budgets for the seven agencies under its responsibility; namely, the Office of the Permanent Secretary for Transport, the Marine Department, the Department of Land Transport, the Department of Civil Aviation, the Department of Highways, the Department of Rural Roads, and the Office of Transport Policy and Traffic, and the five state enterprises under its supervision; namely, the State Railway of Thailand, the Expressway & Rapid Transit Authority of Thailand, the Mass Rapid Transit Authority of Thailand, the Civil Aviation Training Center and the Bangkok Mass Transit Authority, totaling 135,553.24 and 53,236.31 million baht, respectively.

Eventually, a total of 74,318.08 million baht was allocated to the ministry as its 2010 annual budgets, broken down into 51,188.65 million baht for the seven agencies and 23,129.43 million baht for the state enterprises. This represents a decrease by 26,431.56 million baht or 26.23% from the 2009 budgets. It also represents 4.37% of the 1.70 trillion baht total amount of the government's 2010 annual budget. The Ministry's budgets are classified by transportation mode below:



ตารางสรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2553 ของกระทรวงคมนาคม Summary of the 2010 Annual Budgets of the agencies and state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport

จำแนกตามลักษณะภารกิจ by mode

ลักษณะภารกิจ	Mode	งบประมาณที่ได้รับ จัดสรรปี 2552 Budget allotted for 2009	ร้อยละ %	ร่าง พ.ร.บ. งบประมาณปี 2553 2010 Budget Bill	ร้อยละ %
ด้านการขนส่งทางบก	Land transportation	74,632.938	76.16	52,875.742	71.15
ทล.	Department of Highways	40,511.729	41.34	26,672.179	35.89
ทข.	Department of Rural Roads	22,369.973	22.83	16,894.717	22.73
ขบ.	Department of Land Transport	2,332.712	2.38	2,238.087	3.01
กทพ.	Expressway & Rapid Transit Authority of Thailand	9,418.524	9.61	7,036.000	9.47
ขสมก.	Bangkok Mass Transit Authority	-	-	34.759	0.05
ด้านการขนส่งระบบราง	Rail transportation	17,761.414	18.12	15,861.951	21.34
รฟท.	State Railway of Thailand	9,842.848	10.04	9,335.248	12.56
รฟม.	Mass Rapid Transit Authority of Thailand	7,918.566	8.08	6,526.703	8.78
ด้านการขนส่งทางน้ำ	Water transportation	3,731.890	3.81	3,557.003	4.79
ขน.	Marine Department	3,731.890	3.81	3,557.003	4.79
ด้านการขนส่งทางอากาศ	Air Transportation	1,048.499	1.07	1,106.686	1.49
ขอ.	Department of Civil Aviation	922.684	0.94	909.969	1.22
สบพ.	Civil Aviation Training Center	125.815	0.13	196.717	0.26
ด้านนโยบายและแผน	Polycy and plan area	824.900	0.84	916.696	1.23
สปค.	xxx	336.072	0.34	340.739	0.46
สนข.	OTP	488.828	0.50	575.957	0.77
รวมทั้งสิ้น	Total	97,999.641	100.00	74,318.078	100.00

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 เพิ่มเติม (งบประมาณกลางปี 2552) ของกระทรวงคมนาคม

รัฐบาลได้กำหนดแนวนโยบายในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจระยะเร่งด่วน เพื่อมุ่งแก้ปัญหาในช่วงระยะ 6-9 เดือนแรกของปี 2552 โดยจัดทำแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะเร่งด่วน ผ่านการจัดทำงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 วงเงิน 100,000 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน คือ 1) การกระตุ้นการใช้จ่ายของประชาชน ซึ่งมีแผนงานและมาตรการด้านการเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายโดยตรงให้กับประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อน และ 2) มาตรการเสริมสภาพคล่องด้วยการเพิ่มทุนให้สถาบันการเงินของรัฐเพื่อเพิ่มศักยภาพในการปล่อยกู้ให้กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

Additional 2009 fiscal budget (mid-year budget) allocated to the Ministry of Transport

The government took urgent measures to solve problems caused by the economic crisis during the first six-nine months of 2009 by launching a stimulus package and an additional 100,000 million baht budget with the objectives of 1) stimulating spending of the people through generating incomes for, and lowering expenditures of, lower income people and 2) increasing the liquidity of state-owned financial institutions to enable them to extend credits to small and medium enterprises.

ผลการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ

ด้านการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศมีลักษณะเด่นที่มีความสะดวกรวดเร็วจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินกิจกรรมในภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมเห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ จึงได้กำหนดเป็นนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบิน เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก

สนข. ได้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตามแผนนโยบายรัฐบาลอย่างเป็นระบบ ด้วยการพิจารณาและให้ข้อเสนอแนะต่อแผนงาน/โครงการ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งเสนอแนะนโยบาย/มาตรการที่เหมาะสมในการพัฒนา รวมถึงแก้ไขปัญหาคือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ



โดยในปี 2552 สนข. มีโครงการที่สำคัญ อาทิ โครงการศึกษาแผนพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการเป็นเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (Transport Development Plan for Suvarnabhumi Aerotropolis) เพื่อจัดทำแผนแม่บทระยะ 10 ปี และแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสำหรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิและพื้นที่โดยรอบ (ในรัศมี 30 กิโลเมตรเป็นหลัก) อย่างบูรณาการ โดยเสนอโครงการด้านการขนส่ง 45 โครงการเพื่อเชื่อมต่อประเภทการขนส่ง (Inter Modal Transportation) ทั้งทางยกระดับ ทางราง ทางจวนสายหลักและสายรองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและบริเวณใกล้เคียง พร้อมเสนอแนะกลไกสนับสนุนการดำเนินงานดังกล่าว ทั้งระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System ; ITS) การวางผังการพัฒนาเมือง

Operating results: air, land and water transportation

Air transportation

Speed is the clear advantage of air transportation which has continually increased the demand for it for both traveling and cargo transportation. Air transportation has therefore become a key driver of the country's economic and social activities. Recognizing its importance, the government and the Ministry of Transport has stated a clear policy to develop Suvarnabhumi Airport, airports in the regions and the aviation industry in general. The ultimate aim is to make Thailand leading aviation, tourism and air cargo hubs of Asia and the world.

OTP plays an important role in systematically developing transportation in accordance with the government policy. It has carried out reviews and made policy recommendations towards plans/projects related to air transport systems and infrastructure, as well as measures to be taken to tackle problems and obstacles.

OTP's major activities in this area in 2009 included the Transport Development Plan for Suvarnabhumi Aerotropolis involving preparation of a ten-year master plan and a five-year action plan to develop integrated transportation systems for the Aerotropolis and surrounding areas (mainly within a radius of 30 kms). Forty-five projects were proposed for inter-modal transportation (elevated highways, railroads, and main and minor level roads linking the airport and nearby areas). The Office also proposed supporting mechanisms, such as an Intelligent Transport System (ITS), city planning and development and an appropriate investment approach to





และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาเมืองระบบโลจิสติกส์ และกิจกรรมต่อเนื่อง ได้ถึงอีก 30 ปีในอนาคต

นอกจากนี้ยังมีการพิจารณากลับกรองโครงการลงทุนด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น การพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานบางแห่งที่มีความคับคั่งทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานนานาชาติบางแห่ง เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างพอเพียง และรวมถึงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานภูมิภาคให้สามารถให้บริการได้สูงสุด

การพิจารณากลับกรองและเสนอแนะมาตรการและแผนงานเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาของรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งทางอากาศในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้ประกอบการเอกชนในภาคการขนส่งทางอากาศ อาทิ การเสนอขาย เครื่องบิน Beechjet 400A และขอรับการสนับสนุนงบประมาณส่วนต่างจากการขายเครื่องบินของสถาบันการบินพลเรือน แผนฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แผนวิสาหกิจของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แนวทางช่วยเหลือผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางอากาศที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองถูกปิดล้อม เป็นต้น

ผลการดำเนินงานด้านการต่างประเทศ การประเมินความเป็นไปได้ในการจัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนโครงการ Megaproject ของ คค. (ในวงเงิน รวม 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ในเดือนธันวาคม 2551 ผู้แทนธนาคารโลกได้มาพบผู้บริหาร สบข. เพื่อขอทราบขั้นตอนการจัดทำงบประมาณของ คค. เพื่อต้องการทราบถึงความโปร่งใส และการตรวจสอบการใช้จ่ายเงินงบประมาณของ คค. ทั้งนี้หากธนาคารโลกสามารถจัดหาเงินงบประมาณมาให้ คค. เพื่อใช้จ่ายในโครงการ Mega project ได้ ธนาคารโลกต้องการความมั่นใจว่าเงินของธนาคารโลกจะถูกนำไปใช้ตรงตามวัตถุประสงค์

หลังจากผู้แทนธนาคารโลกได้มาพบผู้บริหาร สบข. พร้อมเจ้าหน้าที่ สบข. และ ธนาคารโลกได้จัดทำ Interim Report ในหัวข้อ

prepare for urbanization, logistics systems and related activities, all of which have been planned for use over the next 30 years.

Important investment projects regarding air transportation were also reviewed, such as development projects at Suvarnabhumi and some international airports in the regions to ensure adequate capacity for the growing traffic. Recommendations were also made on how to best utilize Don Mueang Airport and other airports in the regions.

Measures and plans were reviewed to develop and to solve problems of state enterprises under supervision of the Ministry of Transport and private business operators in the air transportation sector. Examples were: the proposal to sell the Beechjet 400 A aircraft and the request for budgetary support as compensation for the price difference made by the Civil Aviation Training Center, the Rehabilitation Plan of the Thai Airways International Public Company Limited, the corporate plan of the Aeronautical Radio of Thailand Limited, and approaches to assist air transport businesses affected by the incidents where Suvarnabhumi and Don Mueang International Airports were surrounded.

Foreign affairs: assessment of feasibility in securing loans to finance mega projects of the Ministry of Transport (for amounts totaling US\$1 billion)

During December, 2008, representatives of the World Bank called on the OTP executives to ask for information about budgetary preparation procedures of the Ministry of Transport to determine the level of transparency and the auditing of the spending of the Ministry. This step was to ensure that, if the World Bank could provide loans to finance the mega projects, the money would be properly spent.



Public Expenditure Financial Accountability (PEFA) ออกมาให้ สนข. ตรวจสอบความถูกต้องถึงความเข้าใจของธนาคารโลกที่มีต่อระบบ การจัดหาเงินงบประมาณการใช้จ่ายของ คค. อีก 2 ฉบับ ซึ่งธนาคารโลก มีเป้าหมายที่จะจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ให้แล้วเสร็จภายในเดือน พฤษภาคม 2552

เมื่อข้อมูลเรื่องการประเมินการจัดทำงบประมาณของ คค. เพื่อประกอบการจัดหาเงินกู้เพื่อสนับสนุน โครงการ Megaproject ได้รับการยอมรับด้วยกันทั้งสองฝ่าย (สนข. และ ธนาคารโลก) ธนาคารโลก จะได้เป็นผู้จัดหาเงินกู้ในวงเงิน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อให้ คค. ได้นำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ต่อไป

ด้านการขนส่งทางบก

1. การวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องขออนุมัติใช้เงินกู้จากต่างประเทศ เพื่อสำหรับโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะ ที่ 2) ของกรมทางหลวง



กรมทางหลวง (ทล.) ได้เสนอเรื่องขออนุมัติใช้เงินกู้จาก ต่างประเทศเพื่อสำหรับโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา ก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป ในกรณีนี้ คค. ได้มีบัญชาให้ สนข. พิจารณาเรื่องนี้ ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการวิเคราะห์และกลั่นกรอง รายละเอียดของโครงการฯ พบว่า โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) จำนวน 8 สายทาง รวมระยะทาง 433 กิโลเมตร วงเงินรวม 11,240 ล้านบาท เป็นโครงการที่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ การคัดเลือกสายทางเพื่อขออนุมัติใช้เงินกู้ต่างประเทศโดยมี อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ระดับสูงกว่า 12% ขึ้นไป และเป็นโครงการที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของ ทล. ประกอบด้วย เส้นทาง สนับสนุนการพัฒนาแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เส้นทางสนับสนุน การเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกและเส้นทางสนับสนุน



After the meeting with OTP executives and officials, two interim reports on Public Expenditure Financial Accountability (PEFA) were prepared by the World Bank and submitted to OTP for review. A final report was due in May 2009.

Once the information pertinent to the budgetary procedure for securing loans for the mega projects is acceptable to both parties (OTP and the World Bank), loans totaling US\$1 billion will be provided by the World Bank for use according to the proposes.

Land Transportation

1. Review of the request to secure foreign loans for the 4-Lane Highway Widening Program (Second Phase) of the Department of Highways

The Department of Highways proposed to secure foreign loans to finance the 4-Lane Highway Widening Program (Second Phase) to the Ministry of Transport for endorsement and submission to the cabinet. The Ministry instructed OTP to conduct a review of the project, which covers eight routes and a total distance of 433 kms, requiring investment costs totaling 11,240 million baht. It was found that the program was in line with the criteria for selection of routes for seeking approval for foreign loans. The EIRR was found to be over 12% and the program was designed to support the Department's strategic routes: i.e., the route supporting the East-West Economic Corridors, the route supporting connection with the Eastern Seaboard and the route supporting connection with the Southern Seaboard along the East-West Economic Corridor. The program will increase the capacity of highways which will in turn enhance the country's competitiveness. It can also help Thailand achieve the goal of

การเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ด้านตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพในการรองรับ การจราจรที่เพิ่มมากขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ รวมทั้งส่งเสริมต่อการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควร ให้ คค. นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ ทล. ใช้จ่ายเงินกู้จาก ต่างประเทศเพื่อสำหรับโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) จำนวน 5,620 ล้านบาท และขอรับจัดสรรงบประมาณสมทบ โครงการอีกจำนวน 5,620 ล้านบาท รวมจำนวนเงินค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 11,240 ล้านบาท ตามที่ ทล. เสนอ ต่อมา คค. ได้เสนอเรื่องให้ ครม. พิจารณา และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552 ให้ความเห็นชอบ การขออนุมัติใช้จ่ายเงินกู้จากต่างประเทศเพื่อสำหรับโครงการก่อสร้าง ทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ของ ทล. ตามที่ คค. เสนอ

2. การวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องขออนุมัติโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 ของกรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้เสนอเรื่องขออนุมัติโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 ให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป ในกรณีนี้ คค. ได้มีบัญชาให้ สนข. พิจารณาเรื่องนี้ ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการวิเคราะห์และกลั่นกรองรายละเอียดของโครงการฯ พบว่าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 เป็นการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ที่เห็นชอบโครงการดังกล่าวนี้ของ ทช. และเป็นโครงการที่ ทช. มีความพร้อมในการดำเนินโครงการได้ทันที โดย ทช. ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จพร้อมทั้งได้ดำเนินงานเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหิรัญทรัพย์ ตามแนวโครงการเสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งเป็นโครงการสำรองบรรจุอยู่ในแผนการบริหาร



becoming the transportation center of Southeast Asia. OTP therefore endorsed the proposal and recommended that the Ministry of Transport submit it for cabinet approval. The proposal calls for foreign loans of 5,620 million baht and government budgets of the same amount. The total construction cost as proposed by the Department will therefore be 11,240 million baht. Approval was granted by the cabinet on March 17, 2009.

2. Review of the proposal to construct a bridge across the Chao Phraya River on Nonthaburi 1 Road by the Department of Rural Roads

The Department of Rural Roads submitted a proposal to construct a bridge across the Chao Phraya River on Nonthaburi 1 Road to the Ministry of Transport for endorsement before forwarding it to the cabinet for consideration. OTP was instructed by the Ministry of Transport to review the proposal. The project was found to be in accordance with the resolution of the Commission for the Management of Land Traffic, passed at Meeting Session 1/2004 convened on February 23, 2004, which approved the project initiated by the Department. The project was also found to be ready for immediate implementation as the Department had completed the detailed design, land and property expropriation had been completed and it was classified as an alternate project under the Public Debt Management Scheme for Fiscal Year 2009 by the Ministry of Finance which had already been approved by the cabinet (at a meeting on October 14, 2008). The Department was required to seek cabinet approval before implementation. Consultations had been held between the





หนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2552 ของกระทรวงการคลังที่ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2551 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าวแล้ว ซึ่ง ทช. จะต้องนำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณาอนุมัติก่อนจึงจะดำเนินการได้ โดยที่ ทช. ได้หารือร่วมกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และ JICA (Japan International Cooperation Agency) แล้วเห็นชอบในหลักการของโครงการดังกล่าวโดยในการก่อสร้างโครงการ ทช. จะขอใช้เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ในอัตราส่วน เงินกู้ : เงินงบประมาณ เป็น 70 : 30 ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรให้ คค. นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ ทช. ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 ในวงเงินค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้างโครงการฯ จำนวน 3,796 ล้านบาท โดยใช้เงินกู้ต่างประเทศเพื่อสมทบกับเงินงบประมาณในอัตราส่วนเงินกู้ : เงินงบประมาณ เป็น 70 : 30 เพื่อเป็นค่าก่อสร้างโครงการฯ ตามที่ ทช. เสนอ ต่อมา คค. ได้เสนอเรื่องให้ ครม. พิจารณาและ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 ให้ความเห็นชอบการขออนุมัติโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 ของ ทช. ตามที่ คค. เสนอ

3. การวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องแผนการกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll-Over) ในช่วงเวลา 5 ปี (ปี 2552-2556) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

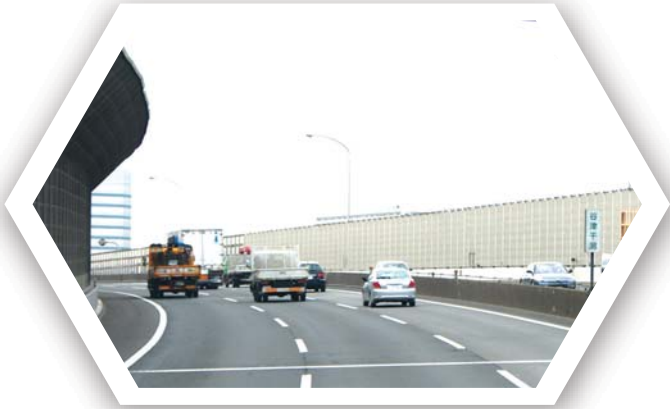
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้เสนอเรื่องแผนการกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll - Over) ในช่วงเวลา 5 ปี (ปี 2552 - 2556) ให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป ในกรณีนี้ คค. จึงได้มีบัญชาให้ สนข. พิจารณาเรื่องนี้ ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการวิเคราะห์และกลั่นกรองรายละเอียดของโครงการฯ พบว่า เรื่องแผนการกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll - Over)ฯ ในช่วงระยะ

Department and the Public Debt Management Office and Japan International Cooperation Agency (JICA) to finance part of the project with the other part coming from government budget at a ratio of 70:30 (JOIC; Government budget, and with the total construction cost totaling 3,796 million baht. The Ministry of Transport obtained approval from the cabinet on June 3, 2009.

3. Review of the Five-Year (2009-2013) Loan Roll Over Plan of the Expressway Authority of Thailand

The Expressway Authority of Thailand proposed a plan to roll over domestic loans over a five-year period (2009-2013) to the Ministry of Transport for consideration before forwarding it to the cabinet for approval. OTP was instructed by the Ministry to review the matter. It was found that the state enterprise had secured loans to finance expressway projects and to increase its liquidity. A cash flow analysis indicates that during 2009-2013, a negative cash flow totaling 19,480.74 million baht would occur and the loan maturity obligations would not be met. In order for the Authority to continue with its mission, it needs to secure loans to roll over domestic loans in a total amount not exceeding 33,700 million baht. Such action is in accordance with its corporate plan in order to solve its financial problems and to ensure sufficient liquidity for operation continuity, outlined in the strategy of management development and good governance to achieve a financial structure with minimum risks through debt management. OTP then recommended that the Ministry of Transport request the cabinet to approve the proposal for the Expressway Authority of Thailand to increase the limit of loans to repay domestic loans due in Fiscal Year 2009 by 3,500 million baht to





เวลา 5 ปี (ปี 2552 - 2556) กทพ. มีเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระซึ่งเงินกู้ดังกล่าว กทพ. ได้กู้ยืมไปใช้ดำเนินงานในโครงการทางพิเศษต่างๆ และใช้เสริมสภาพคล่องทางการเงินของ กทพ. ซึ่งเมื่อพิจารณาจากประมาณการกระแสเงินสดในช่วงระยะเวลาดังกล่าวแล้วปรากฏว่า กทพ. จะมีเงินสดขาดมือ ตั้งแต่ ปี 2552 - 2556 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 19,480.74 ล้านบาท ทำให้ กทพ. ไม่สามารถชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระได้ ดังนั้น เพื่อให้ กทพ. สามารถดำเนินงานตามภารกิจได้ จึงจำเป็นที่ กทพ. จะต้องกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll-Over) ในวงเงินรวมไม่เกิน 33,700 ล้านบาท ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวเป็นการบริหารจัดการทางการเงินเพื่อแก้ไขปัญหาภาระหนี้สินและมีสภาพคล่องทางการเงินที่เพียงพอต่อการบริหารงานต่อไปได้อันเป็นเรื่องของการบริหารจัดการหนี้ให้มีประสิทธิภาพที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจปี 2550 - 2554 ของ กทพ. ในยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการและกำกับดูแลองค์กรที่ดีในแนวทางการเสริมสร้างให้โครงสร้างทางการเงินมีความเสี่ยงน้อยที่สุดโดยวิธีการพัฒนา/ปรับปรุงการบริหารหนี้ ดังนั้น สนข. จึงเห็นสมควรให้ คค. นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. ขยายวงเงินกู้เพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll-Over) สำหรับปีงบประมาณ 2552 เพิ่มขึ้นจำนวน 3,500 ล้านบาท เป็นจำนวน 5,800 ล้านบาท และให้ กทพ. กู้เงินตามแผนการกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll-Over) ในช่วงระยะเวลา 5 ปี (ปี 2552-2556) ของ กทพ. ในวงเงินรวมไม่เกิน 33,700 ล้านบาท โดยให้ กทพ. ประสานงานกับกระทรวงการคลัง (กค.) เพื่อบรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปีและให้ กค. เป็นผู้พิจารณาจำนวนเงินวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามความจำเป็นและเหมาะสม ตลอดจนการค้ำประกันต้นเงินและดอกเบี้ยจากการกู้เงินต่อไปด้วยตามที่ กทพ. เสนอ ต่อมา คค. ได้เสนอเรื่องให้ ครม. พิจารณาและ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2552 ให้ความเห็นชอบแผนการกู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระ (Roll-Over) ในช่วงเวลา 5 ปี (ปี 2552 - 2556) ของ กทพ. ตามที่ คค. เสนอ

5,800 million baht and for the state enterprise to secure loans under the plan over the five-year period (2009-2013) in a maximum amount of 33,700 million baht. The Expressway Authority of Thailand was instructed to coordinate with the Ministry of Finance to include this matter in the Annual Debt Management Scheme. The Ministry of Finance is to consider the amounts, the methods, and the terms and conditions of the loans as necessary and appropriate as well as to continue to guarantee the principals and interest of the loans. Approval to this effect was granted by the cabinet on April 7, 2009.

Water transportation

The project to conduct a feasibility of a land bridge linking a port on the Andaman Sea with another port on the Gulf of Thailand

Dubai World proposed a grant for a feasibility study of the project to develop a land bridge linking a port on the Andaman Sea with another port on the Gulf of Thailand and prepared a draft Memorandum of Understanding, (MOU) which is an obligation-free technical cooperation agreement between a government agency and a foreign government. OTP proposed the matter to the cabinet and approval was granted on May 20, 2008. The MOU was signed with Dubai World on May 22, 2008. The Ministry of Transport then appointed a steering committee to oversee the conduct of the feasibility study, chaired by the Permanent Secretary for Ministry of Transport. The committee held two meetings with



ด้านการขนส่งทางน้ำ

โครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (Landbridge)

ดูไบ เวิลด์ ได้เสนอให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าโครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (Landbridge) พร้อมกับจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างส่วนราชการกับรัฐบาลต่างประเทศด้านความร่วมมือทางวิชาการทั่วไป โดยไม่มีข้อผูกพันต่อเนื้อหาใดๆ ซึ่ง สนข. ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 และได้ร่วมลงนามใน MOU กับดูไบ เวิลด์ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 คค. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (Landbridge) มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานฯ โดยมีการประชุมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา 2 ครั้ง (วันที่ 24 มีนาคม 2552 และ 21 พฤษภาคม 2552 ตามลำดับ) ซึ่งที่ปรึกษาเสนอแนวก่อสร้าง Landbridge หรือสถานที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ คือ ปากบารา อ.ละงู จ.สตูล (W3) จะมีศักยภาพเป็น Regional Port รองรับเรือขนาด 5,000 ทีอียู และ อ.จะนะ จ.สงขลา (E1) จะเป็นที่เทียบเรือนอกชายฝั่ง ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 145.9 กิโลเมตร รวมทั้งได้เสนอให้ก่อสร้างทางรถไฟจากเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันมายังท่าเรือปากบารา ทั้งนี้ สนข. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาเข้ามาดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2552 - 2553 รวม 91 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2553



consultants (on March 24 and May 21, 2009). Based on the consultants' recommendation, the suitable location for construction of a container pier is at Pakbara, La ngu District, Satun Province (W3) which can potentially have a capacity of 5,000 TEUs and an off-shore pier should be constructed at Jana District, Songkhla Province (E1). The two ports will be 145.9 kms apart. Construction of rail roads as an extension of the existing route to Pakbara Port was also recommended. Furthermore, OTP has contracted a consultant to conduct a feasibility study and to prepare a conceptual design of the rail route linking the ports on the two coasts of Thailand. A budget of 91 million baht has been allotted for the 12-month study, scheduled for completion in September 2010.

Khlongyai multi-purpose pier project, Trat Province

The Marine Department contracted a consultant firm to conduct a feasibility study for the Khlongyai multi-purpose pier project, Trat Province, to be situated at Tambon Hat Lek, Khlongyai District, Trat Province, with construction costs totaling 1,295.67 million baht and construction time period of 30 months (2010-2012). This project is aimed at developing eastern coastal maritime transportation, and involves construction and expansion of the pier for fishing trawlers, cargo ships, cruise ships and other types of vessels. It will alleviate local people's hardship and distribute incomes to people in the regions.

OTP recommended cabinet approval for the Marine Department to implement the project which is covered under the Logistics Systems Development Strategy (2007-2011), Strategy Two: Enhancement of Transport and Logistics Efficiency. The project has been included in the government's stimulus





โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด

กรมการเจ้าท่า (จท.) ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินโครงการศึกษาโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ จังหวัดตราด ในพื้นที่ ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด วงเงินค่าก่อสร้างรวม 1,295.67 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 30 เดือน (ปี 2553 - 2555) เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออก โดยการก่อสร้างและขยายท่าเทียบเรือสำหรับรองรับเรือประมง เรือขนส่งสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรืออื่นๆ ซึ่งจะเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนและเป็นการกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาค

สนข. ได้พิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการและอนุมัติให้ ขน. ดำเนินโครงการดังกล่าว เนื่องจากเป็นการดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ โดยโครงการฯ ได้รับการบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอย่างเร่งด่วน 1.655 ล้านล้านบาท ซึ่ง ครม. เศรษฐกิจได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2552 รวมทั้งได้รับการสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่ และมีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มความสะดวกและประสิทธิภาพในการขนส่ง โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบที่จะทำให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเป็นส่วนสนับสนุน/ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกับกลุ่มประเทศอินโดจีน (โดยเฉพาะกัมพูชา) จึงควรเร่งผลักดันเพื่ออนุมัติให้ ขน. สามารถดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือได้ ซึ่ง ครม. ได้มีมติให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2552

package, involving budgets totaling 1.655 trillion baht, approved by the cabinet on March 25, 2009. It also enjoys support from local people and will be conducive to development of various other related transportation modes. Transportation efficiency will be increased through systematic connection of road, rail, water and air transportation modes, which can lower logistics costs and promote trading with countries in Indochina, particularly Cambodia. Approval of this project was granted by the cabinet on July 14, 2009.

Monitoring and Evaluation

Monitoring and evaluation of budget disbursements

The Ministry of Transport attaches importance to following up on and expediting budget disbursements by agencies and state enterprises under its supervision. A committee tasked specifically with this duty has been appointed, chaired by the Permanent Secretary of the Ministry of Transport and having the Ministry's Inspector General as member and the OTP Director General as member and secretary. This committee mission is to see that the disbursements of government budgets are carried out as planned and to follow up on problems/obstacles encountered as well as to make recommendations for efficient and timely spending. It had three meetings in 2009 (on February 19, March 17 and May 18). The disbursements by the agencies and state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport as of the end of April 2009 is summarized below:





การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินและงบประมาณรัฐวิสาหกิจ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความสำคัญต่อการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้ตรวจราชการกระทรวง เป็นกรรมการ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ กำหนดอำนาจหน้าที่ในการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้เป็นไปตามเป้าหมายแผนงบประมาณที่รัฐบาลกำหนด พร้อมทั้งติดตามปัญหาอุปสรรคและเสนอแนะแนวทางในการใช้จ่ายเงินงบประมาณให้มีประสิทธิภาพ สามารถเบิกจ่ายได้ตามเป้าหมาย โดยได้มีการประชุมคณะกรรมการฯ แล้ว รวม 3 ครั้ง ดังนี้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2552 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552 และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2552 สรุปผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ สิ้นเดือนเมษายน 2552 ได้ดังนี้

1. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดิน

รัฐบาลได้กำหนดให้ทุกกระทรวงเบิกจ่ายเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ 2552 ในแต่ละไตรมาส ดังนี้

- ณ สิ้นไตรมาสที่ 1 ร้อยละ 22.50 ของงบประมาณที่ได้รับ
- ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ร้อยละ 46.00 ของงบประมาณที่ได้รับ
- ณ สิ้นไตรมาสที่ 3 ร้อยละ 70.00 ของงบประมาณที่ได้รับ
- ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ร้อยละ 94.00 ของงบประมาณที่ได้รับ

สำหรับรายจ่ายลงทุนเห็นสมควรกำหนดเป้าหมายการเบิกจ่ายไม่น้อยกว่าร้อยละ 74.00 ของวงเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุนที่แต่ละส่วนราชการได้รับ คค. ได้รับงบประมาณแผ่นดิน ประจำปี 2552 ทั้งสิ้น

1. Budget disbursements

The government requires all the ministries to disburse the 2009 Annual Budget by quarter as follows:

- At the end of Quarter 1 22.50% of the allotted budget
- At the end of Quarter 2 46.00% of the allotted budget
- At the end of Quarter 3 70.00% of the allotted budget
- At the end of Quarter 4 94.00% of the allotted budget

As for investment expenditure, not less than 74.00% of the budget allotted to each government agency is required to be spent. For Fiscal Year 2009, the Ministry of Transport has been allotted 97,999.63 million baht, divided into 30,350.13 million baht permanent expenditure (30.97%) and 67,649.50 million baht (69.03%) investment expenditure.

As of April 30, 2009, agencies under the supervision of the Ministry of Transport managed to spend 36,595.35 million baht (37.34%), leaving an outstanding amount of 61,404.28 million baht (62.66%).

1) 16,850.20 million baht (55.52%) of the permanent expenditure had been disbursed, leaving a and outstanding amount of 13,499.93 million baht (44.48%).

2) 19,745.15 million baht (29.19%) of the permanent expenditure had been disbursed, leaving 47,904.35 million baht (70.81%).



97,999.63 ล้านบาท แบ่งเป็น รายจ่ายประจำจำนวน 30,350.13 ล้านบาท (ร้อยละ 30.97) และรายจ่ายลงทุนจำนวน 67,649.50 ล้านบาท (ร้อยละ 69.03)

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณแผ่นดิน ของ คค. ณ วันที่ 30 เมษายน 2552 สรุปว่า หน่วยงานในสังกัด คค. สามารถเบิกจ่ายงบประมาณได้ 36,595.35 ล้านบาท (ร้อยละ 37.34) คงเหลือ 61,404.28 ล้านบาท (ร้อยละ 62.66) แบ่งเป็น

1) รายจ่ายประจำ เบิกจ่ายได้ 16,850.20 ล้านบาท (ร้อยละ 55.52) คงเหลือ 13,499.93 ล้านบาท (ร้อยละ 44.48)

2) รายจ่ายลงทุน เบิกจ่ายได้ 19,745.15 ล้านบาท (ร้อยละ 29.19) คงเหลือ 47,904.35 ล้านบาท (ร้อยละ 70.81)

การเบิกจ่ายในภาพรวมต่ำกว่าเป้าหมาย เพื่อให้การเบิกจ่ายสามารถบรรลุเป้าหมาย คณะกรรมการฯ ได้เร่งรัดให้หน่วยงานในสังกัด คค. ดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมาย/แผนที่กำหนดไว้ และเร่งรัดการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดผู้กักพันธงบประมาณให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป



2. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณรัฐวิสาหกิจ

โดยที่รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายการเบิกจ่ายงบประมาณรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะงบประมาณลงทุนให้ได้ร้อยละ 90.00 ตลอดปีงบประมาณ 2552 คค. ได้เร่งรัดให้รัฐวิสาหกิจในสังกัดทั้ง 13 หน่วยงานเบิกจ่ายงบประมาณรัฐวิสาหกิจให้ได้ตามเป้าหมายดังกล่าว

คค. ได้รับอนุมัติงบประมาณรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2552 ทั้งสิ้น 355,140.26 ล้านบาท และอนุมัติวงเงินเบิกจ่ายงบลงทุนจำนวน 102,168.46 ล้านบาท (ร้อยละ 28.77)

การเบิกจ่ายงบประมาณรัฐวิสาหกิจ ของ คค. ณ วันที่ 30 เมษายน 2552 กำหนดแผนการเบิกจ่ายจำนวน 198,130.80 ล้านบาท (ร้อยละ 55.79) เบิกจ่ายได้ 149,792.21 ล้านบาท (ร้อยละ 42.18) ล่าช้ากว่าแผนจำนวน 48,338.59 ล้านบาท (ร้อยละ 13.61) คงเหลือ 205,348.05 ล้านบาท (ร้อยละ 57.82)

การเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. ณ วันที่ 30 เมษายน 2552 กำหนดแผนการเบิกจ่ายจำนวน 48,102.09 ล้านบาท (ร้อยละ 47.08) เบิกจ่ายได้ 28,348.90 ล้านบาท (ร้อยละ 27.75) ล่าช้ากว่าแผนจำนวน 19,753.19 ล้านบาท (ร้อยละ 19.33)

การติดตามผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2538 เห็นชอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และให้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลง เพื่อการประเมินผลงานของรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมระหว่างหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม

The disbursements were, in general, below target. In order to achieve the target, the committee has instructed all the agencies under the supervision of the Ministry of Transport to expedite their budget disbursements in accordance with the target. Procurement and budget commitment processes are also to be expedited.

2. Budget disbursements by state enterprises

As the government requires state enterprises to disburse at least 90.00% of the budgets, particularly the investment expenditure, by the end of Fiscal Year 2009, the Ministry of Transport has instructed the 13 state enterprises under its supervision to meet the required targets.

In Fiscal Year 2009, the ministry has been allotted 355,140.26 million baht, of which 102,168.46 million baht (28.77%) is investment expenditure.

As of April 30, 2009, 149,192.21 million baht (42.18%) was disbursed, lower than the scheduled 198,130.80 million baht (55.79%) by 48,338.59 million baht (13.61%). The remaining amount is 205,348.05 million baht (57.82%).

As for the investment expenditure, the 13 state enterprises, as of April 30, 2009, disbursed 28,348.90 million baht (27.75%), lower than the scheduled 48,102.09 million baht (47.08%) by 19,753.19 million baht (19.33%).

ในปีงบประมาณ 2552 มีรัฐวิสาหกิจจำนวน 10 หน่วยงาน เข้าสู่ระบบการประเมินผลการดำเนินงานดังกล่าว ได้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) โดยมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและความคิดเห็นประกอบการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานของ 10 รัฐวิสาหกิจดังกล่าวให้สอดคล้องกับเป้าหมายและนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยเหมาะสมกับความสามารถในการดำเนินการจริงของรัฐวิสาหกิจ เพื่อนำไปใช้ประกอบการจัดทำบันทึกข้อตกลงเพื่อการประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจที่มีการลงนามโดยผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และรัฐวิสาหกิจ

สนข. ได้ติดตามผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจตามตัวชี้วัดและเป้าหมายตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงฯ และพิจารณาให้ความเห็นพร้อมข้อเสนอแนะเพื่อให้รัฐวิสาหกิจปรับปรุงผลการดำเนินงานให้ดีขึ้นและใช้เป็นข้อมูลสารสนเทศย้อนกลับ (Feedback) ในการปรับปรุงเกณฑ์การประเมินผลในปีงบประมาณต่อไป ให้มีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

Monitoring the performance of the state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport

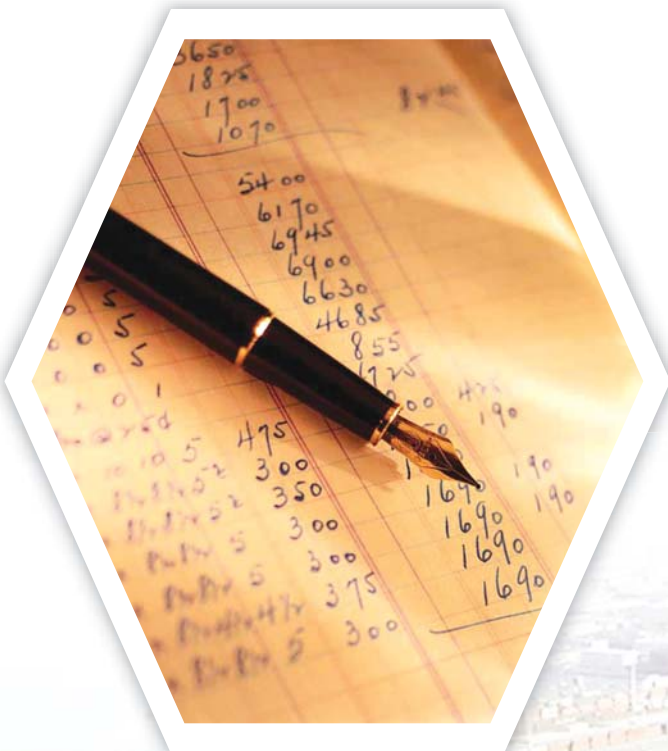
The cabinet, on June 20, 1995, approved the criteria for appraisal of the performance of state enterprises and issued an Memorandum of Understanding (MOU) an instruction for a performance agreement to be prepared for appraising the performance of state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport to be used by the state enterprises, the Ministry of Finance and the Ministry of Transport.

During 2009, ten state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport were reviewed under the performance appraisal criteria; namely, the Transport Company Limited, the Bangkok Mass Transit Authority, the Port Authority of Thailand, the Aeronautical Radio of Thailand Limited, the Airports of Thailand Public Company Limited, the Expressway Authority of Thailand, the State Railway of Thailand, the Mass Rapid Transit Authority of Thailand, the Civil Aviation Training Center and the Thai Airways International Public Company Limited. OTP also participated in the process by giving inputs for the determination of the Key Performance Indicators and the targets. The aim was to ensure that the ten state enterprises' operations were in accordance with the goals and policies of the government and the Ministry of Transport and in line with their actual capabilities in order to use the information for preparation of MOU for performance to be signed by high-level officials of the Ministry of Transport, the Ministry of Finance and the state enterprises.

OTP has followed up on the performance of the state enterprises, in accordance with the KPI's and targets specified in the MOU and has given opinions and made recommendations to the state enterprises so that they could improve their performance, and use them as feedback for revising the performance appraisal criteria in the subsequent years.

Monitoring on the progress and problems/solution of projects under which state enterprises under the supervision of the Ministry of transport had private participation in their undertakings.

The Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535, Section 22, prescribes that, after the signing of the agreement, the state enterprise which is the project agency





การติดตามผลการดำเนินงานความคืบหน้า ปัญหาและแนวทางแก้ไขของโครงการต่างๆ ที่รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยกรให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มาตรา 22 กำหนดว่าเมื่อหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เป็นเจ้าของโครงการได้ลงนามในสัญญากับผู้ร่วมทุนแล้วจะต้องจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานขึ้นคณะหนึ่ง และมาตรา 23(2) กำหนดให้คณะกรรมการ ประสานงานดังกล่าวติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินงาน ตามที่กำหนดในสัญญาและรายงานผลการดำเนินงานความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางแก้ไขของโครงการต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อทราบ โดยมีกำหนดระยะเวลารายงานตามที่คณะกรรมการประสานงานกำหนดแต่ต้องไม่เกินหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

ในปีงบประมาณ 2552 ส.บ. ได้จัดทำสรุปผลการดำเนินงานความคืบหน้าปัญหาและแนวทางแก้ไขของโครงการต่างๆ ที่รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้เอกชนเข้าร่วมงาน พร้อมทั้งเสนอแนะความเห็นเสนอปลัดกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจำนวน 10 โครงการ ประกอบด้วย โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) โครงการลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โครงการคลังสินค้า โครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โครงการครุภัณฑ์บิน และโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงท่าอากาศยาน

shall establish a coordinating committee, and Section 23(2) stipulates that the coordinating committee shall monitor and supervise the implementation as provided in the agreement and report the result of implementation, progress, problems and solutions to the Responsible Minister for information within the time frame as prescribed by the coordinating committee; provided that it shall not exceed six months for each report.

In Fiscal year 2009, OTP prepared a summary report on the operation, progress and problems/solutions of the projects under which state enterprises under the supervision of the Ministry of Transport had private participation in their undertakings and made recommendations to the Permanent Secretary and the Minister of Transport. The ten projects covered in the report were the Second Stage Expressway Project (Bang Pa In-Pak Kret Expressway Project) the C3 Laem Chabang Port Project, the Container Terminal B5 at Laem Chabang Port Project, the Container Terminals A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 at Laem Chabang Port Project, the Metropolitan Rapid Transit Chaloe M Ratchamongkhon Line Project, the Air Cargo Terminal Facilities Project, the Ground Service Equipment (GSE) and Maintenance Facilities Project, the Catering Facilities Project, and the Aircraft Fuelling Systems Project.



การพัฒนาาระบบขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล Solving traffic problems in Bangkok and surrounding areas



ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาวิกฤตที่มีมาอย่างยาวนานและทวีความรุนแรงมากขึ้นในปัจจุบัน รวมทั้งมีแนวโน้มจะสูงขึ้นในอนาคต ปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

ดังนั้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการแก้ไขปัญหาจราจรและการจัดระบบการจราจรทางบก จึงได้จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมุ่งเน้นในการดำเนินงานได้โดยเร็วเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

การบริหารจัดการจราจรบนเส้นทางสายหลัก 5 เส้นทาง

สนข. ได้จัดทำแผนงานบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลักที่มีจราจรหนาแน่นหรือ จำนวน 5 เส้นทาง ดังนี้

1. ถนนประดิษฐ์มนูธรรม จากแยกพระราม 9 ถนนรามอินทรา
2. ถนนเสรีไทย จากแยกนิตาถึงแยกมีนบุรี
3. ถนนเพชรบุรี จากแยกมหาราชถึงแยกอโศก
4. ถนนนวมินทร์ จากถนนรามคำแหงถึงถนนรามอินทรา
5. ถนนสุขสวัสดิ์ จากแยกดาวคะนองถึงแยกพระสมุทรเจดีย์

โดย สนข. ได้นำแผนงานดังกล่าวเสนอต่อคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพิจารณา (คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการ

The long lasting traffic critical problems in Bangkok which have become more and more serious have caused tremendous unnecessary losses resulting from fuel wasting and have adversely affected the quality of life of people in the capital.

In order to tackle the problems, OTP, as the main agency responsible for solving traffic problems and managing land traffic systems, has mapped out an urgent plan for comprehensive improvements of traffic on main roads. The focus of the plan is on speedy implementation in order to alleviate road users' hardship.

Traffic management on five main routes

OTP has come up with a plan for management of traffic on five main routes with high traffic volumes as follows:

1. Praditmanutham Road, from Rama IX Intersection to Ramindra Road
2. Seri Thai Road, from NIDA Intersection to Minburi Intersection
3. Petchburi Road, from Yomraj Intersection to Asoke Intersection
4. Nawamin Road, from Ramkhamhaeng Road to Ramindra Road





จราจรทางบก) และได้มีมติให้ความเห็นชอบมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการในรายละเอียด และรายงานผลการดำเนินงาน ปัญหา/อุปสรรคเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกต่อไป

กลยุทธ์การแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

ที่ผ่านมา สบข. ได้ทำการสำรวจพื้นที่เพื่อจัดทำแผนเร่งด่วนของการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ 1 ภายในพื้นที่บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก จำนวน 82 จุด เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดอย่างเร่งด่วน โดยได้เสนอแนะแนวทางดังนี้

1. ปรับปรุงและจัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม ซึ่งปัจจุบันโดยทั่วไปสัญญาณไฟจราจรจะมีตัวเลขกำกับเพื่อให้ผู้ใช้รถได้เตรียมพร้อมในการออกและหยุดรถ อย่างไรก็ตาม พบว่า ยังมีสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่บางแห่งไม่ระบุตัวเลข มีการเปิดสัญญาณไฟจราจรสีเขียวนานเกินควร และเปิดสัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการจราจร ณ เวลานั้นๆ จึงต้องสำรวจปริมาณการจราจรที่ผ่านทางแยกต่างๆ เพื่อปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง

2. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางแยก จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า บริเวณทางแยกต่างๆ บางแห่งจะมีรัศมีสำหรับการเลี้ยวของรถน้อยกว่าปกติ หรือมีช่องจราจรที่แคบ ส่งผลให้การจราจรในบริเวณเคลื่อนตัวได้ช้าหรือติดขัด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องดำเนินการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางแยกอย่างเร่งด่วน เพื่อให้รถสามารถเคลื่อนไหลได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

3. แก้ไขจุดกลับรถและจุดรอเลี้ยวที่ไม่เหมาะสมหรือกีดขวางการจราจรบนเส้นทางหลัก ปัจจุบันจุดกลับรถจะมีผลทำให้การจราจรติดขัดได้เช่นกัน โดยเฉพาะในจุดที่วงเลี้ยวหรือช่องรอรถเลี้ยวที่ไม่เหมาะสม จะทำให้เกิดการกีดขวางการเคลื่อนไหลของรถทางตรง ส่งผลให้การระบายรถเป็นไปได้อย่างล่าช้า ซึ่งหากสามารถปรับปรุงจุดกลับรถที่ไม่เหมาะสมแล้วจะช่วยให้การเคลื่อนตัวของรถคล่องตัวมากขึ้น

4. ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ในบางครั้งผู้ใช้รถใช้ถนนอาจเกิดจากการใช้เส้นทาง อันเนื่องมาจากป้าย

5. Suksawat Road, from Daokhanong Intersection to Prasamut Chedi Intersection

The Office submitted the plan to the Sub-Committee on Consideration for Urgent Tackling of Traffic Problems in Bangkok and Surrounding Areas. The Sub-Committee, which operates under the Commission for the Management of Land Traffic, resolved to assign the various agencies concerned to consider implementing the plan and to report the results and problems/obstacles encountered to the Commission.

Immediate strategy to solve traffic problems

OTP has conducted area studies to map out an urgent plan for comprehensive improvements on main roads (phase 1) within the area surrounded by Outer Ring Road. Eighty-two locations have been identified for urgent actions. The proposed actions are as follows:

1. Improvement of signal timing Presently, most traffic signal have countdown timers so that drivers can prepare for moving or stopping. However, it was found that traffic signal in some areas still do not display countdown timers. In some cases, green time are on for too long. The signal are not in line with the real situation at that particular time. Therefore, there has to be a survey in order to determine the traffic volumes at such intersections so that traffic signal timing can be adjusted accordingly.

2. Improvement of the physical condition of intersections The surveys conducted show that the turning radius at some intersections is less than the standard or the traffic lanes are too narrow, resulting in slow traffic or congestion. Therefore, the physical conditions of such intersections need to be urgently fixed to allow smooth, fast and safe flows of vehicles.

3. Improvement of inappropriate u-turn points and waiting points for turning vehicles on main roads U-turn points could also cause the delay of the traffic flow. An inappropriate turning radius or the lane for u-turning vehicles could impede the flow of through traffic. Improvement of such inappropriate u-turn points will ease traffic flows.

4. Improvement of traffic signs and road surface markings In some cases, drivers could be confused or hesitant because traffic signs and road surface markings are not in agreement or are in positions which are hard to see or invisible. Drivers therefore have to reduce the speed and accidents may happen. Solving such problems will increase drivers' confidence and reduce the number of accidents.

เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายบนพื้นทางไม่ สอดคล้องกัน หรือ อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมมองเห็นได้ยากหรือมองไม่เห็น ทำให้รถต้องชะลอความเร็ว หรืออาจก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุได้ โดยหากสามารถแก้ปัญหาเครื่องหมายจราจรดังกล่าวได้ จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความมั่นใจและลดปัญหาอุบัติเหตุลงได้

5. แก้ไขตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารสาธารณะ การเดินรถของรถโดยสารสาธารณะขณะเข้าจอดที่ป้ายฯ สามารถส่งผลให้การจราจรบนถนนสายหลักต่างๆ ติดขัดได้ เนื่องจากป้ายหยุดรถโดยสารนั้น ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม เช่น อยู่ใกล้ทางแยก หรือจุดกลับรถ เป็นต้น หรือมีระยะทางของการเปลี่ยนช่องจราจรไม่เพียงพอ จึงส่งผลให้การจราจรติดขัด

6. กวดขันวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคนมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรไปได้อย่างมาก โดยเฉพาะการจอดรถในที่ห้ามจอด เช่น การจอดรถบนถนนที่มีเขตทางแคบ จะทำให้สภาพถนนที่แคบอยู่แล้วแคบลงไปอีก จนรถคันอื่นๆ ต้องเบี่ยงออก ทำให้รถที่ตามหลังมาต้องชะลอรถตาม ส่งผลให้การจราจรเกิดความล่าช้าขึ้น

การมุ่งแก้ไขปัญหาคอขวดจุดกำเนิดการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน

สนข. ได้ศึกษาจุดกำเนิดการจราจร เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นบริเวณกว้างและมีผลกระทบต่อเนื่องกับพื้นที่ใกล้เคียง เช่น โรงเรียนประถม โรงเรียนมัธยมขนาดใหญ่ มหาวิทยาลัย สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีขนส่งสินค้า อาคารสำนักงาน หรือศูนย์การค้า เป็นต้น จากผลการศึกษาก็ได้เสนอแผนการจัดการจัดการจราจรภายในพื้นที่และบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยพบว่าพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อการดึงดูดการเดินทางที่สำคัญจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ถนนบรมราชชนนี (สายใต้ใหม่) สถานีขนส่งผู้โดยสาร (หมอชิต) และโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนและพื้นที่โดยรอบ

ในการศึกษาพบว่า พื้นที่ทั้ง 3 แห่ง มีประชาชนและนักเรียนจำนวนมากมาใช้บริการ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เข้า-เย็น จึงส่งผลให้สภาพการจราจรในบริเวณนั้นเป็นเกิดความคับคั่งและหนาแน่น สนข. จึงได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรเพื่อรองรับการเปิดใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) ต่อคณะทำงานแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรและการเชื่อมต่อบริษัทขนส่งสาธารณะสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ตลิ่งชัน) ซึ่งได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการ เช่น การจัดการเดินรถภายในสถานี การปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทางบนถนนบรมราชชนนี เป็นต้น

ซึ่ง สนข. ได้นำแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรในพื้นที่ต่างๆ เสนอต่อคณะกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรและขนส่ง

5. Changing the locations of bus stops The way buses are driven when approaching the bus stop also causes traffic congestions on main roads because the bus stop is placed in an inappropriate location; e.g., too close to an intersection or a u-turn point or having an insufficient distance for lane changing.

6. Imposing stricter measures on road users' discipline Obviously, drivers' discipline can significantly reduce traffic problems. A clear example is violation of no-parking signs which makes narrow roads even narrower. Following vehicles have to detour, causing their following vehicles to reduce the speed as well, thus slowing down traffic.

Focus placed on solving problems at locations causing traffic jams during rush hours

OTP has conducted a study to identify the factors causing traffic congestion in wide areas with effects on nearby areas, such as large primary and secondary schools, universities, bus terminals, commodity transport stations, offices and shopping malls. Based on the findings, a plan has been proposed to manage traffic in such areas. Three locations have been identified as attracting heavy traffic; namely, the New Southern Bus Terminal, Mo Chit Transport Station and Bangkok Christian College and surrounding areas.

The study shows that there are very large number of commuters, particularly students, during morning and afternoon rush hours, resulting in heavy traffic jams. A proposal to solve traffic problems in preparation for the opening of the New Southern Bus Terminal was submitted to the Working Group on Solving Traffic Problems and Public Transportation Connection at Bangkok Transport Station (Talingchan). The Working Group resolved to assign agencies concerned to take actions



ระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พิจารณาและได้มีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ เช่น การปรับปรุงโครงข่ายการจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) การปรับปรุงเส้นทางรถเดินรถเข้า-ออกสถานีเพื่อรองรับการเดินทางในช่วงเทศกาลต่างๆ การจัดทำแผนในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนเกษตราภิรมย์ ทางแยกต่างระดับถนนพหลโยธิน-วิภาวดีบริเวณอนุสรณ์สถาน และบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต) เป็นต้น

การพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางบกกับทางน้ำ

ปัจจุบันบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางบกและทางน้ำ พบว่าในกรุงเทพมหานครมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางบกกับทางน้ำ (บริเวณท่าเรือ) ที่มีผู้ให้บริการเป็นจำนวนมากประมาณ 10 พื้นที่ ได้แก่ ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือวังหลัง ท่าเรือสาทร สถานีเรือโดยสารนนทบุรี ท่าเรือปิ่นเกล้า ท่าเรือดินแดง ท่าเรือบางโพ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ท่าเรือโศก และท่าเรือประตูน้ำ ซึ่งต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ได้แก่ เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนกับท่าเรือ แสงสว่าง การพัฒนาจุดจอดรถรับ-ส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหรือการให้บริการข้อมูลที่มีความจำเป็นต่อการเดินทาง บริเวณจุดเชื่อมต่อ เป็นต้น จากผลการศึกษาของ สบข. ได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางบกและทางน้ำ (บริเวณท่าเรือ) เพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของประชาชนและลดความคับคั่งของการจราจรบนท้องถนน จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าสาทร ท่าพระปิ่นเกล้า ท่าบางโพ ท่าพระราม 7 และท่าถนนนนทบุรี

การพัฒนาทางแยกต้นแบบเพื่อการจัดการและการควบคุมการจราจร

สบข. ได้ศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ทางแยกเดี่ยวหรือหลายทางแยกที่อยู่ใกล้เคียงกันในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจัดทำเป็นทางแยกต้นแบบ โดยเสนอแนะเทคโนโลยีในการควบคุมและบริหารจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ โดยได้เสนอทางแยกต้นแบบเพื่อทำต่อ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ทางแยกเอกชัย - บางบอน - บางขุนเทียน ทางแยกเคหะร่มเกล้า และทางแยกหน้าเขตหนองจอก

การบริหารจัดการจราจรบริเวณโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยและพื้นที่โดยรอบ

1. **พื้นที่ดำเนินการ** ครอบคลุมพื้นที่บริเวณโดยรอบโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยและสถานศึกษาอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย ได้แก่ โรงเรียนอัสสัมชัญ และโรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าวอย่างมาก



outlined in the plan; e.g., traffic arrangement in the vicinity of the terminal and relocation of bus stops on Borom Rachachonnane Road.

OTP has also proposed plans to solve traffic problems in other areas Sub-Committee on traffic and transport Co-ordination in Urgent plan for solving traffic problem in Bangkok Metropolitan Region who, in turn, resolved to assign agencies concerned to take actions as recommended. Examples of the recommendations were improvement of the traffic network around Mo Chit Transport Station, adjustment of bus exits and entrances during major festivals, the plan to solve traffic problems on Kaset-Nawamin Road, Phaholyothin-Wiphavadi Interchange at the National Monument and the area around Mo Chit Transport Station.

Improvement of connecting points between water and land traveling

It has been found that there are about 10 major points connecting water and land traveling (i.e. pier areas) where these are a large number of commuters. These are Rama VII Pier, Wang Lang Pier, Sathorn Pier, Nonthaburi Pier, Pinklao Pier, Din Daeng Pier, Bangpo Pier, Wat Sribunruang Pier, Asok Pier and Pratunam Pier. Development of these areas has to be carried out in a systematic and comprehensive way. Improvement is needed for paths connecting the main road and the pier, lighting, pick-up points, information kiosks and other facilities necessary for traveling and connecting. OTP proposed development of five connecting points; namely, Sathorn Rier, Pinklao Pier, Bangpo Pier, Rama VII Pier and Nonthaburi Pier.

Development of intersection prototypes for traffic management control

OTP has conducted studies and analyses of single or multiple intersections in Bangkok which are close together in

2. โครงข่ายถนน บริเวณพื้นที่ดำเนินการมีโครงข่ายถนนสายหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ถนนสีลมขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ถนนสาทรเหนือและถนนสาทรใต้ ขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยทั้งสองเส้นทางมีถนนประมวญขนาด 2 ช่องจราจร และถนนชั้นขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อการเดินทางจากถนนสาทรเหนือ ช่วงแยกสาทร - ประมวญ และแยกสาทร - บัน กับถนนสีลม และช่วงแยกประมวญถึงแยกวัดแขก มีระยะทางประมาณ 1.4 กิโลเมตร

3. สภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่ศึกษา พบว่า สภาพการจราจรบริเวณพื้นที่โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นมีการจราจรติดขัด เนื่องจากปัญหาการรับ-ส่ง นักเรียนทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร บนถนนสาทรและถนนสีลม นอกจากนี้โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยแล้ว ภายในซอยประมวญยังมีโรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ ซึ่งมีนักเรียนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรคับคั่งในบริเวณดังกล่าว โดยผู้ปกครองที่ไปรับ-ส่งนักเรียนซึ่งผู้ปกครองจะจอดรถรอริมถนนเป็นแถวยาว และมีการจอดซ้อนคันทำให้ช่องจราจรบนถนนสาทรเหลือเพียง 2 ช่องทาง จึงทำให้เกิดการชะลอตัวของรถยนต์และการจราจรติดขัด รวมทั้งภายในถนนชั้นและถนนประมวญมีจำนวนรถผู้ปกครองที่เข้าไปรับ-ส่งนักเรียนจำนวนมาก ซึ่งลักษณะการเดินรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นที่เข้ามาจากถนนประมวญแล้วออกมาที่ถนนสาทรจะเป็นการเดินรถทางเดียว (One-Way)

4. สภาพปัญหาบริเวณถนนสาทร ถนนสาทรเหนือเป็นที่ตั้งของโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย ซึ่งไม่อนุญาตให้ผู้ปกครองนำรถยนต์เข้าไปรับ-ส่งนักเรียนภายในโรงเรียน ทำให้ผู้ปกครองจอดรอซ้อนคันบริเวณหน้าโรงเรียนและจะรับนักเรียนที่บริเวณประตูทางออกด้านถนนสาทรเหนือ ส่งผลด้านการจราจรบนถนนสาทรเหนือในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เหลือช่องจราจร 2 ช่องจราจรเนื่องจาก ผู้ปกครองจอดรอซ้อนคันบริเวณหน้าโรงเรียนเพื่อรับ-ส่งนักเรียน

5. สภาพปัญหาบริเวณซอยบัน ปัญหาการจราจรในซอยบัน ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีรถจอดคอยเพื่อรอรับนักเรียนในซอย ทำให้การจราจรเคลื่อนตัวลำบากและติดขัดต่อเนื่องไปถึงถนนสีลมและถนนประมวญ

order to develop them into prototypes, making recommendations regarding efficient traffic management and control technology. The three prototypes developed are Ekachai-Bang Bon-Bangkhuntien Intersection, Kheharomklao Intersection and the intersection in front of Khet Nong Chok Office.

Management of traffic around Bangkok Christian College

1. Areas under the operation Areas covered are around Bangkok Christian College and nearby educational institutes; i.e., Assumption College and Assumption Convent School. During morning and afternoon rush hours, traffic in these areas is seriously congested.

2. Road network Roads related to this problem are Silom Road (two way-six hours), North Sathorn and South Sathorn Roads (two way-six hours). These roads are connected by Pramuan Road and Pan Road.

3. Traffic condition in the study area It was found that traffic in areas around Bangkok Christian College during morning and afternoon rush hours is highly congested because of student drop-off and pick-up which impede the flow of traffic on Sathorn and Silom Roads. In addition to Bangkok Christian College, there is another school-Assumption Convent - with a large number of students, situated on Soi Pramuan. Parents dropping off or picking up students would park along the road, forming a long line. Some also double park, reducing the number of lanes on Sathorn Road to only two, and resulting in traffic congestion and slowness. A large number of parents' cars also go into Pan and Pramuan Roads which, during rush hours, are one-way traffic roads.

4. Traffic condition on Sathorn Road Bangkok Christian College is located on North Sathorn Road. The school does not allow parents' cars inside to drop off or pick up students. Parents therefore double park in front of the school, waiting to pick up students at the exit gate on North Sathorn Road. This reduces the number of lanes on the road to only two.

5. Traffic condition in Soi Pan area Traffic problems on Soi Pan are also caused by cars waiting to pick up students. The problems also have effects on traffic on Silom and Pramuan Roads.

6. Traffic condition on Silom Road. Traffic problems on Silom Road are mainly caused by parents' cars turning left to Pramuan Road, waiting to pick up students.

7. Traffic condition on Pramuan Road Assumption Convent School is on Pramuan Road. Despite the one-way



6. สภาพปัญหาบริเวณถนนสีลม ปัญหาการจราจรบนถนนสีลม เกิดจากรถผู้ปกครองจำนวนมากต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนประมวญ ประกอบกับมีรถยนต์บางส่วนจอดรอรับนักเรียนบนถนนประมวญ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องเข้าสู่ถนนสีลม

7. สภาพปัญหาบริเวณถนนประมวญ บนถนนประมวญมีโรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ตั้งอยู่ และเป็นเส้นทางที่จัดการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเป็นแบบเดินรถทางเดียว (One-Way) แต่ก็ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ จึงเกิดการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ ประกอบกับรถที่ออกจากถนน ประมวญเข้าถนนสาทรเหนือไม่ได้ เนื่องจากติดรถที่จอดรอรับ-ส่งบริเวณหน้าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย จึงทำให้เกิดปัญหาการรถต่อแถวเข้าซอยประมวญจนท้ายแถวออกมาถึงถนนสีลม

แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณโรงเรียน

1. มาตรการเหลื่อมเวลาเลิกเรียน

เมื่อโรงเรียนเลิกในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น จะมีผู้ปกครองนำรถยนต์มารับนักเรียนในช่วงเวลาช่วงเดียวกันเป็นจำนวนมาก จึงก่อปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอทั้งบนถนนด้านหน้าโรงเรียนและถนนโดยรอบ ดังนั้น สบข. จึงได้เสนอมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยจัดให้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากสมาคมผู้ปกครองและครูกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ และได้มีการเสนอมาตรการเหลื่อมเวลาเลิกเรียนมาใช้และแจ้งให้ผู้ปกครองทราบ ซึ่งการเหลื่อมเวลาจะมีการเปลี่ยนแปลงทุกสัปดาห์ โดยแจ้งทางเว็บไซต์ของโรงเรียน เพื่อลดความได้เปรียบเสียเปรียบ และการออกสติ๊กเกอร์กำหนดช่วงเวลาที่จะสามารถเข้ามารับนักเรียนได้

2. มาตรการใช้ถนนราวิวาสราชนครินทร์เป็นจุดจอดรถรอรับนักเรียน

มีการอนุญาตให้ผู้ปกครองบางส่วนจอดรถรอรับ-ส่งบนถนนราวิวาสราชนครินทร์ได้ 1 ช่องจราจร ทั้ง 2 ฝั่งของถนน แต่ต้องเป็นรถที่มีสติ๊กเกอร์ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น โดยจอดรถรอรับ-ส่งเฉพาะนักเรียนที่สามารถเดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS เดินทางต่อเพื่อไปยังโรงเรียนต่างๆ เนื่องจากถนนราวิวาสราชนครินทร์อยู่ห่างจากโรงเรียนเพียง 1 สถานี จึงเป็นการลดปริมาณจราจรที่จะเข้าพื้นที่โรงเรียนได้ส่วนหนึ่ง ทั้งนี้อาจเจรจากับบริษัทรถไฟฟ้า BTS ขอลดอัตราค่าโดยสารเพื่อชักจูงผู้ปกครองอนุญาตให้บุตรหลานมาใช้รถไฟฟ้า BTS แทน

3. มาตรการจัดการบริเวณปากซอยถนนประมวญติดกับถนนสีลม

เนื่องจากถนนประมวญในช่วงโมงเร่งด่วนมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอนุญาตให้รถเดินทางเดียว (One-Way) ในทิศทางจากถนนสีลมมุ่งหน้าถนนสาทรเหนือ และในช่วงเวลาเลิกเรียนจะประสบปัญหาการจราจรเต็มความจุของถนน และมีผลกระทบต่อการจราจรบนถนนสีลมเนื่องจากไม่สามารถเข้าถนนประมวญได้ สบข. จึงได้เสนอให้มีมาตรการห้ามเลี้ยวเข้าถนนประมวญโดยให้รถไปเลี้ยวที่ถนนสุรศักดิ์แทน

traffic during rush hours, the small road cannot accommodate the volume of traffic and congestion in front of the school. Also, cars cannot go out of this road because they are blocked by those waiting in front of Bangkok Christian College. Cars on Pramuan Road sometimes form a very long line with the tail of the line stranded on Silom Road.

Measures for solving traffic problems around schools

1. Staggered school time measure

As parents normally park their cars to wait for students at the same time, parking problems occur both in front of the schools and roads around them. OTP held meetings with the Parents and Teachers' Associations and the local police to sound out their ideas and to propose changing of school starting times to different times for different schools. The school ending times will be changed every week for fairness. Information about the change is disseminated on the schools' websites. Stickers are also issued to specify the time during which the parents' cars are allowed to enter the roads to pick up students.

2. Using Narathiwas Ratchanakarin Road as a parking space to pick up students

Some parents are permitted (through stickers issued) to park on Narathiwas Ratchanakarin Road on both sides. This measure applies only to students who can travel on to another school by BTS as the road is only one stop away from Bangkok Christian Collage. Negotiation with the BTS operator may be initiated to reduce the fares in order to motivate the parents to permit their children to travel by BTS instead.

3. Management of areas at Pramuan and Silom Roads Junction

As one-way traffic is imposed on Pramuan Road during rush hours (for traffic from Silom Road heading toward North Sathorn Road), after the school ending time, the road is full of cars and those on Silom Road can not enter it. OTP proposed to prohibit cars from turning to Pramuan Road. Cars are to be directed to Surasak Road instead.

4. Adding drop-off and pick-up points

As parents usually drop off or pick up students in front of the school, traffic on North Sathorn Road becomes congested. OTP proposed that new points be added along major roads around the school in order to spread out parents' cars and to instill "walking culture" among the students. Shelters will be built at these new points under which students can wait for

4. มาตรการเพิ่มจุดรับ-ส่งนักเรียนนอกเหนือจากบริเวณหน้าโรงเรียน

เนื่องจากปัจจุบันผู้ปกครองส่วนใหญ่นิยมรับ-ส่งนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียน ทำให้เกิดการจราจรความคับคั่งบนถนนสาทรเหนือ สนข. จึงได้เสนอเพิ่มจุดรับ-ส่งนักเรียนเพิ่มเติม ซึ่งขยายไปตามถนนสายสำคัญบริเวณรอบโรงเรียน เพื่อเป็นการกระจายปริมาณรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองและเป็นการสร้างวัฒนธรรมการเดินเท้าให้กับนักเรียน โดยการดำเนินงานก่อสร้างจุดรอรับ-ส่งนักเรียนจะมีหลังคาบริเวณจุดรอ เพื่อให้นักเรียนสามารถรอผู้ปกครอง และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ปกครอง รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่หรือและอาจารย์ของโรงเรียน มาดูแลความปลอดภัยให้กับนักเรียนในเวลาก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน

5. การปรับปรุงทางเดินเท้าและหลังคาคลุม

จากการตรวจสอบสภาพปัญหา พบว่าบริเวณทางเดินเท้าในบริเวณโดยรอบพื้นที่จะมีนักเรียนและผู้ปกครองใช้ทางเดินเท้าเพื่อเข้าและออกพื้นที่ พบว่ามีผิวทางเดินเท้าไม่เรียบ ไม่ต่อเนื่องกันทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของนักเรียนซึ่งต้องลากกระเป๋านักเรียน และมีความคับแคบ เพราะมีการกันพื้นที่เพื่อปลูกต้นไม้ ซึ่งพบว่าปัจจุบันไม่ได้ใช้ ดังนั้นจึงเสนอให้มีการปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีความราบเรียบต่อเนื่อง และกว้างเพียงพอต่อการใช้งาน นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงหลังคาคลุมเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อนักเรียนในการเดินเท้า

6. ปรับปรุงช่องทางสำหรับจุดรับ-ส่ง

จากการตรวจสอบสภาพปัญหา พบว่า สภาพการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นมีการจราจรติดขัด เนื่องจากปัญหาการรับ-ส่งนักเรียน ทำให้เกิดขบวนรถจราจร ดังนั้นจึงเสนอให้มีการดำเนินการจัดช่องทางจราจรสำหรับจุดรับส่งชั่วคราวทางสี่ขา-เหลือง ขอบทาง และติดตั้งป้ายจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

7. มีรถ Shuttle Bus วนรับส่งในพื้นที่

จากการตรวจสอบสภาพปัญหา พบว่า จุดรับ-ส่งนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียนไม่เพียงพอ และไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ ทำให้เกิดแถวคอยของรถบนถนนสาทร ดังนั้น จึงเสนอให้มีการกระจายจุดรับ-ส่ง โดยการพัฒนาพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในบริเวณใกล้เคียง เช่น สวนลุมไนท์บาร์ชาและจัดรถโดยสาร Shuttle Bus เพื่อเชื่อมต่อโดยตรงกับจุดรับ-ส่ง รวมทั้งวิ่งบนเส้นทางตรงระหว่างโรงเรียนกับสถานีรถไฟฟ้าด้วย

การดำเนินการปรับปรุงสภาพการจราจรบนถนนเสรีไทย

ถนนเสรีไทยเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่พื้นที่ชั้นใน โดยเชื่อมกับถนนลาดพร้าว ซึ่งมีจุดต้นที่บริเวณทางแยกนิด้า (จุดตัดระหว่างถนนศรีบูรพา กับถนนเสรีไทย) และจุดปลายทางบริเวณทางแยกเมืองมิน (จุดตัดระหว่างถนนรามอินทรา บรรจบถนนสุขุมวิท) ถนนเสรีไทยตัดผ่านถนนสายสำคัญ



their parents. They can also serve to build confidence among the parents. Policemen or teachers may also be deployed to assist the students for their safety in the morning and afternoon.

5. Improvement of the sidewalks and construction of a roof over the sidewalks

From the survey, it was found that the sidewalks are not in a condition suitable for the students and parents to walk on. As their surface is not smooth and not connected, the students cannot pull their bags along the pavements. Also, the pavements are narrow because some areas have been reserved for planting trees but these areas are no longer used for this purpose. OTP therefore proposed that the sidewalks are improved so that they have a smooth and continuous surface, and are wide enough. A roof should also be built over the sidewalks for the students' convenience, it was recommended.

6. Improvement of drop-off and pick-up lanes

OTP proposed that lanes for student drop-off and pick-up be specified to ease traffic congestion during morning and afternoon rush hours. Yellow-white paintings on the sidewalks sides to allow temporary parking and traffic signs in front of the schools were also proposed.

7. Provision of shuttle buses in the area

To cut down the number of cars waiting for students on Sathorn Road, OTP proposed that more drop-off and pick-up points be provided at appropriate locations nearby (such as Suanlum Night Bazaar) and that shuttle buses be arranged to provide transportation to and from the schools as well as to connect the schools and BTS stations.

Improvement of traffic on Seri Thai Road

Seri Thai Road is a main road linking the eastern area of Bangkok with inner areas and connecting with Ladprao Road, with the origin at NIDA Intersection (Sriburapha and Seri Thai Roads) and the end at Muang Min Intersection (Ramindra and

หลายสาย ก่อให้เกิดทางแยกจุดตัดที่สำคัญ 7 แห่ง สภาพการจราจรตามเส้นทางถนนเสรีไทยช่วงจากแยกนิตาถึงแยกเมืองมีนพบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น จะมีปริมาณจราจรหนาแน่น และติดขัด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้วิธีควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบมือกด (Manual control) ซึ่งช่วยให้สภาพการจราจรโดยรวมในเส้นทางเคลื่อนตัวผ่านทางแยกไปได้ด้วยดี แต่ช่วงนอกเวลาเร่งด่วนทางแยกจะควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรระบบอัตโนมัติแบบตั้งรอบเวลาคงที่ (Fixed Time) และเป็นอิสระต่อกันทุกทางแยก (Isolated) แต่เนื่องจากระยะเวลาของสัญญาณไฟเขียวแต่ละจังหวะไม่สัมพันธ์กับปริมาณการจราจร ทำให้สภาพการจราจรแม้จะเบาบางแต่ก็เกิดความล่าช้า (Delay) ที่บริเวณทางแยกเป็นประจำ โดยเฉพาะทางแยกนิตา ซึ่งเป็นจุดบรรจบของถนนสายสำคัญ และเป็นจุดต้นทางของถนนสายหลักที่เข้าสู่พื้นที่เมือง

ทางแยก/จุดตัด บนถนนเสรีไทย

1. สี่แยกนิตา เป็นจุดตัดระหว่างถนนลาดพร้าว ถนนเสรีไทย และถนนศรีบูรพา ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
2. สามแยกหมู่บ้านสหกรณ์ เป็นแยกที่เกิดจากถนนชุมชนขนาดใหญ่ที่เข้าเชื่อมกับถนนเสรีไทย ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
3. แยกถนนวงแหวนรอบนอก (ด้านตะวันออก) เป็นสามแยก 2 แห่งต่อเนื่องกัน ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร สำหรับรถจากถนนวงแหวนที่ต้องเลี้ยวขวาไปทางมีนบุรี และรถจากถนนเสรีไทยจากแยกหมู่บ้านสหกรณ์เลี้ยวขวารขึ้นถนนวงแหวนไปทางบางนา
4. สามแยกสวนสยาม เป็นแยกที่เกิดจากถนนสวนสยาม เข้าเชื่อมกับถนนเสรีไทย ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
5. สี่แยกซอยนิคมบางชัน 1 บางชัน 3 และบางชัน 4 เกิดจากชุมชนนิคมบางชันทั้งสองฝั่งที่ต้องการเชื่อมโยงกันและเข้าเชื่อมกับถนนเสรีไทย ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
6. สามแยกบางชัน ทางแยกเข้านิคมอุตสาหกรรมบางชัน (ถนนมีนพัฒนา) ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมหลายประเภท ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
7. สี่แยกเมืองมีน เป็นจุดตัดระหว่างถนนเสรีไทยกับถนนรามอินทรา และถนนสุวินทวงศ์บริเวณทางแยกกำลังก่อสร้างทางแยกต่างระดับ และ

Suwinthawong Roads). Because this road crosses several main roads, there are seven major intersections. During morning and afternoon rush hours, traffic on this road is very congested. The traffic police control traffic manually, which has been quite effective in easing traffic flows. However, during other times, traffic signal at the intersections are operated on the fixed time and isolated basis. As the green signal times are not in line with actual traffic volumes, delays are sometimes caused despite relatively light traffic, particularly at NIDA Intersection where several main roads meet and the main road leading to the inner area of the capital begins.

Intersections and crossroads on Seri Thai Road

1. NIDA Intersection is where Ladprao, Seri Thai and Sriburapha Roads cross. It is controlled by traffic lights.
2. Muban Sahakorn Junction is where a road from a large community meets Seri Thai Road. It is controlled by traffic lights.
3. Eastern Ring Road Junctions are two connected junctions controlled by traffic signal, for vehicles coming from the Ring Road turning right to Minburi and those from Seri Thai Road (From Muban Sahakorn) turning right to the Ring Road heading toward Bangna.
4. Siam Park Junction is where Siam Park Road meets Seri Thai Road. It is controlled by traffic signal.
5. Nikhom Bang Chan 1, 3 and 4 Intersections are the crossings of roads from an industrial estate connecting with each other and joining Seri Thai Road. They are controlled by traffic signal.
6. Bang Chan Junction is the entrance to Bang Chan Industrial Estate where a variety of industries are situated. It is controlled by traffic signal.
7. Muang Min Intersection is where Seri Thai, Ramindra and Suwinthawong Roads cross each other. An interchange is under construction. When it is completed, traffic on the main roads will use the flyovers and right-turn traffic will be controlled by traffic signal.

Solving problems at junctions, intersections and crossings on Seri Thai Road

Based on the study and analysis conducted, OTP has proposed a plan to manage traffic on Seri Thai Road as follows:

1. Improvement of NIDA Intersection by constructing a flyover along Seri Thai Road, with the starting point at Bangkokpi



ในอนาคตเมื่อเปิดใช้งาน การจราจรสายหลักจะใช้สะพานลอยข้ามทางแยก ส่วนการจราจรที่ต้องการเลี้ยวขวาแต่ละด้านจะควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

การแก้ไขปัญหาทางแยกและจุดตัดบนถนนศรีไทย

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนศรีไทย และบริเวณทางแยกที่เกี่ยวข้องตามเส้นทาง จึงได้นำเสนอแผนการบริหารจัดการจราจรบนเส้นทางถนนศรีไทย ดังนี้

1) ปรับปรุงทางแยกนิต้าด้วยการก่อสร้างสะพานรถข้ามทางแยกตามแนวถนนศรีไทย โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่แยกบางกะปิข้ามทางแยกไปลงบนถนนศรีไทยก่อนถึงทางแยกหมู่บ้านสหกรณ์

2) พิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถบนถนนศรีไทย ด้วยการยกเลิกจุดกลับรถบางแห่งที่มีปริมาณรถเลี้ยวกลับน้อยหรืออยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม โดยให้ไปกลับรถรวมกันที่จุดกลับรถข้างเคียงโดยเฉพาะบริเวณช่วงต้นโครงการที่คาดว่าจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกก็จะดำเนินการใช้พื้นที่ได้สะพานลอยข้ามทางแยกดังกล่าวให้เป็นที่กลับรถด้วย โดยมีความยาวของช่วงรถเลี้ยวกลับที่พอเพียงเหมาะสมกับปริมาณรถเลี้ยวกลับ นอกจากนั้น ยังได้พิจารณาขยับรวมจุดกลับรถบริเวณใกล้ทางแยกติดกับถนนวงแหวนรอบนอก ให้มารวมกันที่ทางแยกซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ทำให้สามารถกลับรถได้สะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องเพิ่มจังหวะสัญญาณไฟจราจรแต่อย่างใด

3) พิจารณาติดตั้งป้ายสลับข้อความ (Variable Message Sign-VMS) บริเวณก่อนถึงแยกถนนวงแหวนรอบนอก เพื่อให้ผู้ใช้ทางบนถนนศรีไทยได้รับทราบสภาพการจราจรบนเส้นทางข้างหน้ารวมถึงสภาพการจราจรบนถนนวงแหวนฯ ด้วย เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางในการเดินทางต่อไป

4) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบของถนน สองข้างทางให้ดีขึ้นเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการสัญจร รวมถึงการปรับปรุงจุดรอและรับ-ส่ง ผู้โดยสารรถประจำทาง การปรับปรุงทางเดินเท้าและทางจักรยานด้วย

5) ปรับปรุงจุดกลับรถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม รวมทั้งการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออกชุมชนและส่วนราชการที่มีปริมาณการจราจรมาก เช่น ซอยศรีไทย 43 ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนและที่ตั้งของสำนักงานเขตบึงกุ่ม เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ

ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครโดยสำนักงานโยธาได้ดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถบางส่วนบนถนนศรีไทยแล้ว โดยเฉพาะบริเวณซอยศรีไทย 43 ซึ่งเป็นทางเข้า-ออกชุมชน และสำนักงานเขตบึงกุ่ม โดยปรับเป็น 3 แยก สำหรับการดำเนินการในส่วนอื่นๆ กรุงเทพมหานครจะได้ขยายผลการดำเนินการตามแผนการบริหารจัดการจราจรของ สนข. ต่อไป



Intersection, flying over NIDA Intersection and the ending point on Seri Thai Road before reaching Muban Sahakorn Junction.

2. Improvement of u-turn points on Seri Thai Road. The proposal calls for cancellation of some u-turn points with less traffic or being at inappropriate locations. Vehicles will be directed to u-turn at a designated point nearby. Areas under the flyover under construction will also be used for u-turning. Appropriate waiting line distances will be provided. The u-turn point near the Ring Road Crossing will be cancelled and vehicles will be directed to u-turn at the traffic-light controlled intersection nearby. U-turning there will be safer and more convenient, and there is no need to adjust the timing of traffic signal.

3. Variable Message Signs (VMS) are recommended to be installed at points before reaching the Outer Ring Road Junctions to inform drivers of the condition of traffic ahead so that they can make their routing decision.

4. Improvement of the landscape and objects on both sides of the road to increase convenience and safety of road users, bus stops, sidewalks and bicycle lanes are proposed.

5. U-turn points are recommended to be reviewed for appropriateness. Traffic signal at entrances and exits of communities and important government offices with heavy traffic (e.g., Soi Seri Thai 47 where a large community and Khet Bungkhum Office are situated) were recommended in order to solve traffic and accident problems.

Bangkok Metropolitan Administration (BMA), by its Public Works Department, has improved some u-turn points on Seri Thai Road, particularly those near Soi Seri Thai 43 which have been made a junction. BMA will also take further action along the line proposed by OTP.

การปฏิรูปรถไฟไทย Thai Railway Reform



สืบเนื่องจากสภาพปัญหาทั่วไปของ รฟท. ที่พนักงาน รฟท. บางส่วนได้หยุดเดินรถระหว่างวันที่ 16 - 26 ตุลาคม 2552 โดยอ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้มีการหยุดเดินรถไฟขบวนรถท้องถิ่นในเส้นทางภาคใต้ เป็นส่วนใหญ่รวมทั้งสิ้น 213 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบรวมทั้งสิ้นจำนวน 243,500 คน ประกอบกับ สภาพโครงสร้างพื้นฐานที่มีอายุการใช้งานมายาวนาน และมีงบประมาณจำกัดในการบูรณะและปรับปรุงทางให้มีความมั่นคงแข็งแรง มีความปลอดภัย และระบบอาณัติสัญญาณไม่ทันสมัย จนทำให้ในระหว่างปี พ.ศ. 2543 - 2552 มีอุบัติเหตุรถไฟตกรางเฉลี่ยปีละ 106 ครั้ง และมีอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะเฉลี่ยถึงปีละ 171 ครั้ง

การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นใน รฟท. อย่างเร่งด่วนในลักษณะของการยกเครื่องหรือปฏิรูป รฟท. ทั้งองค์กรในทุกด้าน จึงได้มีคำสั่งที่ 316/2552 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2552 แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาคาบริการจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ และคณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรและอัตราค่าจ้าง เพื่อแก้ไขปัญหาคาบริการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ รฟท. อย่างเป็นทางการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยได้รายงานการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ให้คณะรัฐมนตรีทราบในคราวประชุมเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2552

As consequences of State Railway of Thailand (SRT)'s overall problems, part of SRT employees went on strike during October 16-26, 2009, claiming that the locomotives were not in a ready condition. This resulted in service stoppage in most of local trains of the southern route. A total of 213 trains and 243,000 passengers were affected. The infrastructure of this old state enterprise has been in use for a long time, while the budgets for railways rehabilitation and improvement to ensure strength and safety are limited, and the signaling systems are outdated. An average of 107 derailments happen per year and a total of 171 train collisions with other vehicles occurred during 2000-2009.

Action of the Ministry of Transport

Seeing the need to urgently resolve the existing problems of SRT by overhauling or reforming the whole SRT organization in all aspects, the Ministry of Transport therefore issued Order No 316/2552, dated October 14, 2009, appointing four committees for resolving the problems of SRT train services, comprising the Committee on Infrastructure, the Committee on Property, the Committee on Laws, Rules and Regulations, and the Committee on Personnel and Manpower, to concretely resolve the problems of SRT operations. The appointment of the committees was reported to the cabinet at its meeting on October 20, 2009.

ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ

1. คณะกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

คณะกรรมการฯ ได้แบ่งประเภทของสภาพทาง หมอนรองราง สะพาน ประแจและอาณัติสัญญาณ และจุดตัดทางรถไฟในเส้นทางรถไฟ ในปัจจุบันออกเป็น 3 ระดับคุณภาพ (Grade) ได้แก่

Grade A : สภาพดี พร้อมใช้งาน

Grade B : ต้องดำเนินการปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐาน

Grade C : ต้องปรับปรุงเพื่อความปลอดภัย

Results of the Committees' Operations

1. Committee on Infrastructure

The Committee has categorized the current conditions of rails, sleepers, bridges, signaling systems, and railway crossings into three grades as follows:

Grade A : Good condition and ready for use

Grade B : Needs improvement to standards

Grade C : Must be improved for safety

ระดับคุณภาพ Grade	คันทาง (กม.) Railways (kms)	หมอน (กม.) Sleepers (kms)	ราง (กม.) Rails (kms)	สะพาน (แห่ง) Bridges (places)	อาณัติสัญญาณ (แห่ง) Signaling (places)	จุดตัด (แห่ง) Crossings (places)	หัวจักร (คัน) Locomotives (engines)
Grade A	2,158	3,048	1,595	1,054	209	261	-
Grade B	922	-	868	-	154	629	58
Grade C	1,349	1,382	1,965	1,648	69	1,573	151
รวมต้องปรับปรุง Must improve	2,272	1,382	2,835	1,648	223	2,563	209

ทั้งนี้ได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา ตามแนวทาง “บูรณะทางเดิม เพิ่มเติมหัวรถจักร ขยายโครงข่าย เพิ่มสายทางคู่ มุ่งสู่ไฮสปีด” ในระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 และระยะยาว ประกอบด้วย

1) การปรับปรุงพัฒนา สภาพงานทางระบบอาณัติสัญญาณ ระบบล้อจักรและล้อเลื่อน เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ ดังนี้

(1) งานปรับปรุงความแข็งแรงทางรถไฟ และระบบอาณัติสัญญาณ

- ปรับปรุงความแข็งแรงของทาง ระยะทาง 2,272 กม.
- เปลี่ยนหมอนรองรางจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต 1,382 กม.

- เปลี่ยนรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ ระยะทาง 2,835 กม.

- ก่อสร้างสะพานรองรับน้ำหนักลงเพลา 20 ตัน/เพลา จำนวน 1,648 แห่ง

- เปลี่ยนประแจและระบบอาณัติสัญญาณ เป็นประแจกลหมู่ไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณไฟสี 223 สถานี

- แก้ไขปัญหาจุดตัด โดยก่อสร้างสะพาน/ทางลอดต่างระดับ 114 แห่ง ติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ 1,033 แห่ง และปิดทางลักผ่าน 540 แห่ง

- ติดตั้งโครงข่ายระบบโทรคมนาคมของ รฟท. ทั่วประเทศ

Recommendations made for resolving the problems, based on the guidelines of “renovating the existing railways, add locomotives, expand the networks, increase dual track railways, head to high speed” in the immediate term (2010-2014) and the long term, were as follows:

1) Improvement of the condition of rails, signaling systems, and rolling stocks for the safety and efficiency of train operations as follows:

(1) Improving the railways and signaling systems

- Improve the railways for 2,272 kms
- Change the sleepers from wood to concrete for 1,382 kms

- Change the rails to the size of 100 pounds for 2,835 kms

- Construct bridges to accommodate the weight on axel at 20 tons per axel, 1,648 bridges

- Change the signals and signaling systems to electric signals and color signaling systems at 223 stations

- Solve problems at crossings by constructing bridges/underpasses at 114 places, install automatic gates at 1,033 places and close unauthorized passages at 540 points

- Install a nation-wide SRT telecommunications network.

(2) งานพัฒนาระบบหัวรถจักรและเครื่องกล

- เร่งรัดปรับปรุงฝูงหัวรถจักร โดยจัดหาหัวรถจักรใหม่ทดแทนหัวรถจักรที่มีอายุ เกิน 25 ปี จำนวน 151 คัน โดยในเบื้องต้นสมควรจัดหาหัวรถจักรในระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2557 ประมาณ 77 คัน (กรม.อนุมัติแล้ว 14 คัน รอกการอนุมัติ 63 คัน) และซ่อมบำรุงขนาดใหญ่หัวรถจักร Alstom จำนวน 56 คัน

- เร่งรัดจัดหาระบบล้อเลื่อน ได้แก่ จัดหารถโดยสารรูปแบบชุด 6 ขบวน รถโดยสารดีเซลปรับอากาศ 20 ขบวน รถดีเซลรางธรรมดา 58 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน

2) การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการเดินรถ และความปลอดภัย ตลอดจนสนับสนุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์ โดยแบ่งรูปแบบการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

(2) Development of locomotives and mechanical equipment

- Accelerate the improvement of the locomotive fleet by procuring new locomotives to replace those over 25 years in service, 151 in total. Initially, 77 should be procured during 2010 to 2014 (14 have been approved by the cabinet, while 63 are pending approval) and overhaul 56 Alstom locomotives

- Accelerate the procurement of rolling stock systems, i. e., procure 6 passenger car sets, 20 air-conditioned diesel railcar systems, 58 ordinary diesel rail cars, and 308 cargo bogeys.

2) Development of the dual track network to enhance the efficiency of train operations and safety and support the logistics systems, by dividing the work into three stages as follows:

ระยะที่	Stage	ช่วงเส้นทาง	Section of Route	ระยะทาง (กม.) Distance (kms)
เร่งด่วน	Urgent	ลพบุรี-นครสวรรค์	Lop Buri-Nakhon Sawan	118
		มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	Mak Kabao-Thanon Chira Junction	132
		ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	Thanon Chira Junction-Khon Kaen	185
		นครปฐม-หนองปลาตึก-หัวหิน	Nakhon Pathom-Nong Pla Duk-Hua Hin	165
		ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	Prachuap Khiri Khan-Chumphon	167
2553-2557	2010-2014	รวม	Total	767
2	2	แก่งคอย-บัวใหญ่	Kaeng Khoi-Bua Yai	220
		นครสวรรค์-ตะพานหิน	Nakhon Sawan-Taphan Hin	69
		หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	Hua Hin-Prachuap Khiri Khan	89
		ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	Chumphon-Suratthani	166
2558-2562	2015-2019	รวม	Total	544
3	3	ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	Thanon Chira Junction-Ubon Ratchathani	309
		ขอนแก่น-หนองคาย	Khon Kaen-Nong Khai	172
		ตะพานหิน-เชียงใหม่	Taphan Hin-Chiang Mai	427
		สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	Surat Thani-Padang Besar	339
		คลองสิบเก้า-กบินทร์บุรี	Khlong Sip Kao-Kabin Buri	76
		หาดใหญ่-สุโขทัย	Hat Yai-Sungai Kolok	214
		ทุ่งสง-กันตัง	Thung Song-Kantang	93
		กบินทร์บุรี-อรัญประเทศ	Kabin Buri-Aranyaprathet	98
2563-2568	2020-2025	รวม	Total	1,728
2553-2562	2010-2019	รวมทั้งหมด	Grand total	3,039

3) การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ ให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนในเส้นทางรถไฟ ระยะทางรวม 2,651 กิโลเมตร

4) การพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

(1) เริ่มดำเนินการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์

- ค้นหาเส้นทางสายจะเข้เทรา - อรัญประเทศ ที่มีระยะทางขาดช่วงประมาณ 7 กิโลเมตร ให้เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟสายปอยเปต

3) Development of the network of new railway routes to meet the people's demand for the use of railways for a total distance of 2,651 kms

4) Development of the network to connect with neighboring countries as follows:

(1) Commence operations without delay to link the railways network of Singapore-Kunming via Chachoengsao-

- ศรีโสภณ โดยเร็ว เพื่อพร้อมรองรับการขนส่งคน และสินค้า ระหว่างประเทศไทยและประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งจะเชื่อมโยงไปจีนตอนใต้ต่อไป

(2) เริ่มดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดเส้นทางสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ เพื่อรองรับต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านเส้นทางถนนสาย R3E

5) การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง

เร่งดำเนินการศึกษาการเปิดโอกาสการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง ที่มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ที่สูง ทั้ง 4 เส้นทางหลัก ระยะทางรวม 2,675 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายอิสระ ประกอบด้วย

Aranyaprathet route which has a missing link of about 7 kms to link the railway network of Poipet-Sisophon route in order to be ready for transport of passengers and goods between Thailand and GMS countries, where future link with Southern China is possible.

(2) Commence the review of the results of the feasibility study and design of Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong route in order to accommodate multimodal transport from China through R3E Road.

5) Development of a high speed train network

Accelerate the exploration of opportunities for the private sector to jointly invest in a high speed train network which has a high economic internal rate of return (EIRR) in four major routes with a combined distance of 2,675 kms, as an independent network, as follows:

สาย	Region	เส้นทาง	Route	ระยะทาง (กม.) Distance (kms)
เหนือ	Northern	กรุงเทพ - เชียงใหม่	Bangkok-Chiang Mai	745
ตะวันออกเฉียงเหนือ	Northeastern	กรุงเทพ - ทนงค้าย	Bangkok-Nong Khai	615
ตะวันออก	Eastern	กรุงเทพ - จันทบุรี	Bangkok-Chanthaburi	330
ใต้	Southern	กรุงเทพ - ปาดังเบซาร์	Bangkok-Padang Besar	985

ประโยชน์ที่จะได้รับจากแผนการดำเนินงานในระยะ 15 ปี การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟไทยตามแผนฯ ระยะ 15 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป ในระยะ 5 ปีแรก จะมีรางรถไฟที่แข็งแรง ระบบอาณัติสัญญาณที่ปลอดภัยต่อการเดินทาง หัวรถจักรที่มีประสิทธิภาพทำความเร็วไม่น้อยกว่า 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง สามารถเพิ่มการขนส่งสินค้าจาก 13 ล้านตัน/ปี เป็น 27 ล้านตัน/ปี และเมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะสามารถเพิ่มผู้โดยสารจาก 47 ล้านคน/ปี เป็นไม่น้อยกว่า 60 ล้านคน/ปี

2. คณะกรรมาการฯ ด้านทรัพย์สิน

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการแก้ไขปัญหา ด้านทรัพย์สินของ รฟท. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

The benefits to be acquired from the 15-year Thai railway infrastructure improvement plan from 2010 onwards will in the first five years be strong rails, signaling systems which are safe for traffic, efficient locomotives with a speed of over 120 kms per hour, increase of goods transport from 13 million tons per year to 27 million tons per year and, upon completion of the construction, the increase of passengers from 47 million per year to at least 60 million per year.

2. Committee on Property

The Committee has prepared a report on the problems regarding the property of SRT with a summary of important matters as follows:

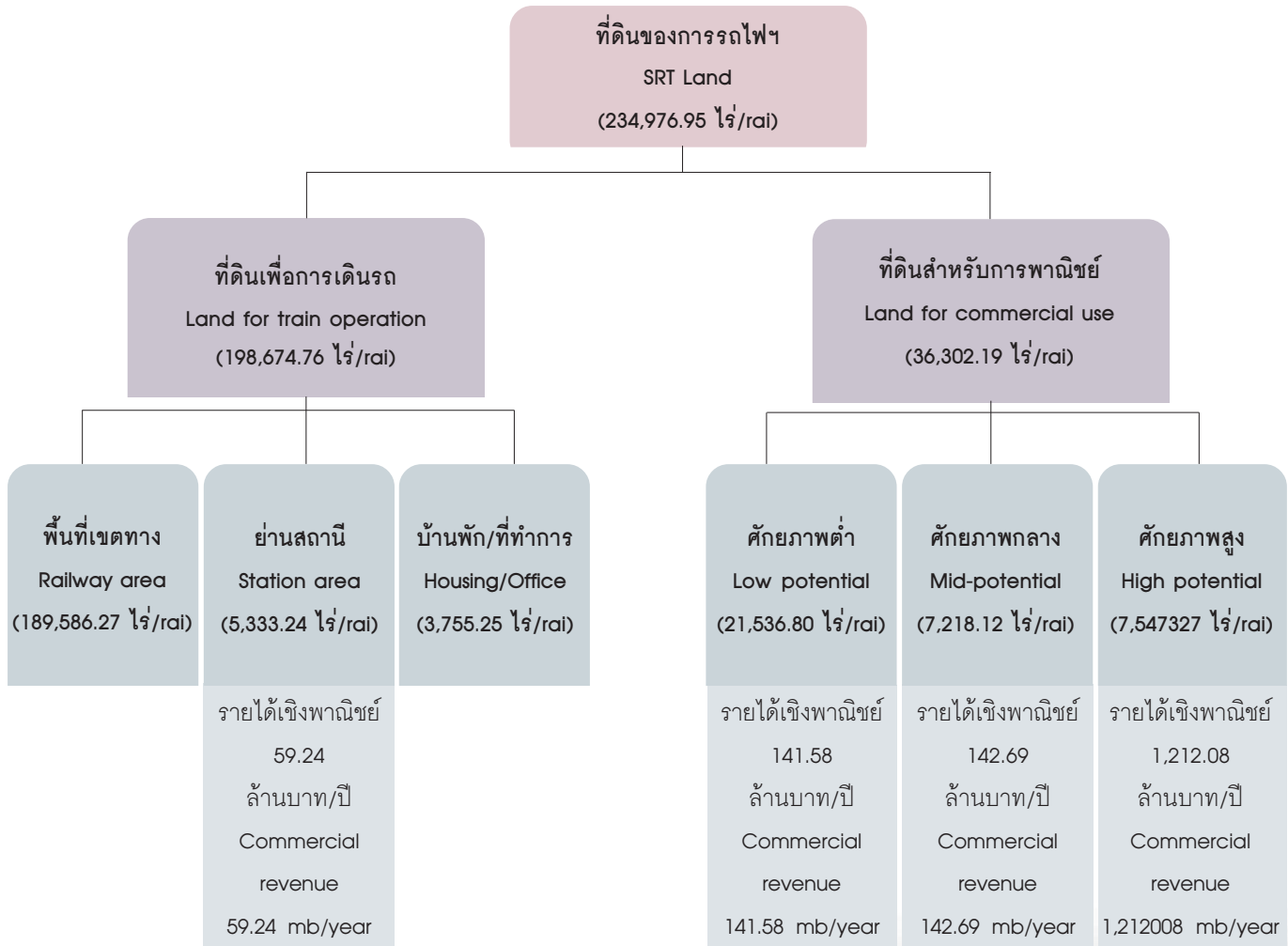


1) ข้อเท็จจริง

(1) รฟท. มีที่ดินจำนวนมหาศาลที่ถือเป็นทรัพย์สิน กระจุกกระจายอยู่ทั่วประเทศ จำนวน 234,976.96 ไร่ แยกเป็นที่ดิน เพื่อการเดินรถ ซึ่งเป็นธุรกิจหลัก (Core Business) จำนวน 198,674.71 ไร่ และที่ดินสำหรับการพาณิชย์ (Non - Core Business) จำนวน 36,302.18 ไร่ ซึ่งมีรายได้จากการบริหารทรัพย์สินเฉลี่ยปีละ 1,600 ล้านบาท

1) Facts

(1) SRT has a large quantity of land as its property, scattered throughout the country, with a total area of 234,976.96 rai. The land can be divided into land for train operation which is its core business, with a total area of 198,674.71 rai, and land for commerce or non-core business, with a total area of 36,302.18 rai, from which the revenue is about 1,600 million baht per year on the average.



(2) หน่วยงานรับผิดชอบดูแลทรัพย์สินของ รฟท. แตกต่างกันไปตามภาระหน้าที่

- ฝ่ายการเดินรถ ดูแลสถานีและราง
- ฝ่ายการโยธา ดูแลอาคาร สิ่งก่อสร้าง และที่ดิน
- ฝ่ายโครงสร้างพิเศษและก่อสร้าง ดูแลพื้นที่ที่ไม่มีการเดินรถ
- ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ดูแลเงื่อนไขการเช่า การจัดทำสัญญา และรายได้
- ฝ่ายอำนวยการ ดูแลกรณีที่เป็นปัญหาด้านกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

(2) The units responsible for SRT property have different functions as follows:

- Traffic Department: responsible for stations and rails
- Civil Engineering Department: responsible for buildings, structures, and land
- Special Projects and Construction Department: responsible for areas without train operation
- Property Management and Development Department: responsible for terms and conditions of lease, contracts, and revenues
- Legal: responsible for all cases with legal problems

2) สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไข

หากพิจารณาจากรายได้เฉลี่ยที่ได้รับในแต่ละปี ประมาณ 1,600 ล้านบาท จากการบริหารจัดการเรื่องที่ดิน นับเป็นรายได้ที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนที่ดินที่มีอยู่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการบริหารจัดการที่ขาดประสิทธิภาพ อันเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ และสามารถแก้ไขปัญหา ได้ดังนี้

2) Problems and guidelines for solution

The average annual revenue of 1,600 million baht from property management is quite small, compared with such a large quantity of land, suggesting the inefficiency of property management resulting from various causes, which can be resolved as follows:

สภาพปัญหา	แนวทางการแก้ไข	Problems	Guidelines for solution
1. การขาดการจัดกลุ่ม และจำแนกประเภทที่ดิน		1. Lack of grouping and classification	
<ul style="list-style-type: none"> การบริหารจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพ การจัดเก็บผลประโยชน์ไม่เป็นไปตามสัญญา การผิดสัญญา การฟ้องร้อง รายได้รั่วไหล 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำ MIS/GIS ที่ดินของการรถไฟฯ แบ่งแยกการใช้พื้นที่ จัดกลุ่มศักยภาพที่ดิน ทั้งพื้นที่สำหรับการเดินรถ (Core Business) และที่นอกเหนือจากการเดินรถ (Non-Core Business) บริหารจัดการกลุ่มที่ดินตามที่จำแนกไว้ 	<ul style="list-style-type: none"> Inefficient management Failure in collecting benefits as provided in contracts, defaults, lawsuits, and revenue leakages 	<ul style="list-style-type: none"> Prepare MIS/GIS of SRT land. Classify/group land potentials both for core business and non-core business. Manage land groupings as classified.
2. การบุกรุกที่ดินรถไฟ		2. SRT land encroachment	
ปัจจุบันมีพื้นที่ที่ถูกบุกรุก 7,124.80 ไร่	<ul style="list-style-type: none"> เร่งดำเนินการตามข้อตกลงต่างๆ - มติคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2543 จำนวน 61 ชุมชน - มติ ครม. เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2548 จำนวน 128 ชุมชน (บางชุมชนรวมอยู่กับ 61 ชุมชนข้างต้น) ดำเนินการทางกฎหมายกับผู้บุกรุกรายใหม่ วางมาตรการป้องกันการบุกรุกที่ยั่งยืน 	<ul style="list-style-type: none"> At present, a total of 7,124.80 rai of land has been encroached. 	<ul style="list-style-type: none"> Accelerate the implementation of the following: <ul style="list-style-type: none"> Resolution of SRT Board on September 13, 2000 involving 61 communities Resolution on November 15, 2005 involving 128 communities, (some also in the 61 communities above) Take legal action against new encroachers. Set sustainable measures to prevent new encroachment.
3. การขาดเอกภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานที่รับผิดชอบ		3. Lack of unity in units responsible for property management	
<ul style="list-style-type: none"> มีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยฝ่าย 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดหน่วยงานในส่วนของฝ่ายบริหารทรัพย์สินตามพื้นที่ และปรับขนาดกองนิติการและบริหารสัญญาให้เหมาะสม จัดตั้งหน่วยงานเพื่อดูแลระบบฐานข้อมูลที่ดินที่จัดทำขึ้น แบ่งอำนาจในการบริหารใหม่ให้ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> Many departments are responsible 	<ul style="list-style-type: none"> Assign units in the Property Management Department to be responsible by area and adjust the size of Legal and Contract Administration Division as appropriate. Set up units to manage the established database system. Clearly define the management power.

3) ข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการที่ดิน ของ รฟท.

(1) การเร่งรัดจัดหาประโยชน์ในพื้นที่ของ รฟท.

- ดำเนินการตามกฎหมายกับผู้เช่าที่ผิดสัญญา
- จัดแบ่งผลประโยชน์ในสถานีให้ชัดเจน
- จัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้

พื้นที่สถานีรถไฟ (Core Area) ให้เริ่มต้นโครงการนำร่องที่สถานีอยุธยาและสถานีหัวหิน เนื่องจากเป็นสถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งมีศักยภาพทางการท่องเที่ยว

3) Recommendations for SRT land management

(1) Accelerate the utilization of SRT land

- Take legal action against tenants in default
- Clearly divide benefits in stations
- Implement pilot projects in land development

as follows:

For core areas, to launch pilot projects at Ayutthaya Station and Hua Hin Station as they are of historic and tourism potential.



พื้นที่อื่นที่สามารถหาประโยชน์ได้ (Non-Core Area) ให้พิจารณาโครงการนำร่องในกรุงเทพฯ โดยเริ่มจาก 4 ย่านสำคัญ คือ ย่านพลโยธิน ย่านรัชดาภิเษก ย่านมักกะสัน และย่านแม่น้ำสำหรับพื้นที่ในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ นครราชสีมา เป็นต้น มาเป็นโครงการนำร่องลำดับต่อไป

(2) การดำเนินการพัฒนาพื้นที่ โดยคำนึงเอกลักษณ์ และ ความรับผิดชอบต่อสังคม

- การคำนึงถึงเอกลักษณ์อันโดดเด่นของการรถไฟ และสภาพพื้นที่แวดล้อม

- การคำนึงถึงมนุษยธรรมและวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชนริมทางรถไฟ

3. คณะกรรมการฯ ด้านกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการแก้ไขปัญหา ด้านด้านกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ของ รฟท. สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1) จากข้อเท็จจริง

รฟท. ดำเนินการและบริหารงานภายใต้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรี โดยกฎหมายที่ใช้บังคับโดยตรง ได้แก่ พระราชบัญญัติจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการแบ่งประเภทรถไฟ การจัดวางการทั่วไป การจัดหาซื้อที่ดิน การก่อสร้าง การบำรุง และลักษณะจัดการงาน การบรรทุก ส่งความปราศรัยแก่ประชาชน การให้อนุญาต การกำกับตรวจตรา ของรัฐบาล และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีหลักการและเหตุผล เพื่อรับโอนกิจการของกรมรถไฟ จากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการจัดตั้งทุน และเงินสำรองของ รฟท. การกำกับ การควบคุม และการบริหาร การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟ ความสัมพันธ์กับรัฐบาล การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ การบัญชี การสอบ และการตรวจ เป็นต้น

For non-core areas, to consider launching pilot projects in Bangkok beginning at four major areas; namely, Phahonyothin, Ratchadaphisek, Makkasan, and River areas, and upcountry in Chiang Mai, Hat Yai, Nakhon Ratchasima, etc.

(2) Property development with consideration of identity and social responsibility

- Consideration of SRT's identity and social responsibility

- Consideration of humanitarianism and the life style of people along the railways

3. Committee on Laws, Rules and Regulations

The Committee has reported SRT problems on laws, rules and regulations, with a summary of important matters as follows:

1) Facts

SRT operates under laws, rules, regulations, and the cabinet's resolutions. The laws directly governing SRT are as follows:

- Thai Railways and Highways Organization Act B.E. 2464, which is about train categorization, organization, land purchase, construction, maintenance, and management, freight, safety of the people, licensing, government's supervision.

- State Railway of Thailand Act B.E. 2494, which is about the principle and reason for the transfer of the business of the Train Department from the Ministry of Transport, dealing mainly with SRT establishment, capital and reserve, supervision,





ในการบริหารกิจการรถไฟ ได้มีการวางข้อบังคับโดยอำนาจของคณะกรรมการ รฟท. และวางระเบียบในการบริหารงานด้านต่างๆ โดยอำนาจผู้ว่า รฟท. ภายใต้กฎหมายที่ใช้อยู่บังคับโดยตรงทั้งสองฉบับดังกล่าว ซึ่งปัจจุบัน รฟท. มีข้อบังคับแบ่งออกเป็น 5 หมวดรวม 23 ฉบับ และระเบียบ รฟท. ได้แก่ ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2544 ระเบียบ รฟท.ว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. 2544 ระเบียบ รฟท. ฉบับที่ 129 ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2544 ว่าด้วยการจัดประโยชน์ในทรัพย์สินของ รฟท. (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และระเบียบ รฟท. (ฉบับปรับปรุงใหม่) พ.ศ. 2545 ซึ่งแบ่ง 5 หมวด รวม 40 ฉบับ รวมทั้งข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549

นอกจากนี้การบริหารกิจการรถไฟยังมีกฎหมายและระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ที่เป็นกรอบให้ รฟท. ดำเนินการ ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องที่มีผลต่อการพัฒนา รฟท.

2) ปัญหาที่เกิดขึ้นและข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา

รฟท. ดำเนินการภายใต้กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ซึ่งบางส่วนเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเนื่องจากความล้าสมัย ไม่ทันต่อสภาพการณ์ที่เป็นจริง ก่อให้เกิดปัญหาทางปฏิบัติ ดังนี้

control and administration, expropriation of immovable properties for SRT business, relationships with the government, complaints and welfare, accounting, examination, and audit, etc.

The administration of SRT is by the rules under the scope of power of SRT Board and regulations set under the power of SRT Governor in accordance with the two laws. At present, SRT has five groups of rules with a total of 23 rules and SRT regulations; namely, SRT Regulation on Supplies B.E. 2544, SRT Regulation on Hiring B.E. 2544, SRT Regulation No 129, dated June 1, 2001, on SRT Property Management (and its amendments) and SRT Regulation (new version) B.E. 2545, which contains five groups. In total, SRT has 40 rules and regulations including those of 2006.

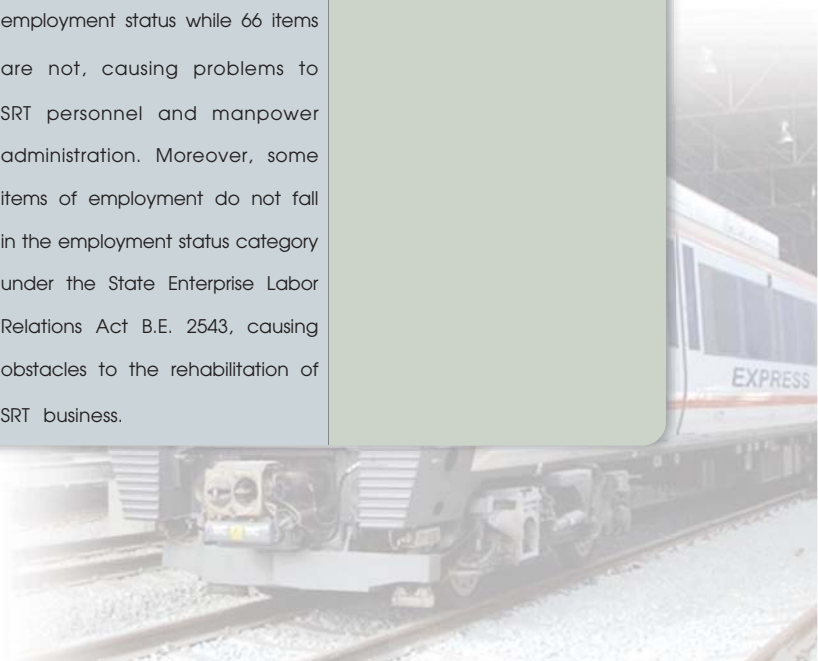
Besides, there are other laws and regulations concerning the administration of SRT business such as the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535, Official Administrative Procedure Act B.E. 2539, State Enterprise Labor Relations Act B.E. 2543, and Office of the Prime Minister's Regulation on Supplies B.E. 2535 and its amendments, and Office of the Prime Minister's Regulation on Supplies by Electronic Methods B.E. 2549, which are the frameworks for SRT operations and the cabinet's related resolutions that affect SRT development.

2) Problems and Guidelines for Solution

SRT operates under a large number of laws, rules, regulations and the cabinet's resolutions, some of which are obstacles to development due to their obsolescence and impracticability, causing problems in implementation as follows:



ปัญหาที่เกิดขึ้น	ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหา	Problems	Recommendations for solution
<p>1. ปัญหาต่อโครงสร้างการขนส่งทางรถไฟ</p> <p>พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีผลต่อโครงสร้างการขนส่งทางรถไฟ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้</p>	<p>ยกร่างพระราชบัญญัติ รฟท. ขึ้นใหม่ โดยประยุกต์หลักการของกฎหมายทางหลวง ทางหลวงสัมปทาน กิจการขนส่งมวลชน การขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ มาใช้กับการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงการจัดสรรบทบาทขององค์กรต่างๆ ในการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ เช่น ภาครัฐรับผิดชอบด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแลความปลอดภัยและตลาดการให้บริการรถไฟ โดย รฟท. รับผิดชอบในการบำรุงรักษาทางและบริหารการเดินรถและให้บริการเดินรถ เป็นต้น</p>	<p>1. Problems on rail transport structures</p> <p>Railways and Highways Organization Act B.E. 2464 and State Railway of Thailand Act B.E. 2494 have effects on rail transport structures, disabling competition with other forms of transport.</p>	<p>Draft a new Act on SRT by applying the principles of laws on highways, concession highways, mass transit business, land transport, marine transport and air transport for use with rail transport, and allocate the roles of various organizations in developing Thailand's rail systems. For example, the public sector should be responsible for the development of infrastructure, supervision on safety and markets for train services and SRT should be responsible for maintenance and administration of train operations and services, etc.</p>
<p>2. ด้านการบริหารองค์กรในภาพรวม</p> <p>2.1 ปัญหาข้อตกลงสภาพการจ้างระหว่าง รฟท. กับสหภาพแรงงาน รฟท.</p> <p>- รฟท. และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. จัดทำข้อตกลงร่วมกันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เมื่อพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 มีผลบังคับใช้จนกระทั่งปัจจุบัน พ.ศ. 2552 ได้จัดทำข้อตกลงทั้งสิ้น 7 ฉบับ รวมข้อตกลง 119 ข้อ แยกเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง จำนวน 53 ข้อ ไม่ใช่สภาพการจ้าง จำนวน 66 ข้อ ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาต่อการบริหารบุคคล และการบริหารอัตรากำลังของ รฟท. ซึ่งบันทึกข้อตกลงสภาพการจ้างระหว่าง รฟท. กับ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. บางข้อ ไม่เข้าข่ายสภาพการจ้างตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 และทำให้เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นฟูกิจการรถไฟ</p>	<p>- รฟท. นำข้อตกลงที่ไม่ใช่สภาพการจ้างไปเจรจาตกลงกับสหภาพแรงงานฯ ตามขั้นตอนของกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การทำงานร่วมกันต่อไป</p>	<p>2. Overall organization management</p> <p>2.1 Problems on employment agreements between SRT and SRT Labor Union</p> <p>- SRT and SRT Labor Union have entered into agreements since 2000 when State Enterprise Labor Relations Act B.E. 2543 took effects until now 2009, totaling seven agreements with 119 items. Of these items, 53 are about employment status while 66 items are not, causing problems to SRT personnel and manpower administration. Moreover, some items of employment do not fall in the employment status category under the State Enterprise Labor Relations Act B.E. 2543, causing obstacles to the rehabilitation of SRT business.</p>	<p>- Discuss issues of the agreements which are not related to employment status with SRT Labor Union under legal procedures for working cooperation.</p>



ปัญหาที่เกิดขึ้น	ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหา	Problems	Recommendations for solution
<p>2.2 ด้านการบริหารงานบุคคล</p> <p>- รฟท. ประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากร เพื่อบริหารกิจการรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พนักงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ ได้แก่ พนักงานขับรถจักร และช่างเครื่อง เป็นต้น เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่ให้งดรับพนักงานใหม่ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ และตำแหน่งที่ใช่วุฒิพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานดังกล่าว ทั้งนี้จะรับพนักงานดังกล่าวได้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. โดยไม่เกินร้อยละ 5 ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุ</p>	<p>- ขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ในเรื่องดังกล่าว เพื่อให้ รฟท. สามารถรับพนักงานเข้าทำงานได้ในจำนวนที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรเสนอ</p>	<p>2.2 Personnel administration</p> <p>- SRT lacks personnel for business management, especially in train operations, such as locomotive operators, and technicians, because the cabinet passed a resolution on July 28, 1998 suspending the recruitment of new employees, except for the positions related to train operations and those positions requiring persons with special qualifications but must be at the approval of SRT Board and not exceeding 5% of the number of those who retired.</p>	<p>- Ask for waiver of the cabinet's resolution made on July 28, 1998 to enable SRT to recruit new employees at an appropriate number as proposed by the Committee on Personnel and Manpower.</p>
<p>- ขั้นตอนและระยะเวลาในการเดินรถตามข้อบังคับและระเบียบในการเดินรถ พ.ศ. 2549 มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ต้องใช้เวลา และใช้จำนวนพนักงานมากเกินความจำเป็น รวมทั้งไม่สามารถหมุนเวียนด้านการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>- ปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบในการเดินรถให้ทันสมัย สอดคล้องกับสภาพจริงในปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยลดจำนวนบุคลากรที่ไม่จำเป็นลงได้ส่วนหนึ่ง</p>	<p>- The procedures under the rules and regulations on train operations of 2006 require too much time and a large number of personnel to operate trains and are not flexible for train operations to be efficient.</p>	<p>- Revise the rules and regulations on train operations to suit current conditions, which will help reduce unnecessary manpower.</p>
<p>2.3 ด้านการเดินรถ</p> <p>- รฟท. ประสบปัญหาความไม่ปลอดภัยในการเดินรถ และไม่สามารถทำความเร็วได้ เนื่องจากมีจุดตัดเสมอระดับจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเดินทำทางลัดตัดผ่านโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก รฟท.</p>	<p>- แก้ไขพระราชบัญญัติการจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ผู้ที่จะทำถนนผ่านทางรถไฟต้องออกค่าใช้จ่ายในการทำทางข้ามหรือทางลอด รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษและการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ รฟท. ในกรณีที่ล้งล้ำทางรถไฟโดยไม่ได้รับอนุญาต</p>	<p>2.3 Train operations</p> <p>- SRT has problems on the safety of train operations and trains cannot operate at a high speed as there are many level crossings, especially shortcut roads built across railways by local authorities without SRT permission.</p>	<p>- Revise Railways and Highways Organization Act B.E. 2464 to require the person who builds roads across the railways to pay for the construction of overpass or underpass and provide for penalty and payment of damages to SRT in case of railway trespassing.</p>
<p>2.4 ด้านการบริหารทรัพย์สิน</p> <p>- การบริหารทรัพย์สินของ รฟท. ไม่ได้แยกประเภททรัพย์สิน ที่มีไว้ใช้เพื่อการเดินรถ (Core Business) กับทรัพย์สินที่ไม่ได้มีไว้เพื่อการเดินรถ (Non-Core Business) ทำให้ไม่อาจนำมาพัฒนาในเชิงพาณิชย์ที่จะสร้างรายได้ให้ รฟท. ได้</p>	<p>- ปรับปรุงระเบียบให้มีการแยกประเภททรัพย์สินที่จะนำมาบริหาร การจัดทำแผนแม่บทการบริหารทรัพย์สิน และดำเนินการตามความเหมาะสมตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เพื่อเตรียมพัฒนาทรัพย์สินที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</p>	<p>2.4 Property management</p> <p>- SRT property management does not categorize properties into properties for core business and non-core business, obstructing property development opportunities for SRT to generate revenues.</p>	<p>- Revise the regulations to provide for identification of properties to be managed and utilized as appropriate under the Act on the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535 for the development of properties with commercial potentials in Bangkok and its surrounding areas.</p>

ปัญหาที่เกิดขึ้น	ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหา	Problems	Recommendations for solution
2) การรื้อย้ายผู้บุกรุกพื้นที่ของ รฟท. มีปัญหาในการปฏิบัติงานตามขั้นตอนต่างๆ ที่กำหนดไว้ เนื่องจากไม่ได้กำหนดขั้นตอนในการรื้อย้ายไว้ในกฎหมายการรถไฟฯ จึงต้องนำวิธีปฏิบัติในการพิจารณาคดีปกครองมาปรับใช้ ส่งผลให้เกิดการใช้สิทธิอุทธรณ์ตามกฎหมายดังกล่าวและเกิดความล่าช้า	2) ดำเนินการแก้ไข พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 15 ทวิ โดยกำหนดขั้นตอนในการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อย่างเบ็ดเสร็จไว้ในกฎหมาย	- There are problems on the relocation of squatters from SRT properties under the existing procedures as there are provisions on relocation in SRT laws; administrative court procedures are therefore applied, which gives rise to the right to appeal and cause delays in implementation.	- Revise Section 15 of the SRT Act B.E. 2494 to include in the law the procedures for removing or destroying unlawful structures.
2.5 ด้านการพาณิชย์ - ประสิทธิภาพด้านการขนส่งสินค้าของ รฟท. มีข้อจำกัดในการบรรทุก เช่น ระเบียบ รฟท. กรณีการไม่อนุญาตให้บรรทุกตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 2 ตู้ ที่มีน้ำหนักแตกต่างกันเกิน 5 ตัน บนแคว่ขนาด 40 ฟุต ทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ	- พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับให้เหมาะสมกับเทคโนโลยีในการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน	2.5 Commerce - SRT transport has limited efficiencies due to freight restrictions. For example, two 20-foot freight cars with a weight difference of over five tons are not allowed to carry goods on a 40-foot freight carriage, restricting freight trains' efficiency.	- Revise the regulations to suit current transport technologies.
2.6 ด้านการจัดซื้อจัดจ้าง - การจัดซื้อจัดจ้างของ รฟท. มีปัญหาเกิดความล่าช้าจากการร้องเรียนถึงความไม่โปร่งใสของราคากลาง เนื่องจากระเบียบไม่ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการกำหนดราคากลาง แต่ใช้การประมาณราคาโดยอาศัยราคาการจัดซื้อจัดจ้างครั้งล่าสุดแล้วปรับเพิ่มร้อยละ 5 ต่อปี	- ปรับปรุงแก้ไขระเบียบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางสำหรับการจัดซื้อจัดจ้าง ในลักษณะเดียวกันกับการดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยควรกำหนดองค์ประกอบให้มีกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ เป็นต้น	2.6 Procurement - The problems on SRT purchasing include delays, complaints on the transparency of median price setting because a median price setting committee is not required by the regulation. Median prices are estimated on the basis of the latest prices with 5 percent per year upward adjustment.	- Revise the regulation to provide for a median price setting committee being established for purchases in line with Office of the Prime Minister's Regulation on Supplies B.E. 2535 and its amendments, with departments concerned, such as the Ministry of Finance and Bureau of the Budget, being represented.





ทั้งนี้ ในการดำเนินการด้านการแก้ไขปัญหาด้านกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับ ในระยะสั้น กระทรวงคมนาคมจะเร่งรัดให้ รฟท. ดำเนินการปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบที่มีปัญหาในทางปฏิบัติ สำหรับในระยะยาว กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอแก้ไขกฎหมายที่ใช้บังคับโดยตรงของ รฟท. ต่อไป

4. คณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรและอัตราค่าจ้าง

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการแก้ไขปัญหาด้านด้านบุคลากรและอัตราค่าจ้างของ รฟท. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ข้อเท็จจริง/ปัญหาที่เกิดขึ้น

(1) โครงสร้าง รฟท. และอัตราค่าจ้าง

รฟท. มีโครงสร้างองค์กรในปัจจุบันที่มีขนาดใหญ่ มีภารกิจหลากหลายตั้งแต่การกำหนดนโยบายในระดับองค์กร การกำกับดูแล และการปฏิบัติการอยู่ในองค์กรเดียว รวมทั้งยังมีสายการบังคับบัญชาที่ซับซ้อน ไม่สอดคล้องกับสภาวะการดำเนินงานในปัจจุบัน

รฟท. มีจำนวนพนักงานในปัจจุบัน 12,047 คน แบ่งเป็น

- กลุ่มพนักงานด้านเดินรถ 7,709 คน ร้อยละ 64
- กลุ่มพนักงานด้านซ่อมบำรุง 2,429 คน ร้อยละ 20.16
- กลุ่มพนักงานด้านบริหารทรัพย์สิน 76 คน ร้อยละ 0.63
- กลุ่มพนักงานด้านบริหารและงานสำนักงาน 1,833 คน ร้อยละ 15.22

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่จำกัดจำนวนการบรรจุพนักงานใหม่ ทำให้ รฟท. ขาดแคลนพนักงานในด้านต่างๆ

(2) กฎหมาย ข้อตกลงสภาพการจ้าง

- กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติ รฟท. พ.ศ. 2494 มีผลต่อโครงสร้างการขนส่งทางรถไฟ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้

For the revision of laws, rules and regulations in the short term, the Ministry of Transport will instruct SRT to revise the rules and regulations that cause problems, but for the long term, the Ministry of Transport will propose to the cabinet amendments to the laws that directly govern SRT,

4. Committee of Personnel and Manpower

The Committee has reported solutions to the problems on personnel and manpower, with a summary of important matters as follows:

1) Facts/problems

(1) SRT structure and manpower

Currently SRT has a large organizational structure, with multiple missions from determination of policy at organizational level, supervision, and operation within the organization, and complicated lines of command, not suitable to the current operations.

SRT currently has 12,047 employees, with a breakdown by group as follows:

- Traffic group, 7,709 persons or 64%
- Maintenance group, 2,429 persons or 20.16%
- Property management group, 76 persons, or 0.63%
- Administration/office group, 1,833 persons or 15.22%

As a consequence of the cabinet's resolution on July 28, 1998 limiting the employment of new employees, SRT has suffered employee shortages in various departments.





- ข้อตกลงสภาพการจ้างระหว่าง รฟท. กับสหภาพแรงงานฯ รฟท. ไม่สอดคล้องตามกฎหมายแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ รฟท. และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. ได้จัดทำข้อตกลงทั้งสิ้น 7 ฉบับรวมข้อตกลง 119 ข้อ แยกเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง จำนวน 53 ข้อ ไม่ใช่สภาพการจ้าง จำนวน 66 ข้อ ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาต่อการบริหารบุคคล และการบริหารอัตรากำลังของ รฟท. ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นฟูกิจการรถไฟ

2) ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหา

(1) การปรับโครงสร้างองค์กร รฟท. และจัดอัตรากำลังใหม่ให้มีความเหมาะสม โดยแบ่งส่วนงานที่เป็นภารกิจหลักหรือสร้างรายได้ให้แก่ รฟท. ออกเป็น 3 หน่วยธุรกิจ (Business Unit: BU) และแบ่งความรับผิดชอบ ให้มีความชัดเจน

(2) จัดตั้งบริษัทลูกสำหรับเดินรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) โดย รฟท. ถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัทลูก เพื่อให้สามารถให้บริการเดินรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในเดือนเมษายน 2553 ตามแผนงานที่กำหนด

(3) ให้ รฟท. ทบทวนกรอบอัตรากำลังใหม่ให้มีความเหมาะสมตามความจำเป็น ก่อนเสนอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541

(4) ยกย่องพระราชบัญญัติรถไฟขึ้นใหม่ โดยนำหลักการของกฎหมายด้านการขนส่งต่างๆ มาใช้กับการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงการจัดสรรบทบาทขององค์กรต่างๆ ในการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

(5) รฟท. นำข้อตกลงที่ไม่ใช่สภาพการจ้างไปเจรจาตกลงกับสหภาพแรงงานฯ ตามขั้นตอนของกฎหมายเพื่อนำไปสู่การทำงานร่วมกันต่อไป

(2) Laws and agreements on employment

- The laws that are obstacles to the development of rail transport Railways and Highways Organization Act B.E. 2464 and State Railway of Thailand Act B.E. 2494 have effects on rail transport structures, disabling competition with other forms of transport.

- Agreements on employment between SRT and SRT Labor Union are not in line with the State Enterprise Labor Relations Act.

SRT and SRT Labor Union have entered into 7 agreements with 119 items, divided into 53 items of agreements on employment status issues and 66 items which are not employment status issues, causing problems to SRT personnel and manpower administration and constituting obstacles to SRT business rehabilitation.

2) Recommendations for problem solving

(1) Improve SRT organizational structures and reorganize manpower as appropriate by dividing departments of main missions or revenue generation for SRT into three business units and clearly define responsibilities

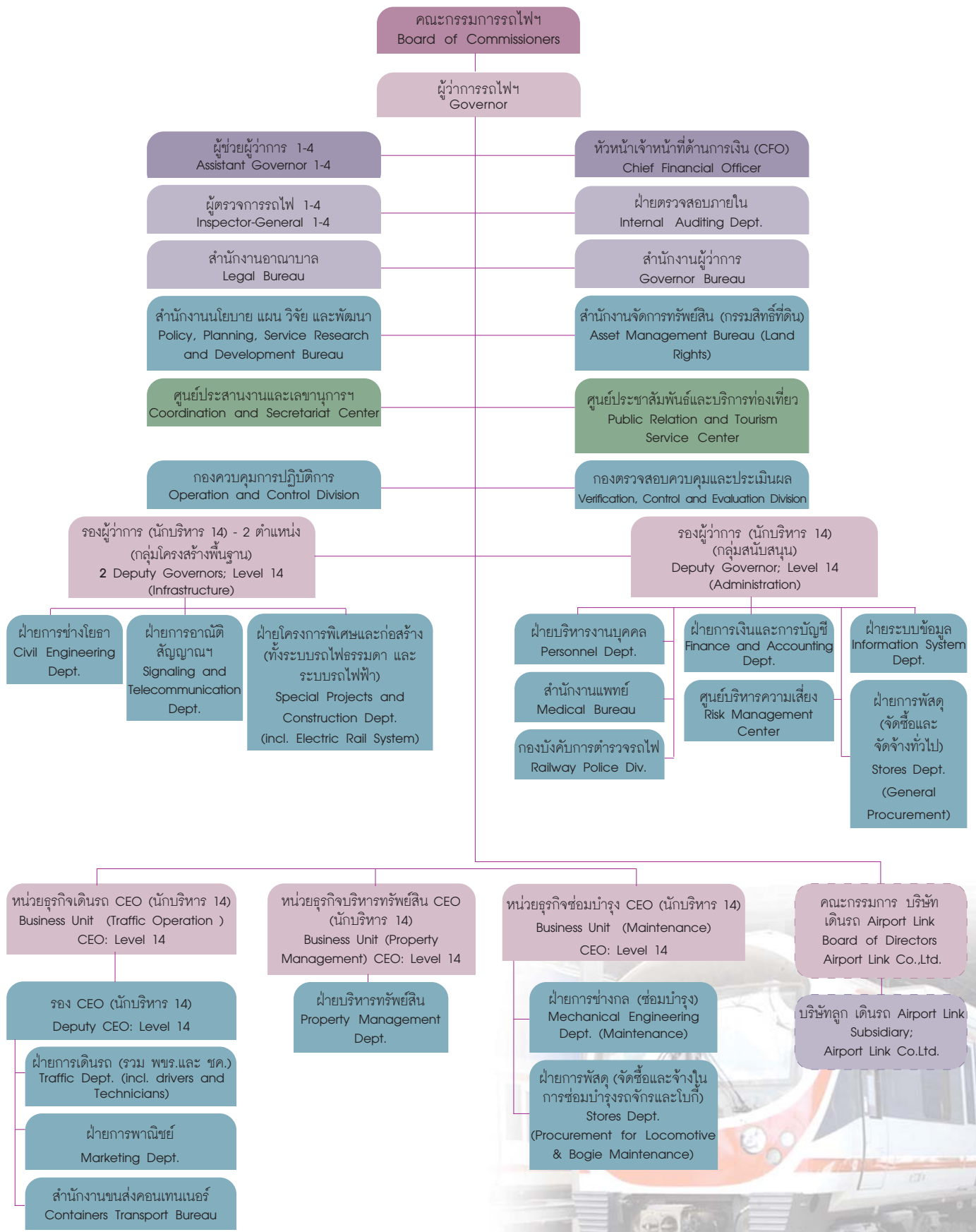
(2) Establish a subsidiary company to operate electric trains linking Suvarnabhumi Airport or Airport Rail Link (ARL), with SRT holding 100% of the company's shares to enable the electric train services linking Suvarnabhumi Airport within April 2010, as scheduled.

(3) Adjust the manpower framework of SRT as appropriate and necessary before proposing a review of the cabinet's resolution of July 28, 1998.

(4) Draft a new SRT law by applying the principles of laws on other modes of transport with rail transport, and re-assign the roles of organizations in the development of Thailand's railways systems.

(5) SRT should discuss issues which are not related to employment status issues in the agreements with SRT Labor Union under legal procedures for further working cooperation.







มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552

กรม. ได้มีมติรับทราบและเห็นชอบ ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 ดังนี้

1. เห็นชอบในหลักการการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วนช่วงปี 2553 - 2557 ที่ชัดเจน ทั้งในการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ การปรับปรุงหมอนรองราง ประแจกลและอาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ระยะทาง 767 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทาง และสามารถเพิ่มความเร็วรถจาก 50-60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 90-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นประมาณ 100,000 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดจัดสรรรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้ สศท. ภายใน 7 วัน และให้ สศท. พิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอ กรม. พิจารณาต่อไป

Cabinet's Resolution on November 17, 2009

The cabinet resolved to acknowledge and approve the results of the Meeting of the Council of Economic Ministers, Session 16/2552, held on November 11, 2009, as follows:

1. Approved in principle the improvement of the rail transport system and guidelines for solving the problems of SRT administration with priorities on problem solving to achieve convenience, speed, and safety of train travel and enhance the service quality to efficiently transport passengers and goods, as well as accommodate the links with neighboring countries in the future; the Ministry of Transport was assigned to expedite the preparation of a detailed infrastructure investment plan for 2010-2014 with improvement of the rail to the size of 100 pounds, improvement of sleepers, signals and signaling systems, and fences, procurement of locomotives and rolling stock, and urgent development of dual-track rail systems for 767 kms, which will help enhance the efficiency and safety standard of train operations and increase the speed from 50-60 kms/hour to 90-100 kms/hour, with an initial investment ceiling of about 100,000 million baht; the Ministry of Transport was assigned to expedite the preparation of the detailed

2. เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหรือและทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้อง ในเรื่องดังกล่าวต่อไป นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาระการเงินของ รฟท. ด้วย

3. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน โดยอาจจะระดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐานและแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อสรุปในการเชื่อมโยงระบบรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

4. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ-ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

5. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรีบไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและการสนับสนุนการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

investment plan for submission to the National Economic and Social Development Board (NESDB) in seven days and the NESDB to consider the plan in 45 days for submission to the cabinet for consideration.

2. Approved in principle the restructuring of SRT by setting three business units; namely, Traffic Unit, Property Unit, and maintenance Unit, and setting up a subsidiary to operate the Airport Rail Link service, the Ministry of Transport was assigned to discuss the matter and create understanding with SRT and parties concerned; the Ministry of Transport should place importance on solving the problems of SRT expenses on personnel and SRT financial burdens.

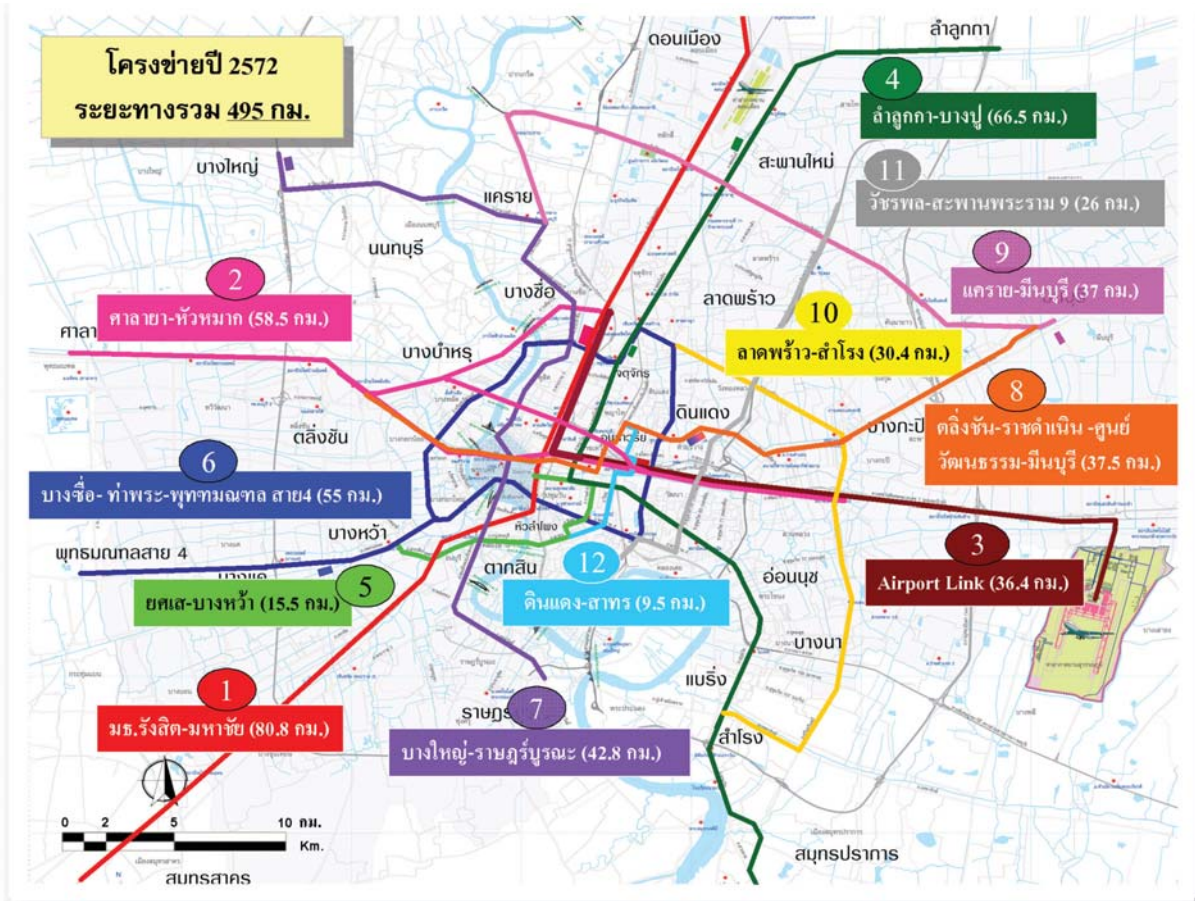
3. The Ministry of Transport was assigned to expedite the feasibility study of projects and investment plans for rail links with neighboring countries for the North-South and East-West routes under the international cooperation framework for submission to the Ministry of Finance to consider the sources of finance, possibly from infrastructure funds and foreign sources, and coordinate with agencies concerned to reach a conclusion of rail links with neighboring countries.

4. The Ministry of Transport was assigned to expedite the feasibility study of a high-speed train project for Bangkok-Rayong route to be completed in 45 days, taking into account the public private partnership (PPP) investment, and to submit it to the Ministry of Finance for consideration and processing in accordance with legal procedures.

5. The Ministry of Transport was assigned to consider planning a railway network of the country to comply with and support city development, taking into consideration the links to major tourism sites and support to the efficiency enhancement of the country's logistics system.



แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล Rail Mass Transit Master Plan for Bangkok Metropolitan and Surrounding Areas



1. โครงข่ายแผนแม่บทฯ

เพื่อดำเนินการในช่วงระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2553-2572) ประกอบด้วย 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 495 กม. วงเงินลงทุนรวม 811,070 ล้านบาท ได้แก่

สาย 1: รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-มหาวิทยาลัย) ระยะทาง 80.8 กม. เป็นเส้นทาง ในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้แก่ ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ธรรมศาสตร์ บางซื่อ-หัวลำโพง-บางบอน และบางบอน-มหาวิทยาลัย

สาย 2: รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก) ระยะทาง 58.5 กม. เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ตามแนวของ รฟท. ได้แก่ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตลิ่งชัน-ศาลายา บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน มักกะสัน-หัวหมาก และตลิ่งชัน-มักกะสัน

สาย 3: รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ (พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 36.4 กม.

สาย 4: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-หมอชิต-สมุทรปราการ-บางปู) ระยะทาง 66.5 กม. เป็นเส้นทางในแนวเหนือ-

1. Master plan network

This 12-route plan has been designed for implementation over a period of 20 years (2010-2024), with a total distance of 495 kms and investment costs totaling 811,070 million bath. Details are as follows:

Line 1: Dark Red Line (Thammasat University-Maha Chai)
Total distance: 80.8 kms in the north-south corridor along the railroad of the State Railway of Thailand (SRT); Bang Sue-Rangsit-Thammasat University, Bang Sue-Hua Lamphong-Bang Bon and Bang Bon-Maha Chai Sections.

Line 2: Light Red Line (Sala Ya-Hua Mak) Total distance: 58.5 kms in the east-west corridor along the railroad of the State Railway of Thailand (SRT); Bang Sue-Taling Chan, Taling Chan-Sala Ya, Bang Sue-Phaya Thai-Makkasan, Makkasan-Hua Mak and Taling Chan-Makkasan Sections.

Line 3: Airport Rail Link (Phaya Thai-Makkasan-Suvarnabhumi) Distance 36.4 kms

Line 4: Dark Green Line (Lam Luk Ka-Mo Chit-Samut Prakan-Bangpu) Distance 66.5 kms: north-east line along Phaholyothin and Sukhumvit Roads; Mo Chit-Saphan Mai, Saphan

ตะวันออก ตามแนวนนพทลโยธินและสุขุมวิท ได้แก่ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ สะพานใหม่-คูคต-ลำลูกกา อ่อนนุช-แบร์ริง และแบร์ริง-สมุทรปราการ-บางปู

สาย 5: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวอ่อน (ยศเส-บางหว้า) ระยะทาง 15.5 กม. เป็นเส้นทางในแนวตะวันตก-ใต้ ตามแนวนนพระราม 1 และสาทร ได้แก่ ช่วงสะพานตากสิน-ถนนตากสิน ถนนตากสิน-บางหว้า และสนามกีฬา-ยศเส

สาย 6: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ, หัวลำโพง-พุทธมณฑลสาย 4) ระยะทาง 55 กม. เป็นเส้นทางสายวงแหวนและเส้นทางตามแนวถนนเพชรเกษม ได้แก่ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ หัวลำโพง-ท่าพระ-บางแค และบางแค-พุทธมณฑลสาย 4

สาย 7: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 42.8 กม. เป็นเส้นทางหลักแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ

สาย 8: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี) ระยะทาง 37.5 กม. เป็นเส้นทางหลักแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ช่วงตลิ่งชัน-ราชดำเนิน-ทลนหลวง-ยมราช-ถ.เพชรบุรี-ราชปรารภ-ดินแดง-ศูนย์วัฒนธรรม ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ และบางกะปิ-มีนบุรี

สาย 9: สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 36 กม. เป็นเส้นทางเพื่อรองรับศูนย์ราชการและการเจริญเติบโตทางด้านเหนือของกรุงเทพฯ ได้แก่ ช่วงแคราย-ปากเกร็ด-วงเวียนหลักสี่-วงแหวนรอบนอก -มีนบุรี

สาย 10: สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กม. เป็นเส้นทางเพื่อรองรับพื้นที่ย่านลาดพร้าว ศรีนครินทร์และทางด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ ได้แก่ ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง

สาย 11: สายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม 9) ระยะทาง 26 กม. เป็นเส้นทางเพื่อรองรับพื้นที่ย่านสาธูประดิษฐ์และการเจริญเติบโตทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเพิ่มของประชากรสูง ได้แก่ ช่วงวัชรพล-ลาดพร้าว ลาดพร้าว-พระราม 4 และพระราม 4-สะพานพระราม 9

สาย 12: สายสีฟ้า (ดินแดง-สาทร) ระยะทาง 9.5 กม. เป็นเส้นทางเพื่อรองรับพื้นที่ย่านดินแดงซึ่งจะมีโครงการพัฒนาเคหะชุมชนดินแดง และโครงการพัฒนาย่านมักกะสันของ รฟท. เชื่อมต่อย่านธุรกิจสำคัญบริเวณถนนสาทร เข้าสู่ศูนย์คมนาคมมักกะสัน ได้แก่ ช่วง กทม.2 ดินแดง-ศูนย์มักกะสัน-สาทร

2. แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนโครงข่ายระยะเร่งรัด 5 ปี ระยะ 10 ปี (ให้บริการภายในปี พ.ศ. 2562) และระยะ 20 ปี (ให้บริการภายในปี พ.ศ. 2572) ดังนี้



Mai-Khukot-Lam Luk Ka, Onnut-Bearing and Bearing-Samut Prakan-Bangpu Sections.

Line 5: Light Green Line (Yotse-Bang Wa) Distance: 15.5 kms; west-south line along Rama I and Sathorn Roads; Saphan Taksin-Thanon Taksin, Thanon Taksin-Bang Wa and National Stadium-Yotse Sections.

Line 6: Blue Line (Bang Sue-Tha Pra, Hua Lamphong-Buddhamonthon Sai 4) Distance: 55 kms; along part of the ring road and Phetkasem road; Bang Sue-Tha Pra, Hua Lamphong-Tha Pra-Bang Khae and Bang Khae-Phutthamonthon Sai 4 Sections.

Line 7: Purple Line (Bang Yai-Rat Burana) Distance 42.8 kms, north-south main line; Bang Yai-Bang Sue and Bang Sue-Rat Burana Sections.

Line 8: Orange Line (Taling Chan-Min Buri) Distance 37.5 kms, east-west main line; Taling Chan-Rajdamnem-Lan Luang-Yomraj-Petchburi Road-Rajprarop-Din Daeng-Thailand Cultural Center, Thailand Cultural Center-Bang Kapi and Bang Kapi-Min Buri Sections.

Line 9: Pink Line (Khae Rai-Min Buri) Distance 36 kms, designed to accommodate the Government Center and the expansion of the northern zone of Bangkok; Khae Rai-Pak Kret-Laksi Rotation-Outer Ring Road-Min Buri Sections.

Line 10: Yellow Line (Lat Phrao-Samroang) Distance 30.4 kms, designed for Lat Phrao and Srinakarin areas and the eastern zone of Bangkok; Lat Phrao-Pattanakarn-Samroang Sections.

Line 11: Gray Line (Watcharapon-Rama IX Bridge) Distance 26 kms, designed for Sathupradit areas and the northeastern zone of Bangkok which has a high population growth; Watcharapon-Lat Phrao, Lat Phrao-Rama IV and Rama IV-Rama IX Bridge Sections.

Line 12: Light Blue Line (Din Daeng-Sathorn) Distance 9.5 kms, designed to accommodate Din Daeng areas in which the Din Daeng Urban Renewal Project and the Makkasan Complex Development Project of the SRT will be implemented; linking business districts on Sathorn Road with Makkasan Transport Hub by the BMA2 (Dindaeng)-Makkasan Center-Sathorn Section.

2.1 แผนโครงข่ายระยะเร่งรัด 5 ปีแรก (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2557-2559)

ประกอบด้วยโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เร่งรัดดำเนินการรวม 5 โครงการ 7 สายทาง ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2557-2559 ซึ่งจะทำให้พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ทางราง รวม 236 กม. มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 23.40 ประกอบด้วย

- 1) โครงข่ายที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (39.1 กม.)

สายแอร์พอร์ตลิงค์	ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (28.5 กม.)
สายสีเขียวเข้ม	ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (5.3 กม.)
สายสีเขียวอ่อน	ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า (5.3 กม.)
- 2) โครงข่ายตามแผนเร่งรัด (151 กม.) วงเงินลงทุนรวม 319,750 ล้านบาท

สายสีแดง	ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ธรรมศาสตร์ (36.3 กม.) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (6.5 กม.)
สายสีแดงอ่อน	ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (15 กม.) ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก (19 กม.)
สายสีเขียวเข้ม	ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ (11.4 กม.) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (12.8 กม.)
สายสีน้ำเงิน	ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (13.5 กม.) ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ-บางแค (13.5 กม.)
สายสีม่วง	ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (23 กม.)

2.2 แผนโครงข่ายระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2562)

เปิดบริการภายในปี พ.ศ. 2562 มีระยะทางเพิ่มขึ้น 141 กม. วงเงิน 308,590 ล้านบาท ทำให้โครงข่าย มีระยะทางรวม 377 กม. 233 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ 525 ตร.กม. ครอบคลุมประชาชนในเขตให้บริการประมาณ 3.8 ล้านคน อัตรา EIRR ร้อยละ 19.95 ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนหลัก เสริมด้วยโครงข่ายระบบรองในเส้นทางสำคัญ ประกอบด้วย ส่วนต่อขยายจากเส้นทางเดิมและเส้นทางใหม่ ซึ่งเป็นแกนหลักของโครงข่ายทั้งในแนวรัศมีและวงแหวน ดังนี้

โครงข่ายเพิ่มเติมภายใน พ.ศ. 2562 (141 กม.)

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| สายสีแดงเข้ม | ช่วงหัวลำโพง-บางบอน (18 กม.) |
| สายสีแดงอ่อน | ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (14 กม.) |
| สายแอร์พอร์ตลิงค์ | ช่วงบางซื่อ-พญาไท (7.9 กม.) |
| สายสีเขียวเข้ม | ช่วงสะพานใหม่-คูคต (7.0 กม.) |

2. Mass Transit Network Development Plan

The plan is divided into three stages: namely the five-year immediate network plan, the ten-year plan (to be operational by 2019) and the twenty-year plan (to be operational by 2029). Details are as follows:

2.1 The Five-year Immediate Network Plan (to be operational by 2014-2016)

The plan consists of the projects under construction and the projects to be expedited according to the cabinet resolution on November 7, 2006 (altogether five projects and seven routes). These projects will be operational by 2014-2016. Upon their completion, Bangkok and surrounding areas will have a total of 236 kms of rail transit systems, with an EIRR of 23.40%. These projects are as follows:

1. Networks under construction (39.1 kms)

Airport Rail Link	Phaya Thai-Suvarnabhumi Section (28.5 kms)
Dark Green Line	On Nut-Bearing Section (5.3 kms)
Light Green Line	Thanon Taksin-Bang Wa Section (5.3 kms)
2. Networks planned to be expedited (151 kms) Total investment costs 319,750 million baht

Red Line	Bang Sue-Rangsit-Thammasat University Section (36.3 kms)
	Bang Sue-Hua Lamphong Section (6.5 kms)
Light Red Line	Bang Sue-Taling Chan Section (15 kms)
	Bang Sue-Makkasan-Hua Mak Section (19 kms)
Dark Green Line	Mo Chit-Saphan Mai Section (11.4 kms)
	Bearing-Samut Prakan Section (12.8 kms)
Blue Line	Bang Sue-Tha Pra, Section (13.5 kms)
	Hua Lamphong-Tha Pra-Bang Khae Section (13.5 kms)
Purple Line	Bang Yai-Bang Sue Section (23 kms)

2.2 Ten-year Network Plan (to be operational by 2019)

When completed, the distance will be added by 141 kms to 377 kms This 308,590 million baht investment project will make the networks cover a service area of 525 square kms, with 233 stations serving 3.8 million people. The EIRR of the project is 19.95%. The major parts of the projects will be development of the main line routes, Light Red Transit System. These comprise extension of existing lines and new lines, which serve as the core of the radial and circumferential networks, as follows:

- Additional networks by 2019 (141 kms)
- | | |
|----------------------|--|
| Dark Red Line | Hua Lamphong-Bang Bon Section (18 kms) |
|----------------------|--|



สายสีเขียวอ่อน ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส (1 กม.)

สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ (19.8 กม.)

สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม (17.5 กม.) ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี (20 กม.)

สายสีชมพู ช่วงแคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี (36 กม.)

2.3 แผนโครงข่ายระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572)

เปิดบริการภายในปี พ.ศ. 2572 มีระยะทางเพิ่มขึ้น 118 กม. วงเงิน 182,730 ล้านบาท ทำให้โครงข่าย มีระยะทางรวม 495 กม. 308 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ 680 ตร.กม. ประชาชนในเขตให้บริการ ประมาณ 5.13 ล้านคน อัตรา EIRR ร้อยละ 19.67 เส้นทางส่วนใหญ่ ต่อขยายโครงข่ายเดิม และต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหลัก ไปยังศูนย์ชุมชนและศูนย์พาณิชย์กรรมย่อยตามผังเมืองรวม และต่อขยาย เส้นทางรถไฟฟ้าระบบรองสายใหม่ รองรับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่น ปานกลาง ดังนี้

1) ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายเดิม

สายสีแดงเข้ม ช่วงบางบอน-มหาชัย (20 กม.)

สายสีแดงอ่อน ช่วงบางบำหรุ-มักกะสัน (10.5 กม.)

สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา (6.5 กม.)

ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (7 กม.)

สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (8 กม.)

2) เพิ่มเส้นทางใหม่

สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ (12.6 กม.) ช่วงพัฒนาการ-สำโรง (17.8 กม.)

สายสีเทา ช่วงวัชรพล-ลาดพร้าว (8 กม.)

ช่วงลาดพร้าว-พระราม 4 (12 กม.) ช่วงพระราม 4-สะพานพระราม 9 (6 กม.)

สายสีฟ้า ช่วงดินแดง-สาทร (9.5 กม.)

Light Red Line

Taling Chan-Sala Ya Section (14 kms)

Airport Rail Line

Bang Sue-Phaya Thai Section (7.9 kms)

Dark Green Line

Saphan Mai-Khukot Section (7.0 kms)

Light Green Line

National Stadium-Yotse Section (1 km)

Purple Line

Bang Sue-Rat Burana Section (19.8 kms)

Orange Line

Taling Chan-Thailand Cultural Center Section (17.5 kms)
Thailand Cultural Center-Bang Kapi- Min Buri Section (20 kms)

Pink Line

Khae Rai-Pak Kret-Min Buri Section (36 kms)

2.3 Twenty-Year Network Plan (to be operational by 2029)

To be completed by 2029, the network will have 118 kms of additional distance. The investment costs of this plan are expected to total 182,730 million baht. The total distance will become 495 kms and the number of stations will increase to 308. The service area will cover 680 square kms and 5.13 million people will be able to enjoy the service. The EIRR of this plan is 19.67%. Most of the construction will be extensions of the existing networks the main line will be extended to community centers and commercial centers of the Principle City Plan. The Light Red Transit System will be extended to accommodate moderately densely populated areas as follows:

1. Extension of existing routes

Dark Red Line

Bang Bon-Maha Chai Section (20 kms)

Light Red Line

Bang Bamru-Makkasan Section (10.5 kms)

Dark Green Line

Khukot-Lam Luk Ka Section (6.5 kms)

Samut Prakan-Bangpu Section (7 kms)

Blue Line

Bang Khae-Phutthamonthon Sai 4 Section (8 kms)

2. New lines

Yellow Line

Lat Phrao-Pattanakarn Section (12.6 kms)

Pattanakarn-Samroang Section (17.8 kms)

Grey Line

Watcharapon-Lat Phrao Section (8 kms)

Lat Phrao-Rama IV Section (12 kms)
Rama IV-Rama IX Bridge Section (6 kms)

Light Blue Line

Din Daeng-Satham Section (9.5 kms)

การพัฒนาเทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง Development of the Bus System Technology



ระบบตั๋วร่วม

ถูกนำมาใช้สำหรับการให้บริการประเภทที่ต้องมีการประยุกต์การทำงานหลายอย่าง ในตัวหรือบัตรใบเดียวกัน โดยมีตัวเลือกคือ เป็นบัตรอัจฉริยะแบบสัมผัส และบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัสหรือบัตรอัจฉริยะรวมแบบสัมผัสและไร้สัมผัสไว้ในใบเดียวกัน

ก่อนปี พ.ศ. 2540 มีการใช้บัตรแถบแม่เหล็กในระบบขนส่งมวลชนทั่วไป หลังจากนั้น ประเทศฮ่องกง เกาหลี และญี่ปุ่น เป็นกลุ่มประเทศแรกที่ได้นำเอาระบบบัตรอัจฉริยะมาใช้ ต่อจากนั้นหลายๆ ประเทศก็ได้เริ่มนำเอาบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัสมาใช้ โดยมีเหตุผลหลักคือ การลดค่าใช้จ่าย (ลดค่าใช้จ่ายในการจัดการ ลดการฉ้อฉล ลดระยะเวลาในการผ่านช่องตรวจตั๋ว เป็นต้น) และลูกค้าที่มาใช้บริการก็มีความสะดวกสบายขึ้น

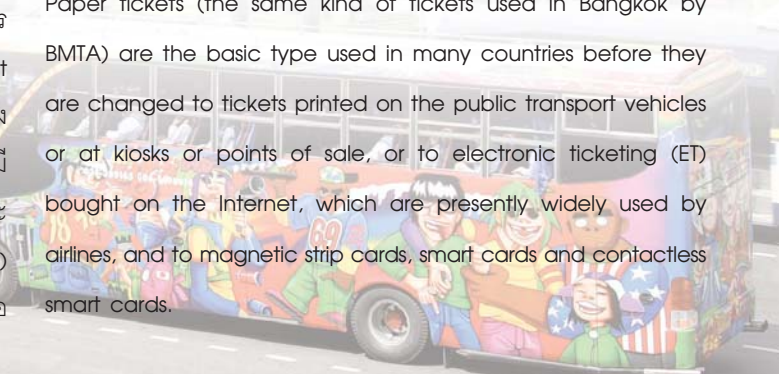
ระบบตั๋วโดยสารที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในหลายๆ ประเทศ รวมทั้งประเทศไทย มีลักษณะที่แตกต่างกันไปตามระดับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่แต่ละประเทศนำมาประยุกต์ใช้ การใช้ตั๋วโดยสารที่เป็นกระดาษในลักษณะเดียวกับที่ ขสมก. ใช้อยู่ในกรุงเทพมหานคร ถือได้ว่าเป็นระบบตั๋วโดยสารขั้นพื้นฐานที่มีการใช้กันอยู่โดยทั่วไปในหลายประเทศ ก่อนจะมีการพัฒนาขึ้นเป็นระบบตั๋วโดยสารกระดาษที่พิมพ์ออกจากเครื่องออกตั๋ว บนยานพาหนะขนส่งโดยสารสาธารณะ เช่น บนรถโดยสารหรือเรือโดยสาร หรือพิมพ์ออกจากเครื่องขายตั๋วอัตโนมัติ (Kiosk - Point of Sale) ก่อนให้บริการ หรือผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตในลักษณะของตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Ticketing, ET) ซึ่งปัจจุบันมีการนำมาใช้ในระบบขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างแพร่หลาย และการพัฒนาไปสู่การใช้ระบบบัตรแถบแม่เหล็ก (Magnetic Strip Card) สมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะ (Smart Cards) และสมาร์ทการ์ดหรือ

Common ticketing systems

are used for services requiring several applications in a single ticket. There are a few types of tickets; namely, contact smart cards, contactless smartcards, or smart cards with a combination of both contact and contactless characteristics.

Prior to 1997, magnetic strip cards were widely used in mass transit systems. The first few countries to use smart cards were Hong Kong, Korea and Japan. Several other countries subsequently started to use contactless smart cards. Their main reasons were cost saving (reducing management expenditure, cutting fraud, speeding up boarding) and passengers' greater convenience.

The ticket systems in various countries (including Thailand) vary with the level of technological advancement. Paper tickets (the same kind of tickets used in Bangkok by BMTA) are the basic type used in many countries before they are changed to tickets printed on the public transport vehicles or at kiosks or points of sale, or to electronic ticketing (ET) bought on the Internet, which are presently widely used by airlines, and to magnetic strip cards, smart cards and contactless smart cards.





บัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส (Contactless Smart Cards)

ตัวโดยสารที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไป แบ่งออกได้เป็นหลายประเภท คือ

- ตัวโดยสารกระดาษ (Paper Ticket)
- ตัวโดยสารแบบบัตรแถบแม่เหล็ก (Magnetic Strip Card)
- ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Ticket, e-Ticket)
- ตัวโดยสารแบบสมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะแบบสัมผัส (Contact Smart Card)
- ตัวโดยสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ (Pay by Phone)
- ตัวโดยสารแบบเหรียญโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส (Single Journey Token)
- ตัวโดยสารแบบสมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless Smart Card)

นอกจากนั้น ในปัจจุบันทางด้านกลุ่มธุรกิจก็นิยมการใช้บัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส เช่นเดียวกับกลุ่มขนส่งมวลชน เช่น กลุ่มธนาคาร และอื่นๆ เช่น บัตรสุขภาพ, บัตรประกันสังคม, บัตรนักศึกษา ก็มักใช้แบบบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัสเช่นกัน

องค์ประกอบของระบบตัวร่วมประกอบด้วย

- ผู้โดยสาร ตัวโดยสาร รถโดยสาร ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน ศูนย์ออกบัตร ศูนย์ควบคุมกลาง และศูนย์บริหารจัดการรายได้ (Clearing House) สามารถสรุปได้ดังนี้
- ผู้โดยสาร มีบทบาทต่อความต้องการใช้ระบบตัวร่วมและนำไปใช้กับรถขนส่งสาธารณะพร้อมทั้งอาจจะนำไปใช้กับสาธารณูปโภคอื่นๆ และธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ได้อีกด้วย
- ตัวโดยสาร (บัตรโดยสาร) ระบบต่างๆ ซึ่งจะมีเทคโนโลยีต่างๆ มากมายและผู้ผลิตหลายราย ทั้งที่เป็นบัตรกระดาษธรรมดา หรือ Magnetic Card หรือ Smart Card หรือ Wireless Smart Card เป็นต้น
- ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน (บริษัท) มีบทบาทในการให้บริการติดตั้งระบบตรวจเช็ค และเก็บค่าโดยสารในรถขนส่งสาธารณะ ซึ่งในการเก็บค่าโดยสารแต่ละครั้งจะให้เป็นแบบ Off line หรือ On line

Tickets which are generally used are:

- Paper Tickets
- Magnetic Strip Cards
- Electronic Ticket, e-Tickets
- Contact Smart Cards
- Pay by Phone
- Single Journey Tokens
- Contactless Smart Cards

Contactless smart cards are also used by other businesses than mass transit; e.g., bank cards, health cards, social security cards and student ID cards.

Elements of a common ticketing system:

Passengers, tickets, vehicles, mass transit operators, card issuing centers, a control center and a clearing house:

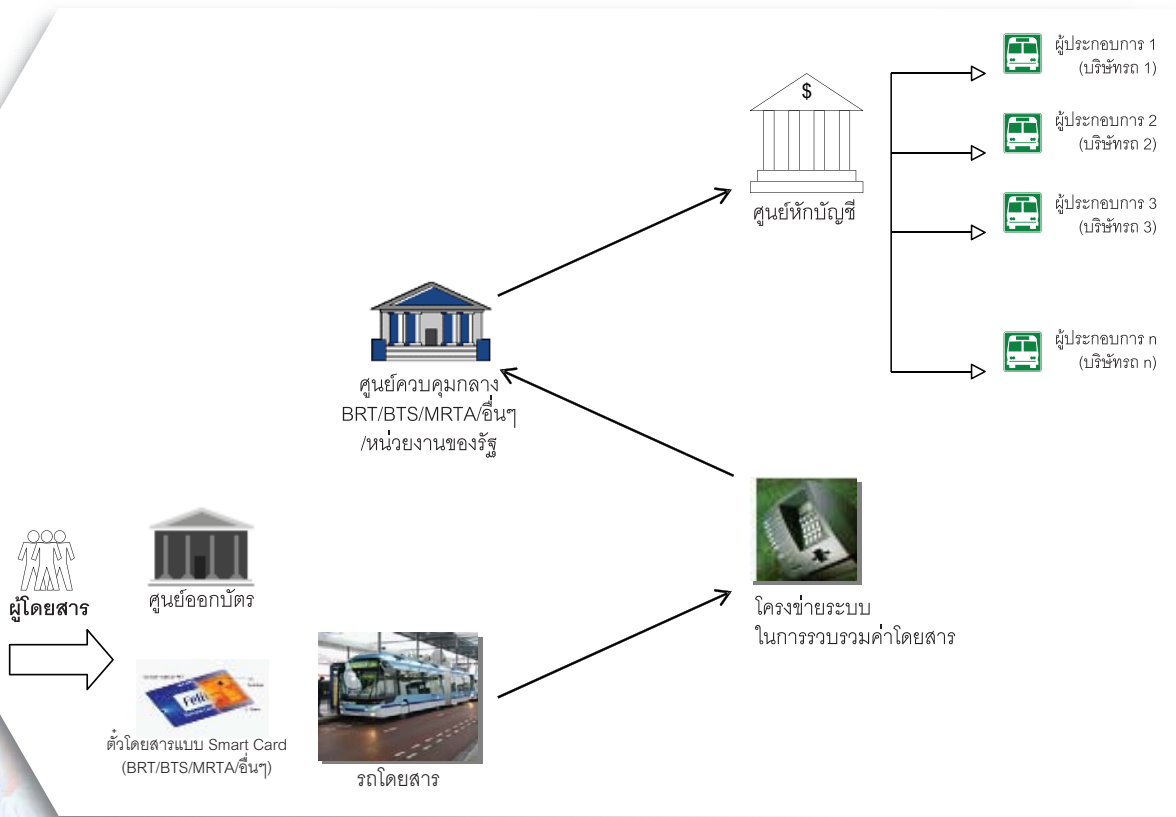
- Passengers are the ones who need a common ticket system in order to use the ticket for other public utilities and may even use it for other electronic transactions.
- Tickets are of various kinds, using various technologies and offered by various producers. They can be in various forms; e.g. paper tickets, magnetic cards, smart cards and wireless smart cards.
- Mass transit operators (bus companies) are the ones with the role of having card validation systems and fare payment systems in the public transport vehicles. (Fare collection can be executed on-line or off-line, depending on the type of the ticket).
- Vehicles should have equipment for reading and recording data on the ticket.



ตามแต่ชนิดของตัว

- รถโดยสาร (ยานพาหนะ) นั้นปกติเป็นองค์ประกอบในการขนส่งผู้โดยสาร ครรมีอุปกรณ์ที่สามารถอ่านและบันทึกข้อมูลจากตัวโดยสารได้อย่างไรก็ตามรถโดยสารนั้นมีการออกแบบตามลักษณะของผู้ประกอบการ เช่น BTS/BRT/MRTA/BUS อื่นๆ
- ศูนย์ออกบัตร มีบทบาทในการออกตัวโดยสาร ซึ่งจะครอบคลุมถึงการชำระเงินที่เป็นเงินสด เครดิตการ์ด และบัตร ATM ศูนย์ออกบัตรสามารถมีได้หลายแห่ง เช่น ที่สถานีรถโดยสาร ห้างสรรพสินค้า และอื่นๆ อีกทั้งมุ่งเน้นถึงขบวนการในการรักษาความปลอดภัยด้านการเงินเป็นสำคัญ (สถานีรถโดยสาร/Convention Store/Counter Services)
- ศูนย์ควบคุมกลาง มีบทบาทในการเก็บรวบรวมรายละเอียดในการใช้ตัวโดยสารตลอดจนมีระบบการควบคุม และแบ่งรายได้ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องแต่ละด้าน โดยสามารถที่จะทำการโอนเงินจากการใช้บัตรโดยสารเข้าบัญชีของผู้ที่เกี่ยวข้องนั้นๆ ได้วันต่อวัน นอกจากนี้ ศูนย์ควบคุมกลางยังมีระบบตรวจสอบตัวปลอม และความผิดปกติในการใช้ตัว รวมทั้งสามารถสั่งอายัดตัวโดยสารที่ไม่ถูกต้องได้
- ศูนย์หักบัญชีจะเป็นศูนย์กลางในการเก็บข้อมูลทางการเงิน และเชื่อมต่อไปยังบริษัทรถกับสถาบันการเงินต่างๆ โดยระบบ Online

- Card issuing centers are the places where tickets are issued and may receive payments made with cash, credit cards and ATM cards. Such centers can be at various locations, such as bus terminals, convenient stores and counter services. The focus of card issuing centers should be on cash security.
- The control center collects data pertaining to ticket usage, and controls and distributes incomes for the parties concerned. Money can be transferred to the accounts of such parties on a daily basis. The center can also detect false tickets and irregular ticket usage, and can confiscate false tickets.
- The clearing house serves as the center for collection of financial data and is linked online with the bus operators and financial institutions.





สำหรับประเทศไทยเรากำลังมีการพัฒนาระบบตั๋วร่วมที่ใช้บัตรโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส เพื่อใช้กับระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากระบบตั๋วร่วมจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และประเทศไทยโดยรวม กล่าวคือ

(1) ประโยชน์สำหรับผู้โดยสาร

สะดวกสบาย เมื่อสามารถใช้บัตรโดยสารที่มีหน่วยความจำเพียงใบเดียวในการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชน หรือระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ นอกจากนี้ บัตรโดยสารยังสามารถขยายขอบเขตการให้บริการไปสู่บริการอื่นๆ ได้

ประหยัดเวลา เมื่อมีการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ

ประหยัดค่าโดยสาร ประชาชนที่ใช้ตั๋วร่วมในการเดินทางระหว่างระบบ จะทำให้จ่ายค่าโดยสารในการเดินทางถูกกว่าการซื้อตั๋วแยกระบบจากกัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน นอกเหนือไปจากความสะดวกสบายที่จะได้รับจากการประหยัดเวลา

(2) ประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน

ลดความจำเป็นในการจัดการเงินสด โดยทั่วไปพบว่า สัดส่วนผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดจะลดลงอย่างมาก เมื่อมีการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ ซึ่งจะเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวลงด้วย

ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขายบัตรโดยสาร เมื่อนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายจะสามารถลดจุดขายบัตรโดยสารของตนได้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารร่วมที่จุดขายบัตรใดก็ได้ เพราะเป็นระบบเดียวกันหมด

เพิ่มจำนวนการใช้บัตรโดยสาร ทำให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเกิดภาพพจน์ที่ดีต่อผู้ประกอบการ ในแง่ของความร่วมมือในการประสานระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้ตั๋วร่วมมากขึ้น

เพิ่มปริมาณผู้โดยสาร เนื่องจากผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น และประหยัดค่าโดยสาร ปลอดภัยที่ไม่ต้องถือเงินสด

A common ticketing system is being developed in Thailand, using contactless smart cards. The tickets are designed for use with the mass transit systems in Bangkok Metropolitan Regions. The system is expected to benefit passengers, mass transit operators, Bangkok as well as Thailand as a whole.

(1) Benefits for passengers

Convenience only one smart card is needed for traveling by various modes of public transportation. Usage of tickets can also be extended to other kinds of services.

Time saving when connecting between different types of public transportation

Cost saving Using a single ticket for different mass transit systems will be cheaper than buying separate tickets.

(2) Benefit for mass transit operators

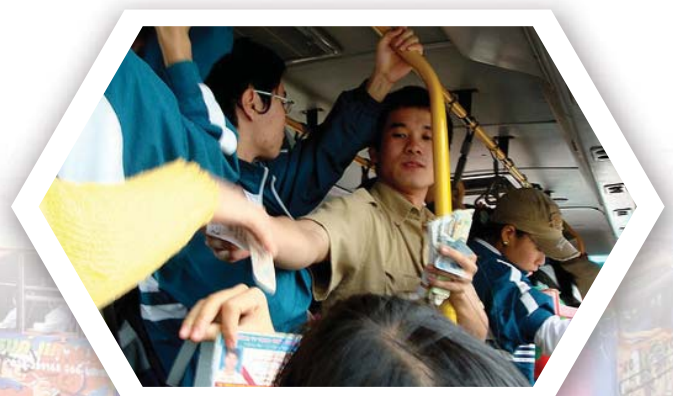
Reduction of cash management necessity It is generally found that after introduction of a common ticket system, the percentage of Cash Payment drops significantly, thus reducing cash management costs of the operators.

Cost saving for ticket selling when a common ticket system is introduced, each operator can reduce the number of ticket outlets as passengers can buy tickets from any operator.

Increase numbers of tickets used with a better image that the operators have because of the use of common tickets, more people will be interested in using such tickets.

Increase numbers of passengers, due to added convenience and cost saving

Increase safety, due to reduced necessity to handle cash



(3) ประโยชน์สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ ประเทศโดยรวม

ลดจำนวนรถโดยสาร ที่มีเส้นทางทับซ้อนกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้าได้โดยสะดวก ทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางสามารถปรับเส้นทางที่มีลักษณะทับซ้อนให้เป็นการเสริมโครงข่ายการให้บริการแก่ประชาชนได้ เกิดประโยชน์ต่อสังคมในแง่ของการลดค่าความสูญเสียจากการจราจรติดขัดและลดความสูญเสียจากมลภาวะ เพราะสามารถดึงดูดให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวเป็นระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

(3) Benefits for Bangkok, metropolitan areas and the country as a whole

Reduce pollution number of buses which run on the same routes as mass transit trains, due to easy connection. Reduce waste resulting from traffic congestion and reduced pollution, due to reduced usage of private cars.

ชนิดบัตรสมาร์ทพาส
บัตรประเภทเติมเงิน (BTS SKY SmartPass)

- จำนวนเงินต่อเหรียญขึ้นค่า 100 บาท (ราคาจำหน่ายรวมค่าธรรมเนียมในการออกบัตรใหม่ 30 บาท)
- เติมเงินไม่จำกัดสูงสุด 2,000 บาท
- บัตรอายุ 5 ปี

บัตรประเภท 30 วัน (30 Day SmartPass)

บัตรนักเรียน นิสิตนิสิต 30 Day Student SmartPass	บัตรผู้ใหญ่ทั่วไป 30 Day Adult SmartPass
ราคาจำหน่ายรวม ค่าธรรมเนียมในการออกบัตรใหม่ 30 บาท	ราคาจำหน่ายรวม ค่าธรรมเนียมในการออกบัตรใหม่ 30 บาท
20 เที่ยว 340 บาท 17 บาทเที่ยว	20 เที่ยว 440 บาท 22 บาทเที่ยว
30 เที่ยว 450 บาท 15 บาทเที่ยว	30 เที่ยว 800 บาท 20 บาทเที่ยว
40 เที่ยว 600 บาท 15 บาทเที่ยว	40 เที่ยว 800 บาท 20 บาทเที่ยว

บัตรแบบเติมเงิน
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass)

- ราคาจำหน่าย 120 บาท
- ใช้ได้ภายใน 1 วัน โดยไม่จำกัด จำนวนเที่ยวและระยะทาง
- ไม่สามารถเติมเงินต่อหลังจากบัตรใช้แล้ว

บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket)

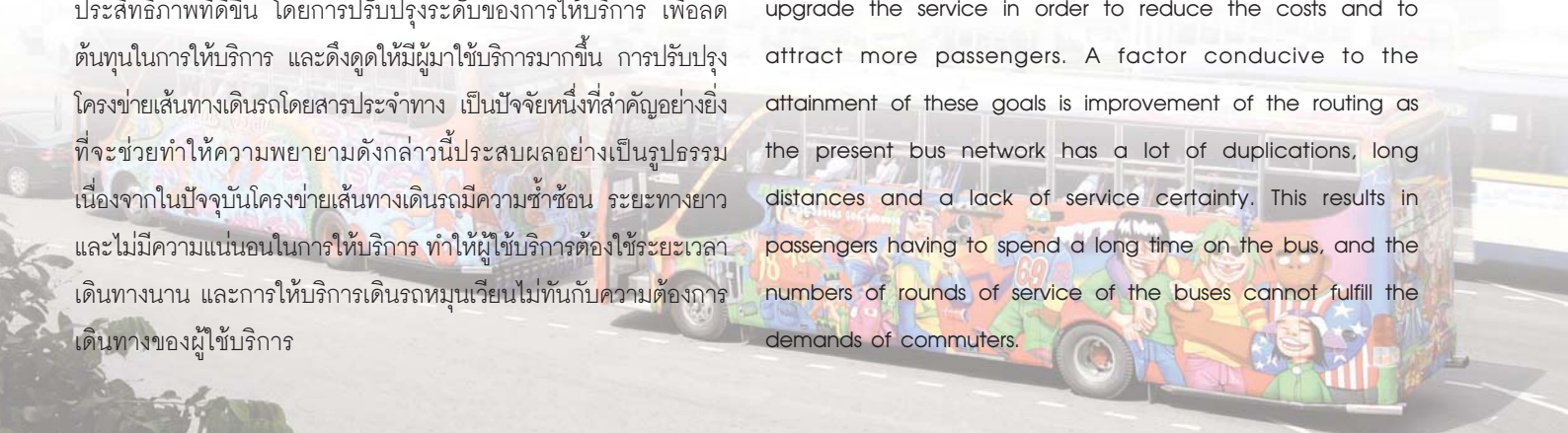
- บัตรราคาโดยสารขึ้นอยู่กับระยะทางที่เดินทาง (15-40 บาท)
- ใช้ได้ภายในเที่ยวเดียวเท่านั้น
- บัตรระบุกับเส้นทางที่ระบุราคาของบัตรโดยสารอัตโนมัติไม่ได้

เทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีความพยายามที่จะปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น โดยการปรับปรุงระดับของการให้บริการ เพื่อลดต้นทุนในการให้บริการ และดึงดูดให้ผู้ใช้บริการมากขึ้น การปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยทำให้ความพยายามดังกล่าวนี้ประสบผลอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากในปัจจุบันโครงข่ายเส้นทางเดินรถมีความซ้ำซ้อน ระยะทางยาว และไม่มีคความแน่นอนในการให้บริการ ทำให้ผู้ใช้บริการต้องใช้เวลาเดินทางนาน และการให้บริการเดินรถหมุนเวียนไม่ทันกับความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการ

Bus system technologies

Efforts are being made to improve the service of buses in Bangkok and metropolitan areas. The goals are to upgrade the service in order to reduce the costs and to attract more passengers. A factor conducive to the attainment of these goals is improvement of the routing as the present bus network has a lot of duplications, long distances and a lack of service certainty. This results in passengers having to spend a long time on the bus, and the numbers of rounds of service of the buses cannot fulfill the demands of commuters.





เทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งในอีกหลายๆ ปัจจัย ที่จะช่วยเสริมให้มีการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางได้ดียิ่งขึ้น โดยการนำเอาเทคโนโลยีระบบขนส่งอัจฉริยะที่เหมาะสมมาร่วมใช้ในการบริหารจัดการการเดินทาง เพื่อให้สามารถพัฒนาตรวจสอบ และปรับปรุงตารางการเดินทาง การปล่อยรถ ตำแหน่งที่มีผู้ใช้บริการมาก (Loading Points) การให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้บริการ และระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

ที่กล่าวมาทั้ง 2 ปัจจัยนี้ จำเป็นต้องมีการสร้างความเข้าใจ และประชาสัมพันธ์ในระดับต่างๆ ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการจัดทำโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อทดลอง ปฏิบัติจริงในแต่ละเส้นทาง โดยเฉพาะกับเส้นทางที่มีการปรับปรุงใหม่ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรคต่างๆ ที่จะนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการในด้านต่างๆ ที่พิจารณาได้จากผลการทดลองตามโครงการนำร่อง ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมก็กำลังเร่งดำเนินการในลักษณะดังกล่าวนี้

สำหรับเทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง ที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้มีกรอบแนวคิดหลักๆ เพื่อเพิ่มภาพลักษณ์ความทันสมัยให้แก่รถโดยสารประจำทาง เพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการในทุกๆ ระดับ เช่น ประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยว และผู้พิการ และเพิ่มความรู้สึกร่วมกันของทุกคนที่ใช้บริการ รวมทั้งสามารถลดต้นทุนในการให้บริการหรือสามารถสร้างผลกำไรในการให้บริการ

เทคโนโลยีที่จะนำมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเบื้องต้น ได้แก่

- ระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการจัดการเดินทางโดยสารประจำทาง
- ระบบการติดตามการเดินทางโดยสารประจำทาง
- ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
- ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถโดยสารประจำทาง

Bus system technologies are another important factor which can help improve bus service. Introduction of an appropriate intelligent transport system in managing bus operations can help improve/monitor bus schedules, bus dispatching, loading points, user information and management of data bases.

These two factors need to be supplemented by education and public relations activities designed for both the operators and passengers. Pilot projects are also needed to be launched on each route, particular new ones, in order to understand the problems and obstacles encountered so that operation plans can be subsequently formulated. The Ministry of Transport is currently proceeding along this line.

The bus system technologies discussed below are based on the intention to modernize city buses, to enhance comfort and convenience for passengers (the general public, tourists, and the handicapped) and to create a more positive image as well as to reduce costs and make profits.

At this initial stage, technologies which can improve the efficiency of bus operations are:

- An information operation center system for bus operation
- Bus tracking system
- A system for provision of information to bus passengers
- An electronic ticketing system for buses



ระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการจัดการเดินรถโดยสารประจำทาง

เป็นศูนย์กลางที่รวบรวมข้อมูลข่าวสาร เพื่อการบริหารภายในองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยผู้บริหารในระดับต่างๆ ได้เห็นถึงภาพรวมของงาน หรือกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการต่างๆ ที่วางไว้ และช่วยให้การกำกับดูแลงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและทันการณ์ ซึ่งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศจะเป็นสถานีควบคุมและสั่งการด้านการบริหารจัดการและติดตามการเดินรถ และเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลข่าวสารเพื่อการบริหารองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์ประกอบดังนี้

- ระบบติดตามรถโดยสารประจำทางแบบเสมือนจริง (Tracking and Tracing)
- ระบบบริหารจัดการเวลารถโดยสารประจำทาง (Time Table)
- ระบบบริการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเดินรถโดยสารประจำทาง
- ระบบคลังข้อมูล และการเชื่อมโยงบริหารจัดการข้อมูลต่างๆ

An information operation center system for bus operation

This operation center gathers management information from within the organization and agencies concerned in order to keep executives at all levels informed of the overall operations and the status of planned activities to enable timely supervision. It serves as the control station for bus operations and tracking, and as the center of information for organization management. The center operates on the following systems:

- A tracking and tracing system
- A time table management system
- An information provision system
- An information storage system and information linkages

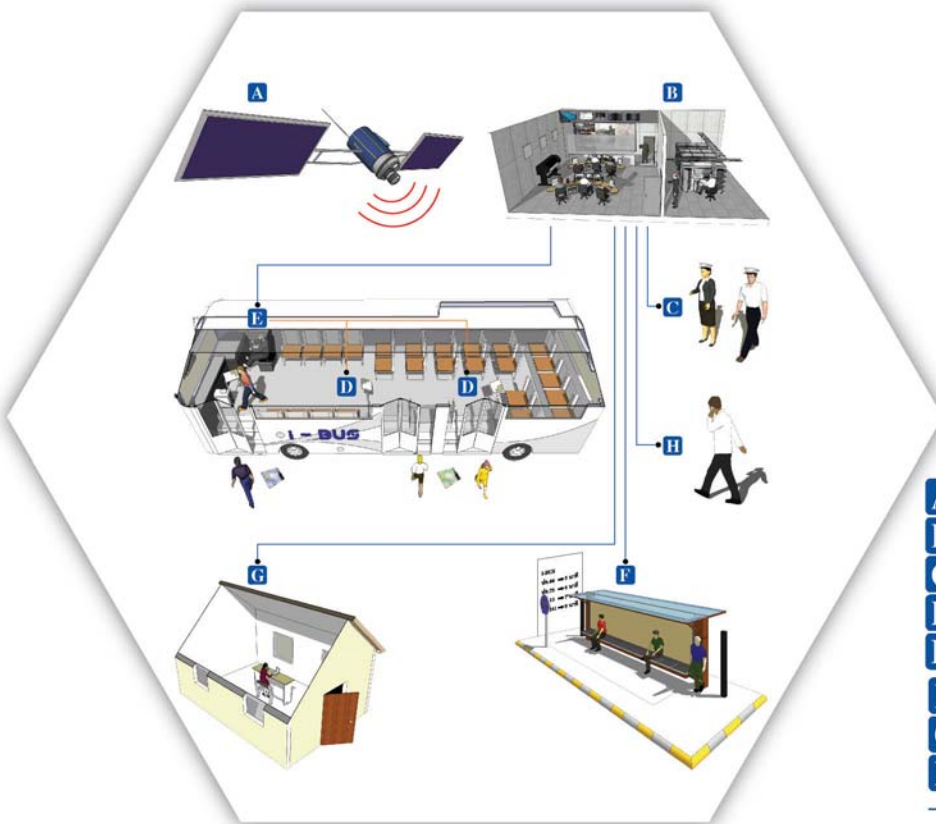


ระบบการติดตามการเดินรถโดยสารประจำทาง

เป็นระบบที่ช่วยในการจัดการเดินรถ การให้ข้อมูลการเดินรถแก่ผู้ใช้บริการ เช่น ระยะเวลาการมาถึงของรถ การช่วยเหลือในกรณีรถเสีย เกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น ซึ่งการติดตามรถโดยสารประจำทางปัจจุบันเป็นการใช้ระบบบอกตำแหน่งอัตโนมัติ (Automatic vehicle locating, AVL) โดยการติดตั้งอุปกรณ์บอกพิกัดบนพื้นโลก (GPS) และการส่งผ่านข้อมูลซึ่งมีได้หลายทาง เช่น General Packet Radio Service (GPRS) หรือ Radio Frequency (RF) เป็นต้น ซึ่งข้อมูลจะถูกส่งไปยังศูนย์ปฏิบัติการในแต่ละเขตการเดินรถ และประมวลผลเพื่อนำไปใช้ในการจัดการด้านต่างๆ

Bus tracking system

This system facilitates bus operations, provision of relevant information to bus passengers (e. g., bus arrival time, and assistance when buses break down or in emergency situations). Bus tracking is presently based on the AVL (automatic vehicle locating) system using GPS. Information is transmitted through GPRS (General Packet Radio Service) or RF (Radio Frequency), for example. Information sent to the operation center of each zone will be processed for management purposes.



- A** ดาวเทียม
 - B** ศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ (WAR ROOM)
 - C** ผู้ตรวจ ตรวจสอบค่าโดยสาร
 - D** เครื่องอ่านตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ (ขึ้น-ลง)
 - E** Bus Control Unit (GPS+E-ticket+SIM GPRS)
 - F** ข้อมูลการมาถึงของรถ ณ ป้ายรถประจำทาง
 - G** ข้อมูลการมาถึงของรถ บนอินเทอร์เน็ต
 - H** ข้อมูลการมาถึงของรถ บนมือถือ
- General Packet Radio Service:GPRS
 — RS-232 Data Link
 — Global Positioning System:GPS

นอกจากนี้ยังมีระบบอื่นๆ ที่นำมาใช้ร่วมกับระบบบอกตำแหน่งรถอัตโนมัติ (AVL) ได้แก่ ระบบคอมพิวเตอร์ช่วยในการปล่อยรถ (Computer-aided dispatch software) Mobile data terminal ระบบแจ้งเหตุฉุกเฉิน (emergency alarms) รวมถึงระบบที่ซับซ้อนขึ้น เช่น ระบบข้อมูลผู้โดยสารแบบ real-time (Real-time passenger information) ระบบนับจำนวนผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automatic passenger counters) ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automated fare payment systems) ระบบประกาศชื่อป้ายที่จะหยุดต่อไป (Automatic stop annunciation) ระบบให้สิทธิด้านสัญญาณไฟ (Transit Signal Priority) เป็นต้น

The AVI is supplemented by other systems, such as computer-aided dispatch software, mobile data terminals, emergency alarms, real-time passenger information, automatic passenger counters, automated fare payment systems, automatic stop annunciation and transit signal priority.

An information provision system

- The system can locate buses and estimate the arrival time which is shown on a sign board at bus stations.

ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

- ระบบสามารถจัดเก็บข้อมูลแสดงตำแหน่งของรถในแต่ละเส้นทาง ปัจจุบัน และการคาดการณ์การมาถึงของรถในแต่ละจุด ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถดูได้จากป้ายจอรถโดยสารประจำทาง หรือติดต่อผ่านทางระบบโทรศัพท์ (Call Center), Website หรือบริการเสริมพิเศษ SMS และมีระบบที่ช่วยให้พนักงานสามารถค้นหาคำตอบได้รวดเร็ว โดยค้นหาจาก Knowledgebase เพื่อใช้ในการตอบคำถามแก่ผู้ใช้บริการ





- สามารถตรวจสอบและแสดงตำแหน่งป้ายหยุดรถที่ใกล้เคียงกับผู้ใช้บริการในเส้นทางต่างๆ ผ่านทางระบบโทรศัพท์ (Call Center), Website หรือบริการเสริมพิเศษ SMS
- สามารถตรวจสอบสถานะการให้บริการ ปัญหาต่างๆ ที่จะมีผลกระทบต่อกำหนดการเดินทาง และเส้นทางเดินทางได้ล่วงหน้า เช่น มีการปิดถนนสายใดบ้าง มีการจัดงานนิทรรศการบนเส้นทางเดินทาง เส้นทางไหนบ้าง หรือมีอุบัติเหตุอันอาจทำให้เกิดการล่าช้าต่อการเดินทางบนเส้นทางใดบ้าง
- สามารถแนะนำเส้นทางเลือก เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้บริการบนเส้นทาง ในกรณีที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
- สามารถบันทึก และจัดเก็บสถิติผู้ใช้บริการ ปัญหาหรือข้อร้องเรียนของลูกค้า เพื่อให้สามารถวางแผน และดำเนินการให้บริการได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเหมาะสมกับปริมาณผู้ใช้บริการ
- สามารถวางแผนขั้นตอน และวิธีการทำงาน ได้โดยสามารถนำรูปแบบ และขั้นตอนพื้นฐานที่ได้จัดเก็บไว้เบื้องต้น มาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการให้บริการแก่ลูกค้า โดยการค้นหาจาก Knowledgebase
- สามารถรวบรวมสถิติปัญหาที่เป็นปัญหาที่พบบ่อยครั้ง มาใช้เป็นข้อมูลเพื่อหาวิธีการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดซ้ำ

ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถโดยสารประจำทาง

เป็นการนำเอาบัตรอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Card) คือ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ให้บริการออกให้แก่ผู้ใช้บริการเพื่อชำระค่าโดยสารแทนการชำระด้วยเงินสด ซึ่งบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้อยู่ในระบบขนส่งมวลชนมี 2 ประเภทคือ บัตรหน้าสัมผัส (Contact Smart Card) และบัตรไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ซึ่งบัตรที่เหมาะสมกับการใช้งานในระบบขนส่งมวลชนคือบัตร Contactless Smart Card เนื่องจาก

Passengers can also make enquiries to the call center, visit a website or subscribe to an sms service. Call center operators can quickly search for the desired information from the knowledgebase.

- Enquiries about nearby bus stations can be made by contacting the call center, visiting a website or subscribing to an sms service.
- Enquiries can be made in advance regarding the status of the service, problems affecting bus operations, bus routing information (e.g., which roads are closed to traffic, on which roads is a specific exhibition held or whether there is an accident causing a delay and which roads are affected).
- Advice can be given on an alternative route to avoid traffic jams.
- Records can be kept with regard to passenger statistics and complaints for use in planning.
- Procedures and operation methods can be developed based on information collected by searching from the knowledgebase.
- Statistics on frequent problems encountered can be collected to prevent a recurrence.

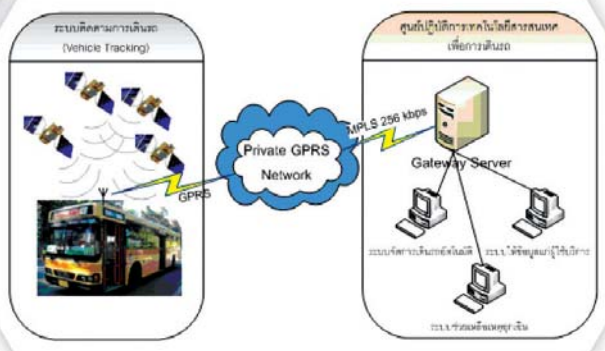
Electronic tickets for buses

Of the two types of smart cards (contact and contactless); contactless cards are more suitable for mass transit systems as the card readers can read the data contents without contacting the cards, thus reducing the time required.



เครื่องอ่านบัตรสามารถอ่านบัตรผ่านสิ่งกีดขวางได้โดยไม่ต้องสัมผัสกับตัวบัตรซึ่งทำให้สะดวกและรวดเร็ว ทั้งนี้รถโดยสารประจำทางที่ใช้ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องมีการระบบต่างๆ รองรับอีก เช่น ระบบรับค่าโดยสารด้วยเงินสด ระบบรองรับการคิดค่าโดยสารได้ทั้งค่าโดยสารราคาเดียวและค่าโดยสารแบบระยะทาง ระบบขายตั๋วอัตโนมัติ ระบบเติมมูลค่าเงินในบัตรอัตโนมัติ ระบบตรวจสอบมูลค่าคงเหลือและสถานะของบัตร ทั้งนี้รวมถึงระบบที่มีความปลอดภัยสูง มีมาตรฐานและมีความเสถียรภาพสูง และที่สำคัญ ระบบนี้ต้องช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการ และสร้างความสะดวกในการชำระเงินให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

For a bus system to use smart cards, other systems are required, such as a cash receiving system, a system which is capable of calculation fares (both flat rates and actual distance rates), an automatic ticketing system, an automatic top up system, a smart card, and a system for validating the balance and card status. These systems have to have a high level of security, standards and stability. Most importantly, they must help reduce the operators' costs and increase passengers' convenience in fare payment.



แผนการปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ Integrated Public Disaster Prevention and Mitigation Operation Plan



กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ สท.บ. ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง ดัชนีคมนาคมและขนส่งขึ้น เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบและแนวทางสำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการของหน่วยงานรองรับในการป้องกันภัย การบรรเทาภัย การระงับภัย และการฟื้นฟูภายหลังการเกิดสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น ให้ประสานสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว โดยพิจารณาตามกรอบอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานแล้ว และได้เพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฐานข้อมูลด้านทรัพยากร เครื่องมือ อุปกรณ์ต่างๆ ในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการให้ความสนับสนุนช่วยเหลือ หน่วยงานหลัก และจะเป็นประโยชน์ต่อการเตรียมความพร้อมรองรับภัยพิบัติร้ายแรงและสถานการณ์ ฉุกเฉินของหน่วยงาน ทั้งนี้ได้คำนึงถึงการป้องกัน บรรเทา และฟื้นฟูความเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ประชาชนเมื่อเกิดภัยพิบัติร้ายแรง ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม หน่วยงานซึ่งสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก ประสานภารกิจด้านความปลอดภัยในระบบการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการอำนวยความสะดวกบรรเทาและแก้ไขปัญหาการเดินทางในเบื้องต้นให้แก่ประชาชน เป็นศูนย์กลางประสานงานข่าวกับศูนย์บริหารวิกฤติการณ์ระดับชาติ และในทุกระบบการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบราง รวมทั้งให้การสนับสนุนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภารกิจเฝ้าระวัง ป้องกัน และร่วมแก้ไขภาวะวิกฤติที่เกิดจากภัยพิบัติสาธารณะ และความมั่นคงของพื้นที่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะช่วยให้ประชาชน เกิดความเชื่อมั่นในการเดินทางอย่างปลอดภัย

OTP has been assigned by the Ministry of Transport to prepare an Integrated Public Disaster Prevention and Mitigation Operation Plan in communication and transport at the ministerial level. The plan is to be used by the Ministry's relevant subordinate units as a framework and guidelines for their own operation plans for disaster prevention, mitigation and recovery after the occurrence of a security-related disaster or an emergency situation, to ensure that the plans are well coordinated and systematically integrated. OTP has carried out the task by taking into consideration the duties and authorities of such agencies and making certain additions, i.e., data bases of resources, and tools and equipment available locally which would be useful for supporting the main agencies and for making preparations for possible occurrence of serious disasters and emergency situations. The plan was prepared with a view to preventing and mitigating serious public disasters and providing recovery.

The Transport Safety Center, which is a unit under OTP, serves as the facilitator and coordinator with regard to safety in the transport system. The primary objectives are to facilitate and solve immediate problems regarding people's traveling, and to serve as an information center coordinating with the National Crisis Management Center for all transportation modes (land, water, air, and rail). It is also designed to support other agencies concerned with monitoring, preventing, and managing critical situations resulting from public disasters and security



ที่ผ่านมา สนข. ยังได้ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ดำเนินการพัฒนาศูนย์ปลอดภัยคมนาคมให้เป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศไปยังหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นศูนย์ประสานงานรายงานสถานการณ์ให้แก่ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคมทราบ และพิจารณาสั่งการกรณีฉุกเฉินและเร่งด่วน ทำให้ศูนย์ปลอดภัยฯ มีศักยภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานที่สูงขึ้น มีความพร้อมรองรับปฏิบัติหน้าที่ศูนย์ประสานงานด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้

ผลการดำเนินงานเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลลอยกระทง แผนดังกล่าวประกอบด้วย แผนงานหลัก 3 แผนงาน และ 1 มาตรการ ได้แก่

1. แผนงานการให้บริการและอำนวยความสะดวก

ได้กำหนดให้หน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ จัดเตรียมพาหนะสำหรับให้บริการรับ/ส่งผู้โดยสารอย่างเพียงพอ โดยต้องไม่มีผู้โดยสารตกค้างที่สถานี การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทางตรวจสอบความพร้อมของเส้นทางป้าย เครื่องหมายจราจร การจัดให้มีจุดบริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนระหว่างเส้นทาง การขอความร่วมมือจากบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดงานก่อสร้างบนทางและคืนพื้นผิวการจราจร และประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธร/ท้องที่ช่วยระบายนการจราจร รวมทั้งการยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ 9 โดยมีศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (ศปภ.คค.) เป็นหน่วยงานประสานภารกิจด้านปลอดภัยในระบบขนส่งตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางโทรศัพท์สายด่วน 1356 และศูนย์วิทยุสื่อสารของกระทรวงคมนาคม ดำเนินการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุ สภาพการจราจร การรับเรื่องร้องเรียน และการบรรเทาและแก้ไขปัญหาการการเดินทางให้แก่ประชาชน

in areas under the responsibility of the Ministry of Transport, in order to build up confidence in safe travelling among the people.

In addition, OTP has worked with the Department of Land Transport in developing the Transport Safety Center into an information center, linking it with other agencies concerned and into a coordination centre for reporting the situation to top-level executives of the Ministry of Transport, so that decisions can be made and instructions promptly given in an emergency situation. This has enhanced the potential and efficiency of the Transport Safety Center as well as its preparedness to act as the center for coordination for safety in the transport system.

Results of the implementation of the plan to accommodate people's travelling during major festivals

The Ministry of Transport has assigned OTP to prepare plans to facilitate and provide safety for people's travelling during major festivals (New Year Celebrations, Songkran and Loy Krathong). These consist of three main operation plans and one measure as follows:

1. Service and facilitation operation plan

Under this operation plan, agencies providing public transportation are required to prepare an adequate number of vehicles so that there are no passengers left stranded at terminals and stations. With regard to traffic facilitation, agencies responsible are required to verify preparedness of the roads and traffic signs and to provide service points on the roads to assist people travelling. Construction contractors are requested to halt their work and to return the traffic surface. Coordination is made with the traffic police, the highway police and the local police to manage traffic flows. Requests are also made to waive toll fees on motorways 7 and 9. The Transport Safety Center serves as the safety coordinating agency around the clock, using hotline 1356 and the Radio Center of the Ministry of Transport for reporting accidents and traffic situations, handling complaints and solving people's travelling problems.

2. Security operation plan

All relevant agencies have been instructed to assign duty officers and to increase the number of security guards. Police and military officers are also requested to safeguard bus terminals, train stations, piers and airports. CCTV monitoring and surveillance activities are intensified. Baggage deposits are also strictly screened.

3. Safety Operation plan

Agencies providing public transportation and those responsible for roads are instructed to launch road safety campaigns. Measures are required to be taken to control officials in charge of transportation. For example, public transportation vehicles are rechecked to ensure their readiness. Bus drivers are checked

2. แผนงานด้านความมั่นคง

ได้กำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดเจ้าหน้าที่อยู่เวรยามและเพิ่มพนักงานรักษาความปลอดภัย รวมทั้งประสานขอกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและทหารเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัย ประจำสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเทียบเรือและท่าอากาศยาน เข้มงวดในการเฝ้าระวังจากโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพิ่มความถี่และความเข้มงวดในการออกตรวจพื้นที่ รวมทั้งเข้มงวดการรับฝากสิ่งของสัมภาระ

3. แผนงานด้านความปลอดภัย

ให้หน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสาธารณะและหน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทาง จัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งกำหนดให้มีมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ เช่น การให้บริการตรวจเช็คสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ การตรวจความพร้อมด้านร่างกายของพนักงานขับรถ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ การกวดขันรถกระบะบรรทุกทุกคนท้ายกระบะที่ไม่มีมีหลังคาห้ามใช้ทางพิเศษ สำหรับความปลอดภัยทางน้ำให้หน่วยงานรับผิดชอบการขนส่งทางน้ำจัดทำแผนรักษาการณ์ทางน้ำ ออกประกาศมาตรการเพื่อความปลอดภัยกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการใช้โป๊ะ ท่าเทียบเรือ และการเดินเรือ สำหรับการขนส่งทางอากาศให้หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดเตรียมเครื่องบินให้มีความพร้อมและมีความปลอดภัยสูงสุดในการให้บริการประชาชน

4. มาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการปล่อยโคมลอย

กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่าความปลอดภัยต่อการบินและอากาศยานจากกรณีการปล่อยโคมลอยในเทศกาลลอยกระทงเป็นสิ่งสำคัญควบคู่ไปกับวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นที่ต้องคงรักษาไว้และสืบทอดต่อไป จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภูมิภาคและหน่วยงานท้องถิ่น กำหนด มาตรการและแนวทางการปฏิบัติต่างๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ดังนี้

4.1 ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงอันตรายร้ายแรงอันอาจเกิดขึ้นได้จากการปล่อยโคมลอย แนะนำเชิญชวนให้ประชาชนใช้โคมที่ได้มาตรฐาน มพ.ร.808/2552 หรือโคมลอยธรรมชัย ซึ่งลดความเสี่ยงและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการปล่อยโคมลอยได้ ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องสรุปได้ ดังนี้

1) โคมลอยที่ปล่อยต้องมีปริมาตรไม่เกิน 1 ลูกบาศก์เมตร และทำจากวัสดุธรรมชาติ

2) โคมลอย ส่วนที่เป็นตัวโคม ต้องทำจากวัสดุธรรมชาติ เช่น กระดาษ ส่วนตัวโครงของโคมทำจากไม้ไผ่ และต้องไม่ติดอุปกรณ์หรือวัสดุตกแต่งใดๆ ที่มีคุณสมบัติติดไฟหรือเกิดประกายไฟลุกไหม้ได้ง่ายไว้กับโคมลอย

3) ส่วนที่เป็นเชื้อเพลิงทำจากกระดาษชุบเทียน ชีผึ้ง หรือพาราฟิน ซึ่งใช้สำหรับจุดไฟให้อากาศร้อนบรรจุในตัวโคม เพื่อให้โคมยกตัวลอยตัวสู่อากาศเองได้

4) การยึดติดเชื้อเพลิงกับตัวโคม ให้ยึดติดด้วยเชือกทนไฟ เชือกหรือลวดอ่อนเบอร์ 24 เส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 0.5 มิลลิเมตร จำนวน 2 เส้น แต่ละเส้นความยาวไม่เกิน 30 เซนติเมตร



to ensure their physical readiness. Alcohol testing is conducted. Pick-up trucks carrying passengers on the bed are strictly controlled. Those without a bedcover are prohibited from using expressways. Announcements are made to specify safety measures for the use of pontoons and piers and for navigation. As for air transport, agencies concerned are required to prepare adequate aircraft and to provide maximum safety in offering public service.

4. Safety measures regarding flying lanterns

With regard to flying lanterns, the Ministry of Transport places importance to both aircraft safety and the need to conserve local traditions. It has therefore worked jointly with relevant agencies, regional as well as local, to specify appropriate measures and guidelines to bring about concrete results as follows:

4.1 All relevant agencies are to launch public relations campaigns to inform the public of the serious dangers that could be caused by the release of flying lanterns. People are advised to use flying lanterns which are up to *MorPorChor*. 808/2552 standards (referred to as *Thammachai* Flying Lanterns) and which could reduce the risks and the possibility of causing accidents. The standards have the following specifications:

1) Flying lanterns released must not have a volume exceeding 1 cubic meter each and must be made of natural materials.

2) The body part of the flying lanterns must be made of natural materials, such as paper; the frame must be made of bamboo. No equipment or decorations which are flammable or can spark easily may be attached.

3) The fuel cell must be made of paper dipped in candle, wax or paraffin. The cell is to be lit to heat the air inside the lantern in order for it to lift itself up.

4) The fuel cell is to be attached to the body of the flying lantern by using two refractory ropes or no. 24 flex wires, with a diameter of about 0.5 millimeter. Each of the ropes may not be longer than 30 centimeters.

5) For larger flying lanterns, the diameter may not exceed 90 centimeters, the height may not exceed 140

5) โคมลอยขนาดใหญ่ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางต้องไม่เกิน 90 เซนติเมตร ความสูงต้องไม่เกิน 140 เซนติเมตร น้ำหนักเชื้อเพลิงไม่เกิน 55 กรัม ระยะเวลาการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงไม่เกิน 8 นาที สำหรับโคมลอยที่มีขนาดลดลงให้เป็นไปตามส่วนของขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ความสูง น้ำหนักเชื้อเพลิง และระยะเวลาการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงตามประกาศ มพข.808/2552

4.2 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งทางอากาศพิจารณาดำเนินการหลีกเลี่ยงการจัดเที่ยวบินขึ้นและลงที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ในช่วงเทศกาล ตั้งแต่เวลา 21.00 น. เป็นต้นไป

4.3 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนที่พื้นที่โซนนิ่งบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน/สนามบิน สำหรับเฝ้าระวังเป็นพิเศษตามแนวขึ้นลงของเครื่องบิน ในพื้นที่จังหวัดที่มีประชาชนนิยมปล่อยโคมลอยเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะจังหวัดทางภาคเหนือตอนบนและจังหวัดภูเก็ต

centimeters, the fuel cell may not exceed 55 grams and the burning time of the fuel cell may not exceed 8 minutes. For smaller flying lanterns, the dimensions of the diameter, the height, the fuel cell and the burning time must be reduced proportionately in accordance with Announcement MorPorChor.808/2552.

4.2 Agencies concerned with air transport are instructed to consider avoiding scheduling aircraft take-offs and landings at Chiangmai International Airport after 09.00 p.m. during the festivals.

4.3 Agencies concerned are instructed to set up zones around airports for extra monitoring along aircraft take-off and landing lines in provinces where flying lanterns are popular among local people, particularly in the upper part of the north and Phuket.

ผลการดำเนินงานศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยสำนักแผนความปลอดภัยรับผิดชอบอำนวยการปฏิบัติงานของ ศปภ.คค. ภายใต้กรอบภาระหน้าที่การเป็นศูนย์ประสานภารกิจด้านความปลอดภัยในระบบขนส่ง

- 1) เป็นศูนย์ประสานการให้บริการ อำนวยความสะดวก บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเดินทาง การรับเรื่องร้องเรียน
- 2) เป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศด้านความมั่นคงและความปลอดภัย
- 3) เป็นศูนย์ประสานงานข่าว รายงานสถานการณ์
- 4) เป็นหน่วยประสานงานหลักกับศูนย์บริหารวิกฤติการณ์ระดับชาติ
- 5) เป็นศูนย์ประสานเครือข่ายวิทยุสื่อสารด้านคมนาคมขนส่ง ศปภ.คค. ได้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2545 จนถึงปัจจุบัน ตลอด 24 ชั่วโมง ผลการดำเนินงานในปี 2552 (ตุลาคม 2551 ถึง กันยายน 2552) สรุปได้ ดังนี้

2.1 การดำเนินงานของ CALL CENTER ผ่านทางโทรสายด่วน 1356

Results of the operation of the Transport Safety Center

OTP, by the Transport Safety Planning Bureau, has been assigned by the Ministry of Transport to direct the operation of the Transport Safety Center, within the framework of being the coordination center for safety in transport systems. It is expected to

- 1) Act as the center to coordinate services and facilitation, problem mitigating and solving, as well as complaints handling.
- 2) Act as the information center for safety and security.
- 3) Act as the center for information and reporting.
- 4) Act as a core unit in coordinating with the National Crisis Management Center
- 5) Act as a coordination center for communication and transport radio networks.

The Transport Safety Center has been in non-stop operation since 2545. The results of its operation in FY 2009 (from October 2008 to September 2009) are summarized below:

2.1 Operation of the Call Center (1336)

ประเภทเรื่องที่ให้บริการ	Category of service	จำนวนเรื่อง/Number of cases
1. ขอรับบริการด้านข้อมูล	Request for information	2,359
2. ประสานงานเพื่อขอความช่วยเหลือ	Coordination to seek assistance	322
3. ด้านความมั่นคง	Security matters	13
4. ประสานการให้ความช่วยเหลือเรื่อง เกี่ยวเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน	Coordination in matters related to road accidents	17,229
5. เหตุอุบัติเหตุ	Accidents	17
6. เรื่องร้องเรียนและร้องทุกข์	Complaint handling	2,236
7. แจ้งข้อมูลข่าวเพื่อทราบ	Making announcements	1,973
8. แจ้งอุบัติเหตุ	Accident reporting	20,468
9. อื่น ๆ	Others	414
รวม	Total	45,031

2.2 การดำเนินงานของศูนย์วิทยุสื่อสาร ศูนย์ปลอดภัย
คมนาคม 151.600 MHz

2.2 Operation of the Communication Radio Center
(151.600 MHz)

การให้บริการ	Services	จำนวนครั้ง/Number of times
1. ประสานงานการแจ้งเหตุและอุบัติเหตุ (ทางถนน น้ำ อากาศ และระบบราง)	Coordination for incident and accident reporting (road, water, air and rail transportation)	11,363
2. บริการสอบถามเส้นทาง	Route inquiries	1,831
3. การประสานงานเครือข่าย	Network coordination	12,095
4. ประสานงานเหตุและการให้ความช่วยเหลือ	Incident coordination and assistance	404
รวม	Total	25,693

ศปภ.คค. ได้รับมอบหมายภารกิจให้เข้าร่วมการฝึกซ้อม การบรรเทาสาธารณภัย การฝึกการระดมสรรพกำลังเพื่อการทหาร เป็นประจำอย่างต่อเนื่องทุกปี และปัจจุบันมีหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ด้านความมั่นคงและปลอดภัย และ หน่วยงานด้านสาธารณสุข เข้าเยี่ยมชมการปฏิบัติภารกิจเป็นประจำ

The Transport Safety Center has been assigned to participate in public disaster relief exercises and defense mobilization exercises every year. The agency is also visited by officials of public disaster relief agencies, security agencies and public health agencies on a regular basis.

การพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัย หลักสูตร “การแก้ไขจุดอันตราย”

ปี 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยสำนักแผนความปลอดภัยได้พัฒนาหลักสูตร “การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน” (Road Safety Audit) ไปสู่การดำเนินการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน โดยได้จัดทำโครงการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน หลักสูตร “การแก้ไขจุดอันตราย” (Black Spot Treatment Training Program) ขึ้น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานทางมีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน และสามารถดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการส่งเสริมความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรทางถนนเพิ่มมากขึ้น อันเป็นการช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ปัจจุบันมีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 360 คน และจะดำเนินการฝึกอบรมต่อเนื่องไปในระยะ 5 ปี เพื่อผลิตบุคลากรที่มีความชำนาญอย่างเพียงพอสำหรับหน่วยงานปฏิบัติต่อไป

Training of personnel in Safety area: Black Spot Treatment Training Program

During 2009, OTP, by the Transport Safety Planning Bureau, modified the course on Road Safety Audit into a road accident management tool. A workshop was organized to train safety personnel, using what was referred to as “Black Spot Treatment Training Program”. The idea is to train personnel in this area in managing road accidents and how to deal with areas where accidents frequently occur in order to increase road safety



หลักสูตร “การแก้ไขจุดอันตราย” เป็นกระบวนการสำหรับใช้แก้ไขเมื่อได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว และเกิดขึ้นซ้ำกันอีกในบริเวณพื้นที่



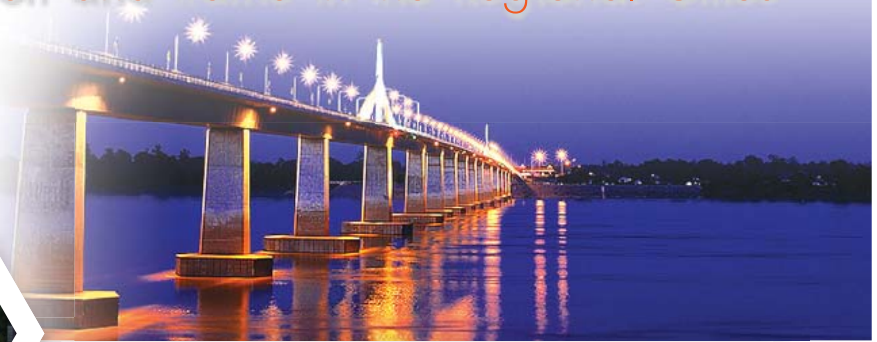
เดียวกัน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ ถนนและสภาพแวดล้อมเป็นหลัก แต่การตามแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในทุกๆ แห่ง อาจเป็นการแก้ไขที่ไม่ตรงประเด็นทั้งหมด เพราะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ อาจเกิดจากความบกพร่องในบางส่วนอื่น เช่น คน หรือรถ เป็นต้น ดังนั้น การแก้ไขจุดอันตราย จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการอำนวยความสะดวกทางถนน จะสามารถบ่งชี้ได้ว่าถนนบริเวณใดมีความสำคัญที่จะต้องได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยการประยุกต์ใช้หลักการทางวิศวกรรมมาดำเนินการแก้ไขปัญหา ซึ่งจะสามารถเลือกวิธีแก้ไขที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณนั้นได้โดยตรง

and decrease damage caused to life and property. 360 trainees have undergone this training. The plan is to continue the program over a period of five years to ensure that there is a sufficient number of qualified people for this function.

The "Black Spot Treatment Training Program" is for use in handling the situation after an accident has happened and has been repeated in the same area. The normal cause factors are identified as the road and the surrounding condition. However, as different accidents could be caused by other factors such as people and the vehicles, black spot treatment can enable those dealing with road safety to identify areas which need immediate action to solve the problems, based on application of engineering principles.



การพัฒนาาระบบการขนส่งและการจราจรในเมืองภูมิภาค Development of transport and traffic in the Regional Cities



การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคทำให้จังหวัดต่างๆ ในประเทศไทยเกิดการพัฒนาย่างรวดเร็วในทุกๆ ด้าน จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเจริญเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยในปี 2551 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้ศูนย์วิชาการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน อุตรดิตถ์ พัทลุง สิงห์บุรี นองบัวลำภู และเลย เพื่อให้จังหวัดและหน่วยงานใช้เป็นกรอบแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจร

1. การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคภาคเหนือ (จังหวัดแม่ฮ่องสอนและอุตรดิตถ์)

สนข. ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดแม่ฮ่องสอน และมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งการดำเนินงานจัดทำแผนแม่บทฯ ดังกล่าว สนข. ได้จัดให้มีการสัมมนาพร้อมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในภูมิภาค ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชน และสื่อมวลชน 2 ครั้ง เพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐบาลจังหวัดและตรงกับความต้องการของจังหวัดโดยแท้จริงและถูกต้องทิศทาง โดย

The provinces in Thailand have been developed very rapidly due to the modernization process which has been spread to all the regions. The transport and traffic systems, therefore, have to be developed to support sustainable economic growth and expansion. The mass transit systems in the regions also have to be modernized. In 2008, OTP assigned the Technical Center for Transport and Traffic in the regional cities to prepare a transport and traffic master plan for six provinces in the regions; namely, Mae Hong Son, Uttaradit, Phattalung, Singburi, Nong Bua Lamphu and Loei. The master plans are for use by the provinces and agencies concerned as the framework for preventing and solving transport and traffic problems.

1. A survey to gather relevant information in order to prepare a transport and traffic masterplan in cities in the North (Mae Hong Son and Uttaradit Provinces)

OTP assigned Chiangmai University to conduct a study and gather information for preparation of a master plan for



แผนแม่บทได้จำแนกตามระยะเวลาการดำเนินการ 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (1-2 ปี) ระยะกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (6-10 ปี) โดยมีแผนงาน/โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ ดังนี้

แผนแม่บทฯ จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีจำนวน 8 แผนงาน 25 โครงการ ได้แก่

(1) แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม และจุดการค้าชายแดน เช่น โครงการปรับปรุงเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวแม่สะเรียง-เสาหิน-เขตสหภาพพม่า-แม่นามน-ห้วยผึ้ง

(2) แผนงานพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง เช่น โครงการพัฒนาระบบรถเมล์เมืองแม่ฮ่องสอน

(3) แผนงานพัฒนาระบบระบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

(4) แผนงานขยายขนาดทางหลวงและปรับปรุงผิวทางให้สามารถใช้ได้ตลอดฤดูกาล เช่น โครงการปรับปรุงเส้นทางเพื่อการค้าชายแดนแม่สะเรียง-เสาหิน

(5) แผนงานบริหารการจัดการจราจรในเขตเมือง เช่น โครงการปรับปรุงอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร

(6) แผนงานความปลอดภัยบนทางหลวง เช่น โครงการปรับปรุงสภาพทางกายภาพบริเวณทางแยกเสี่ยงในเขตเมือง

(7) แผนงานพัฒนาทางหลวงสนับสนุน การขนส่งสินค้าจากชายแดน เชื่อมต่อจังหวัดเชียงใหม่ เช่น โครงการปรับปรุงเส้นทางเดิมสายเชียงใหม่-สะเมิง-วัดจันทร์-แม่ฮ่องสอน

(8) แผนงานพัฒนาการคมนาคมทางอากาศ เช่น โครงการการบินเชื่อมต่อ เชียงใหม่-ปาย-แม่ฮ่องสอน-แม่สะเรียง

สำหรับแผนแม่บทฯ จังหวัดอุตรดิตถ์ มีจำนวน 8 แผนงาน 55 โครงการ ได้แก่

(1) แผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เช่น โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะสั้น เชื่อมถนนท่าอิฐล่าง-ทางหลวงหมายเลข 1045 โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (อุตรดิตถ์-เด่นชัย) เป็นต้น

Mae Hong Son Province and Naresuan University for Uttaradit Province. As part of the process of master plan preparation, two seminars were organized to gather opinions from representatives of agencies in the region in both the public and private sectors, including local communities and the media. The aim of the seminars was to ensure that plans/projects were integrated, in line with the province development strategies, responsive to the real needs of the provinces and going in the right direction. The master plans are classified into three phases according to the implementation period; i.e., short-term (1-2 years), intermediate terms (3-5 years) and long-term (6-10 years). The master plans contain the following plans/projects:

The Mae Hong Son Province master plan has 8 plans/ 25 projects:

(1) Plan to develop the highway network connecting natural and cultural tourist destinations and border trading points; e.g. the project to improve the tourist route Mae Sariang-Sao Hin-Myanmar-Mae Namon-Huay Pueng

(2) The plan to develop the public transportation system in urban areas; e.g., the Mae Hong Son Tour Bus System Development Project

(3) The plan to develop non-motorized transport systems; e.g., the project to a bicycle lane networks project

(4) The plan to widen highways and improve road pavement for year-round use; e.g., the project to improve the Mae Sariang-Sao Hin border trading route

(5) The plan to manage traffic in the urban area e.g. the traffic signal improvement project

(6) The Highway safety plans; e.g., the project to improve the physical conditions of hazardous intersections in the town area

(7) The plan to improve highways in support of transportation of goods from the border connecting with Chiangmai Province; e.g., the project to improve the old Chiangmai-Samerng-Wat Chan-Mae Hong Son route

(8) The plan to improve air transport; e.g., the project to develop Chiangmai-Pai-Mae Hong Son-Mae Sariang air route

The Uttaradit Province master plan has 8 plans/55 projects:

(1) The plan to develop the transport network e.g., the project to construct a new highway network in the city plan

(2) แผนงานการแก้ไขปัญหการขนส่งและจราจร เช่น โครงการจัดระบบจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล โครงการจัดการจราจรบริเวณโรงเรียนอนุบาลอุตรดิตถ์ โครงการปรับปรุงสภาพถนนข้ามทางรถไฟ เป็นต้น

(3) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ เช่น โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนกึ่งเก็บสินค้าสถานีรถไฟติลาอาสน์ โครงการปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 1268 - จุดผ่อนปรนการค้าชายแดนด่านภูดู่ เป็นต้น

(4) แผนงานด้านการพัฒนาระบบคมนาคม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการพัฒนาเอกลักษณ์ของเมือง เช่น โครงการปรับปรุงทัศนียภาพเส้นทางเข้าเมืองเพื่อการสร้างเอกลักษณ์แก่เมืองอุตรดิตถ์ โครงการประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว

(5) แผนงานด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น โครงการศึกษาพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โครงการส่งเสริมระบบรถรับส่งนักเรียน

(6) แผนงานพัฒนาด้านความปลอดภัยของระบบการคมนาคมขนส่ง เช่น โครงการจัดการทางข้ามถนนบริเวณหน้าโรงเรียน โครงการติดตั้งปรับปรุงรักษาป้ายจราจรให้ได้มาตรฐาน แผนงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุการขนส่งและจราจร เช่น โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมจังหวัดอุตรดิตถ์ โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)

(7) แผนงานด้านการพัฒนาระบบขนส่งแบบยั่งยืน และการพัฒนาเมืองน่าอยู่ เช่น โครงการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายจักรยาน โครงการปรับปรุงสภาพทางเดินเท้าของถนนภายในเขตเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ เป็นต้น

ทั้งนี้ สบข. ได้มอบแผนแม่บทนี้ ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน และจังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ใช้แผนแม่บท ดังกล่าวเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรต่อไป

2. การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดหนองบัวลำภูและจังหวัดเลย)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับงบประมาณให้จัดทำโครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค จำนวน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย โดย สบข. ร่วมกับคณะที่ปรึกษาจากภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ดำเนินการศึกษา ดังนี้

แผนแม่บท จังหวัดหนองบัวลำภู ซึ่งจากผลการศึกษาที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้เสนอแผนงาน/โครงการ จำนวน 9 แผนงาน

area-the short-term project to connect Tha It Lang and highway 1045 and the project to widen highway 11 (Uttaradit-Denchai)

(2) The plan to solve transport and traffic problems; e.g., the project to rearrange the traffic system around the municipality market, the project to manage traffic around Uttaradit Kindergarten and the project to improve the condition of the railway crossings.

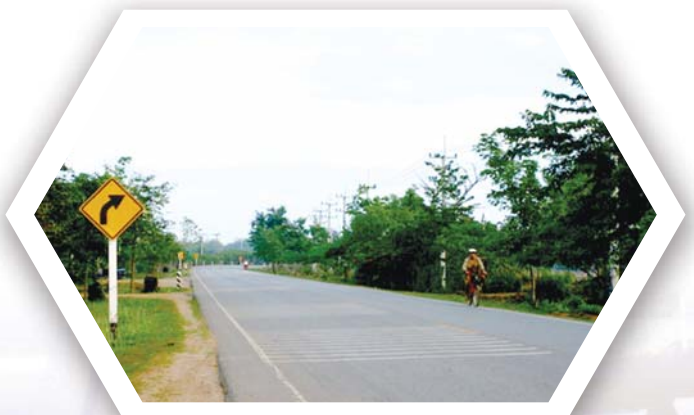
(3) The plan to enhance economic competitiveness; e.g., the project to conduct a feasibility of the development of a container yard at Sila At Train Station, and the project to improve highway 126-Check Point For Border Trade at Phudu

(4) A transport system plan designed to support tourism and promote the city's identity; e.g., the project to improve the landscape of the roads leading to the city in order to promote its identity, and the project to publicize tourism-related routes.

(5) The plan to improve the public transportation system; e.g., the project to conduct a study aimed at developing urban public transportation, and the project to promote the school bus system

(6) The plan to improve the safety of the transport system e.g. the project to manage pedestrian crossing in front of schools, the project to standardize traffic signs, and the plan to prevent and solve transport and traffic accident problems; e.g., the black spot treatment in the comprehensive plan area of Uttaradit Province and the road safety audit project.

(7) The plan to develop a sustainable transport system and to develop a "Nice-to-Live-in" City; e.g., the project to develop and improve bicycle networks, the project to improve the sidewalk in the municipality area of Uttaradit Province.





งบประมาณรวม 2,762.75 ล้านบาท แบ่งเป็นแผนงานระยะสั้น (พ.ศ. 2552 - 2553) ใช้งบประมาณรวม 197.46 ล้านบาท ระยะกลาง (พ.ศ. 2554 - 2556) ใช้งบประมาณรวม 2,381.92 ล้านบาท และระยะยาว (พ.ศ. 2557 - 2561) ใช้งบประมาณรวม 183.37 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. **แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร** เช่น โครงการก่อสร้างวงเวียนภายในเขตเมืองหนองบัวลำภู และโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ เป็นต้น

2. **แผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม** เช่น โครงการปรับปรุงเสถียรภาพเชิงลาดของหินภูเขาตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 (หนองบัวลำภู - อุตรดิตถ์) และโครงการปรับปรุงถนนทางเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

3. **แผนพัฒนาโครงข่ายถนน** เช่น โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนในเขตผังเมือง เป็นต้น

4. **แผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน** เช่น โครงการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง โครงการจัดการจักรยานให้เข้าสำหรับนักเรียนเพื่อการเดินทางต่อเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและทางเท้าในเขตเมือง และโครงการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่สวนสาธารณะหนองบัว เป็นต้น

5. **แผนงานบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร** เช่น โครงการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือนป้ายแนะนำการจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน เป็นต้น

6. **แผนงานพัฒนาความรู้/ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ ณรงค์ และบังคับใช้กฎหมายการจราจร** เช่น โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่อง "การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)" เป็นต้น

7. **แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน** เช่น โครงการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรจากโครงการพัฒนารoadใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น

OTP has presented the master plans to the governors of Mae Hong Son and Uttaradit Provinces for use by the Provinces and agencies concerned as the framework in solving their respective transport and traffic problems.

2. A survey to gather relevant information in order to prepare a transport and traffic in cities in the Northeast (Nong Bua Lamphu and Loei Provinces)

Budgets were allocated for surveys to be conducted in Nong Bua Lamphu and Loei Provinces. OTP and consultants from the Faculty of Engineering, Khon Kaen University jointly conducted the survey.

The master plan of Nong Bua Lamphu Province Based on the survey results, the consultants proposed nine plans, requiring budgets totaling 2,762.75 million baht. The short-term plan (2009-2010) requires 197.46 million baht, the intermediate plans (2011-2013) 2,381.92 million baht and the long-term plans (2014-2018) 183.37 million baht. The plans are as follows:

1. **The Plan to develop and manage the traffic system;** e.g., the project to construct roundabouts in the urban area and the project to improve the landscape

2. **The plan dealing with safety and the environment;** e.g., the project to improve the rock slope stability along highway 210 (Nong Bua Lamphu-Udon Thani) and the project to improve the entrance to the Bus Terminal.

3. **The plan to improve the road network;** e.g., the project to improve and raise the standard of the road network in the city plan area

4. **The plan to develop/support a sustainable transport system;** e.g., the project to conduct a feasibility study in connecting passengers of all modes of transportation, the project to rent out bicycles to students for connecting with the public transportation system, the project to develop bicycle lanes and sidewalk in the city area and the project to improve the landscape at Nong Bua Park

5. **The plan to maintain traffic equipment and system;** e.g., the project to install/ improve traffic signs,

6. **The plan to inform/educate the public of traffic laws and to publicize and enforce such laws ;** e.g., the project to organize a workshop on "Road Safety Audit (RSA)" and "Black Spot Treatment"

8. แผนงานพัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว เช่น โครงการปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ภายในจังหวัด เป็นต้น

9. แผนงานพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ เช่น โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าขานเมือง เป็นต้น

แผนแม่บทฯ จังหวัดเลย ได้ส่งมอบรายงานผลการศึกษาแผนแม่บทจังหวัดเลยให้จังหวัด เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2552 โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด (นายมานิตย์ มกรพงศ์) เป็นผู้รับมอบ ซึ่งจากผลการศึกษาที่ปรึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นได้เสนอแผนงาน/โครงการจำนวน 9 แผนงาน งบประมาณรวม 4,743.57 ล้านบาท แบ่งเป็นแผนงานระยะสั้น (พ.ศ. 2552 - 2553) ใช้งบประมาณรวม 406.52 ล้านบาท ระยะกลาง (พ.ศ. 2554 - 2556) ใช้งบประมาณรวม 3,973.93 ล้านบาท และระยะยาว (พ.ศ. 2557 - 2561) ใช้งบประมาณรวม 363.12 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร เช่น โครงการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนน้ำพุและบริเวณโรงแรมชั้นพาเลซ และโครงการปรับปรุงเส้นทางลอดใต้สะพานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ในเขตเมือง เป็นต้น

2. แผนงานด้านความปลอดภัย เช่น โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์และจัดระเบียบตลาดสดและตลาดโต้รุ่งและโครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมเมืองเลย เป็นต้น

3. แผนพัฒนาโครงข่ายถนน เช่น โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในเขตผังเมือง เป็นต้น

4. แผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียว ถนนคนเดินและทางจักรยานในเขตเมืองและโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่รอบสวนสาธารณะกุดป่อง เป็นต้น

5. แผนงานปรับปรุง/จัดทา/บำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร เช่น โครงการซ่อมบำรุงรักษาระบบสัญญาณไฟจราจรให้ใช้การได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

7. The plan to develop public utilities systems and infrastructure and transport systems supporting trade and investment; e.g., the project to conduct a study on the land utilization project's effect on traffic

8. The plan to develop tourism, tourism sites and tourist safety ; e.g., the project to improve and maintain roads linking to tourism sites in the Province

9. The plan to develop goods transportation and logistics; e.g., the project to conduct a feasibility study in constructing a truck terminal and a warehouse in the suburb

The master plan of Loei Province The master plan study report for Loei province was presented to the Province represented by governor (Mr.Manit Makaraphong) on March 24, 2009. The consultants who conducted the study proposed plans requiring 4,743.57 million baht. The short-term plans (2009-2010) require budgets totaling 406.52 million baht, the intermediate plans (2011-2013) 3,973.93 million baht and the long-term plans (2014-2018) 363.12 million baht. The plans are as follows;

1. The plan to develop and manage the traffic system; e.g., the project to manage traffic in the Namphu Roundabout and the Sun Palace Hotel areas, and the project to improve the underpasses on highway 201 in the city area

2. The plan regarding safety; e.g., the project to improve the landscape and rearrange the market and the night market and the project to treat black spots in the Loei comprehensive city plan area

3. The plan to improve the road network; e.g., the project to construct a new road network in the city plan area

4. The plan to develop/support a sustainable transport system e.g., the project to develop a green area network, a walking street and bicycle lanes in the urban area and the project to improve the landscape around Kud Pong Park.

5. The plan to maintain traffic equipment and system; e.g., the project to maintain the traffic signal

6. The plan to inform/educate the public of traffic laws and to publicize and enforce such laws; e.g., the project to campaign for pedestrians' crossing roads using pedestrian crossings and pedestrian bridges

7. The plan to develop public utilities systems and infrastructure and transport systems supporting trade and investment, e.g. the project to conduct a study, design and





6. แผนงานพัฒนาความรู้/ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์
รณรงค์ และบังคับใช้กฎหมายการจราจร เช่น โครงการรณรงค์
ให้คนเดินข้ามถนนโดยใช้ทางข้ามและสะพานข้ามถนน เป็นต้น

7. แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน
และระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน เช่น
โครงการศึกษาออกแบบและวางผังปรับปรุงด้านชายแดนเชียงคาน
และด้านชายแดนปากซม (คกไม่) โครงการศึกษาออกแบบและวางผัง
ปรับปรุงด้านพรมแดนศุลกากรท่าลี่แห่งใหม่ และโครงการศึกษาออกแบบ
สถานีขนส่งผู้โดยสารและรับส่งพัสดุภัณฑ์ชุมชนชายแดนบ้านนากระเซ็ง
 เป็นต้น

8. แผนงานพัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวและ
ความปลอดภัยในการท่องเที่ยว เช่น โครงการปรับปรุงและบำรุงรักษา
เส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ภายในจังหวัดอำนาจเจริญ
 เป็นต้น

9. แผนงานพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ เช่น
โครงการบูรณะและปรับปรุงผิวจราจรและก่อสร้างถนนใหม่เพื่อพัฒนา
เป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง และโครงการปรับปรุงขยายช่องจราจรโครงข่าย
คมนาคมเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและภูมิภาคเพื่อสนับสนุนการขนส่ง
สินค้าและโลจิสติกส์ เป็นต้น

3. การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและ จราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค ภาคใต้ (จังหวัดพัทลุง)

สนข. ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (มอ.)
ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผน
แม่บทจังหวัดพัทลุง เป็นที่ปรึกษา ดำเนินการวางแผนด้านการขนส่ง
และจราจร โดยการพัฒนายุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์ ที่สนับสนุน
วิสัยทัศน์ของจังหวัดพัทลุง ซึ่งประกอบด้วย 6 แผนงาน 20 โครงการ
รวมงบประมาณทั้งสิ้น 536.580 ล้านบาท ดังนี้

lay out a plan for improvement of the check points at
Chiangkhan and Pakchom (Khukphai), the project to conduct
a study, design and lay out a plan for improvement of a new
customs check point at Tha Li and the project to study and
design a bus and cargo terminal at Ban Na Ka Seng

8. The plan to develop tourism, tourism sites and
tourist safety, e.g. the project to improve and maintain roads
to tourism sites in Amnat Charoen Province

9. The plan to develop goods transportation and
logistics; e.g., the project to maintain and improve the road
pavement and construct a new road to develop further into a
by-pass road and the project to widen inter-city and inter-region
highways in support of good transportation and logistics.

3. A survey to gather relevant information in order to prepare a transport and traffic masterplan in cities in the South (Phatthalung Province)

OTP assigned Prince of Songkla University to conduct
a survey in transport and traffic in order to prepare a master
plan for Phatthalung Province and to formulate transport and
traffic strategies to support the Province's vision. There are
altogether 6 plans /20 projects requiring 536.580 million baht,
details of which are as follows;

1. The plan to develop the transport and traffic
systems in the city area

This 289.600 million baht plan consists of the following
projects/ measures: improvement of intersections with traffic
signal and parking spaces for motorcycles, management of
the traffic system and parking spaces for public in the market
area, improvement of the parking spaces on Ramet Road, the
project to improve the roads in the comprehensive city plan
area, the rearrangement of the mass transit system and the
improvement of roundabouts.

2. The plan to improve and develop the principal
transport network and rural areas

This 170.300 million baht program consists of the following
projects/measures: the project to improve and upgrade the
road network standard in the city plan area, the project to

1. แผนงานด้านการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในเขตเมือง
งบประมาณ 289.600 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ การปรับปรุงทางแยก สัญญาณไฟ และที่จอดรถจักรยานยนต์ การจัดการจราจรใหม่ และที่จอดรถสาธารณะบริเวณตลาดสด การปรับปรุงการจอดรถบนถนนราเมศวร์ โครงการพัฒนาดนผั่งเมืองรวม โครงการจัดระบบด้านการขนส่งมวลชนและการปรับปรุงวงเวียน

2. แผนงานด้านการปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหลักและพื้นที่ชนบท

งบประมาณ 170.300 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ โครงการปรับปรุงและเพิ่มเติมมาตรฐานโครงข่ายถนนในเขตผังเมือง โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในเขตผังเมือง และการปรับปรุงถนนหมายเลข 4048 (ช่วงควนขัน - ทะเลน้อย)

3. แผนงานด้านความปลอดภัยทางบก ทางน้ำ

งบประมาณ 7.330 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ โครงการแก้ไขจุดอันตราย โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โครงการเสริมสร้างความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ โครงการส่งเสริมวินัยจราจร และโครงการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุงเครื่องหมายบนผิวทางรวมถึงป้ายและอุปกรณ์จราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน

4. แผนงานด้านการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

งบประมาณ 52.700 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ โครงการถนนคนเดิน บริเวณถนนยุติธรรมเลียภูเขาคูหาสวรรค์ โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางเดินเท้า โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสองฝั่งสถานีรถไฟและริมทะเลสาบลำปำ และโครงการเพิ่มความปลอดภัยของถนนสู่แหล่งท่องเที่ยว

5. แผนงานการพัฒนาเมืองน่าอยู่

งบประมาณ 1.650 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ โครงการศึกษาแผนสร้างทางจักรยานและรถรางใช้จักรยาน โครงการปรับปรุงการจราจรบนถนนราเมศวร์ และโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ในเทศบาลเมืองพัทลุง

6. แผนงานระบบขนส่งสาธารณะในเมือง

งบประมาณ 15.000 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการ ดังนี้ โครงการพัฒนาระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โครงการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงป้ายจอดรถรับส่งผู้โดยสาร จัดตาราง และประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถประจำทาง โครงการรถโรงเรียน

ปัจจุบัน สบ. ได้เน้นแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคควบคู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยเน้นการดำเนินงานใน 4 มิติควบคู่กัน คือ มิติด้านคนเดินเท้าและจักรยาน มิติด้านระบบขนส่งสาธารณะ มิติด้านระบบถนน มิติด้านภูมิทัศน์เมือง และเน้นลดการใช้พลังงาน ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตคนในชุมชน



contract new roads in the city plan area and the project to improve highway 4048 (Khuankhanun-Tha Le Noi section).

3. The plan regarding land and water transport safety

This 7.330 million baht project consists of the following projects/measures: the Black Spot Treatment project, the Road Safety Audit project, the project to provide training to public bus operators and drivers, to project to promote traffic discipline, and the project to install, improve and maintain road markings markers and traffic signs.

4. The plan to develop the transport system in support of tourism

This 52.700 million baht plan consists of the following projects/measures: the walking street project along Yuttitham Road and Khuhasawan Mountain, the project to improve sidewalks-condition, the project to improve the landscape on both sides of the train stations and on Lam Pam Lake and the project to enhance safety on the roads to tourism sites

5. The plan to develop a "Nice-to-Live-in" City

This 1.650 million baht consists of the following projects/measures: the project to conduct a study on building bicycle lanes and launching campaigns for bicycle riding, the project to manage traffic on Ramet Road and the project to improve the landscape in Phatthalung municipality area.

6. The plan regarding urban public transportation

This 15.000 million baht plan consists of the following projects/measures: the project to develop public transportation service systems, the project to improve/relocate bus stops, bus scheduling and to publicize bus routes and the school bus project.



สำหรับในปี 2552 สสจ. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาลำเนาข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จำนวน 6 จังหวัด คือ จังหวัดกำแพงเพชร เพชรบูรณ์ ประจวบคีรีขันธ์ ชัยภูมิ ยโสธร และสงขลา โดยการศึกษาครอบคลุม วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เพื่อการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งทุกระบบเข้าด้วยกันในลักษณะของแผนบูรณาการให้สอดคล้องกับลักษณะของเมือง การวางผังเมือง และแนวทางการพัฒนาจังหวัด รวมทั้งจัดทำแผนงานระยะสั้นการจัดระบบการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง แผนงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต นอกจากนี้ สสจ. ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำระบบขนส่งมวลชนเมืองขนาดใหญ่และเชื่อมโยงเมืองสงขลา เพื่อวางแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรของอำเภอขนาดใหญ่ ด้วยการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนของอำเภอขนาดใหญ่ ศึกษารูปแบบการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมเพื่อให้เป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคมและอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในระบบต่างๆเข้าด้วยกัน และศึกษาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเชื่อมโยงระหว่างอำเภอขนาดใหญ่กับอำเภอเมืองสงขลา โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และจัดทำแผนบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรตะวันออกเฉียงเหนือ (กลุ่มที่ 2) จังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสกลนคร เพื่อศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในจังหวัดและระดับกลุ่มจังหวัดที่เกี่ยวข้อง ในการวางแผนบูรณาการระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในปัจจุบัน และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปรับปรุงในการรองรับการพัฒนาสำหรับอนาคต โดยอาศัยข้อมูลความต้องการการเดินทางของคนและรูปแบบการเดินทางต่างๆ ที่จะรองรับการเป็นศูนย์กลางประตูสู่อินโดจีน ทั้งนี้ เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมของระบบการขนส่งและจราจรที่สามารถตอบสนองการพัฒนาภูมิภาคด้านโครงสร้างพื้นฐานการส่งเสริมการค้าชายแดน การพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวภายในประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์

OTP presently focuses both on solving transport and traffic problems in cities and the regions along with sustainable urban development. Emphasis is placed on four dimension: pedestrians and bicycles, public transportation, road systems, and city landscape as well as on energy reduction, through promotion of public transportation for the enhancement of the quality of life of city people.

For 2009, budgets have been allotted to OTP to conduct surveys for preparation of master plans for six provinces in the regions; namely, Kamphaeng Phet, Petchaboon, Prachuap Khiri Khan, Chaiyaphum, Yasothon and Songkhla Provinces. The study will incorporate the province's vision and development strategies in order to integrate all transportation modes and to be in line with the characteristics of the cities, city planning and the direction of the province's development. Short-term plans will also be mapped out to manage the traffic systems in order to solve transport and traffic problems in city areas. Plans to solve transport and traffic accident-related problems in critical areas will also be prepared. In addition, OTP has conducted a study for development of a public transportation in Hat Yai and connection with Songkhla in order to find the solution to traffic problems in Hat Yai. The Office has also studied modal shifting models in order to facilitate connections and conducted a study to identify suitable modes of transportation between Hat Yai and the city of Songkhla, making efficient use of the existing infrastructure. An integrated plan was also prepared to develop transport and traffic networks in the Northeast (groups 2: Mukdahan, Nakhonphanom and Sakon Provinces) in order to study the presently existing land, water and air transport and traffic systems and to make recommendations for improvement in support of future development based on information about the demands for the different modes of transportation, in order to support the plan to make the group a gateway to Indochina. The aim is to make recommendations regarding suitable transport and traffic systems which are conducive to the development of the group in terms of infrastructure, border trading promotion, domestic tourism route development and connection with neighboring countries, as well as multimodal transport and logistics.

การพัฒนาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ Database and real time information technology development



สบ. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่งที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา โดยได้มีการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time และการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แบบอัตโนมัติ) ของหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่ง และนำข้อมูลดังกล่าวมาประมวลผล เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ใช้เป็นข้อมูลอำนวยความสะดวกด้านการจราจร รวมทั้งเผยแพร่สู่ประชาชนเป็นเส้นสีแดงแสดงสภาพจราจรผ่านระบบอินเตอร์เน็ตและเครื่องมือสื่อสารอื่นๆ เพื่อใช้ประกอบการวางแผนการเดินทาง รวมถึงการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV บนถนนรอบวงแหวนรัชดาและบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางทั้งทิศทางขาเข้าและขาออกเมือง นอกจากนี้ยังส่งข้อมูลด้วยระบบไร้สายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมายังห้องควบคุมที่สบ. อีกด้วย

ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) เป็นการพัฒนานั้นสำคัญของการนำเอาระบบข้อมูลสารสนเทศ (Information System) ผสมรวมเข้ากับเทคโนโลยีทางด้านคอมพิวเตอร์ (Computer Technology) เข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาด้านขนส่งและจราจร ยิ่งในปัจจุบันที่ต้องมีระบบรายงานสภาพการจราจร Real Time หรือสภาพที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ณ เวลาจริงขณะนั้น ด้วยแล้วการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่เกี่ยวกับ "ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) จึงยิ่งมีความจำเป็นมากยิ่งขึ้น

โดยระบบ ITS นี้จะช่วยให้การบริหารจัดการด้านการจราจรและขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน ช่วยลดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจจากการเผาผลาญพลังงานเชื้อเพลิงของยานบนท้องถนนอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น

OTP has been collecting transport and traffic information from the relevant agencies since 2006. A real time traffic report system has been developed. Information gathered through the "Intelligent Transport System" (ITS) is processed for use by various agencies in their development of transport and traffic systems. It is also used for planning and controlling traffic and is disseminated to the public through the Internet and various devices so that people can use the information in their travel plan. Close circuit television (CCTV) is installed on the Ring Road and main highways, both in-bound and out-bound. Data is also sent via a wireless system to the control center at OTP.

ITS, which is a product of integrating an information system with computer technology for use in solving transport and traffic problems, is an important stage of development and has proved very useful in presenting real time traffic reports. The system not only helps increase the efficiency of transport and traffic management. It also enhances road users' convenience and reduces economic waste resulting from traffic jams as well as increases safety.

การพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time

ปัจจุบัน สทช. ได้นำข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประมวลผลและเผยแพร่สู่ประชาชนผ่านเว็บไซต์ (<http://www.trafinfo.net>) และการรายงานสภาพจราจรผ่านมือถือแบบต่างๆ เช่น โทรศัพท์มือถือธรรมดา/Smart Phone/Pocket PC และ iPhone ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลสภาพจราจรผ่านมือถือจำนวน 280 ช่วงถนน และกล้อง CCTV จำนวน 200 กล้อง ผ่านทางเว็บไซต์ (<http://m.trafinfo.net>) โดยจะแสดงเป็นเส้นสีและภาพการจราจร ทั้งนี้ ประชาชนสามารถใช้บริการได้ฟรีตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้ง จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ตลอดจนหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการรายงานสภาพการจราจรและการบริการข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อมูลสำคัญในการพิจารณา รายงานการจราจรแบบ Real Time

จะต้องประกอบด้วยข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งสำคัญ ซึ่งประกอบด้วย

- ข้อมูลสภาพการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ บนโครงข่ายถนนและทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งทางหลวงระหว่างจังหวัด โดยข้อมูลในส่วนนี้จะประกอบไปด้วยข้อมูลทั้งที่เป็นภาพการจราจรจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดหรือ CCTV และข้อมูลสภาพการจราจรที่รายงานในลักษณะของเส้นสีบนแผนที่โครงข่ายถนนและทางด่วนเพื่อแสดงระดับการติดขัดของการจราจร
- ข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างและซ่อมบำรุงบนโครงข่ายถนนทางด่วนและทางหลวงใน เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองภูมิภาคต่างๆ
- ข้อมูลที่จอดรถสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและจำนวนที่จอดรถที่ว่างแบบ Real Time
- ข้อมูลการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นระบบรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถไฟ รถโดยสารระหว่างจังหวัด



Development of real time traffic reporting system

OTP now offers transport and traffic reports to the public on the website <http://www.trafinfo.net> and through hand-held devices (ordinary mobile phones/ smart phones/ pocket PCs and iPhones). Presently, traffic conditions of 280 road sections are reported to hand-held devices, with the use of 200 CCTV cameras, on the website <http://m.trafinfo.net>. The service is offered free of charge and around the clock. A center has also been set up to link information sources of both the public and private sectors to increase the efficiency of traffic reporting.

Important information for real time traffic reporting

Important information about transport and traffic is as follows:

- Information about traffic conditions and accidents on road networks and expressways in Bangkok and surrounding areas, including inter-provincial highways. This includes video signals from CCTV and road conditions reported in the form of red lines to display the level of traffic congestion.
- Information about construction and maintenance on road networks, expressways and highways in Bangkok and surrounding areas, as well as cities in the regions
- Information about public parking spaces in Bangkok and surrounding areas and real time information about vacancies



- ข้อมูลการติดตามการเดินทางและขนส่งโดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งรถโดยสารหรือรถบรรทุกขนส่งวัตถุอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซหรือสารเคมีอันตราย

ทั้งนี้การเชื่อมต่อข้อมูลจะเป็นไปแบบอัตโนมัติโดยทำการเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นโดยตรง และมีการอัปเดตข้อมูลให้ทันสมัยเป็นระยะ มีการพัฒนาซอฟต์แวร์ประยุกต์เพื่อใช้ในการบริหารจัดการข้อมูล การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลแบบบูรณาการตามความต้องการของผู้ใช้ ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ของข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและทรงประสิทธิภาพ เช่น ระบบสืบค้นข้อมูล ระบบแนะนำเส้นทางในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากสภาพการจราจรจริงที่เกิดขึ้นด้วยระบบแนะนำการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ข้อมูลและคำแนะนำการเดินทางเป็นต้น

ในส่วนของ การเผยแพร่ข้อมูลแก่ประชาชนผู้เดินทาง มีการพัฒนาระบบเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ของระบบอินเทอร์เน็ต ระบบสอบถามข้อมูลแบบจอสัมผัสที่ติดตั้งตามหน่วยงาน อาคารสำนักงาน และศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ระบบป้ายข้อมูลแบบปรับเปลี่ยนที่ติดตั้งผ่านระบบ Call Center ซึ่งจะจัดให้มีเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา เพื่อทำหน้าที่ตอบคำถามและให้บริการข้อมูลต่างๆ นอกจากนี้ข้อมูลการเดินทางดังกล่าวยังสามารถเผยแพร่ทางโทรศัพท์มือถือผ่านทางระบบ WAP และ SMS รวมทั้งระบบนำทางอัจฉริยะ หรือ Navigator System ที่ติดตั้งบนรถยนต์ได้อีกด้วย

ประโยชน์ที่ได้รับจากรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time

ประชาชนจะได้รับข้อมูลรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time และกรบริการข้อมูลข่าวสารด้านการจราจร สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง และการเลือกเส้นทางการเดินทางของตนเองได้อย่างถูกต้อง อันจะส่งผลดีต่อสภาพการจราจรโดยรวม โดยการช่วยกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่หรือเส้นทางที่มีสภาพการจราจรเบาบาง ทำให้สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนติดขัดน้อยลง

- Information about public transportation systems (buses, electric trains, passenger boats, trains, and inter-city buses)
- Information pertaining to monitoring vehicles related to safety, such as buses and trucks loaded with dangerous items (e.g., fuel, gas or dangerous chemicals)

Information from various databases is automatically and directly linked with OTP and is periodically updated. Applications are developed in accordance with users' requirements for use in their data management, analysis and processing. Examples are search systems, route guidance for private car drivers derived from actual traffic conditions and advice for public transportation traveling.

In addition to the websites, traffic information is offered at office buildings and major shopping malls using touch-screen technology, and information boards which can be relocated and connected to a call center system manned around the clock to provide answers to enquiries. Traffic information is also disseminated to mobile phones through WAP and SMS and to car-mounted navigation systems.

Benefits of real time traffic reporting

People who have access to real time traffic reports and traffic information service can use the information in their consideration when choosing their transportation mode or routing. Their right choice can help alleviate the overall traffic problems as they would choose the routes with lighter traffic and thus avoid worsening the congestions.



สามารถลดการสูญเสีย อันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดจากการเสียเวลาในการเดินทางที่ยาวนานจากสภาพการจราจรที่ติดขัด ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมต่อไปในอนาคต

การดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ขอสสนเทศและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการ พัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ขอสสนเทศและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการ พัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ศึกษาลักษณะการเคลื่อนย้ายและลักษณะการขนส่งสินค้า ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล สารสนเทศและสารสนเทศภูมิศาสตร์ กำหนดปัจจัยที่สำคัญต่อการเติบโตของการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืนของประเทศ พัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลอง และประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลและแบบจำลอง

การดำเนินงานในการศึกษามีด้วยกัน 3 ด้าน ประกอบด้วย

(1) งานสำรวจ ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ข้อมูลปัจจุบันโดยมุ่งเน้นการศึกษาและทบทวนนโยบายการจัดการและการดำเนินงานด้านการขนส่งและจราจรและการขนส่งสินค้า และสำรวจ รวบรวม ตลอดจนปรับปรุงข้อมูลต่างๆ ของการขนส่งและจราจร การขนส่งสินค้าในประเทศไทย และสภาพการเคลื่อนย้ายสินค้าให้ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน

(2) งานพัฒนาและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ขอสสนเทศด้านการขนส่งและจราจรโดยมุ่งเน้นการศึกษาทบทวน และการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ขอสสนเทศ ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ



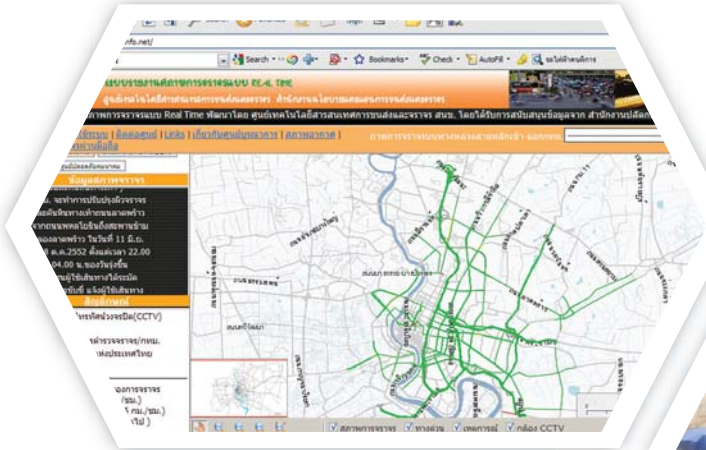
Actions to develop the database systems, information and models in order to develop transport and traffic, multi-modal transportation and logistics (TDML)

OTP implemented the TDML project with the objectives of improving and maintaining the transport and traffic database system, studying the handling and the nature of goods transportation, improving and maintaining the database, information and GIS, determining factors important to the country's sustainable growth of goods transportation and logistics systems, developing, improving and maintaining the models and applying the database and model systems. There are three aspects of the conduct of the studies:

(1) Conducting surveys, and studying, reviewing and analyzing present information, focusing on the study and review of transport and traffic management and implementation policies, as well as those related to goods transportation; gathering and updating information about transport and traffic and goods transportation and handling in Thailand.

(2) Improving and maintaining the database system, information pertaining to transport and traffic, with the focus on the study, review and development of the database system and information, improving and maintaining the GIS and MIS, developing the information system for public dissemination and improving the computer systems and networks.

(3) Improving and maintaining the transport and traffic models, consisting of the study and review of transport and traffic models, improving the National Model (NAM), improving



ภูมิศาสตร์ (GIS) และระบบการจัดการข้อมูล (MIS) พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อประชาชน และปรับปรุงระบบอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และเครือข่าย

(3) งานปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรประกอบด้วยการศึกษาและทบทวนแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (NAM) ปรับปรุงและพัฒนากการประยุกต์ใช้แบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) พัฒนาแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวมโดยใช้หลักการแบบจำลองกิจกรรม (Activities Based Model) พัฒนาแบบจำลองการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวม (Land Use Model Study), พัฒนาแบบจำลองระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวมโดยใช้หลักการแจกแจงแบบ Dynamic Assignment และพัฒนาแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวมในระดับจุลภาค (Micro Simulation)

ประโยชน์ในการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศ และแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนากการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML)

การประยุกต์ใช้ ระบบฐานข้อมูล และแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร เพื่อเป็นเครื่องมือในการช่วยตัดสินใจในการกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร และเพิ่มทักษะการใช้งานฐานข้อมูล และแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ให้แก่เจ้าหน้าที่ของ สบ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถนำไปใช้ประกอบการกำหนดนโยบาย และวางแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของรัฐ รวมทั้งสนับสนุนการวางแผนและตัดสินใจในการดำเนินการต่างๆ ของเอกชนเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

and developing applications of the Extended Bangkok Urban Model (EBUM), developing the Provincial Transport Model by using the activity-based model, conducting a Land Use Model study, developing a Provincial model through dynamic assignment and conducting micro-simulation of the Provincial Transport Model.

Benefits of TDML

Application of the database systems and transport and traffic models is a decision-making tool for formulation of transport and traffic policies and directions. It also improves the skills of OTP personnel and those of other agencies in using transport and traffic databases and models in formulating policies and plans in these areas and in supporting the planning and undertakings of the private sector which will enhance their competitiveness.

ภารกิจด้านสังคมและสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

Social contribution and stimulation of public participation in transport and traffic systems development



สนข. ได้จัดทำโครงการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน ต่อการพัฒนาการขนส่งและการจราจรขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและเยาวชน รวมทั้งชุมชนท้องถิ่นอันนำมาซึ่งความร่วมมือที่ดีของประชาชนต่อการดำเนินโครงการต่างๆ ของรัฐบาล โดย สนข. ได้ดำเนินการกิจกรรมและโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปัจจุบัน ซึ่ง สนข. ได้จัดกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- การสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ ใน “โครงการจากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี” ณ โรงเรียนริมโขงวิทยา อ.เชียงของ จ.เชียงราย รวมทั้งมอบอุปกรณ์การเรียนการสอน และอุปกรณ์กีฬา ให้กับโรงเรียนริมโขงวิทยาและโรงเรียนบ้านเมืองกาญจน์ โดยโครงการสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติเป็นการร่วมมือระหว่าง สนข. และสื่อมวลชน ร่วมกันสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติให้แก่โรงเรียนริมโขงวิทยา

OTP launched projects to stimulate a sense of social responsibility among the people and to encourage their participation in the development of transport and traffic systems. By encouraging public participation, particularly youth and local communities, it is hoped that increased cooperation will be rendered to the implementation of various government projects. Such social programs have been launched continuously since 2006. Following are activities conducted last year:

- Construction of a library in honor of Their Majesties the King and Queen through the “116 days from mother’s day to father’s day campaign for national unity project” at Rim Khong Witthaya School, Chiang Khong District, Chiang Rai Province. Teaching aids, school kits and sports equipment were also presented to the school and Ban Muang Karn School. The project was jointly organized by OTP and members of the mass media.

● การสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 81 พรรษา ในวันที่ 5 ธันวาคม 2552 ณ โรงเรียนบ้านห้วยโก้น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน รวมทั้งมอบอุปกรณ์การเรียนการสอนและอุปกรณ์กีฬาให้กับโรงเรียนบ้านห้วยโก้น โรงเรียนบ้านบวคหญา และโรงเรียนบ้านน้ำช้างพัฒนา

● Construction of a library in honor of His Majesty the King on the occasion of His 81st birthday on December 5, 2009, at Ban Huay Koan School, Chalerm Prakiet District, Nan Province. Teaching aids, school kits and sports equipment were also presented to the school, Ban Buak Ya School and Ban Nam Chang Phattana School.



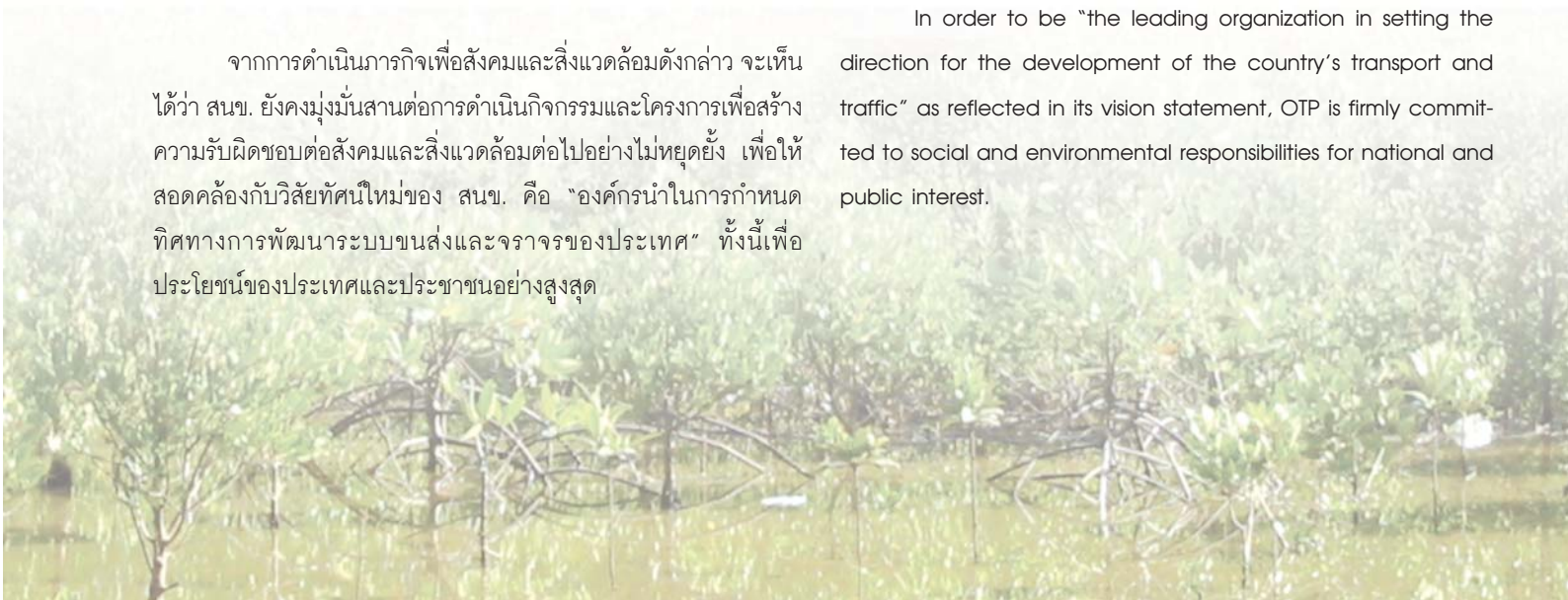


● การรณรงค์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและร่วมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยจัด "โครงการแรลลี่การกุศลปลูกป่าชายเลน เฉลิมพระเกียรติคู่พระบารมีมีิ่งขวัญชาวไทย" ณ กรุงเทพมหานคร ถึง ต.คลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ และเพื่อการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางอย่างปลอดภัย รวมทั้งร่วมกันปลูกป่าชายเลน โดยกิจกรรมนี้มีการรณรงค์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนน และเดินทางสัญจรอย่างปลอดภัย

● A Public Road Safety and Environment Conservation Campaign was organized in the form a highway rally charity event from Bangkok to Samut Songkhram Province, in honor of Their Majesties the King and Queen and to encourage public participation as well as to promote road safety. Reforestation was among the activities conducted to conserve mangrove forests.

จากการดำเนินภารกิจเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะเห็นได้ว่า สทข. ยังคงมุ่งมั่นสานต่อการดำเนินกิจกรรมและโครงการเพื่อสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ใหม่ของ สทข. คือ "องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ" ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของประเทศและประชาชนอย่างสูงสุด

In order to be "the leading organization in setting the direction for the development of the country's transport and traffic" as reflected in its vision statement, OTP is firmly committed to social and environmental responsibilities for national and public interest.



รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2552

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ

สินทรัพย์

สินทรัพย์หมุนเวียน

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2	6,205,204.59
ลูกหนี้ระยะสั้น	3	69,363,319.60
รายได้ค้างรับ		1,166,821.13
สินค้าและวัสดุคงเหลือ		3,119,751.03
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		79,855,096.35

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	4	74,146,584.66
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		74,146,584.66

รวมสินทรัพย์		154,001,681.01
---------------------	--	-----------------------

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2552

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ		
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้ระยะสั้น	5	43,636,089.86
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		1,376,700.02
เงินรับฝากระยะสั้น		2,164,926.33
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		62,997,116.54
รวมหนี้สินหมุนเวียน		110,174,832.75
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		1,000,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		1,000,000.00
รวมหนี้สิน		111,174,832.75
รวมสินทรัพย์สุทธิ		42,826,848.26
สินทรัพย์สุทธิ		
ทุน		84,328,885.24
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		(41,502,036.98)
รวมสินทรัพย์สุทธิ		42,826,848.26

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งบรายได้และค่าใช้จ่าย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

(หน่วย : บาท)

		หมายเหตุ	
รายได้จากการดำเนินงาน			
รายได้จากรัฐบาล			
งบประมาณ	6		692,590,562.13
รวมรายได้จากรัฐบาล			692,590,562.13
รายได้จากแหล่งอื่น			
รายได้อื่น	7		55,986,401.00
รวมรายได้จากแหล่งอื่น			55,986,401.00
รวมรายได้จากการดำเนินงาน			748,576,963.13
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร			
ค่าจ้างบุคลากร	8		75,887,860.65
ค่าบำเหน็จบำนาญ			7,859,345.41
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม			3,563,137.90
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง			1,522,669.91
ค่าวัสดุ และค่าใช้สอย			19,859,628.20
ค่าสาธารณูปโภค	9		5,718,401.43
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย			30,907,293.36
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุน			160,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น			592,588,798.67
รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน			738,067,135.53
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน			10,509,827.60
รายได้/ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน			
กำไร/ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์			(6.00)
รายการอื่น ๆ ที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน			-
รวมรายได้/ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน			(6.00)
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจากกิจกรรมตามปกติ			10,509,821.60
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ			10,509,821.60

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

รายงานการเงิน ประจำปี 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

1. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
2. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
3. ลูกหนี้ระยะสั้น
4. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)
5. เจ้าหนี้ระยะสั้น
6. รายได้จากรัฐบาล
7. รายได้อื่น
8. ค่าใช้จ่ายบุคลากร
9. ค่าสาธารณูปโภค
10. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบัน (2552)
11. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2551
12. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2550
13. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2549

รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

หมายเหตุที่ 1 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

1.1 หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์คงค้าง โดยเป็นไปตามข้อกำหนดในหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามหนังสือกรมบัญชีกลางที่ กค 0410.2/ว 18949 ลงวันที่ 29 กันยายน 2546 เรื่องแนวปฏิบัติทางบัญชีตามเกณฑ์คงค้างสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0423.2/ว 410 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2551 เรื่อง รูปแบบรายงานการเงินหน่วยงานภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

1.2 หน่วยงานที่เสนอรายงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1.3 การรับรู้รายได้

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้เมื่อได้รับอนุมัติคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลาง

1.4 วัสดุคงเหลือ

บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน

1.5 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	15	ปี
ครุภัณฑ์	2 - 8	ปี

1.6 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินรับรู้เมื่อได้รับเงินและแยกเป็นรายการต่างหากจากรายได้และค่าใช้จ่ายจากกิจกรรมตามปกติของหน่วยงานในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

1.7 รายการยกยอดข้อมูลคลาดเคลื่อน บัญชีพัก - เงินรับฝากส่วนราชการ

จำนวนเงิน 2,235,864 บาท ส.ช. ยังไม่ได้รับการแก้ไขรายการจากกรมบัญชีกลาง

รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่

2	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	
	เงินฝากสถาบันการเงิน	716,213.26
	เงินฝากคลัง	4,488,991.33
	เงินทดรองราชการ	1,000,000.00
	รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6,205,204.59

หมายเหตุที่

3	ลูกหนี้ระยะสั้น	
	ลูกหนี้เงินยืม	452,534.00
	ลูกหนี้เงินมัดจำจ่ายล่วงหน้า	68,910,785.60
	รวมลูกหนี้ระยะสั้น	69,363,319.60

หมายเหตุที่

4	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	117,405,793.89
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(90,318,136.09)
	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง (สุทธิ)	27,087,657.80
	อุปกรณ์	136,025,346.55
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(88,966,419.69)
	อุปกรณ์ (สุทธิ)	47,058,926.86
	รวมที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	74,146,584.66

หมายเหตุที่

5	เจ้าหนี้ระยะสั้น	
	เจ้าหนี้ค่าวัสดุและบริการ	43,562,906.86
	เจ้าหนี้การค้าอื่น	73,183.00
	รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น	43,636,089.86

รายงานการเงิน ประจำปี 2552

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่

6	รายได้จากรัฐบาล	
	งบบุคลากร	60,694,934.95
	งบดำเนินงาน	33,571,365.45
	งบรายจ่ายอื่น	445,866,729.12
	งบลงทุน	4,193,276.62
	งบกลาง	148,264,255.99
	รวมรายได้รัฐบาลสุทธิ	692,590,562.13

หมายเหตุที่

7	รายได้อื่น	
	รายได้จากการช่วยเหลือและการบริจาคจากเอกชน	7,504,346.00
	รายได้ระหว่างหน่วยงาน - หน่วยงานรับเงินนอกงบประมาณ	34,553,155.00
	รายได้ระหว่างหน่วยงาน - โอนระหว่างหน่วยงาน	13,928,900.00
	รวมรายได้อื่น	55,986,401.00

หมายเหตุที่

8	ค่าใช้จ่ายบุคลากร	
	เงินเดือน	48,842,610.38
	ค่าจ้างประจำ	6,727,140.00
	ค่าใช้จ่ายอื่น	20,318,110.27
	รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	75,887,860.65

หมายเหตุที่

9	ค่าสาธารณูปโภค	
	ค่าไฟฟ้า	3,383,696.09
	ค่าน้ำประปา	125,250.49
	ค่าโทรศัพท์	662,562.07
	ค่าไปรษณีย์	185,060.00
	ค่าสื่อสารและโทรคมนาคม	1,361,832.78
	รวมค่าสาธารณูปโภค	5,718,401.43

รายงานการเงิน ประจำปี 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

หมายเหตุที่ 10 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบัน (2552)

หน่วย : บาท

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้าและบริการ					
1. งบบุคลากร	69,742,400.00	-	-	61,480,864.04	8,261,535.96
2. งบดำเนินงาน	45,225,000.00	13,000,000.00	6,256,160.00	25,930,321.17	38,518.83
3. งบลงทุน	14,071,520.00	-	6,402,000.00	5,695,363.80	1,974,156.20
4. งบรายจ่ายอื่น	359,788,680.00	-	140,649,364.50	219,105,901.91	33,413.59
รวม	488,827,600.00	13,000,000.00	153,307,524.50	312,212,450.92	10,307,624.58

รายงานการเงิน ประจำปี 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552

หมายเหตุที่ 11 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2551

หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลือในปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาระบบ			
เครือข่ายการขนส่งและระบบ			
การบริหารจัดการขนส่ง			
สินค้าและบริการ			
งบดำเนินงาน	6,679,282.00	6,269,657.00	409,625.00
งบลงทุน	6,487,000.00	-	6,487,000.00
งบกลาง - กรณีฉุกเฉินและจำเป็น	222,960,000.00	133,450,071.00	89,509,929.00
งบรายจ่ายอื่น	283,276,206.00	216,258,121.60	67,018,084.40
รวมทั้งสิ้น	519,402,488.00	355,977,849.60	163,424,638.40

หมายเหตุที่ 12 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2550

หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลือในปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผนงาน			
จัดระบบการขนส่งและจราจร			
งบรายจ่ายอื่น	21,954,236.00	20,114,906.00	1,839,330.00
รวมทั้งสิ้น	21,954,236.00	20,114,906.00	1,839,330.00

หมายเหตุที่ 13 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2549

หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลือในปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผนงาน			
จัดระบบการขนส่งและจราจร			
งบดำเนินงาน	984,166.00	984,166.00	-
งบรายจ่ายอื่น	10,460,563.51	-	10,460,563.51
รวมทั้งสิ้น	11,444,729.51	984,166.00	10,460,563.51



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สทข.) กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 0 2215-1515 โทรสาร 0 2215-5500

www.otp.go.th

Office of Transport and Traffic Policy and Planning

35 Petchaburi Road, Thungphayathai,

Ratchathewi, Bangkok 10400, Thailand

Tel. (66) 2215 1515 Fax. (66) 2215-5500

www.otp.go.th



ตรวจสอบสภาพการจราจรได้ที่

“ศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ” www.trafinfo.net

และทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ <http://m.trafinfo.net>

For traffic situation, please visit

“intergrated Traffic information Intelligent Transport System Center (ITS)”

www.trafinfo.net and mobile phone <http://m.trafinfo.net>

