สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงานประจำปี ๒๕๕๓
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Annual Report 2010 Office of Transport and Traffic Policy and Planning

www.otp.go.th

ภูมิพลพระยิ่งยศ จอมราช สยามเฮย
ชนอยู่เย็นใต้บาท ล้นเกล้า
บารมี ธ ปกชาติ ร่มทั่วไทยทอง
ทวยราษฎร์น้อมเศียรเกล้า ถวายพระพร

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม ขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้าคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

สารบัญ
Contents

003 สารจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
004 สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
005 สารจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
006 สารจากปลัดกระทรวงคมนาคม
007 สารจากผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

008 คำนำ Preface
010 แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม
Organization Chart - Ministry of Transport
011 แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
Organization Chart - Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)
012 ภาพคณะผู้บริหาร สนข. Executives
015 ประวัติความเป็นมาของ สนข. / วิสัยทัศน์ / พันธกิจ / ยุทธศาสตร์
OTP History / Vision / Mission / Strategies

019 ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. OTP Activities
026 ผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการตามคำรับรองปฏิบัติราชการประจำปี 2553
ผลการดำเนินงานของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

030 การพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศไทย
Development of Policies and Strategies for Thailand's Transportation
056 การพัฒนาระบบขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
Development of Transport Systems and Mitigation of Traffic Problems in Bangkok Metropolitan Area
063 การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค
Development of Transport and Traffic System in Regions
069 การพัฒนาแผนความปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
Development of Safety and Accident Solution Plan
083 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบูรณาการขนส่งและจราจร
Development of Database and Information Technology System for Transport and Traffic Integration
095 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
Mass Transport Rail System in Bangkok Metropolitan Area Project
104 ภารกิจด้านความรับผิดชอบต่อสังคมสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
The Mission of Social/Environmental Responsibility and Public's Participation in Transport and Traffic System Development

109 รายงานการเงิน ประจำปี 2553

สารจาก
นายโสภณ ซารัมย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ท่ามกลางกระแสความเจริญที่แผ่ขยายไปทั่วทุกสังคมโลกรวมทั้งประเทศไทย และระบบการค้าเสรีที่การแข่งขันในตลาดโลกมีสูงมากขึ้น ระบบการคมนาคมขนส่งและจราจรถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องขยายตัวและพัฒนาเป็นคู่ขนานไปพร้อมกัน ทั้งนี้ เนื่องจากระบบการคมนาคมขนส่งเป็นรากฐานสำคัญของประเทศที่นำพาความเจริญเข้าไปยังทุกพื้นที่ ในขณะเดียวกันก็สามารถส่งกลับสินค้า รวมถึงเรื่องราววัฒนธรรมประเพณี แหล่งท่องเที่ยวและรอยยิ้มคนไทยไปอวดโฉมยังสังคมโลกอย่างภาคภูมิเช่นกัน โครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งจึงเป็นดั่งเส้นเลือดของประเทศที่ต้องได้รับการดูแลให้เกิดความเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ การคมนาคมและการขนส่งไม่เพียงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจ การค้า หากแต่ยังสำคัญในด้านสังคมและการท่องเที่ยวด้วย และจากการที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้ปี ๒๕๕๓ เป็นปีแห่งความปลอดภัยในการเดินทาง หัวใจหลักที่จะตอบสนองต่อนโยบายดังกล่าวจึงอยู่ที่ระบบการคมนาคมขนส่งที่เอื้ออำนวยความสะดวก ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยสูง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานซึ่งมีบทบาทหน้าที่ในการวิเคราะห์และเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ ถึงมาตรการพัฒนาการขนส่งและจราจร รวมทั้งการจัดทำโครงการด้านการคมนาคมขนส่งอันเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติทั้งด้านความสะดวก ความรวดเร็ว ความทันสมัย ความประหยัด และความปลอดภัย เพื่อยกระดับระบบขนส่งของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพพร้อมที่จะนำประโยชน์สูงสุดมาสู่ประเทศชาติและประชาชน

โอกาสนี้ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย ร่วมอำนวยพรให้บุคลากรและเจ้าหน้าที่ สนข. ทุกท่านประสบแต่ความสุข และปฏิบัติหน้าที่ให้บรรลุเป้าหมายอย่างเต็มกำลัง เพื่อผลักดันประเทศสู่การพัฒนาในระดับสากลและพร้อมแข่งขันกับนานาอารยประเทศบนเวทีโลกอย่างเต็มภาคภูมิ ซึ่งนับเป็นความรับผิดชอบที่ยิ่งใหญ่และเป็นเกียรติที่ได้รับร่วมสร้างประโยชน์และทดแทนคุณประเทศชาติร่วมกัน

(นายโสภณ ซารัมย์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สารจาก
นายสุชาติ โชคชัยวัฒนากร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปัจจุบันโครงข่ายคมนาคมและการขนส่งนับเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งต้องได้รับการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาค รวมทั้งสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง ดังนั้น การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งต้องครอบคลุมในทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เป็นโครงข่ายคมนาคมที่สมบูรณ์สามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ จึงเป็นเรื่องที่กระทรวงคมนาคมตระหนักและให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนภายในประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถให้กับประเทศสำหรับการแข่งขันในเวทีโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ในการกำหนดทิศทางและมาตรการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร รวมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร ตลอดจนการขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อผลักดันให้การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรบรรลุผลสำเร็จและเพื่อให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด โดยยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

ในโอกาสที่ สนข. ได้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี ๒๕๕๓ ผมขอส่งความปรารถนาดีมายังผู้บริหาร ข้าราชการ และบุคลากรทุกท่าน ที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดโครงการทั้งหลาย ทั้งมวลอันนำมาซึ่งประโยชน์ของประเทศชาติ และขออวยพรให้ทุกท่านมีพลังกาย พลังใจ และพลังสติปัญญาในการปฏิบัติหน้าที่และดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของ สนข. ให้ประสบความสำเร็จสัมฤทธิ์ผลสมตามเจตนารมณ์ทุกประการ

(นายสุชาติ โชคชัยวัฒนากร)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สารจาก
นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมฐานะหนึ่งในกระทรวงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นไปตามเป้าหมายและทิศทางที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้นกระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องรู้เท่าทัน และเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ในยุคโลกไร้พรมแดน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่คำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งในระดับนโยบาย (Agenda Based) ระดับพื้นที่ (Area Based) และระดับปฏิบัติการ (Function Based) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ตลอดจนสนับสนุนพัฒนาให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Hubs for Connectivity)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นกลไกที่สำคัญในการผลักดันแนวนโยบายให้ไปสู่การปฏิบัติ เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักด้านนโยบายและแผนของกระทรวงคมนาคม มีภารกิจสำคัญในการเสนอนโยบายและแผนการคมนาคมขนส่ง ของประเทศ โดยมุ่งพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งให้สอดคล้อง เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตที่ดีกับประชาชน

ในโอกาสที่ สนข. ได้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี ๒๕๕๓ ผมขอส่งความปรารถนาดีมายังผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงาน ตลอดจนเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง จงประสบแต่ความสุขความเจริญ เพียบพร้อมด้วยพลังกาย พลังใจ และพลังปัญญา เพื่อร่วมกันนำพาองค์กรให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งๆ ขึ้นไป

(นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
(ธันวาคม 2551 - พฤศจิกายน 2553)

สารจาก
นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
ปลัดกระทรวงคมนาคม

หากเปรียบประเทศไทยเป็นดั่งร่างกายของมนุษย์คนหนึ่ง และการพัฒนาประเทศไทยในด้านต่างๆ เป็นองค์ประกอบสำคัญของชีวิตนั้น การพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งก็เปรียบเสมือนเส้นเลือดที่คอยหล่อเลี้ยงร่างกาย ส่งผลให้ชีวิตดำรงอยู่ได้อย่างสุขสมบูรณ์ และสามารถสร้างประโยชน์ให้กับสังคมได้ โดยที่ผ่านมารัฐบาลได้มีนโยบายในการสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมได้อย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับกับการพัฒนาเมืองควบคู่กันไป โดยโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญนั้นมีอยู่มากมาย เช่น โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั้งส่วนเชื่อมต่อและส่วนต่อขยาย ตลอดจนการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ และโครงข่ายการจราจรที่มีอยู่เดิม เพื่อให้การขนส่งและจราจรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งการวางแนวนโยบายการพัฒนาคมนาคม ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีความแน่นอน ตรงต่อเวลา สามารถเข้าถึงบริการได้ในราคาที่เป็นธรรม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นองค์กรหนึ่งซึ่งมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน (Towards Sustainable Transport) เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมสังคมและคุณภาพชีวิตและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประสานการทำงานกับหน่วยงานภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันแผนงาน โครงการ และมาตรการด้านคมนาคมขนส่งไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เสริมสร้างศักยภาพของประเทศให้สามารถแข่งขันกับภูมิภาคต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

ในโอกาสนี้ ผมขอส่งความปรารถนาดีให้บุคลากรภายใต้สังกัด สนข. ทุกฝ่าย ประสบกับความสุขมีพลานามัยที่สมบูรณ์แข็งแรงทั้งกายและใจ พร้อมร่วมแรงร่วมใจกันปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถด้วยความซื่อสัตย์สุจริต นำประโยชน์สุขมาสู่ประชาชน และนำพาความเจริญก้าวหน้าที่ยั่งยืนมาสู่ประเทศต่อไป

(นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม)
ปลัดกระทรวงคมนาคม

สารจาก
นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร

ในวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ เป็นวาระครบรอบ ๘ ปี การก่อตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งหมายถึงการก้าวเข้าสู่ปีที่ ๙ ของการดำเนินการที่จะต้องก้าวไปข้างหน้าสำหรับการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ในขณะเดียวกันต้องคำนึงถึงการปฏิบัติงานร่วมกันกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อประโยชน์ในการผลักดันนโยบาย แผนงาน/โครงการ ของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาปรับปรุงการให้บริการและจัดวางโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งแก่ประชาชนในทุกภูมิภาค

การทำงานด้านวางแผนให้บรรลุผลสำเร็จ สามารถเป็นเครื่องมือหรือเข็มทิศชี้นำการพัฒนาได้อย่างแท้จริงนั้น ประเด็นท้าทายอยู่ที่ว่า จะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอย่างจริงจังบนพื้นฐานการรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมที่ประเทศชาติจะได้รับเป็นหลักสำคัญ การดำเนินงานที่ผ่านมาแม้ว่าการผลักดันแผนงาน/โครงการไปสู่เป้าหมายยังมีปัญหา/อุปสรรคหลายประการ ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ หากแต่ สนข. ก็ไม่ละความพยายามที่จะพัฒนากระบวนการวางแผน เพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบายสำหรับกลั่นกรองแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารายสาขาการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบรางให้มีความก้าวหน้า โดยได้มีการผนึกกำลังกับหลายส่วนองค์ประกอบ ทั้งด้านความเชี่ยวชาญในการพัฒนากายภาพโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร การบริหารจัดการ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เชื่อมโยงกับมิติการพัฒนาประเทศในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม บริการท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมอย่างมีสมดุลเหมาะสมเป็นไปได้ สอดคล้องกับมิติการพัฒนาเชิงพื้นที่และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ในโอกาสอันสำคัญยิ่งนี้ที่ สนข. จะก้าวเข้าสู่ปีที่ ๙ พร้อมๆ กับวาระครบรอบปีที่ ๙๙ ของกระทรวงคมนาคม ในปี ๒๕๕๔ ดิฉันและคณะผู้บริหาร พร้อมเจ้าหน้าที่ สนข. ทุกท่าน ขอตั้งปณิธานที่จะทุ่มเทความรู้ความสามารถในการปฏิบัติภารกิจเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายอย่างเต็มกำลัง ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพการให้บริการทั้งการขนส่งคนและสินค้าก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติในภาพรวมต่อไปตามปณิธานหรือค่านิยมของ สนข. ที่กำหนดไว้ว่า "ทุกนาที....หัวใจเต้นเพื่อความสุขของผู้อื่น"

(นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร

คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ด้วยวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นสู่การเป็นองค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ และมีพันธกิจสำคัญในการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร การกำหนดมาตรการ และมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร การส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร การขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ และการจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อผลักดันให้การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศบรรลุผลตามเป้าประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

สนข. จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อผลักดันให้วิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กรบรรลุตามเป้าหมายคือ การศึกษา วิจัย ด้านการขนส่งและจราจรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และประหยัดพลังงาน ตลอดจนส่งเสริมเครือข่ายความร่วมมือเพื่อประสาน ติดตาม และประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจรให้ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 สนข. ได้ดำเนินกิจกรรมและโครงการต่างๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายและแผนพัฒนาของรัฐบาล เช่น การพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศไทย การพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค การพัฒนาแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ การพัฒนาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีให้มีความทันสมัย และที่ขาดไม่ได้คือ การพัฒนาระบบการขนส่งระบบรางของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ทั้งของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้สามารถติดต่อกันได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น อันจะเป็นการเพิ่มศักยภาพทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของภูมิภาคให้สูงขึ้นเป็นอันมาก

หนังสือรายงานประจำปี พ.ศ. 2553 จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมผลงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ตลอดจนเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานของ สนข. ซึ่งหนังสือรายงานประจำปี พ.ศ. 2553 ฉบับนี้ จะเป็นสื่อกลางที่ช่วยให้สาธารณชนและผู้สนใจทั่วไปได้รับทราบถึงภารกิจและแนวทางในการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. ที่เกิดขึ้นตลอดปีงบประมาณ ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อมูลในรายงานประจำปีฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศในภาพรวม เพื่อให้ผู้ที่สนใจนำไปศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอย่างเท่าเทียมกันและในทิศทางเดียวกัน

Preface

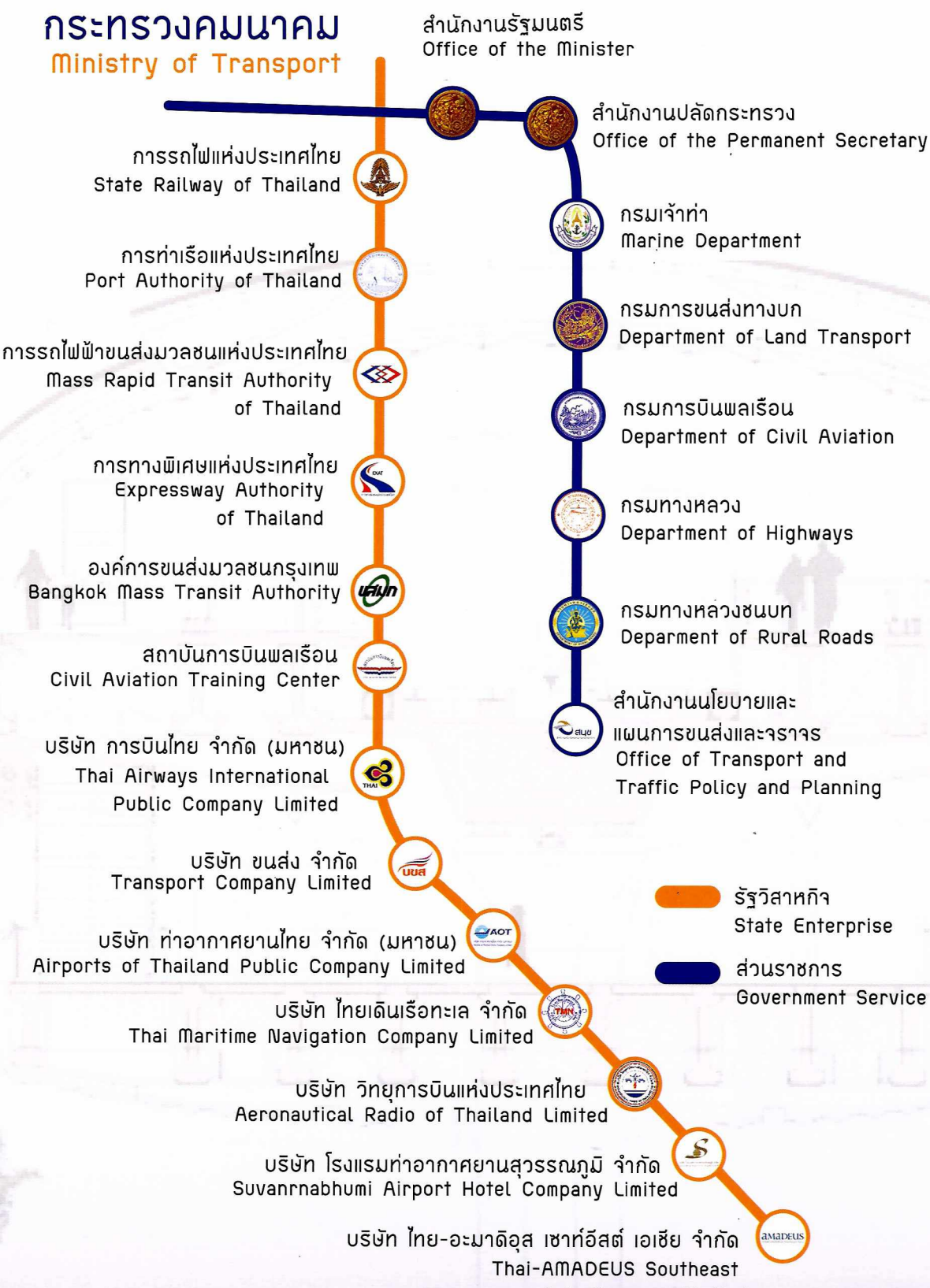
The main responsibility of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) is formulating master plans and strategies for the country's transport and traffic development, including those concerning safety and the environment. The vision of the Office is to be the leading organization in 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 and knowledge to push forward the development of the country's traffic and transport to sufficiently comply with the goal, mainly yielding to national interest and people's benefits.

OTP, therefore, has set significant strategies in accordance with its visions and missions to drive for the accomplishment of its goal, e.g., conducting studies and researches on topics related to transport and traffic to support sustainable development, taking into account the environment, safety, and energy conservation; supporting cooperative networks for cooperation, monitoring and evaluation of transport and traffic plans and projects to be efficiently implemented.

During fiscal year 2010, OTP conducted activities and implemented projects and programs which were complied with government's policies. Examples include development of national transport policies and strategies; development of transport systems and solution for traffic problems in Bangkok and surrounding areas; development of transport and traffic systems in regional cities; development of the Integrated Public Disaster Prevention and Mitigation Action Plan; modernization of database and information technology systems; and, indispensably, development of rail transport system for more efficiency to support economic development in Thailand and Southeast Asia and to connect the sub-region of Khong River Basin for more convenient traffic, increasing economic potential, social development as well as stability in the area.

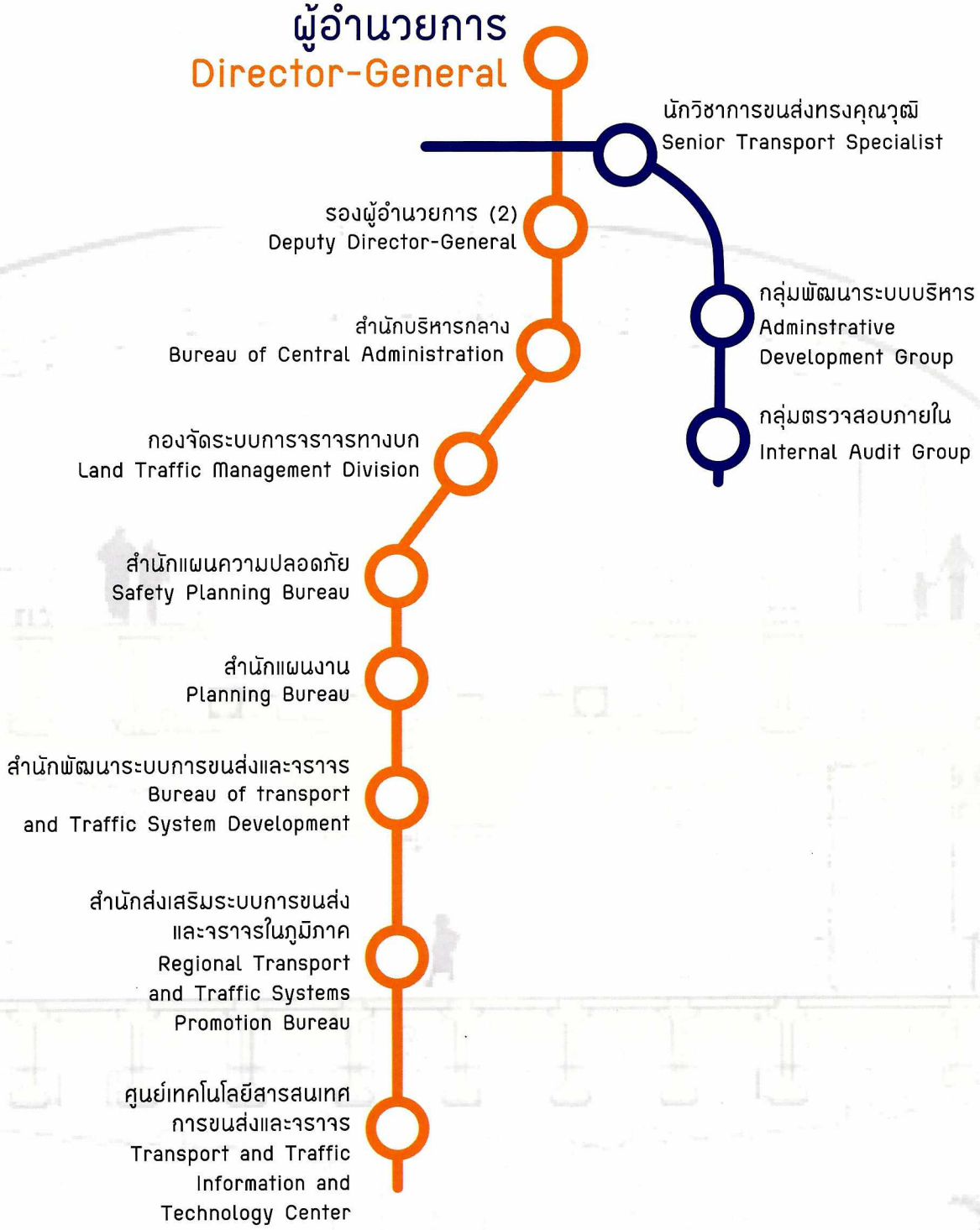
This Annual Report has been prepared to compile achievements, projects and activities related to the development of transport systems and to publicize OTP operations. It will keep the public and interested individuals informed of OTP missions, approaches for the projects implemented and activities conducted over the previous year. Hopefully, the information presented here will help interested parties see the overview of the country's transport and traffic development policies which will be conductive to their further studies and ensures equality and conformity for the access to the information.

แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม
Organization Chart-Ministry of Transport



แผนผังโครงสร้าง สนข.

Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)



คณะผู้บริหาร สนข.
Executives

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร
Mrs. Soithip Trisuddhi
Director-General

นายประณต สุริยะ
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร
Mr. Pranote Suriya
Deputy Director-General

นายจุฬา สุขมานพ
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร
Dr. Chula Sukmanop
Deputy Director-General
(มกราคม 2552 - พฤศจิกายน 2553)

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
Mr. Chamroon Tangpaisalkit
Senior Transport Advisor
(กุมภาพันธ์ 2551 - มีนาคม 2553)

นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
Mr. Chanchai Suwisuttagul
Bureau of Transport and Traffic System Development

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
Mr. Peraphon Thawornsupacharoen
Bureau of Planning

นายวิชา ปุกหุต
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
Mr. Vicha Pukhut
Bureau of Safety Planning

นางประชิตร ลิ่มเจริญชาติ
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
Mrs. Prachitr Limcharoenchat
Bureau of Central Administration

นางสาวกอบกุล โมทนา
ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
Miss Kobkul Motana
Transport and Traffic Information and Technology Center

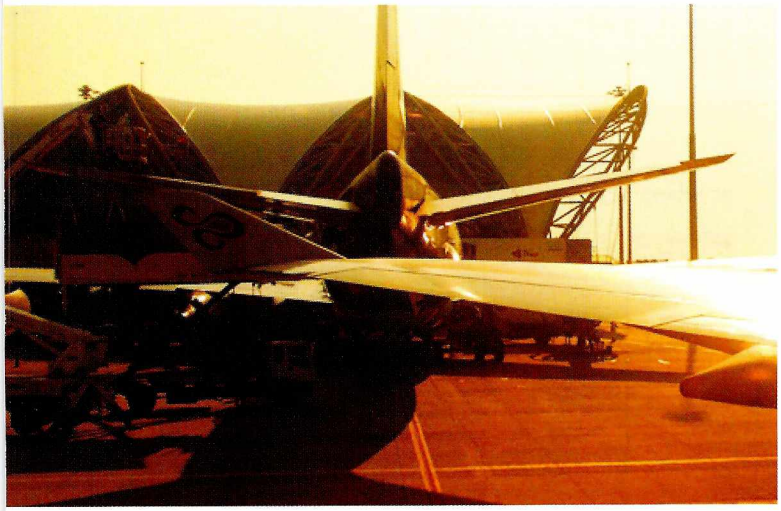
นายวิจิตต์ นิมิตวานิช
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
Mr. Wijit Nimitrwanich
Bureau of Regional Transport and Traffic System Promotion

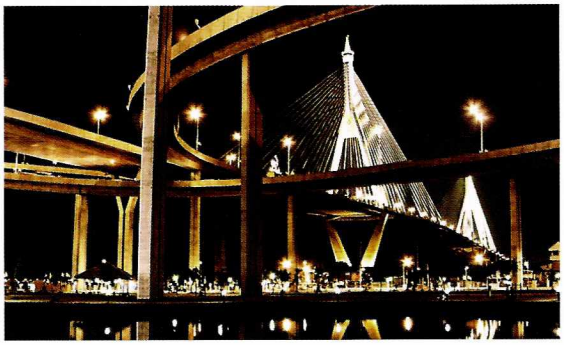
นายสุจินต์ ทยานุกูล
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก
Mr. Sujin Tayanukul
Land Traffic Management Division

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ประวัติความเป็นมา
วิสัยทัศน์/พันธกิจ/ยุทธศาสตร์
OTP History/Vision/Mission/Strategies





ประวัติความเป็นมา

"สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร" (สนข.) กระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้ สนข. เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี สังกัดกระทรวงคมนาคมมาไว้ด้วยกัน

วิสัยทัศน์

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

พันธกิจ

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

เป้าประสงค์

(1) เพื่อให้มีกรอบการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศ

(2) เพื่อให้มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และ ประหยัด

(3) เพื่อให้มีบริการสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่สามารถเข้าถึงได้

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 Confirmity 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"

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 condition of internal and external weaknesses but external strength; 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/

(4) เพื่อให้มีระบบประสานงาน ติดตาม และประเมินผล แผนงานโครงการ

(5) เพื่อให้มีองค์ความรู้ และนวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร

ค่านิยม

เพื่อให้มีวัฒนธรรมการทำงานของ สนข. จึงได้กำหนดให้มีค่านิยมองค์กร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น "คำขวัญ" ที่ใช้ในการชักจูงและเร่งเร้าให้บุคลากรได้ทำงานให้กับองค์กรอย่างสุดความสามารถ ค่านิยมที่จะถือปฏิบัติใน สนข. คือ

ทุกนาที...หัวใจเต้นเพื่อความสุขของผู้อื่น
"HEART"

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

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนานโยบายและวางแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
2. ศึกษา วิจัยด้านการขนส่งและจราจรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และประหยัดพลังงาน
3. ส่งเสริมและพัฒนาระบบฐานข้อมูล การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการทำงานทุกระดับอย่างมีประสิทธิภาพ

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:

Happiness	in working
Excellence	of our accomplishments created through efficiency and effectiveness
Activeness	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

4. เสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อประชาชน ติดตาม และประเมินผล แผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ
5. เสริมสร้างพัฒนาจัดการองค์ความรู้ ตอบสนองต่อการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง
6. พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคล

ภารกิจ

1. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดอ่อน/โอกาส เกิดจากภาวะที่ปัจจัยภายในไม่ดี แต่ภายนอกดี กลยุทธ์ที่ใช้จึงมักเป็น "กลยุทธ์พลิกฟื้น" (Turn Around Strategies) โดยจะเป็นการพัฒนาเร่งรัด หรือร่วมทุน
2. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดอ่อน/อุปสรรค เกิดจากภาวะที่ปัจจัยภายในและภายนอกต่างไม่ดีทั้งคู่ สถานการณ์เช่นนี้จึงมักใช้ "กลยุทธ์ตัดทอน" (Retrenchment Strategies) หรือการแก้ไขปรับปรุงสิ่งที่เป็นจุดอ่อน ลดกิจกรรมชะลอการดำเนินการ
3. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดแข็ง/โอกาส เกิดจากภาวะที่ปัจจัยภายในและภายนอกต่างหนุนเนื่องกันทั้งคู่ จึงมักใช้ "กลยุทธ์เชิงรุก" (Aggressive Strategies) นั่นคือการพัฒนางาน พัฒนาเครือข่าย ส่งเสริมสนับสนุนการเพิ่มเป้าหมาย
4. กำหนดกลยุทธ์จากปัจจัย จุดแข็ง/อุปสรรค เป็นภาวะที่ปัจจัยภายในดี แต่ภายนอกไม่ค่อยดี กลยุทธ์ที่จะใช้จึงต้องเป็น "กลยุทธ์การรักษาเสถียรภาพ" (Stability Strategies) หรือการขยายงานที่เป็นจุดแข็ง การควบคุมป้องกันเป็นต้น

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 database 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

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).

ภาพกิจกรรม การดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข.
OTP Activities

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2553 โดยมีนายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม ปลัดกระทรวงคมนาคม นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันจันทร์ที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

Mr. Abhisit Vejjajiva, Prime Minister, presided over the meeting of the Commission for the Management of Land Traffic (CMLT) 1/2010. The participants of the meeting included Mr. Sophon Saram, Minister of Transport, Mr. Suphoj Saplorm, Permanent Secretary of Transport, Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) and high-level executives of the Ministry of Transport also attended the meeting on February 8, 2010, at 10 a.m., at the Green Meeting Room, Thai Khoo Fah Building, the Government House.

ภาพกิจกรรม
การดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข.
OTP Activities

นายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามแนวเส้นทางครั้งที่ 1 ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) โดยมี นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คณะผู้บริหาร ข้าราชการ สนข. เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประชาชนทั่วไปให้ความสนใจเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันศุกร์ที่ 30 เมษายน 2553 ณ ห้อง RAMA 5 โรงแรมฮิลตัน หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

Mr. Sophon Saram, Minister of Transport presided over the first public hearing seminar on the study of the dual track railway for transportation and logistics (1st phase). Mr. Weera Sriwattanatrakul, Prachuapkhirikhan Governor, Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), high-level executives and staffs of OTP and interested people attended the seminar on April 30, 2010, at RAMA 5 Room, Hilton Huahin Hotel, Prachuapkhirikhan.

นายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลง "ความร่วมมือทางด้านวิชาการกับศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งภาค" โดยมีผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม และนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมลงนามกับมหาวิทยาลัยในภูมิภาค 5 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 มีนาคม 2553 ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม

Mr. Sophon Saram, Minister of Transport presided over the sign ceremony of "The academic collaboration with the Regional Traffic and Transport Academic Center". The high-level executives of the Ministry of Transport and Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) signed together with 5 regional universities include Chiang Mai University, Naresuan University, Suranaree University of Technology, King Mongkut's University of Technology Thonburi and Prince of Songkla University on March 4, 2010, at the Meeting Room, Ministry of Transport.

ภาพกิจกรรม การดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข.
OTP Activities

นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายประณต สุริยะ รอง ผอ.สนข. นำคณะเจ้าหน้าที่และสื่อมวลชน ตรวจดูพื้นที่บริเวณศูนย์ราชการถนนแจ้งวัฒนะ เพื่อขยายเส้นทางเชื่อมต่อและลดความแออัด เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ เมื่อวันจันทร์ที่ 21 มิถุนายน 2553 เวลา 14.00 น. ณ บริเวณศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ จังหวัดนนทบุรี

Mr. Suphoj Saplorm, Permanent Secretary of Transport, Mr. Thawanrat Ornsiri, Deputy Permanent Secretary of Transport, Mrs. Soithip Trisuddhi, Director - General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) and Mr. Pranote Suriya, Deputy Director-General of OTP led staffs and presses to inspect the area around the Government Complex on Chaeng Wattana Road in order to increase more routes and solve traffic problem around Chaeng Wattana Road on June 21, 2010 at 2.00 p.m., at the Government Complex Commemorating His Majesty the King's 80th Birthday Anniversary on Chaeng Wattana Road, Nonthaburi.

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับมอบกระเช้าดอกไม้แสดงความยินดี เนื่องในโอกาสงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ก้าวสู่ปีที่ 9 โดยมีผู้บริหาร สนข. ร่วมให้การต้อนรับคณะผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วมแสดงความยินดีในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2553 ณ อาคาร สนข.

Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) graciously received flowers in the occasion of celebrating towards 9th anniversary of OTP. The high-level executives of OTP warmly welcomed executives from many sectors that joined the ceremony on October 8, 2010, OTP building.

ภาพกิจกรรม
การดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข.
OTP Activities

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานเปิดงานโครงการอาสาจราจร รายงานสภาพการจราจร แบบ Real Time ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม โดยความร่วมมือของโรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย พร้อมด้วยคณะอาจารย์ และนักเรียน ให้ความสนใจเข้าร่วมอบรมในโครงการครั้งนี้ด้วย เมื่อวันจันทร์ที่ 9 สิงหาคม 2553 ณ หอประชุม โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย

Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) presided over the opening ceremony of the Volunteer for Real Time Traffic Reporting project by OTP, Ministry of Transport. The project was collaborated by teachers and students on August 9, 2010, at the auditorium, Santirat Vittayalai School.

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานเปิดงาน "แรลลี่การกุศลปลูกหญ้าแฝกบนถนนเส้นทางท่องเที่ยวเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคลบรมราชาภิเษกปีที่ 60 และเฉลิมพระชนมพรรษา 83 พรรษา" โดยมีคณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานในสังกัด

Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) presided over the opening ceremony of the "Charity Rally for Planting Vetiver Grasses on Tourism Routes" to pay respect for H.M. the King on the occasion of His 60th anniversary of coronation and His 80th birthday. The high-level

กระทรวงคมนาคมและประชาชนทั่วไป ร่วมรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและแข่งขันแรลลี่การกุศลดังกล่าว โดยใช้เส้นทางจากกรุงเทพฯ – เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ซึ่งการจัดโครงการดังกล่าวได้รับความสนใจจากเจ้าหน้าที่ สนข. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และประชาชนทั่วไป เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2553

executives and staffs of OTP, staffs of the Ministry of Transport and interested people attended the rally from Bangkok – Pasak Jolasit Dam on September 25, 2010.

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน พร้อมถวายภัตตาหารเพลแด่พระภิกษุสงฆ์ และร่วมทำบุญพิธีถวายผ้าป่าร่วมกับชาวบ้าน ตำบลคลองจิก โดยมีนายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คณะผู้บริหาร ข้าราชการเจ้าหน้าที่ สนข. พร้อมด้วยชาวบ้านตำบลคลองจิก เข้าร่วมพิธีดังกล่าวด้วย เมื่อวันเสาร์ที่ 20 พฤศจิกายน 2553 ณ วัดวิเวกวายุพัด อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) presided over the presentation of the Royal Kathin ceremony, together with people of Khlong Jig Sub-district. Mr. Pranote Suriya, Deputy Director-General of OTP, high-level executives, staffs of OTP and people of Khlong Jig Sub-district attended the presentation on November 20, 2010, at Wat Wiwek Wayupat, Bang Pa-In, Phra Nakorn Si Ayutthaya.

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนักร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการดำเนินงาน	ค่าคะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
มิติที่ 1 มิติด้านประสิทธิผลตามแผนปฏิบัติราชการ (น้ำหนักร้อยละ 50)									4.1031	
ตัวชี้วัดที่ 1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงและนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล		30								
ตัวชี้วัดที่ 1.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวง		19								
ตัวชี้วัดที่ 1.1.1 ร้อยละของการประเมินผลลัพธ์โครงการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ เป้าหมายของกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	4.0714	60	-	80	-	100	100	5.0000	0.2036
ตัวชี้วัดที่ 1.1.2 ต้นทุนด้านการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ร้อยละ	4.0714	x+1	x+0.5						
ตัวชี้วัดที่ 1.1.3 ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของอัตราส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำและระบบราง เปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมด	ร้อยละ	5.4286	x-10	x-5	x	x+5	x+10	N/A	1.0000	0.0543
ตัวชี้วัดที่ 1.1.4 ปริมาณผู้โดยสารทางระบบรถไฟใต้ดิน (แสนคนต่อวัน)	แสนคนต่อวัน	5.4286	1.68	1.73	17.8	1.82	2.00	1.80955	3.7387	0.2030
ตัวชี้วัดที่ 1.2 ระดับความสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล	ระดับ	5	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.2500
ตัวชี้วัดที่ 1.3 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อประชากรแสนคน	คนต่อประชากรแสนคน	4	19.85	18.93	18	17.09	16.17	13.10 (ณ ส.ค. 53)	5.0000	0.2000
ตัวชี้วัดที่ 1.4 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาศูนย์บริการร่วมหรือเคาน์เตอร์บริการประชาชน	ระดับ	2	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ/ภารกิจหลัก/เอกสารงบประมาณรายจ่ายฯ ของส่วนราชการหรือเทียบเท่า		20								
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ/ภารกิจหลัก		15								
ตัวชี้วัดที่ 3.1.1 จำนวนเรื่องการดำเนินการวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่ง	เรื่อง	3	5	6	7	8	9	9 เรื่อง	5.0000	0.1500

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2 ร้อยละความสำเร็จของแผนการติดตามและประเมินผลด้านนโยบาย/แผนงาน/โครงการ ด้านการขนส่งและจราจร										
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2.1 แผนปฏิบัติราชการ สนข.	ร้อยละ	1	ต่ำกว่า ร้อยละ	-	90	95	100	100	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2.2 แผนหลักการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2547 - 2554	ร้อยละ	1	ต่ำกว่า ร้อยละ	-	90	95	100	100	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 3.1.3 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข.เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านความปลอดภัย/สิ่งแวดล้อมในระบบขนส่ง ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารกระทรวงคมนาคมและได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอจำนวน 62 เรื่อง และได้รับความเห็นชอบ จำนวน 62 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.4 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข.เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารกระทรวง และได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอจำนวน 64 เรื่อง และได้รับความเห็นชอบ จำนวน 64 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.5 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ที่ได้รับความเห็นชอบจาก อจร. หรือ ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคหรือในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอจำนวน 64 เรื่อง และได้รับความเห็นชอบ จำนวน 64 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.6 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการจัดระบบการจราจรทางบกหรือการแก้ไขปัญหาการจราจรที่เสนอต่อคณะกรรมการการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) หรือ อนุกรรมการภายใต้ คจร. หรือที่ประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้มีมติเห็นชอบมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอจำนวน 64 เรื่อง และได้รับความเห็นชอบ จำนวน 64 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.1.7 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการขนส่งที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	2	ต่ำกว่า ร้อยละ 90	-	90	95	100	เรื่องที่เสนอ จำนวน 64 เรื่อง และได้รับความเห็นชอบ จำนวน 64 เรื่อง คิดเป็น ร้อยละ 100	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามเป้าหมายผลผลิตของส่วนราชการ(ตามเอกสารงบประมาณรายจ่าย)	ระดับ	5	1 ร้อยละ 80 16เรื่อง	2 ร้อยละ 85 17 เรื่อง	3 ร้อยละ 90 18 เรื่อง	4 ร้อยละ 95 19 เรื่อง	5 ร้อยละ 100 20 เรื่อง	20 เรื่อง	5.0000	0.2500

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนักร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการดำเนินงาน	ค่าคะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
มิติที่ 2 มิติด้านคุณภาพการให้บริการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 20)									2.4000	
ตัวชี้วัดที่ 4 ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการอยู่ระหว่างดำเนินการของผู้ประเมินอิสระ	ร้อยละ	8	65	70	75	80	85	อยู่ระหว่างดำเนินการของผู้ประเมินอิสระ	1.0000	0.0800
ตัวชี้วัดที่ 5 ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้กำหนดนโยบาย	ร้อยละ	5	65	70	75	80	85	อยู่ระหว่างดำเนินการของสำนักงาน	1.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 6 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริต	ระดับ	7	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.3500
ตัวชี้วัดที่ 7 ระดับความสำเร็จในการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนจนได้ข้อยุติ	ระดับ	-	1	2	3	4	5	สนข.ไม่มีข้อเรียกร้อง จึงเพิ่มน้ำหนักตัวชี้วัดที่ 4, 5 และ 6 เป็นร้อยละ 8, 5 และ 7 ตามลำดับ		
มิติที่ 3 มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 10)									3.6036	
ตัวชี้วัดที่ 8 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการรักษามาตรฐานระยะเวลาการให้บริการ	ระดับ	2	1	2	3	4	5	4.0180	4.0180	0.0804
ตัวชี้วัดที่ 9 ร้อยละของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน/ภาพรวม										
ตัวชี้วัดที่ 9.1 ร้อยละของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	1	69	72	75	78	81	88.07	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 9.2 ร้อยละของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายภาพรวม	ร้อยละ	1	92	93	94	95	96	76.63	1.0000	0.0100
ตัวชี้วัดที่ 10 ระดับความสำเร็จของการจัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต	ระดับ	1	1	2	3	4	5	ขั้นตอนที่ 1-3	3.0000	0.0300
ตัวชี้วัดที่ 11 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการประหยัดพลังงานของส่วนราชการ	ระดับ	1	1	2	3	4	5	ค่าคะแนนที่ได้ 4	4.0000	0.0400
ตัวชี้วัดที่ 12 ระดับความสำเร็จของการควบคุมภายใน	ระดับ	1.5	1	2	3	4	5			
ส่วนที่1		0.5	60	70	80	90	100	80	3.0000	0.150
ส่วนที่2		1	1	2	3	4	5	ดำเนินการขั้นตอนที่ 1-5	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 13 ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบภายใน	ระดับ	1.5	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.0750
ตัวชี้วัดที่ 14 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนากฎหมายของส่วนราชการ	ระดับ	1	1	2	3	4	5	อยู่ระหว่างดำเนินการขอยกเว้นแผนพัฒนากฎหมาย	1.0000	0.0100

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนักร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการดำเนินงาน	ค่าคะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
มิติที่ 4 มิติด้านการพัฒนาองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ 20)										
"ตัวชี้วัดที่ 15 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA)		20								
ตัวชี้วัดที่ 15.1 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาองค์การ .		12								
ตัวชี้วัดที่ 15.1.1 ร้อยละของการผ่านเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน (วัดกระบวนการ)										
หมวดบังคับ (หมวด 1)	ร้อยละ	4	60	70	80	90	100	100	5.0000	0.2000
หมวดสมัครใจ (หมวด 5)	ร้อยละ	4	60	70	80	90	100	90	4.0000	0.1600
ตัวชี้วัดที่ 15.1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์ในการดำเนินการตามแผนพัฒนาองค์การ										
หมวดบังคับ (หมวด 1)	ระดับ	1	60	70	80	90	100	100	5.0000	0.500
หมวดสมัครใจ (หมวด 5)	ระดับ	1	60	70	80	90	100	98	4.8000	0.0480
ตัวชี้วัดที่ 15.1.3 ร้อยละของการผ่านเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐานในหมวดที่ส่วนราชการดำเนินการไม่ผ่านเกณฑ์ฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552										
หมวดบังคับ (หมวด 2)	ร้อยละ	1	60	70	80	90	100	100	5.0000	0.0500
หมวดสมัครใจ (หมวด 4)	ร้อยละ	1	6070	80	90	100	98	4.8000	0.0480	
ตัวชี้วัดที่ 15.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์การดำเนินการของส่วนราชการ (หมวด 7)	ระดับ	4	1	2	3	4	5	3.16	3.1600	0.1264
ตัวชี้วัดที่ 15.3 ระดับความสำเร็จเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการจัดทำแผนพัฒนาองค์การ		4								
ตัวชี้วัดที่ 15.3.1 ความครบถ้วนของการจัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์กร (15 คำถาม)	คำถาม	1	3	6	9	12	15	15 คำถาม	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 15.3.2 ความครบถ้วนของการจัดทำรายงานการประเมินองค์กรด้วยตนเองหมวด 1-7 ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน	หมวด	1	3	4	5	6	7	7 หมวด	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 15.3 ความครบถ้วนของแผนพัฒนาองค์การประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 (2 แผน)	แผน	2	0	-	1	-	2	2 แผน	5.0000	0.1000
	น้ำหนักรวม	100							**ค่าคะแนนที่ได้**	3.7763

ข้อมูล ณ เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2553
ตำแหน่ง หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของประเทศ

Development of Policies and Strategies for Thailand's Transportation

กรอบทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

ในสภาพแวดล้อมปัจจุบันประเทศไทยต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการพัฒนาเทคโนโลยี โดยเฉพาะภาคคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นเดียวกัน อาทิ ภาวะความผันผวนของราคาน้ำมัน ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

Framework for the Development of Transport andTraffic Systems 2011-2020

In today's environment, our country has to face with changes caused by globalization in many aspects such as economy, society, politics and technological development. Transportation, which plays the significant role in driving the country's economy, is affected by these changes as well. For instances, the instability of fuel price causes the rise in transportation cost. Meanwhile, developed economic cooperation with neighboring countries leads to the necessity for Thailand to prepare to make connections to transportation routes of its neighbors.

จากปัจจัยดังกล่าวข้างต้นรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลได้บรรจุแผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่สำคัญ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ เพื่อนำไปสู่การมีคุณภาพชีวิตที่ดี และพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจ สร้างความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือ (Reliability and Security) ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร มีดังต่อไปนี้

1) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัจจัยและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง ทั้งในส่วนของการสนับสนุนนโยบาย กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ การเชื่อมโยงโครงข่ายภายในประเทศกับภูมิภาคสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

2) เพื่อให้ได้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปและปัจจัยแวดล้อม นำไปสู่การพัฒนาอย่างมีคุณภาพเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3) เพื่อให้ได้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขาที่มีการบูรณาการร่วมกันอย่างประสานสอดคล้องกับมิติการพัฒนาสาขาอื่นๆ ของประเทศ

From these factors, the government gives priority to continually developing transportation systems by setting plans for the development of systems, setting approaches to apply such development to develop the country and setting strategies for developing Thailand's logistics system. The goal is to provide quality and efficiency for Thailand's transport systems. That will lead to better quality of life, sustainability of the country, reduced logistic cost, increasing capability for businesses and providing reliability and security for delivery process of goods and services. That includes creating economical value added for logistics industry and related industries.

OBJECTIVES

The objectives for creation of the Master Plan for Transport and Traffic System Development are:

1) To study and analyse the factors and impacts related to transport system development in supporting policy, international cooperation framework and creating connection between domestic and regional networks to be complied with the areal development strategy and logistics development strategy.

2) To obtain the proper master plan for transport and traffic system development that is flexible for changes of situation and surrounding factors, leading to the quality of development for driving the country's economy and continually improvement.

3) To obtain the proper master plan for transport and traffic system development and strategic plans for the development of transport sector, which is conformingly integrated with the country's development in another fields.

ดังนั้น สนข. ในฐานะองค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศได้เล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการทบทวน ปรับปรุงฐานข้อมูลและแนวทางในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้สอดรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนวางรากฐานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับสภาพความต้องการที่แท้จริง ครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งในระดับนโยบาย (Agenda Based) ระดับพื้นที่ (Area Based) และระดับหน่วยปฏิบัติการ (Function Based)

โดยการดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะยาว (พ.ศ. 2554-2563) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขาของกระทรวงคมนาคมที่มีความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อให้แผนดังกล่าวสามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดและภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างมีบูรณาการและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งร่วมกัน คือ ลดความซ้ำซ้อนของการจัดทำแผนงาน/โครงการ รวมทั้งช่วยลดรายจ่ายของประเทศภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด

ร่างกรอบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

วิสัยทัศน์สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งของไทยในช่วง 10 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2554-2563) คือ

"สู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)"

For these objectives, OTP, as the country's leading organization to set the direction for the development of traffic and transportation, found the necessity to review, adjust the database and approaches of planning on transportation systems to be conformed to changing situations as well as develop the foundation of transportation network to be conformed to the real demand and covering all dimensions in agenda based, area based and function based levels.

To make sure that the plan will be implemented, with integration and conformity, by the agencies and the related parties, the long-term Master Plan for Transport and Traffic System Development (2011-2020) were studied and created to be significantly relevant with the Ministry of Transport's strategic plan for transport sector system development. This way, the goal can be achieved with minimum duplication during plan/project development, helping the country, with limited budget, to reduce its costs.

THE FRAMEWORK OF THE MASTER PLAN FOR TRANSPORT AND TRAFFIC SYSTEM DEVELOPMENT (2011-2020)

THE VISION FOR THAILAND'S TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT WITHIN THE NEXT 10 YEARS (2011-2020) IS:

"Towards Sustainable Transport"

เป้าประสงค์หลักตามวิสัยทัศน์ดังกล่าว สามารถกำหนดได้ 6 เป้าประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค (Hub for Connectivity)

2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

3. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน

6. เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

The main goals for the vision can be classified into the following 6 points:

1. To upgrade Thailand to be the hub for connectivity in transport and logistics of the region.

2. To provide efficient transport system with sufficient service and accessibility.

3. To enhance safety in traffic and transportation.

4. To encourage energy-saving and environmental friendly transportation.

5. To improve the level of accessibility to public transportation.

6. To improve mobility of traffic and transportation.

ในการดำเนินการผลักดันนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเกิดประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพให้เกิดความยั่งยืน จำเป็นต้องผลักดันให้เกิดกลไกในการดำเนินงานในทุกส่วน ได้แก่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการด้านการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ในการสนธิแผนงาน แผนเงิน และแผนคน ควบคู่ไปกับการจัดเตรียมกลไกประสานการจัดทำแผนปฏิบัติการทุกระดับทั้งแผนระดับกลยุทธ์ ระดับสาขาการพัฒนา ระดับพื้นที่ และระดับชุมชนให้มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

ทั้งนี้ ต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ โดยให้ความสำคัญในการลำดับความสำคัญโครงการลงทุนที่ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค และมีส่วนผลักดันและสนับสนุนให้เป้าหมายมีความสำเร็จตลอดจนลดภาระการลงทุนภาครัฐ โดยการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสมและเป็นไปได้ของการดำเนินงานในแต่ละโครงการลงทุนสำคัญอย่างรอบคอบ ภายใต้รูปแบบ PPPs (Public Private Partnerships) และจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสาธารณะ

การพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้เป็นระบบขนส่งหลัก โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม

รัฐธรรมนูญราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 นโยบายรัฐบาลและนโยบายกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำ ภายใต้หลักการ "พัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้เป็นระบบขนส่งหลัก โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม" ซึ่งในปี 2553 ได้กำหนดตัวชี้วัด "ร้อยละการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำและระบบราง

In order to push this policy of transport and traffic development for implementation with continual efficiency and effectiveness, we need to create the mechanism in all the parties involved, i.e. central agencies and local agencies and the private sector taking part in operation of the project for transport and traffic system development. The purpose is for efficiently formulating the plan into action of joining the work plan, money plan and human resource plan, along with preparing the coordinating mechanism for every level of operational planning to have connection and conformity to the Master Plan for Transport and Traffic System Development (2011-2020).

The priority of transport investment projects has to be arranged complying with strategic goals. Greater priority will be given to the investment project that has impact on macro-economy, supports the goal achievement and reduces the investment burden for the government sector by encouraging the private sector to participate in the investment of huge infrastructures with high value of investment. The appropriateness and possibility of the operation for each project need to be considered carefully under the pattern called PPPs (Public Private Partnerships) before establishing the fund for infrastructure development as the source of money to develop the infrastructure system for the public.

Development of Rail and Water Transports as Main Transportation System, and Supported by Land Transport

The 2007 Constitution of Thailand, government policies, and Ministry of Transport (MoT) policies pay attention to rail and water transports, under the principle "Development of

เปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมด" เป็นตัวชี้วัดของ คค. ประกอบกับกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ พ.ศ. 2545 หมวด 3 ได้กำหนดให้มีการรายงานแผนงาน/โครงการของส่วนราชการในสังกัด คค. จึงกำหนดให้ สนข. รายงานผลการดำเนินงาน/โครงการสำคัญของ คค. จำนวน 11 โครงการ ประกอบด้วย โครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาระบบรางและรถไฟฟ้าความเร็วสูง โครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ โครงการจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล โครงการบริหารจัดการการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนทางราง โครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันและสะพานเชื่อมเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค (จ.อุทัยธานี สมุทรสงคราม สตูล อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และสมุทรปราการ) โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาศูนย์เทคโนโลยีและการสื่อสารเพื่อการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แบบอัตโนมัติ) ของหน่วยงานด้านการจราจรขนส่ง และโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร โดยรายงานให้ คค. ทราบทุกเดือน

รายงานการประเมินความคุ้มค่าในการปฏิบัติภารกิจ ปี 2552

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 โดยได้กำหนดให้มีการประเมินความคุ้มค่าในการปฏิบัติภารกิจของรัฐในมาตราที่ 22 ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนัก

Rail and Water Transports as Main Transportation System, and Supported by Land Transport". In 2010, the "percentage of domestic rail and water goods transportation relative to total goods transportation" has been set as an indicator of MoT. In addition, Section 3 of the 2002 Ministerial Regulation on Task Group requires subordinate agencies to report their plans/project. Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) is designated to report on the 11 MoT operation/major projects including: master plan study of the development of rail system and high speed electric rail; adjustment of master plan of public transport rail system in Bangkok Metropolitan Area; feasibility study and preliminary design of double-tracks rail system for transport and logistics; provision of accidents alleviation plan at road – rail crossings for long distance train service; public transport rail system management; feasibility study of port development on Andaman Coast and landbridge between the Gulf of Thailand (GOT) and Andaman ports; feasibility study and preliminary design of goods transport rail system to link Andaman and GOT ports; survey design, and administration of intermodal facilities in Chiang Saen and Chiang Khong, Chiang Rai Province; survey study on transport and traffic data for the preparation of master plan for regional cities (Uthai Thani, Samut Songkhram, Satun, Ubon Ratchathani, Surat Thani, and Samut Prakarn); development and maintenance study of communication technology center for the integration of traffic and automatic intelligent transport system (ITS) of traffic and transport agencies; and preparation of transport and traffic system development master plan. The progress of these projects will be reported to MoT on a monthly basis.

2009 Economic Evaluation Report

Section 22 of the 2003 Royal Decree on Good Governance determines the economic evaluation of the operations of government agencies. Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB) together with the Bureau of the Budget are assigned to conduct

งบประมาณร่วมกันจัดให้มีการประเมิน ความคุ้มค่าในการปฏิบัติภารกิจของรัฐที่ส่วนราชการดำเนินการอยู่ เพื่อรายงานคณะรัฐมนตรีสำหรับเป็นแนวทางในการพิจารณาว่าภารกิจใดสมควรจะได้ดำเนินการต่อไปหรือยุบเลิก และเพื่อประโยชน์ในการจัดตั้งงบประมาณของส่วนราชการในปีต่อไป ทั้งนี้ ตามระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ซึ่ง สศช. ได้เริ่มให้หน่วยงานประเมินความคุ้มค่าการปฏิบัติภารกิจของรัฐ และ สนข. ได้เริ่มดำเนินการประเมินความคุ้มค่าในการปฏิบัติภารกิจของ สนข. ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2551 โดยในปี 2552 ได้ประเมินความคุ้มค่าในการปฏิบัติภารกิจ ได้ผลประเมินดังนี้

มิติประสิทธิภาพ การดำเนินงานเพื่อให้ได้ผลผลิตของ สนข. สามารถบรรลุผลผลิตได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ดำเนินการได้จริงทั้งหมด จากเป้าหมายที่กำหนดไว้จำนวน 23 เรื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 100 แต่ต้นทุนต่อหน่วยที่เพิ่มสูงขึ้นนั้น เพราะว่าในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนเรื่องที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2551 ถึง 2 เรื่อง รวมทั้งโครงการในปี พ.ศ. 2552 เป็นโครงการศึกษาในเชิงลึกซึ่งต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญและเทคนิคขั้นสูง จึงส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น

มิติประสิทธิผล พิจารณาจากระดับความสำเร็จในการบรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมาย พบว่าในปี พ.ศ. 2552 ผลผลิตของ สนข. คือ นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ส่งผลทำให้เป้าหมายการให้บริการของ สนข. มีประสิทธิผล กล่าวคือกลุ่มเป้าหมายมีการนำผลผลิตไปใช้คือหน่วยงานในสังกัดกระทรวงนำแผนงาน/มาตรการ/โครงการที่เป็นข้อเสนอแนะด้านการขนส่งจราจรและความปลอดภัย และได้รับการปฏิบัติโดยหน่วยงานในสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคิดเป็นร้อยละ 100 ซึ่งมีความคุ้มค่าเพราะสามารถบรรลุผลผลิตและผลลัพธ์ตามเป้าหมาย

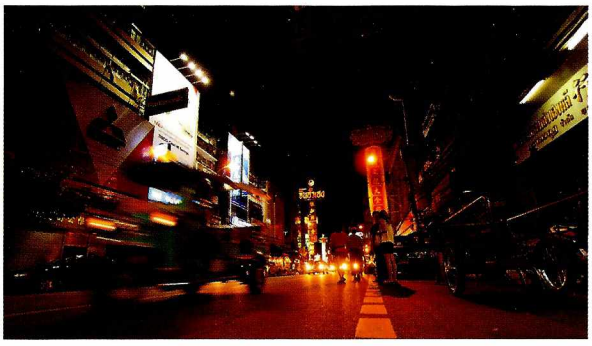
นอกจากนี้ ผลผลิตของ สนข. คือ นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ยังส่งผลกระทบต่อระดับความสำเร็จตามเป้าหมายที่ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว มีประชาชนมาใช้บริการสถานีขนส่ง

the economic evaluation and report the results to the Cabinet within a period specified by the Cabinet, for the consideration whether a task should be continued or stopped; and for setting up the budgets of government agencies in the following year. The OTP has commenced the economic evaluation of OTP's operations since 2008 fiscal year. The results of the evaluation in 2009 are provided below.

Efficiency: The implementation of the OTP meets the production target i.e. all 23 tasks have been practically implemented, accounting for 100%. However, the cost per unit is high because in 2009, there are 2 tasks more than those in 2008; and the projects in 2009 are the in-depth studies that require specialists and advance technique.

Effectiveness: The effectiveness is evaluated based on the levels of success in meeting objectives/targets. It is found that in 2009, the products of OTP - transport and traffic policies - has made OTP services effective, that is the products were used by target groups. The plans/measures/projects regarding transport, traffic, and safety recommendations were adopted and implemented by MoT subordinate agencies and relevant agencies at the rate of 100%. This is considered cost effective due to the targeted products and results have been met.

In addition, the OTP products i.e. transport and traffic policies, also succeed in the provision of rapid transport system service, which makes the increase of number of people using transport stations to 131,285,334 people or 47.49%; the provision of safe transport service, resulting in 6



ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 131,285,334 คน หรือร้อยละ 47.49 ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัยจากจำนวนอุบัติเหตุทางน้ำที่ลดลง 6 ครั้ง หรือร้อยละ 13.64 รวมทั้งประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารขนาดใหญ่ที่มีจำนวนอุบัติเหตุลดลง 150 คัน หรือร้อยละ 5.91 และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 18.80 เหลือร้อยละ 18.60 ในปี พ.ศ. 2551

การทบทวนแผนกลยุทธ์

ในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ สนข. นั้น ได้กำหนดให้มีการจัดทำแผนกลยุทธ์ โดยมีขั้นตอนการทบทวนผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นภายในองค์กรและวิเคราะห์ศักยภาพของ สนข. (SWOT Analysis) รวมทั้งประชุมและสัมมนาระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก สนข. เมื่อได้มีการประกาศใช้แผนกลยุทธ์และมีการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์แล้ว จึงติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ เพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ประกอบการพิจารณา ทบทวนแผนกลยุทธ์เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง สนข. ได้มีการจัดทำแผนกลยุทธ์ สนข. (พ.ศ. 2552-2556) เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 จึงได้กำหนดขั้นตอนดำเนินการพิจารณาทบทวน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษา วิเคราะห์ ผลการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ สนข. ในช่วงที่ผ่านมา

ขั้นตอนที่ 2 ทบทวนกิจกรรม/งาน/โครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาของ สนข.

ขั้นตอนที่ 3 ส่งผลการทบทวนให้สำนัก/กอง/ศูนย์พิจารณาปรับปรุง เพิ่มเติม กิจกรรม/งาน/โครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาของ สนข.

ขั้นตอนที่ 4 จัดประชุมผู้บริหาร สนข. และเจ้าหน้าที่สำนัก/กอง/ศูนย์ เพื่อพิจารณาร่างแผนกลยุทธ์ฉบับปรับปรุง

ขั้นตอนที่ 5 จัดทำแผนกลยุทธ์ฉบับปรับปรุงเสนอ ผอ. สนข. เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

cases reduction of water accidents (13.64%); the provision of safe service for large vehicles, resulting in the reduction by 150 cases of accidents (5.91%); and the reduction of logistics cost per GDP from 18.80% to 18.60% in 2008.

Review of Strategic Plan

The procedures of OTP's strategic plan set up include reviewing the implemented operations, conducting an attitude survey within the organization and analyze for OTP's potential (SWOT analysis), and arranging brainstorming meetings and seminars with both internal and external stakeholders. After the announcement and implementation of the strategic plan, the operation has been monitored and evaluated regularly and used for the consideration of the strategic plan. The OTP Strategic Plan (2009 – 2013) was prepared in November 2009. The review procedures are determined as provided below.

Step 1 Study and analyze the results of the implementation according to the OTP strategic plan.

Step 2 Review activities/works/projects in accordance with the OTP development strategy.

Step 3 Submit the review results to bureau/ division/ center to adjust and add the activities/works/projects in accordance with the OTP development strategy.

Step 4 Arrange the meeting with OTP executives and officers of bureau/ division/ center to review the revised draft strategic plan.

Step 5 Prepare the revised strategic plan for submission to OTP director to bring to implement.

สนข. ได้จัดทำแผนกลยุทธ์ สนข. (พ.ศ.2552 - 2553) (ฉบับทบทวน) แล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2553 และนำไปใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติราชการต่อไป

โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร

สนข. ได้ว่าจ้างบริษัท ซี คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด และบริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร โดยมีวัตถุประสงค์การศึกษา ดังนี้

4.1 เพื่อให้มีการทบทวนผลการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้งบประมาณของ สนข. ตามคู่มือที่สำนักงบประมาณกำหนด (Performance Assessment Rating Tool: PART) จัดทำแผนการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนที่กำหนด

4.2 เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศสำหรับงานติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรที่สอดคล้องกับแผนหลักต่างๆ ให้สามารถนำมาใช้งานได้จริง

4.3 เพื่อจัดทำรายงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและวิธีการติดตามประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรตามแผนหลักต่างๆ ตลอดจนรายงานผลการดำเนินตามวิธีการดังกล่าว

4.4 เพื่อให้มีการถ่ายทอดทักษะและองค์ความรู้ด้านการติดตามและประเมินผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินโครงการศึกษาฯ แล้วเสร็จและได้ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว ซึ่ง สนข. จะได้ใช้ผลการศึกษาดังกล่าวเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรต่อไป

รายงานการตรวจสอบการดำเนินการใช้ประโยชน์จากผลการจ้างที่ปรึกษาของ สนข. (ปีงบประมาณ 2546-2553)

เนื่องจาก สนข. จัดตั้งขึ้นในส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นระยะเวลา 8 ปีแล้ว และได้มีการใช้งบประมาณจ้างที่ปรึกษาดำเนินการโครงการศึกษาต่างๆ เป็นจำนวนมาก จึงควรดำเนินการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาต่างๆ ตั้งแต่เริ่มมีการจัดตั้ง สนข. ว่ามี

The Revised OTP Strategic Plan (2009 – 2010) was completed in September 2010, and has been used as the operational framework.

Procurement of Consultant Service to Develop a Transport and Traffic Plan/Project Monitoring and Evaluation System

OTP has procured C Consult Engineering Limited and PCBK International Limited to conduct a study on development of transport and traffic plan/project monitoring and evaluation system. The objectives of the study are provided below.

4.1 To review success analysis of the operations using OTP's budget in accordance with Bureau of the Budget's Performance Assessment Rating Tool: PART. Implementation plan has to be regularly improved and updated and the implementation according to the plan shall be evaluated.

4.2 To establish a database and information system to monitor and evaluate the implementation of transport and traffic plans/projects cohering to primary plans for practical usage.

4.3 To prepare an academic report regarding the evaluation of concept and methodology of transport and traffic plans/projects, as well as to report the results of the implementation according to the methodology.

4.4 To transfer skills and knowledge regarding monitoring and evaluation to relevant officers.

The consultants completed the study and submitted the final report to the OTP. The results of the study will be used as guideline for developing the transport and traffic plans/projects monitoring and evaluation system.

Report on the Examination of OTP's Application of Consultants' Studies (Fiscal Years 2003 - 2010)

โครงการศึกษาอะไรบ้างและมีการนำไปใช้ประโยชน์ในด้านใดบ้าง ซึ่งจากการดำเนินการตรวจสอบการดำเนินการใช้ประโยชน์จากผลการจ้างที่ปรึกษาของ สนข. (ปีงบประมาณ 2546-2553) พบว่า สนข. มีโครงการศึกษาทั้งหมด 63 โครงการ แต่ละโครงการได้มีการนำไปใช้ประโยชน์ ทั้งจากหน่วยงานภายในของ สนข. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภายนอกอื่นๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงการศึกษาเหล่านั้นมีส่วนในการพัฒนาประเทศในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาเศรษฐกิจและพัฒนาด้านสังคม

โครงการลงทุนของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม

1. โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ รวมเครื่องยนต์อะไหล่ 5 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม 35,484 ล้านบาท ประกอบด้วย การจัดหาเครื่องบินภูมิภาคความจุประมาณ 300 ที่นั่ง จำนวน 7 ลำ โดยวิธีการเช่าซื้อ (Financial Lease) และเครื่องบินข้ามทวีปความจุประมาณ 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) รวมทั้งจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่สำหรับเครื่องบินภูมิภาค จำนวน 2 เครื่องยนต์ และสำหรับเครื่องบินข้ามทวีป จำนวน 3 เครื่องยนต์ โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุการใช้งานมานานหรือมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง เพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน ทั้งด้านคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการ ลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร โดยจะนำเครื่องบินใหม่มาใช้เพื่อเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีกำไร พัฒนาตลาดและเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองที่มีศักยภาพสูงในอนาคต

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการจัดหาเครื่องบินจำนวน 15 ลำดังกล่าวของบริษัท การบินไทยฯ สอดคล้องกับนโยบายเศรษฐกิจรัฐบาล ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจโดยมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการ การลดต้นทุนดำเนินงาน และการพัฒนาธุรกิจ

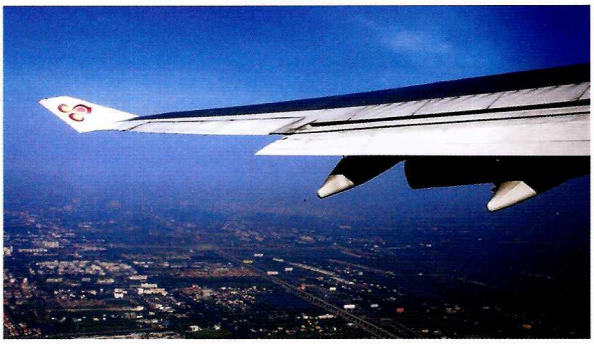
The OTP has been established under the MoT for 8 years. Large amount of budget has been used for procuring consultants to conduct various studies. The results of the studies undertaken since the OTP's establishment should be collected to identify the context and usage of those studies. From the examination of OTP's application of consultant's studies (fiscal years 2003 – 2010), there are a total of 63 projects. Each project has been utilized by agencies under the OTP, MoT subordinate agencies, and external agencies. This indicates that those studies contribute to country development in terms of infrastructure, economy, and social development.

Investment Projects of MoT Subordinate Agencies

1. Provision of 15 Aircrafts for Thai Airways International PLC Project (2010 – 2014)

Thai Airways International PLC proposed the procurement of 15 aircrafts and 5 spare part engines to the MoT to submit for Cabinet consideration. The total investment budget is 35,484 million baht. The proposal comprises financial lease of seven 300-seat aircrafts, operating lease of eight 350-seat aircrafts, and procurement of 2 spare part engines for regional aircrafts, and 3 spare part engines for international aircrafts. The objectives of the proposal are to replace the old aircrafts operating for many years or having high maintenance cost; to enhance fleet efficiency in terms of quality, products, and services; to reduce fuel consumption and maintenance cost; to develop flight route network to support customers' demands by using the new aircrafts to increase flight frequency for profitable routes; and to develop new market and new route to future high potential cities.

The OTP has made a consideration that the procurement of 15 aircrafts of Thai Airways International PLC is consistent with government economic policy to improve the efficiency of state



อุตสาหกรรมการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชีย อีกทั้งโครงการดังกล่าวบรรจุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) ปี 2553 – 2557 ของบริษัท การบินไทยฯ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินเพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน เพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการที่ดี ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ทำให้ฝูงบินมีอายุการใช้งานเฉลี่ยลดลง สามารถขยายกำลังการผลิตเพื่อรองรับความต้องการและการแข่งขันของตลาดที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นหากสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลกคลายตัวลง ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ ได้ประมาณการว่าจะทำให้ผลประกอบการดีขึ้นในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า โดยได้พิจารณาแนวทางเลือกในการจัดหาเครื่องบินด้วยการเช่าซื้อเครื่องบินภูมิภาคจำนวน 7 ลำ และเช่าดำเนินงานเครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 8 ลำ เนื่องจากเห็นว่าเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับสถานะปัจจุบันของบริษัทฯ

โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือก (Scenario) ในการจัดหาเครื่องบิน แม้ว่าค่าประมาณการจะแสดงให้เห็นว่าการจัดหาเครื่องบินด้วยวิธีเช่าซื้อ จะทำให้บริษัท การบินไทยฯ มีผลตอบแทนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิสูงกว่าการเช่าดำเนินงาน แต่การเช่าดำเนินงานเครื่องบินจะทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องเสี่ยงลงทุนสูง และจะไม่ก่อให้เกิดภาระหนี้เงินกู้ต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ ในอนาคต นอกจากนั้นการเช่าดำเนินงานเครื่องบินใช้งานจะมีข้อดีคือไม่ต้องรับความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินจากการขายเครื่องบินปลดระวาง อีกทั้งยังมีความคล่องตัวสูงในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างฝูงบินเพื่อรองรับกับสถานการณ์แวดล้อมที่มีความผันผวนทั้งสภาวะเศรษฐกิจ การเมืองภายในประเทศ โรคระบาดและภัยพิบัติเช่นในปัจจุบัน จึงทำให้หลายสายการบินได้เพิ่มสัดส่วนการเช่าดำเนินงานเครื่องบินใช้งานต่อการเช่าซื้อมากขึ้น เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ คาเธย์แปซิฟิค และไชน่าแอร์ไลน์ เป็นต้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง

enterprises by improving services and reducing operational cost, and to support aviation industry and downstream business development to promote Thailand as aviation and air transport hub of Asia. Such project is incorporated to the 2010 – 2014 strategic plan (state enterprise plan) of Thai Airways International PLC and has been approved by the Minister of Transport. Such plan aims to provide new aircrafts to replace the old aircrafts that have been in operation for many years to enhance service quality, and to reduce fuel consumption and maintenance cost. This would also minimize the average fleet life and increase production capacity to support the increasing market demand and competition if the world economic crisis is relieved. Thai Airways International PLC forecasted that the business profit would increase in 5 years. It is proposed to procure a financial lease of 7 aircrafts and operating lease of 8 aircrafts, which are considered appropriate to current situation of the company.

The OTP has additional comments on aircraft procurement scenario that although the financial lease of aircrafts would make a higher net present value than the operating lease, the operating lease would not require high investment and the company would not have loan debt burden in the future. The advantage of operating lease is that the company would not risk the residual value from selling decommissioned aircrafts. It is also flexible to change fleet structure to support current domestic fluctuating economic and political conditions, outbreaks, and disasters factors. Many airlines have increased operating lease proportion for their aircrafts procurement, for example, Singapore Airlines, Cathay Pacific Airways, and

และจราจรจึงเห็นสมควรนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท การบินไทยฯ ดำเนินการตามที่บริษัทฯ เสนอแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2553 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นว่า จากการที่หลายฝ่ายคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มจะฟื้นตัว ในปี 2553 ประกอบกับการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วน ที่เน้นการลดต้นทุนการดำเนินงาน ทำให้ผลการดำเนินงานปรับตัวดีขึ้นเป็นลำดับในไตรมาสที่ 4 ของปี 2552 ดังนั้น ในระยะต่อไป หากบริษัท การบินไทยฯ สามารถปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง และส่งผลให้ผลประกอบการและฐานะการเงินขององค์กรดีขึ้น และมีศักยภาพเพียงพอที่จะเพิ่มจำนวนการจัดหาเครื่องบินโดยวิธีการเช่าซื้อในโครงการดังกล่าวแล้ว ก็เห็นควรให้บริษัท การบินไทยฯ พิจารณาปรับเปลี่ยนวิธีการจัดหาเครื่องบินในส่วนที่จะจัดหาโดยวิธีการเช่าดำเนินการเป็นวิธีการเช่าซื้อ โดยนำเสนอขอความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป

2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะที่ 2) ปีงบประมาณ 2554 – 2559 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) วงเงินลงทุน 62,503.214 ล้านบาท โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี จาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) ประกอบด้วยงานก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 งานระบบสาธารณูปโภค และงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ดังนี้

China Airlines. The OTP therefore presented the proposal to MoT for further submission to the Cabinet for consideration, and the proposal was approved on March 30, 2010. NESDB has commented that many parties forecasted that the world economy would be recovered in 2010, and the implementation of urgent recovery plan focusing on operational cost reduction resulted in the gradual improvement of the implementation in 4th Quarter of 2009. If Thai Airways International PLC can continuously improve their efficiency in the following phase, both in terms of product improvement and cost reduction, resulting in a better business profit and financial status, and Thai Airways is capable of aircraft financial lease according to the proposal, the NESDB therefore approved that Thai Airways change the procurement methodology from operating lease to financial lease. Leasing proposal shall be submitted for further approval.

2. Suvarnabhumi Airport Development (Phase 2) Fiscal Years 2011 – 2016 of Airport Authority of Thailand

Airport Authority of Thailand (AoT) proposed for the development of Suvarnabhumi Airport (fiscal years 2011 – 2016) under 62,503.214 million baht budget to the MoT for the submission for Cabinet consideration. The objective of the project is to increase the capability of Suvarnabhumi Airport to handle the increase by 15 million people per year, from 45 to 60 million people per year (48 million people per year of international passengers and 12 million people per year of domestic passengers). The project comprises the construction of eastern expansion of main passenger terminal, the construction of the

1) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสารหลัก วงเงินรวม 7,405.863 ล้านบาท ประกอบด้วย งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก 15 ล้านคนต่อปี และงานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1) ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จอดรถระยะสั้นทั้งหมดประมาณ 6,500 คัน

2) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Midfield Satellite) วงเงินรวม 40,745.067 ล้านบาท ประกอบด้วยงานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และงานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ ด้านทิศใต้และระบบรถรางไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover : APM)

3) งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค วงเงินลงทุน 2,693.219 ล้านบาท ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูงและประปา รวมทั้งระบบน้ำเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ เพื่อเชื่อมเข้าสู่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และระบบรถรางไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM)

4) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant : PMC) วงเงิน 763 ล้านบาท โดยให้เริ่มดำเนินการตามสัญญาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2554 จนสิ้นสุดโครงการเป็นเวลาประมาณ 6 ปี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังกล่าวแล้วมีความเห็นว่า ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการให้บริการสายการบินระหว่างประเทศและภายในประเทศควบคู่กันไป (โดยมีสายการบินนกแอร์และวันทูโกใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง) ซึ่งในปี 2552 มีผู้โดยสารใช้บริการ

first supporting concourse, infrastructure works, and employment of project management consultant. Details are provided below.

1) Main Passenger Terminals: Total Budget of 7,405.863 million baht. This comprises the design and construction of the eastern expansion of the main passenger terminal to handle the increase of 15 million people per year; and the design and construction of airlines offices and eastern parking building (Parking Building 1) to provide a total short-term parking lots of 6,500 cars.

2) The First Supporting Concourse (Midfield Satellite): Total Budget of 40,745.067 million baht. This comprises the design and construction of the first supporting concourse, the construction of parking building adjacent to the first supporting concourse, and the design and construction of southern tunnel and automated people mover (APM).

3) Design and Construction of Infrastructure: Total Budget of 2,693.219 million baht. This includes high voltage electric system, waterworks system, air condition cooling system to connect to the first supporting concourse, and automated people mover system.

4) Employment of Project Management Consultant (PMC): Budget of 763 million baht. The operation will commence in fiscal year 2011 for 6 years, until the project is completed.

The OTP's consideration on Suvarnabhumi Airport development proposal is that currently Suvarnabhumi Airport provides the services for

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 40.09 ล้านคน และบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ คาดว่าในปี 2554 จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 47.3 ล้านคน ซึ่งเกินขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สามารถรองรับได้ปีละ 45 ล้านคน ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขีดความสามารถในการรองรับหลุมจอดเครื่องบินประชิดอาคารเท่ากับ 51 หลุมจอด แต่มีความต้องการ 67 หลุมจอด และจะเพิ่มขึ้นทุกปี บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ จึงมีความจำเป็นต้องเตรียมการปรับปรุงพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดปัญหาความแออัดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและรักษาระดับการให้บริการผู้โดยสารให้ได้ตามมาตรฐานสากล เมื่อมีการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามแผนแล้ว จะทำให้สิ่งก่อสร้างหลักมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้น ดังนี้

both international and domestic airlines (Nok Air and One-Two-Go airlines serviced at Don Muang Airport). The number of people using Suvarnabhumi Airport was 40.09 million people in 2009, and expected to increase to 47.3 million people in 2011, exceeding the 45 million people-per-year capacity of the airport. There are 51 parking bays with contact gates, however, 67 bays are required and the number continues growing. Therefore, it is necessary for AoT to prepare for the upgrade of Suvarnabhumi Airport to handle the growing volumes of passengers and flights to avoid overcrowding at the airport and maintain the service to international standard. The capacities of main structures after the upgrade are provided below.

สิ่งก่อสร้างหลัก	ก่อนดำเนินการ	หลังดำเนินการ	ขีดความสามารถเพิ่มขึ้น
1. อาคารผู้โดยสารหลัก (ล้านคนต่อปี)	45	60	15
2. หลุมจอดเครื่องบิน			
หลุมจอดระยะใกล้ (หลุมจอด)	51	79	28
หลุมจอดระยะไกล (หลุมจอด)	69	69	-
รวมหลุมจอดทั้งหมด (หลุมจอด)	120	148	28
3. พื้นที่จอดรถ			
อาคารจอดรถ (หลัง)	2	3	1
ลานจอดรถ (แห่ง)	2	1	ลดลง 1
รวมพื้นที่จอดรถทั้งหมด (คัน)	**6,000**	**6,500**	**500**

Structure	Before Upgrade	After Upgrade	Increase Capacity
1. Main passenger terminal building (million people per year)	45	60	15
2. Parking bays			
With contact gate	51	79	28
With remote gate	69	69	-
Total parking bays	120	148	28
3. Car parking			
Parking building	2	3	1
Parking yards	2	1	Reduce 1
Total parking spaces	**6,000**	**6,500**	**500**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงเห็นสมควรนำเสนอโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) วงเงินลงทุน 62,503.214 ล้านบาท เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 เห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังกล่าวตามที่บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอแล้ว

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวค่อนข้างสูงต่อปัจจัยด้านเศรษฐกิจการเมือง การก่อการร้าย ภัยธรรมชาติและโรคระบาด ซึ่งอาจกระทบต่อรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ดังนั้น ในข้อเท็จจริงของการประมาณการผลตอบแทนทางการเงินของโครงการลงทุนดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนไปจากที่ได้คาดการณ์ไว้ได้ บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ จึงจำเป็นต้องมีแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่มีรายได้และค่าใช้จ่ายไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น กรณีที่สภาวะเศรษฐกิจยังไม่ฟื้นตัวในช่วง 3 – 5 ปีข้างหน้า กรณีเกิดภัยธรรมชาติหรือกรณีมีความไม่สงบจากปัจจัยการเมืองภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อมิให้การลงทุนเกิดผลกระทบต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ และความเชื่อมั่นของนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ โดยบริษัทฯ อาจต้องปรับลดแผนการลงทุนโครงการให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ในอนาคต เพื่อมิให้มีการลงทุนขนาดใหญ่จำนวนมากเกินความจำเป็น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและภาระหนี้เงินกู้ระยะยาวต่อไปได้

อย่างไรก็ตามเนื่องจากขณะนี้ผลการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองยังไม่แล้วเสร็จ ในขณะที่การวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องดำเนินการโดยมีข้อมูลการใช้ประโยชน์สูงสุดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ตลอดจนการประมาณการปริมาณการจราจรทางอากาศของ

The OTP approved the Suvarnabhumi Airport Development Project (fiscal years 2011 – 2016) under 62,503.214 million baht budget and submitted the proposal to the Cabinet for consideration. The Cabinet resolution dated August 24, 2010 approved the development of Suvarnabhumi Airport as proposed by the AoT.

The OTP has additional comments that aviation industry is highly sensitive to economic, political, terrorism, natural disaster, and outbreaks, which could affect the income of the AoT. Actual monetary interest of the investment may vary from the estimation. It is necessary for the AoT to prepare a risk management plan if the actual income and expense vary from the estimation, for example, in case the economic condition does not recover within 3 – 5 years, natural disaster, or unrest situation due to domestic political factor. In order to prevent the impact on financial status of the company and confidence of investors in stock market, the AoT might need to downgrade the investment plan to comply with facts and air travel as appropriate to the then situation. This is to prevent excess investment that could impact long-term financial liquidity and loan debt.

However, the feasibility study of Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport Development has not been completed. Development of Suvarnabhumi Airport needs to be planned based on the maximum usage of Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport, and air traffic volumes of both airports, taking into account conditions and factors impacting the change of number of flights and volume of passengers at Suvarnabhumi Airport from the estimations. These data will be incorporated into

ท่าอากาศยานทั้งสองที่ชัดเจน โดยคำนึงถึงเงื่อนไขและปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากที่เคยประมาณการไว้เดิม เพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ สามารถนำผลการศึกษาไปประกอบการพิจารณาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย รวมทั้งระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น หากแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) ของบริษัทฯ ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ จำเป็นต้องพิจารณาปรับแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เหมาะสมสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและผลการศึกษาดังกล่าวต่อไป

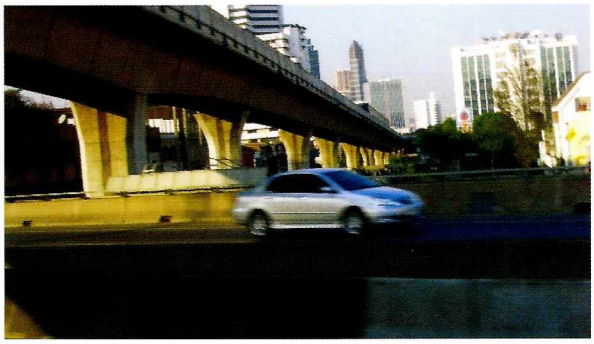
the environmental impact assessment of the project to be implemented as required by relevant laws and regulations. Therefore, if the AoT's Suvarnabhumi Airport Development Investment Plan (fiscal years 2011 – 2016) does not comply with the results of feasibility study of Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport Development, the AoT has to adjust the plan to conform to the facts and study results.

3. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กำแพงเพชร-กาญจนาภิเษก) ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ด้วยวิธีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน (Public Private Partnerships : PPPs) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รวมทั้งได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างฐานรากของโครงการบริเวณสถานีบางบำหรุในพื้นที่โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 95 ล้านบาท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ทบทวนการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดสำหรับโครงการที่จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ซึ่งมีวงเงินลงทุนโครงการ 27,022 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าก่อสร้างจำนวน 17,137 ล้านบาท ค่าทบทวนแบบและควบคุมงานจำนวน 321 ล้านบาท และขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 9,564 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ 5 ปี ระหว่างปี 2555 – 2559 คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการเดือนเมษายน 2559

3. Si Rat – Bangkok Outer Ring Road Expressway of Expressway Authority of Thailand

Expressway Authority of Thailand (EXAT) proposed to the MoT for consideration the implementation of 16.7 km Si Rat – Bangkok Outer Ring Road Expressway (Kampaeng Petch – Kanchanaphisek). It is proposed to implement this project using public private partnerships (PPPs) method according to the Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535 (1992). The construction solution approach is also proposed for structure foundation of Bang Bamru Station of mass transit system (red line) project of State Railway of Thailand (SRT). The 95 million baht budget is under EXAT's account. The EXAT has commissioned Kasetsart University to review and analyze the feasibility of the project on the issues identified by NESDB for the project implemented according to the Act. The investment budget for this project is 27,022 million baht, comprising 17,137 million baht for construction, 321 million baht for drawings review and management, and government supported 9,564 million baht for land allocation. The project operation time is 5 years i.e. during 2012 – 2016 and is expected to open in April 2016.



โครงการดังกล่าวจะก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณถนนกำแพงเพชรด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ก่อสร้างโดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ผ่านบริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 ขนานไปกับถนนบรมราชชนนีสิ้นสุดโครงการที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) กาญจนาภิเษก ทั้งนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินการให้สัมปทานกับภาคเอกชนรับผิดชอบการก่อสร้างและบริหารงานภายใต้รูปแบบการลงทุน Build-Transfer-Operate (BTO) ที่เห็นว่ามีความเหมาะสมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมากที่สุด กำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษในระบบเปิด จำแนกตามประเภทรถตามมาตรฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปรับเพิ่มทุก 5 ปี ตามอัตราเงินเฟ้อ โดยรถ 4 ล้อ จัดเก็บ 50 บาทต่อคัน รถ 6 – 10 ล้อ และรถเกิน 10 ล้อ จัดเก็บ 80 บาทต่อคัน และ 115 บาทต่อคัน ตามลำดับ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้พิจารณาการดำเนินโครงการดังกล่าวแล้ว มีความเห็นว่าตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มาตรา 6 ได้กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ประสงค์จะให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในโครงการใด เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดต่อกระทรวงเจ้าสังกัด และมาตรา 8 กำหนดให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรณีเป็นโครงการใหม่ หรือเสนอต่อกระทรวงการคลัง กรณีเป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้วนั้น เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดแล้ว ในขณะที่

This project comprises the construction of 6 lanes elevated motorway from Si Rat Expressway at Kamphaeng Phet Road, north of Northern – Northeastern Bangkok Bus Terminal (Mo Chit 2 Bus Terminal), constructed on the area of western rail line (old southern line), passing through Bang Sue, crossing Chaophraya River at Rama 6 Bridge, routing in parallel with Borommaratchachonnani Road, and ending at Western Bangkok Outer Ring Road (Kanchanaphisek). The construction concession and management will be provided to private sector most appropriate to the EXAT under build-transfer-operate (BTO) investment. Toll fee is determined using an open system, classified by type of vehicle according to EXAT standard. The fee will be adjusted every 5 years according to inflation rate. The fee is 50 baht for 4-wheel vehicle, 80 baht for 6-up-to-10-wheel vehicles, and 115 baht for 10-wheel vehicle and larger.

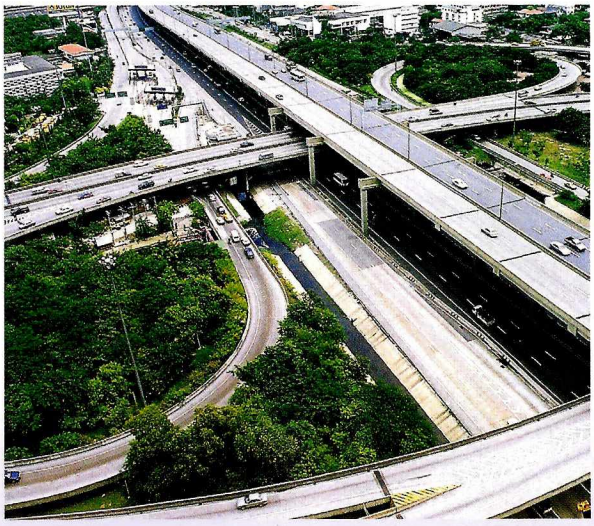
The OTP's viewpoint after proposal consideration is that Section 6 of Private Participation in State Undertaking Act B.E. 2535 (1992) states that project owning agency requiring private sector to participate or operate any project shall submit to its reporting ministry the study results and detailed analysis of the issues identified by NESDB, and Section 8 states that the reporting ministry of project owning agency shall present the study results and analysis to NESDB for new project, or present to Ministry of Finance for the project possessing some assets. For this project, the EXAT has already commissioned Kasetsart University to conduct a study and detailed analysis of the issues identified by NESDB, and the implementation of Si Rat Expressway project will create all new assets. Though partial structure of the construction is

โครงการทางพิเศษสายศรีรัชฯ เป็นการดำเนินงานที่จะก่อให้เกิดทรัพย์สินขึ้นใหม่ทั้งหมด แม้ว่าจะมีโครงสร้างในการก่อสร้างบางส่วนเชื่อมต่อกับโครงการเดิมอยู่บ้าง แต่ก็เป็นการดำเนินงานเพื่ออำนวยการด้านงานจราจรเท่านั้น ดังนั้น จึงเห็นสมควรเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบนำเสนอโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร ไปให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

อย่างไรก็ตาม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดทำข้อตกลงค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ตอบแทนเพื่อใช้พื้นที่เขตทางรถไฟ สมควรระบุข้อความให้ชัดเจนด้วยว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายประมาณ 95 ล้านบาทให้การรถไฟแห่งประเทศไทยก่อน และจะไปเรียกเก็บจากผู้ร่วมลงทุนในภายหลัง โดยการทางพิเศษฯ กับการรถไฟฯ สมควรจัดทำข้อตกลงที่เป็นหนังสือเพื่อเป็นหลักฐานในการกำหนดตัวผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายและค่าตอบแทนในการใช้พื้นที่ตลอดแนวเขตทางรถไฟเพื่อก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครให้ชัดเจน เป็นลายลักษณ์อักษรด้วย นอกจากนั้นการจัดทำเงื่อนไขข้อตกลงในสัญญาสัมปทานกับภาคเอกชน หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่สมควรพิจารณาให้สิทธิในการจำกัดสิทธิผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นลักษณะการผูกขาดตัดตอน การกีดกันหรือขัดขวางโอกาสในการขอรับสัมปทานของเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ส่วนต่อขยายโครงการ ทั้งนี้เนื่องจากโครงการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคม เช่น ถนน ราง หรือโทรคมนาคมต่างๆ ต้องมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างเป็นระบบด้วยกันทั้งสิ้น เว้นแต่จะเป็นการคุ้มครองมิให้มีการก่อสร้างโครงการคู่ขนานไปกับโครงการเดิมที่ให้ภาคเอกชนดำเนินการแล้ว ซึ่งจะเป็นการแข่งขันและกระทบต่อปริมาณความต้องการใช้บริการสาธารณะดังกล่าวได้ เช่น การให้สิทธิผูกขาดตัดตอน (Monopoly Right) หรือการให้สิทธิในการได้รับการพิจารณาก่อน (First Right) เป็นต้น

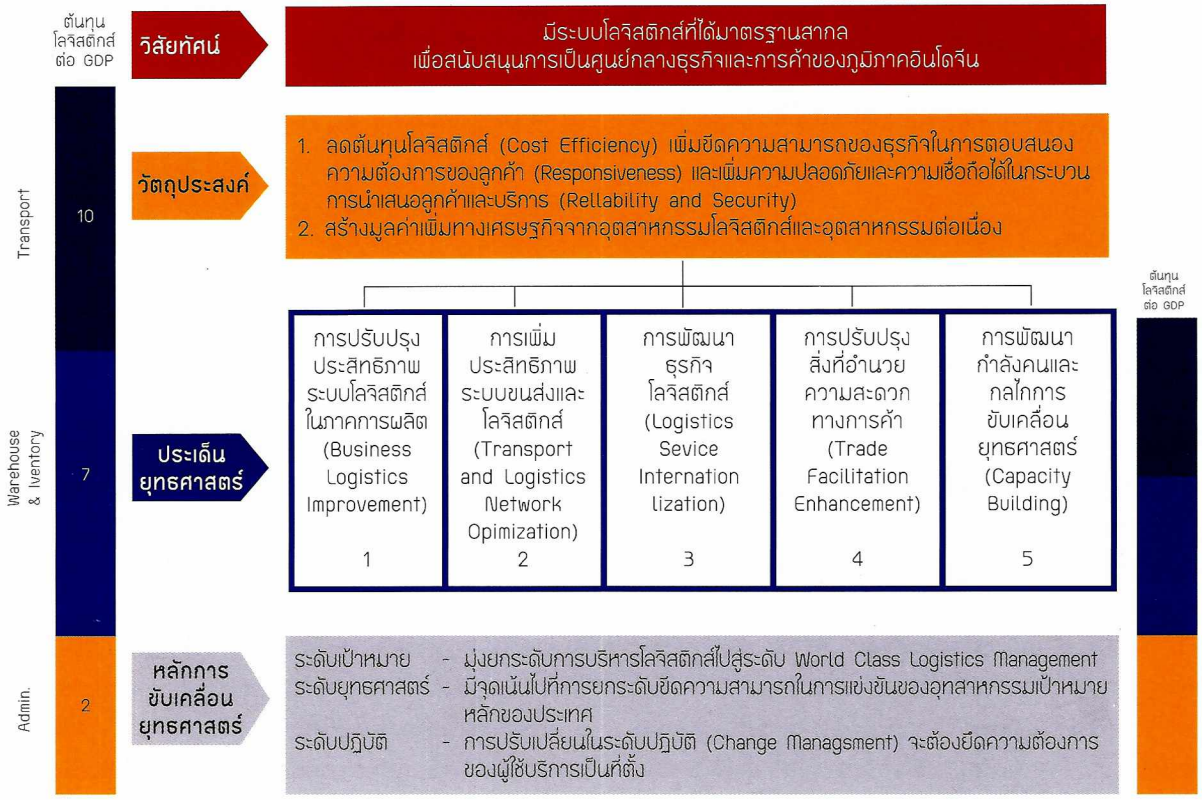
linked to another existing project, it is for traffic benefit only. The OTP therefore agree to submit the Si Rat Expressway – Bangkok Outer Ring Road Project to MoT for approval and submission to NESDB for further Cabinet approval.

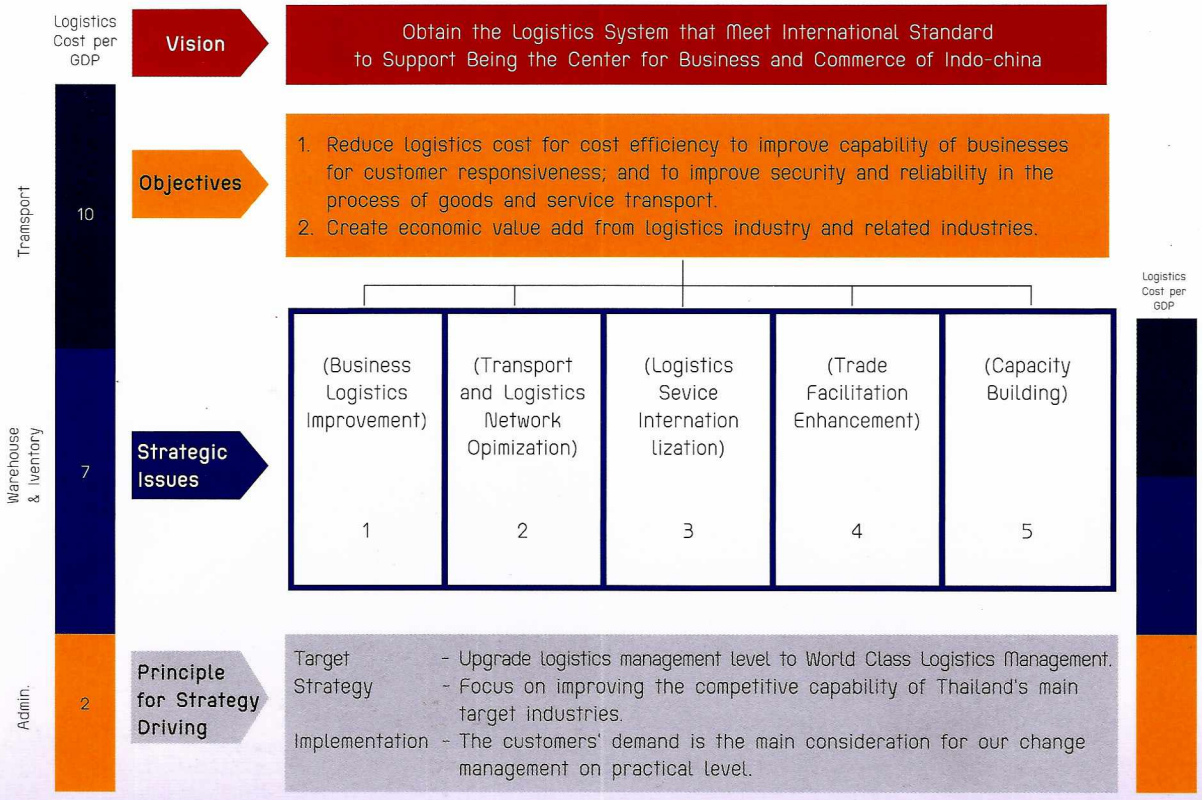
However, the OTP has additional comments on the agreement of expense and remuneration from utilizing railway right of way. The statements that should be added to the agreement include the followings. The EXAT will pay 95 million baht to SRT, and will charge the joint-ventures accordingly. EXAT and SRT should prepare a written agreement to identify the parties to absorb the expenses and remuneration from utilizing railway right of way to construct the Si Rat Expressway – Bangkok Outer Ring Road Project. In addition, during the determination of conditions in concession agreement with private agencies, project owner should not provide exclusive right to a particular company, or obstruct other companies to bid for concession of project expansion infrastructure development. This is because the construction of infrastructure, transport and communication systems e.g. road, rail, or telecommunication infrastructure, require a systematic network. The exception is for the prevention of new project to be constructed in line with existing project that has been undertaken by private sector, which would result in a competition and therefore affect the demand for public service e.g. monopoly right or first right.



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554

Strategic Plan for Thailand's Logistics System Development 2007 - 2011





ภาครัฐได้เล็งเห็นความสำคัญของระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ จึงได้จัดตั้งผู้รับผิดชอบเพื่อเป็นกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย ดังนี้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีกระทรวงคมนาคม (คค.) รับผิดชอบกลยุทธ์หลัก
- การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล และฐานข้อมูล มีกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รับผิดชอบกลยุทธ์หลัก
- การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มีกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงพาณิชย์ รับผิดชอบกลยุทธ์หลัก
- การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค มีกระทรวงการคลังและกระทรวงพาณิชย์รับผิดชอบกลยุทธ์หลัก
- การปรับปรุงกฎหมาย ข้อกำหนด นโยบาย มี คค. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกระทรวงการคลัง รับผิดชอบกลยุทธ์หลัก

แนวทางการพัฒนาตามแผนงานและโครงการสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในรอบปี 2553

การดำเนินการของ สนข. ในปี 2553 มีการดำเนินการตามกลยุทธ์หลัก ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งในแนวเหนือ – ใต้ ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย

1. วัตถุประสงค์ของการศึกษาฯ

1.1 ศึกษาทบทวนและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่บริเวณเชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย

The government sector has seen the importance of logistics system on economy development of the country. Therefore, responsibilities for different tasks have been assigned to agencies to be the mechanism that drives Thailand's logistics and transport ahead. The details are stated below.

- Infrastructure Development, Ministry of Transport (MoT) is in charge of the main strategy.
- Linked Information System and Database Development, Ministry of Information and Communication Technology is in charge of the main strategy.
- Capability in Logistics Management, Ministry of Education and Ministry of Commerce are in charge of the main strategy.
- Commercial Connection among the Regions, Ministry of Finance and Ministry of Commerce are in charge of the main strategy.
- Law, Regulation and Policy Improvement; MoT, Ministry of Information and Communication Technology, and Ministry of Finance are in charge of the main strategy.

The Guideline of Development in Accordance with Important Plans and Projects Related to Thailand's Logistics System Development in 2010

OTP's operation in 2010 is complied with the main strategy as stated below.

Strategy 1

Develop domestic logistics network to be connected, with integration, throughout the domestic network as well as international level by improving traffic routes in north-south route. OTP studied, surveyed and designed on details and management of intermodal facilities in Chiang San and Chiang Khong Districts in Chiang Rai Province.

1.2 ออกแบบรายละเอียดศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เชียงแสนและเชียงของจังหวัดเชียงราย

1.3 ศึกษารูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย อย่างมีความเหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2. ภาพรวมของโครงการ

การศึกษาศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ที่เชียงแสนและเชียงของ เป็นการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า สำหรับการพัฒนาประตูการค้าที่รองรับการค้าในพื้นที่ด้านตะวันตกของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตะวันตก) ผลการศึกษาศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ สรุปว่า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ที่เชียงแสน ควรมีพื้นที่ตั้งอยู่ด้านหลังท่าเรือเชียงแสน 2 เพื่อทำหน้าที่รองรับสินค้าจากจีนตะวันตกที่มาทางแม่น้ำโขง และศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ที่เชียงของ การมีพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 เพื่อทำหน้าที่รองรับสินค้าที่ขนส่งมาจากถนน R3E (R3A) ผ่านเข้ามาประเทศไทยโดยข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4

3. บทบาทหน้าที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ

1) เหนี่ยวนำให้เกิดกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพ "ประตูการขนส่ง" เป็น "ประตูการค้า" และ "ประตูเศรษฐกิจ" ในอนาคต

2) เป็นสถานีเปลี่ยนระบบการขนส่งระหว่างประเทศสู่ระบบการขนส่งภายในประเทศ และเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างการขนส่งทางน้ำ และทางถนนสู่ทางรถไฟ

3) เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสำหรับภาคเหนือ ซึ่งสินค้าของไทยจะถูกรวบรวมก่อนนำไปจำหน่ายที่ประเทศจีน และสินค้าจากประเทศจีนจะมีการกระจายเพื่อไปจำหน่ายในพื้นที่ต่างๆ ของไทย

4) เป็นศูนย์ One-Stop Service ที่สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก

1. The Study's Objectives

1.1 Review and make a forecast for the volume of transportation through the intermodal facilities in Chiang San and Chiang Khong Districts, Chiang Rai Province.

1.2 Design the details of the intermodal facilities in Chiang San and Chiang Khong Districts, Chiang Rai Province.

1.3 Study for the most proper and efficient investment pattern and management of the intermodal transfer facilities in Chiang San and Chiang Khong Districts, Chiang Rai Province.

2. The Project Overview

The study of the intermodal transfer facilities in Chiang San and Chiang Khong Districts is for development of infrastructure that facilitates in transportation of goods, which will be developed into the commercial gateway to support trading with the western area of People's Republic of China (Western China). The study's result can be concluded that the intermodal transfer facility in Chiang San should be located at the back of Chiang San Port 2 to support the goods from Western China, which were carried through Khong River; and the intermodal transfer facility should be located close to the construction area of the 4th Khong River Crossing Bridge to support the goods transported through the R3E (R3A), entering Thailand through the 4th Khong River Crossing Bridge.

3. The Application of the Intermodal Transfer Facilities

1) Induce more logistics activities and to upgrade the "Transportation Gateway" to be the "Commercial Gateway" and "Economic Gateway" in the future.

2) Be the station for switching the system of transport between domestic and international; and the mode of transport between water, road and rail.

4. ประโยชน์ที่ได้รับจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ

1) เกิดกิจกรรมการค้าและการลงทุนในบริเวณเชียงแสนและเชียงของ

2) สร้างโอกาสและภูมิคุ้มกันให้แก่ผู้ขนส่งภายในประเทศของไทยในการแข่งขันกับผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน

3) เป็นต้นแบบในการพัฒนาและบริหารโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในประตูการขนส่งอื่นของประเทศ

4) เป็นพื้นฐานสำหรับการสร้างเส้นทางขนส่งตามแนวเหนือใต้ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่าง จีน อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป

5. ที่ตั้งและการออกแบบศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ

5.1 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ที่เชียงแสน อยู่ติดด้านใต้ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของถนนทางเข้าท่าเรือ เป็นที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปก.) ขนาดประมาณ 184.57 ไร่ อยู่ห่างจากโบราณสถานร้างบนที่ราบลุ่มบ้านสบกก ซึ่งอยู่คนละด้านกับถนนทางเข้าท่าเรือ 300 เมตร ทำให้สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจจะมีต่อโบราณสถานได้ มีถนนสายหลักสำหรับทางเข้า-ออกที่เชื่อมต่อกับท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 และถนนทางหลวงหมายเลข 1129

5.2 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ที่เชียงของ อยู่ด้านเหนือของบริเวณด่านชายแดนของสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 มีพื้นที่ขนาด 288.72 ไร่ ประกอบด้วย (1) ที่ดิน สปก. จำนวน 36 แปลง (2) หนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส. 3) จำนวน 5 แปลง และ (3) ที่โฉนด จำนวน 13 แปลง พื้นที่ตั้งดังกล่าวมีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่เพราะอยู่ติดกับด่านพรมแดนที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างมีความสะดวกในการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟในอนาคตเพราะอยู่ติดกับสถานีรถไฟเชียงของ ทั้งนี้ที่ดินบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นที่ดิน สปก. สามารถเวนคืนได้ง่าย รวมถึงมีความสอดคล้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ที่จะสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการขนส่งสินค้า

3) Be the center for collecting and distributing the goods in the northern region. Thai goods will be gathered in the facilities before shipping to China. On the other hand, the imported Chinese products will be kept here before spreading nationwide.

4) Be One-Stop Service center at which all the customs operations, regarding import and export, can be complete.

4. The Benefit from the Intermodal Transfer Facilities

1) Increase commercial activities and investments in Chiang San and Chiang Khong areas.

2) Create opportunities and protections for Thai shippers in the competition with international road shippers from neighboring countries.

3) Be the model for development and management of infrastructure for trading and transport, which can be applied to another transportation gateways.

4) Be the foundation for construction of the transportation routes in north-south direction to support the expansion of economy and trading between China, India, the Middle East, Africa, and Europe.

5. Intermodal Transfer Facilities Locations and Designs

5.1 The Facility at Chiang San is located close to the south of Chiang San Port 2 to the south west of the port's entry road. The land area is 184.57 rai, owned by Agricultural Land Reform Office (ALRO). It is far from the deserted ancient remains on Ban Sob Kok Low Plain, which is opposite to the port's entry road for the distance of 300 meter. Therefore, the potential impact on the ancient remains can be avoided. The main accesses are the road connected to Chiang San Port 2 and the highway number 1129.

5.2 The Facility at Chiang Khong is located at the north of the border checkpoint of the 4th Khong River Crossing Bridge. The area is 288.72

6. ผลการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน

ขณะนี้อยู่ระหว่างกลุ่มที่ปรึกษาแก้ไข/ปรับปรุงรายงานฉบับสมบูรณ์ตามข้อเสนอแนะกรรมการกำกับการศึกษาฯ เมื่อแล้วเสร็จ สนข. จะนำเรื่องเสนอเข้าคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างต่อไป

กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางทะเลอันดามันเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางของประเทศและภูมิภาค ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

1.วัตถุประสงค์

1.1 ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม คัดเลือกแนวเส้นทางการออกแบบเบื้องต้น การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม การกำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการให้เอกชนลงทุนและกำหนดบทบาทของภาคเอกชน

2. ผลการดำเนินการ

จากรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสังคม (Feasibility Study Report) โดยผลการศึกษาฯ ได้เสนอแนวเส้นทางการพัฒนาระบบทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน รวม 5 เส้นทาง การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางรถไฟเน้นการให้น้ำหนักคะแนนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 40) ด้านวิศวกรรม (ร้อยละ 35)

rai and consists of (1) 36 plots of ALRO's land (2) 5 plots with Certification of Application (Nor Sor 3) (3) 13 plots of deeded property. The area is convenient to access since it is close to the border checkpoint that is now being constructed. In addition, it is convenient to connect the facility to the railway in the future from being next to Chiang Khong Train Station. Moreover, the land is conformed to transportation activities for the fact that the Department of Highways is constructing the 4th Khong River Crossing Bridge, which will surely encourage the transport activities. The land is also easy for expropriation since most of it is owned by ALRO.

6. Current Overall Progress

The consultant group is currently preparing the report based on the suggestion of the steering committee. As soon as the preparation is finished, OTP will submit the final report to the Cabinet for consideration and assigning to the agencies responsible for the construction.

Strategy 2

Development of new trade lanes to the Middle East, Africa and Europe through Andaman Sea to support the development of new industrial area and the expansion of international trading volume in both regional and global level. It can be performed by developing the route to connect between ports and the domestic routes. OTP has conducted feasibility study and preliminary design on the rail road connecting the transportation of goods between ports on the coasts of Gulf of Thailand and Andaman Sea.

1.Objectives

1.1 To study on engineering feasibility; to select the route for primary design; to select the right form; to determine the route's boundaries; and to efficiently set the pattern of structure at the crossings.

1.2 To study on the return in economic, social, financial, environmental aspects to find the suitable investment for the project; and to prepare

และเส้นทางเศรษฐกิจและสังคม (ร้อยละ 25) โดยแนวเส้นทางรถไฟ 2A (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา-ละงู-ควนกาหลง-รัตภูมิ-หาดใหญ่-นาหม่อม-จะนะ-ท่าเรือสงขลา 2) ระยะทางรวม 142 กิโลเมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด พร้อมกับกำหนดระบบบริการพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น ประกอบด้วย ทางรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) การออกแบบสถานีผู้โดยสารให้สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของท้องถิ่น และทางลอดสำหรับการสัญจรไปมาของชุมชน ซึ่งเป็นช่องทางเพื่อการระบายน้ำด้วย

3. สถานะปัจจุบัน

ขณะนี้อยู่ระหว่างกลุ่มที่ปรึกษาแก้ไข/ปรับปรุงรายงานฉบับสมบูรณ์ตามมติคณะกรรมการฯ เมื่อแล้วเสร็จ สนข. จะนำเรื่องเสนอเข้าคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการที่เกี่ยวข้องต่อไป

การกำหนดมาตรการการป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2552 ครม. ได้มีมติมอบหมายให้ รองนายกรัฐมนตรี นายสุเทพ เทือกสุบรรณ ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ในภาพรวมทั้งระบบ แล้วให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการโดยเร็วต่อไป ต่อมาเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2552 นายกรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เดินทางไปตรวจเยี่ยมพื้นที่ ทสภ. เพื่อตรวจสอบปัญหาต่างๆ ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกระทรวงคมนาคมรวบรวมปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วนเพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้นใน ทสภ. ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย จึงได้มอบหมายให้ ทอท. ติดตามตรวจสอบและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาโดยตลอด โดย ทอท. ได้มีการดำเนินการอย่างเข้มงวดและเพิ่ม

the guideline for allowing private investment and determining the role of private sector.

2. The Result

From the Draft Feasibility Study Report, the study result suggested 5 routes for developing the connecting railway between the Gulf of Thailand port and Andaman port. The selection method is by calculating the feasibility score, concerning environmental impact (45%), engineering (35%) and being the route for economy and society (25%). After calculation, the most suitable route is 2A, Pakbara Deep Water Port - La Ngu – Kwankalong – Rattabhumi – Had yai – Na Mom – Jana – Songkhla Port, covering the distance of 143 km. The basic services have been set for supporting this future development, comprising railway, depot, designing the station to be harmonized with local architecture, and tunnel for commuters and water drain.

3. Current Situation

The consultant group is currently preparing the report based on the suggestion of the study's commission. As soon as the preparation is finished, OTP will submit the final report to the Cabinet for further process.

Setting Measures for Dealing with Problems in Suvarnabhumi Airport

The Cabinet resolution dated August 5th 2009 assigned Mr. Suthep Tueksuban, Deputy Prime Minister, to cooperate with Ministry of Finance, Ministry of Transport, Royal Thai Police and another related agencies to set measures to prevent and solve the problems occurred at Suvarnabhumi Airport (SA) for the whole system and urged the relevant agencies to urgently

ความเข้มข้นตามลำดับอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการแก้ไขปัญหาต่างๆ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานราชการ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะทำงานเพื่อตรวจสอบและติดตามแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเฉพาะ โดยได้มีการลงไปสำรวจพื้นที่ที่เกิดปัญหาอย่างจริงจัง รวมทั้งดูแลสอดส่องปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางการแก้ไขอย่างทันท่วงที ผลการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

ปัญหาแท็กซี่และมัคคุเทศก์

แท็กซี่และมัคคุเทศก์สร้างความเดือดร้อนความไม่เป็นระเบียบในอาคารผู้โดยสารและทำให้เกิดปัญหาการจราจรสะสมต่อเนื่อง ทอท. จึงกำหนดมาตรการในทางปฏิบัติและสามารถดำเนินการคลี่คลายปัญหาให้ดีขึ้นเห็นผลได้อย่างชัดเจน โดยจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามกลุ่มแท็กซี่ป้ายดำและไกด์ผี ซึ่งเป็นการปฏิบัติงานร่วมกับกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การลักทรัพย์สินจากกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร

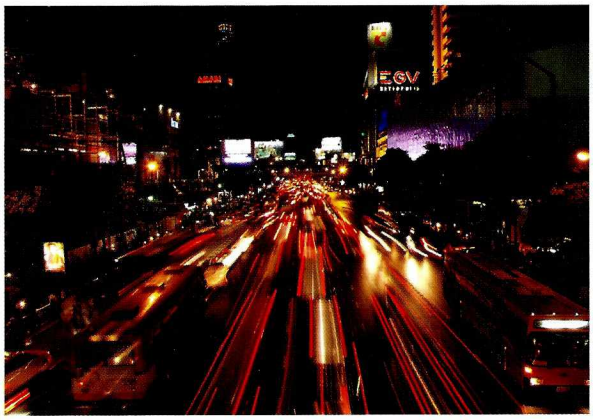
ทสภ. มีจุดเสี่ยงหลายจุดโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่มีการคัดแยกสัมภาระของผู้โดยสาร (Sorting Area) ซึ่ง ทอท. ได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ Sorting Area อย่างเข้มงวดโดยได้ติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณจุดเสี่ยง 20 กล้อง และมีแผนจะติดตั้งเพิ่มเติมให้แล้วเสร็จโดยเร็วอีก 327 กล้อง ส่วนการลักสินค้าจากร้านค้าปลอดภาษี ได้กำชับให้บริษัท คิงเพาเวอร์ จำกัด จัดทำแนวทางปฏิบัติสำหรับการปฏิบัติงานของพนักงาน ให้มีกระบวนการขั้นตอนชัดเจนและโปร่งใสยิ่งขึ้น รวมทั้งจัดทำป้ายแจ้งผู้โดยสารเกี่ยวกับการชำระเงินค่าสินค้า และป้ายเตือนให้ชำระเงินก่อนออกจากร้านค้าโดยตีเส้นเพื่อแสดงพื้นที่บริเวณร้านค้าให้ชัดเจน

operate accordingly. Later on August 15th, 2009, The Prime Minister, Mr. Abhisit Vejjajiva, visited SA to monitor the problem and assigned the related agencies and the Ministry of Transport to gather the information on the problems and submit to the Cabinet for consideration.

Ministry of Transport realizes the significance of the problems occurred in SA, which greatly cause negative impact on the image of Thailand. Therefore, Airports of Thailand was assigned to follow up, examine and solve the problems. Its operation has been strictly performed and gradually intense. The cooperation from both government agencies and relevant private sector is needed for solution of this problem. Meanwhile, Ministry of Transport set up a working group to monitor and examine this issue by conducting field survey and searching for potential new issues to provide the solutions on time. The results are concluded below.

Taxis and Guides Issue

Taxis and guides cause trouble and untidiness in the halls as well as traffic issue. AoT, therefore, set the practical measure and the result has reflected its effectiveness. Cooperating with Royal Thai Police and Department of Land Transport, the operational plan for eliminating unauthorized taxis and guides was well developed.



มาตรการอื่นๆ เพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคมมอบหมาย

1. จัดให้มีสื่อวีดีทัศน์แนะนำผู้โดยสาร เพื่อให้ทราบข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการเดินทางออกจากท่าอากาศยาน

2. เข้มงวดการออกบัตรอนุญาตการเข้า-ออก ในเขตพื้นที่ต่างๆของ ทสภ. ให้มีความรัดกุมยิ่งขึ้น

3. ให้ความสำคัญในการคัดเลือกบริษัท Outsource ที่เข้ามาให้บริการใน ทสภ. โดยการทำสัญญาต้องระบุมาตรการลงโทษ เช่น การขึ้นบัญชีไม่มีสิทธิรับงานจาก ทอท. การยกเลิกสัญญากรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ของ ทอท. เป็นต้น

4. ปรับปรุงการบริการรถลีมูซีน (Limousine) เพื่อแข่งขันกับแท็กซี่ที่ไม่ได้รับอนุญาต โดยพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นธรรมและเหมาะสมดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น รวมทั้งประชาสัมพันธ์การใช้บริการ Limousine ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อผู้โดยสารได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง

Stealing the Passengers' Belonging

There are many risky areas in SA, especially in sorting area. For that reason, AoT has set the strong security measure for sorting area by installing CCTV cameras in 20 locations and is now planning to rapidly install 327 more. Concerning stealing items from the duty-free shop, King Power Co, Ltd was urged to provide the practical guideline for the operation of its staff members to have clear procedure and transparency. The warning signed for customers to pay for products and clear boundary of the shop should be made.

More Measures Assigned by Ministry of Transport

1. Provide video presentation to give the passengers necessary information that is useful for getting out of the airport.

2. Be more strict and careful in issuing the passing authorization in the areas of SA.

3. Pay attention to the selection of an outsourced company to provide services in SA; and state punishing policies in the contract's agreement. For example, blacklisting or contract withdrawal will be practiced when the company's operation is found to be damaging the image of AoT.

4. Improve the Limousine rental service to compete with unauthorized taxis by setting the fair and appropriate service fee rate to attract more passengers. This includes advertising the service both domestically and internationally to equip the passengers with the correct information.

การพัฒนาระบบขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

Development of Transport Systems and Mitigation of Traffic Problems in Bangkok Metropolitan Area

กองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นหน่วยงานภายในสังกัด สนข. ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ สนข. ปี 2552 มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา สำรวจ วางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังปฏิบัติงานในฐานะหน่วยงาน ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ คจร. ซึ่งปัจจุบันกองจัดระบบการจราจรทางบกรับผิดชอบ จำนวน 2 คณะ ได้แก่

The Land Traffic Management Division, under the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), according to the Ministerial Regulation on the Organization of OTP, B.E. 2552 (2009), is responsible for studying, surveying, and planning land traffic management systems, recommending policy and determining traffic system standards and measures to solve traffic problems in compliance with urban development and the environment. The Land Traffic Management Division also acts as a secretarial body for the Commission for the Management of Land Traffic (CMLT) and sub-committees of the CMLT. The Land Traffic Management Division is currently responsible for 2 sub-committees, as follows,

(1) คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีเลขาธิการนายกรัฐมนตรี เป็นอนุกรรมการที่ปรึกษา และปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ

(1) Sub-committee on Coordinated Solutions to Urgent Traffic and Transport Problems in the Bangkok Metropolitan Region, with the secretary general to the prime minister as adviser and the permanent secretary of the Ministry of Transport as chairperson.

(2) คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลาง หรือของวัด มีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานอนุกรรมการ

การปฏิบัติงานของกองจัดระบบการจราจรทางบกในการแก้ไขปัญหาการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญ ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน โครงการ มาตรการ และแนวทางด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2552 ถึงสิงหาคม 2553 ได้แก่

1. การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 โดยนายกรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นประธานในที่ประชุม ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม เป็นช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต การก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – พญาไท – มักกะสัน และช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง รวมทั้งโครงการ Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท – บางซื่อ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าวเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 แล้ว

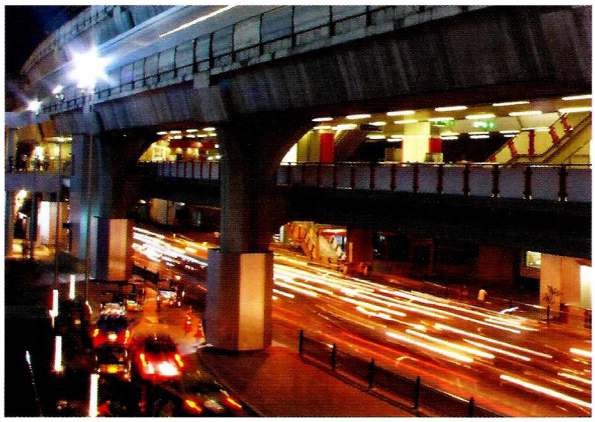
2. การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการวางแผนจราจร การผังเมือง และการอำนวยการจราจร ร่วมเป็นอนุกรรมการ เช่น กรุงเทพมหานคร (สำนักการโยธา สำนักผังเมือง สำนักการจราจรและขนส่ง) กรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้แทนจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รับผิดชอบอำนวยการจราจรทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเขตพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร (บช.น. / ตำรวจจราจร / ตำรวจภูธรภาค 1 และตำรวจภูธรภาค 7) รวมทั้งรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง เป็นต้น มีมติสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่

(2) Sub-committee on Investigation of Utilization of Public Land and Common Religious Property, chaired by the director of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning.

Major operations of the Traffic Management Division in solving traffic problems in the Bangkok Metropolitan Region during November 2009 – August 2010 are provided below. Most are recommendations on land traffic management policies, plans, projects, measures, and guidelines.

1. Land Traffic Management Committee Meeting No. 1/2553. The meeting was arranged on February 8, 2010, chaired by Mr. Abhisit Vejjajiva, Prime Minister. Meeting resolutions include approval of the Master Plan of Mass Transit System in Bangkok Metropolitan and Surrounding Area, BTS Dark Green Line Expansion Project (Mo Chit - Saphan Mai – Khu Kot), the construction of SRT Red Line Project (Bangsue – Phayathai – Makkasan and Bangsue – Hua Lamphong), and the expansion of Airport Rail Link Project (Phayathai – Bangsue). The resolution was acknowledged by the Cabinet on March 9, 2010.

2. Coordinated Solutions to Urgent Traffic and Transport Problems in the Bangkok Metropolitan Region Sub-committee Meeting. This meeting was chaired by the Permanent Secretary of the Ministry of Transport, and also participating were agencies concerned in traffic planning, town planning, and traffic management, including Bangkok Metropolitan Administration (Public Works Department, City Planning Department, Traffic and Transportation Department), Department of Public Works and Town Country Planning, representatives from Pathum Thani, Nonthaburi, Nakhon Pathom, Samut Prakan, Samut Sakhon, and Chachoengsao Provinces, representative from Royal Thai Police responsible for traffic management in Bangkok and surrounding provinces (Metropolitan Police Bureau,



2.1 ครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2552 ได้ให้ความเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนลำลูกกา และการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธินบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเมเจอร์ รังสิต

2.2 ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2553 ได้ให้ความเห็นชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนเส้นทางสายหลักเข้า-ออกพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน เช่น ถนนลาดพร้าว เป็นต้น โดยเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสายหลัก มีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานคณะทำงาน และกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นฝ่ายเลขานุการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณห้าแยกลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว ซึ่งจะนำข้อเสนอแนะเสนอต่อคณะทำงานฯ และคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรฯ ต่อไป

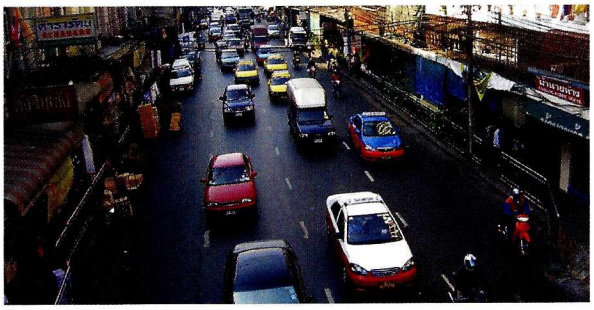
2.3 ครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2553 ได้ให้ความเห็นชอบผลการพิจารณาของคณะทำงานฯ ประกอบด้วยการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถถนนแจ้งวัฒนะ การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธินขาเข้าบริเวณหน้าอาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารทหารไทย การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณด่านจ่ายค่าผ่านทางด่วน วงแหวนรอบนอกด้านใต้และถนนพระรามที่ 2 การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางลงทางด่วนถนน แจ้งวัฒนะ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่เขตอุตสาหกรรมนวนคร และการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ

Traffic Division, Provincial Police Regions 1 and 7), and state enterprises relating to traffic and transport. Major resolutions regarding the solution of traffic problems in the Bangkok Metropolitan Region are provided below.

2.1 Meeting No. 3/2552 on December 3, 2009 – The sub-committee approved the solution guidelines for traffic problems on Lamlukka Road, and Phaholyothin Road in front of Major Rangsit Department Store.

2.2 Meeting No. 1/2553 on April 23, 2010 – The sub-committee approved the traffic problem solving scheme for Inner Bangkok. This scheme aims to solve the problem on main roads leading to Inner Bangkok, e.g. Lat Phrao Road. It was agreed to establish a Working Group on Investigation of Guidelines for Solving Traffic Problems on Main Roads. This Working Group will have the deputy permanent secretary (Head of Highway Infrastructure Cluster) as chairperson, and Traffic Management Division as secretarial body. Currently, the traffic problem at the 5-Way Intersection on Lat Phrao Road is being considered. Recommendations will be further provided to the Working Group and the Sub-Committee on Coordinated Solutions.

2.3 Meeting No. 2/2553 on July 9, 2010 – The sub-committee approved the investigation results of the Working Group, comprising traffic problem solutions for the U-turn on Chaengwattana Road, for the area in front of the Thai Military Bank Head Office on the inbound Phaholyothin Road, for the toll booth plaza on the southern Outer Ring Road and Rama II Road, for the expressway off ramp on Chaengwattana Road, for Navanakorn Industrial Estate; and for the development of an interchange to waterway transport system.



3. ผลการประชุมคณะทำงานฯ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ได้มีมติมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานในการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร และผู้ประกอบการเพื่อพัฒนาท่าเรือและการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำกับทางบก รวมทั้งระบบขนส่งมวลชนทางราง ดังนั้น กองจัดระบบการจราจรทางบกจึงได้ศึกษาสำรวจพื้นที่ และจัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ทางน้ำสำหรับท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 5 ท่า ได้แก่ ท่าสาทร ท่าพระปิ่นเกล้า ท่าบางโพ ท่าพระราม 7 และท่านนทบุรี และท่าเรือที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ที่ท่าเรือพระนั่งเกล้า ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอีกทางหนึ่ง

4. กองจัดระบบการจราจรทางบก ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการด้านการจราจรและขนส่งในโครงการชุมชนสีเขียวรอบศิริราช สะอาด ปลอดภัย และสุขภาพอนามัยดี ได้จัดทำแนวทางการปรับปรุงโครงข่ายถนนและการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับการเดินรถภายในโรงพยาบาลศิริราชและอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ ซึ่งกำหนดเปิดให้บริการในปลายปี 2554 โดยจะปรับปรุงพื้นที่ภายในโรงพยาบาล และถนนโดยรอบ เช่น ถนนเลียบคลองบางกอกน้อย ถนนรถไฟ ถนนพรานนก และท่าเรือรถไฟ รวมทั้งปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่มาใช้บริการในอนาคต

5. ศึกษา สำรวจ และจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรและการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญศรีราชา ถนนสุขุมวิท จังหวัดชลบุรี และบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และพื้นที่ข้างเคียงโดยรอบ เสนอคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดชลบุรี เพื่อพิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการต่อไป

3. Resolution of Working Group Meeting, Regarding the Development of Intermodal Links to Waterway Public Transport System. The Office of Transport and Traffic Policy and Planning was designated to coordinate with relevant parties including the Marine Department, the Department of Rural Roads, Bangkok Metropolitan Administration, and operators, to develop ports and interchanges between land and waterway public transport systems, as well as rail public transport systems. The Traffic Management Division, therefore, conducted a study and site survey, and prepared information regarding development of interchange system to waterway public transport system for 5 ports along the Chaophraya River including Sathorn, Phra Pinklao, Bang Pho, Rama VII, and Nonthaburi Ports; and information on ports capable of connecting to the public transport system and BTS Purple Line (Bangyai – Bangsue) at Phra Nangklao Port. This would also encourage the use of public transport system.

4. The Traffic Management Division as the secretarial body of the Committee on Traffic and Transport for a Clean, Safe, and Healthy Green Community around Siriraj Project, prepared guidelines for improving the road network and traffic management in line with traffic within Siriraj Hospital and the Center for Excellence Building expected to open in late 2011. This includes improvement of areas within the hospital and the surrounding roads e.g. the road along Bangkok Noi Canal, Rotfai Road, Prannok Road, and Railway Port, as well as improvement of transport links around the Center for Excellence Building to support the numbers of people accessing this area in the future.

5. Studying, Surveying, and Preparing Traffic Administration Plan and Developing Road Networks to Solve Traffic Congestion around Assumption Sri Racha School, Sukhumvit Road, Chon Buri Province, railway crossings and surrounding areas. This report shall be presented to the Chon Buri Land Traffic Management Sub-committee to designate relevant agencies and local administrative organizations for further implementation.

6. ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2553 ที่ให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ โดยในการดำเนินการได้มีการตรวจพื้นที่และประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประสานการปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในด้านต่างๆ ได้แก่

6.1 การเพิ่มโครงข่ายการจราจรเพื่อเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯ
6.2 ด้านการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (การให้บริการรถโดยสารประจำทางและจุดจอด)
6.3 ด้านการจัดระบบจราจรทั้งภายในและบริเวณรอบนอกศูนย์ราชการฯ
6.4 ด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง

ทั้งนี้ ได้เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลสำเร็จและมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

7. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการสลับเวลาทำงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากมติคณะรัฐมนตรีที่ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุงเพื่อให้มาตรการสลับเวลาทำงานดังกล่าวเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการสลับเวลาทำงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ปี 2553 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของมาตรการที่มีต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรม โดย สนข. จะเร่งรัดการประมวลผลและจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการสลับเวลาทำงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเสนอผู้บริการกระทรวงคมนาคมต่อไป

8. ศึกษา และรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานรวมทั้งสำรวจภาคสนามพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าชานเมืองและสภาพโครงข่ายการคมนาคมโดยรอบสถานีขนส่ง

6. Implementation according to Cabinet Resolution dated April 20, 2010 that designated the Ministry of Transport as the focal point to coordinate the solution of traffic problems at the Government Complex on Chaengwattana Road. The implementation includes site survey and meeting with relevant agencies to coordinate the solution approaches to the traffic problems, actions designated for relevant agencies are provided below:

6.1 Increasing traffic networks connecting to the Government Complex.
6.2 Encouraging the use of public transport system (provision of bus service and bus stops).
6.3 Managing traffic management within and around the Government Complex.
6.4 Developing mass transit system.

It should be noted that the above implementations were expedited and therefore showed a continued progress.

7. Studying, Analyzing, and Providing Recommendations and Guidelines for Monitoring and Evaluation of Implementation of Working Hours Chief Measure for Government Agencies to Minimize Traffic Problem. This measure resulted from a cabinet resolution that designated the Ministry of Transport to adopt cabinet comments for enhancing the working hours shift measure for government agencies. Currently, implementation of the scheme is being monitored and evaluated to review the effect of the measures on traffic solution during rush hour in Bangkok Metropolitan Region. The data will also be used to improve traffic solution measures. The Office of Transport and Traffic Policy and Planning will accelerate the data processing and will prepare recommendations and guidelines for improving the working hour shift measure for further presentation to executives of the Ministry of Transport.

สินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองดังกล่าวที่ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2543 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้สถานีขนส่งสินค้าทั้ง 3 แห่ง มีลักษณะทางกิจกรรมด้านการขนส่งและมีสภาพปัญหาการจราจรที่แตกต่างกัน โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และนำเสนอต่อผู้บริหารกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา และหารือร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป

9. การประชุมหารือเกี่ยวกับความเดือดร้อนในการบรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุก 7 เพลา 24 ล้อ ซึ่งกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณาพิกัดน้ำหนักสำหรับรถบรรทุก และได้มีมติผ่อนผันให้สามารถบรรทุกน้ำหนักรวม ดังนี้

9.1 ไม่เกิน 58 ตัน จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554
9.2 ไม่เกิน 53 ตัน นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2555
9.3 ไม่เกิน 50.5 ตัน นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ออกประกาศกรมทางหลวงตามมติดังกล่าวแล้ว

10. การหารือการทบทวนรูปแบบการเดินทางและจัดระบบการจราจรเพื่อรองรับปริมาณการจราจรในการเดินทางเข้า – ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ศึกษาทบทวนรูปแบบการเดินทางและระบบจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในภาพรวมให้ชัดเจน อันจะนำไปสู่การวางแผนการพัฒนาประเทศควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการวิเคราะห์สภาพการจราจรของโครงข่ายถนนและทางด่วน รวมทั้งโครงข่ายรถไฟฟ้าในการรองรับปริมาณการจราจรเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนนำผลการวิเคราะห์ไปหารือร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และนำเสนอผู้บริหารกระทรวงคมนาคมต่อไป

8. Studying and Compiling Data on Performance and Field Survey of Truck Depots and Conditions of Surrounding Transport Network in Suburbs of the Bangkok Metropolitan Region. This includes 3 truck depots, i.e. Phutthamonthon, Khlong Luang, and Romklao Depots. The study aims to analyze and recommend guidelines for solving traffic problems resulting from operation of such depots which have been operational since 2000. It should be noted that the operations and traffic problems of all three depots differ. Currently, guidelines for solving traffic problems are being prepared for further submission to executives of the Ministry of Transport for consideration, and further discussion with the Department of Land Transport and relevant agencies to seek solutions.

9. Discussion Meeting on the Effect of 7 Axle 24 Wheel Trucks. The Traffic Management Division acted as a secretarial body for the Committee on Determination of Truck Loads. The meeting resolution grants the following deadline extensions:

9.1 Not exceeding 58 tons: until December 31, 2011.
9.2 Not exceeding 53 tons: from January 1 to December 31, 2012.
9.3 Not exceeding 50.5 tons: from January 1, 2013.

It should be noted that the Department of Highways has been issued a public announcement accordingly.

10. Discussion on the Review of Trip Patterns and Traffic Management to Support Traffic Volumes at Suvarnabhumi Airport. The National Environment Board resolution designated the Ministry of Transport, through the Office of Transport and Traffic Policy and Planning, to thoroughly review overall trip patterns and traffic systems to support traffic volumes at Suvarnabhumi Airport. This would lead to planning

11. การประชุมเรื่อง การกำหนดแผนการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและการจัดระบบโครงข่ายการจราจรและคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่ง สนข. ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและคมนาคมขนส่งต่อคณะกรรมการพิจารณาติดตามการแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านการจราจรและการจัดระบบโครงข่ายการจราจรและคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งแล้ว

12. การประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ กม.11 กับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริหารโครงการเพื่อกำกับดูแลงานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมออกแบบเบื้องต้นโครงการพัฒนาพื้นที่ กม.11 (บริเวณบ้านพักนิคมรถไฟ กม.11 คลับเฮาส์ สนามกอล์ฟ และฝ่ายบริหารงานบุคคล ด้านฝึกอบรม) ได้มีมติมอบ สนข. ดำเนินการในเรื่องการจัดจราจรบริเวณ กม.11 ถนนกำแพงเพชร 2 และบริเวณใกล้เคียง เพื่อความสะดวก ปลอดภัย และรองรับปริมาณการจราจรบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอย่างเหมาะสม โดยได้สำรวจพื้นที่และประชุมหารือร่วมกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อรับทราบปัญหาและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนและกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

of national development in line with development of mass transit and sustainable environmental management. Currently, this is undergoing analysis of traffic conditions of road, expressway, and mass transit networks to support traffic volumes linking to Suvarnabhumi Airport. Analytical results will be discussed with the Expressway Authority of Thailand for further presentation to executives of the Ministry of Transport.

11. Meeting on Determination of Traffic Solution Plan and Management of Traffic and Transport Network System to Support Construction of the New Parliament Building with relevant agencies. The Office of Transport and Traffic Policy and Planning presented traffic and transport plans/projects to the committee responsible for monitoring solutions to traffic impacts and management of traffic and transport network systems to support construction of the new parliament building.

12. Discussion Meeting with the State Railway Workers' Union of Thailand (SRUT) to Identify the Solution Approach for Traffic Problem at Km.11 Area. According to the meeting resolution of the project management committee responsible for supervising hiring of a consultant to conduct a preliminary feasibility study and detailed design of Km. 11 Area development (in the area of Km. 11 Railway housing estate, clubhouse, golf course, and Human Resources Department's Training Section), the Office of Transport and Traffic Policy and Planning has been designated to manage traffic at Km. 11 Area on Kamphaeng Phet 2 Road and adjacent areas to provide a comfortable and safe environment, as well as to provide sufficient support for traffic volumes of such an area. The actions undertaken include site surveys and holding meetings with SRUT to acknowledge problems and to find a solution approach. Currently, the solution plan and approach are being prepared.

การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

Development of Transport and Traffic System in Regions

ในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน ศึกษาและวิเคราะห์แผนงานและโครงการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เสนอแนะแนวทางและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในภูมิภาคแบบบูรณาการ ประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด) ตลอดจนส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาค โดยมีการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ดังนี้

Regarding development of transport and traffic system in Regions, the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) is responsible for studying, analyzing, and developing the regional transport and traffic Master Plan to conform to the National Economic and Social Development Plan and Master Plan for Transport and Traffic monitoring and evaluating the operation according to the plan; conducting study and analysis of regional transport and traffic plan and projects; providing integrated solution approaches and mitigation measures for regional transport and traffic problems; coordinating and supporting the technical operation of the Provincial Management of Land Traffic Sub-committee; and supporting the operation of relevant regional agencies. The implementations during fiscal year 2010 are provided below.

1. การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จำนวน 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดอุทัยธานี อุบลราชธานี (ครั้งที่ 2) สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สตูล และจังหวัดสุราษฎร์ธานี (ครั้งที่ 2) โดย สนข. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยต่างๆ เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินงาน ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยนเรศวร (จังหวัดอุทัยธานี) มหาวิทยาลัยขอนแก่น (จังหวัดอุบลราชธานี) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ (จังหวัดสตูล) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดสมุทรปราการ)

การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ.2553 สนข. ได้ให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในระยะสั้น แผนแก้ไขปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน และแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต รวมทั้งให้ความสำคัญกับกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน

2. การส่งมอบแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

หลังจากการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคแล้วเสร็จในแต่ละปี สนข. ได้ส่งมอบแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคให้กับผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานต่างๆ เพื่อนำไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานในสังกัดรับไปดำเนินการในส่วนที่รับผิดชอบต่อไป ในปีที่ผ่านมาได้ส่งมอบแผนแม่บทฯ และผลการศึกษาที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ดังนี้

2.1 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดกำแพงเพชร
2.2 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดเพชรบูรณ์
2.3 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดชัยภูมิ
2.4 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดยโสธร

1. Transport and Traffic Survey for the Development of Master Plan for Regional Cities

In fiscal year 2010, the OTP was awarded the budget to conduct a transport and traffic survey to formulate the Master Plan for regional cities in 6 provinces comprising Uthai Thani, Ubon Ratchathani (2nd time), Samut Prakarn, Samut Songkhram, Satun, and Surat Thani (2nd time). The OTP commissioned various universities as consultants including Naresuan University (Uthai Thani), Khon Kaen University (Ubon Ratchathani), Suranaree University of Technology (Surat Thani), Walailak University (Satun), and King Mongkut's University of Technology Thonburi (Samut Songkhram and Samut Prakarn).

The Transport and Traffic Master Plan for Regional Cities in fiscal year 2010 have been prepared focusing on a short-term traffic problem solution plan, hazardous locations on road network solution plan, transport and traffic accident in critical area solution plan, as well as the participation of public and relevant agencies during all steps of the operation.

2. Submission of the Completed Transport and Traffic Master Plan for Regional Cities

After the completion of the Transport and Traffic Master Plan for Regional Cities in each year, the OTP submitted the Master Plan to governors and various agencies for their further actions. The Master Plan were also submitted to the Ministry of Transport (MoT) for approval and assigning the agencies under the MoT to implement their tasks. The Master Plan and studies completed in fiscal year 2009 are provided below.

2.1 Kampaeng Petch Transport and Traffic Master Plan.
2.2 Petchaboon Transport and Traffic Master Plan.
2.3 Chaiyaphum Transport and Traffic Master Plan.
2.4 Yasothon Transport and Traffic Master Plan.

2.5 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

2.6 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจังหวัดสงขลา

2.7 แผนบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กลุ่มที่ 2) จังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสกลนคร

3. การติดตามและประเมินผลแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 จนถึงปัจจุบัน สนข. ได้ศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคแล้วเสร็จ จำนวน 63 จังหวัด และได้ส่งมอบแผนแม่บทฯ ดังกล่าวให้จังหวัดและหน่วยงานต่างๆ นำไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง หลังจากนั้น สนข. จะดำเนินการติดตามและประเมินผลเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ

ในปี พ.ศ. 2553 สนข. ได้จัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค รวม 4 แห่ง ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น จันทบุรี นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี (อำเภอเกาะสมุย) การติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ สรุปได้ว่า แผนงาน/โครงการส่วนใหญ่ได้นำไปใช้ในการแก้ไขและป้องกันปัญหาการขนส่งและจราจรในจังหวัดตามกรอบแผนแม่บทฯ ที่เสนอไว้ ซึ่งในภาพรวมสามารถปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด แก้ไขจุดอันตราย การปรับปรุงภูมิทัศน์ของจังหวัดให้มีความสะดวกในการเดินทาง เมืองมีความสวยงามมากขึ้น กระบวนการในการติดตามการดำเนินงานจะผ่านอจร.จังหวัด ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน เป็นกลไกขับเคลื่อนการทำงาน เพื่อผลักดันโครงการที่มีอยู่นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

4. การประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด)

ในปี พ.ศ. 2553 สนข. ได้นำเสนอการปรับปรุงองค์ประกอบใน อจร.จังหวัด รวม 75 จังหวัด โดยนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีคำสั่งแต่งตั้ง อจร. จังหวัด รวม 75 จังหวัด เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2553 โดยในปี พ.ศ. 2553 ได้มีการประชุม อจร. จังหวัด ไปแล้วรวมทั้งสิ้น 69 ครั้ง (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2553) ซึ่งเป็นการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัด

2.5 Prachuap Khiri Khan Transport and Traffic Master Plan.

2.6 Songkhla Transport and Traffic Master Plan.

2.7 Integration Plan of Transport and Traffic Network Development in Northeastern Region (Group 2) for Mukdahan, Nakhon Phanom, and Sakon Nakhon Provinces

3. Monitoring and Evaluation of Transport and Traffic Master Plan for Regional Cities

Since 1995, the OTP has completed 63 transport and traffic studies for the preparation of Master Plan in regional cities. Such Master Plan were submitted to provincial offices and relevant agencies for further action in their tasks. After that, the OTP has monitored and evaluated their implementation to drive those plan into practice.

In 2010, the OTP has prepared the Report on Monitoring and Evaluation of the Implementation according to the Transport and Traffic Master Plan in 4 Regional Cities, including Khon Kaen, Chantaburi, Nakhon Si Thammarat, and Surat Thani (Koh Samui District). The majority of the plans/projects have been adopted to solve and prevent transport and traffic problems in the provinces stated in the Master Plan. Overall, traffic problems and back-spot locations can be solved, and landscape improvement has been undertaken for travel convenience and aesthetic. The monitoring processes have been driven by the Provincial Land Traffic Management Sub-committee, chaired by the governors, to bring the existing projects into practice.

4. The meeting of Provincial Land Traffic Management.

In 2010, the OTP has proposed the re-organization of provincial land traffic management sub-committees in 75 provinces. The Prime Minister, as the chairman of the Commission for the Management of Land Traffic, assigned 75 provincial land traffic management sub-committees on February 22, 2010. In 2010, 69 provincial

การพิจารณารายงานการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคเป็นต้น

5. การขับเคลื่อนแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค

สนข. ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และประชุมหารือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค ใน 4 เมืองหลัก ดังนี้

5.1 โครงการระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ สนข. ได้ร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผลักดันแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ โดยพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโครงการนำร่อง 1 เส้นทาง

5.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่น สนข. ได้ร่วมกับเทศบาลนครขอนแก่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น และกรมการขนส่งทางบก ผลักดันโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่น โครงการนำร่อง สายสีแดง (สำราญ–ท่าพระ) ระยะทางไป–กลับ 28 กิโลเมตร โดยเทศบาลนครขอนแก่นขอรับเงินสมทบจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

5.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต สนข. ได้ร่วมกับ อจร.จังหวัดภูเก็ต สำนักงานจังหวัดภูเก็ต องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดภูเก็ต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี พิจารณาแนวทางการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบารอบเกาะภูเก็ตและเส้นทางสนามบิน และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตต่อไป

meetings of the land traffic management sub-committee have been arranged (as of September 30, 2010), to seek for traffic problem solution in each province, and to review the report on transport and traffic survey for the development of Master Plan for regional cities.

5. Propulsion of Mass Transit System in Regional Cities Plan

The OTP has conducted studies and analyses, and arranged the meetings with relevant agencies to drive the mass transit system development plan in 4 regional cities as provided below.

5.1 Chiang Mai Mass Transit System Project. The OTP in collaboration with Chiang Mai Provincial Administrative Organization, Chiang Mai City Municipality, and Chiang Mai University, have pushed the Chiang Mai Mass Transit System Master Plan that includes the consideration of 1 pilot route construction.

5.2 Khon Kaen Mass Transit System Project. The OTP in collaboration with Khon Kaen City Municipality, Khon Kaen Provincial Administrative Organization, Khon Kaen University, and Land Transportation Department, have pushed the construction of Khon Kaen Pilot Project, Red Line Mass Transit System (Samran – Tha Phra), with the round trip of 28 km distance. This project is supported by Road Safety Fund.

5.3 Phuket Mass Transit System Project. The OTP, in collaboration with Phuket Land Traffic System Management Sub-committee, local administrative offices in Phuket, and King Mongkut's University of Technology Thonburi, have considered the approach to construct light electric rail around Phuket Island and access road to the airport, and the development of mass transit system in Phuket.

5.4 โครงการระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่และเชื่อมโยงเมืองสงขลา สนข. ได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่ และเชื่อมโยงเมืองสงขลา ผลการศึกษามีข้อเสนอให้พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่ 8 เส้นทาง ระยะทางรวม 104 กิโลเมตร และจะรื้อฟื้นเส้นทางรถไฟเชื่อมเมืองหาดใหญ่กับสงขลา ระยะทางประมาณ 29 กิโลเมตร โดย อจร. จังหวัดสงขลาได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ของการศึกษาฯ แล้ว สนข. จะนำเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

6. ความร่วมมือทางด้านวิชาการกับศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งภาค (ศว.จร.)

เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2553 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายโสภณ ซารัมย์) เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางด้านวิชาการระหว่าง สนข. กับมหาวิทยาลัยในภูมิภาค เพื่อจัดตั้งศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งภาค (ศว.จร.ภาค) ครบ 6 ศูนย์ ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม

สนข. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางด้านวิชาการกับมหาวิทยาลัยขอนแก่น และจัดตั้ง ศว.จร.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) เป็นแห่งแรก เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2552 ณ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และในวันที่ 4 มีนาคม 2553 สนข. ได้จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางด้านวิชาการกับมหาวิทยาลัยอีก 5 แห่ง และจัดตั้ง ศว.จร.ภาคเหนือ (ตอนบน) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ภาคเหนือ (ตอนล่าง) มหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ภาคกลาง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร ภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ จังหวัดสงขลา

การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางด้านวิชาการระหว่าง สนข. กับมหาวิทยาลัย เพื่อจัดตั้ง ศว.จร.ภาค ครบทั้ง 6 ศูนย์ จะเกิดประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย การจัดทำแผน และการเสนอมาตรการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ทำให้สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการมากยิ่งขึ้น โดย ศว.จร.ภาค จะมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของ อจร.จังหวัด 75 จังหวัดด้วย

5.4 Hat Yai Mass Transit System Connecting to Songkhla City. The OTP, in collaboration with King Mongkut's University of Technology Thonburi, have prepared the Development Plan of Hat Yai Mass Transit System Connecting to Songkhla City. The study recommends to develop the mass transit network in Hat Yai for 8 routes, 104 km total distance; and resurrects the 29 km Hat Yai – Songkhla railway project. Songkhla Land Traffic System Management Sub-committee has approved the Final Report of this study. The OTP will present this report to the MoT for approval and assigning relevant agencies for further actions.

6. Academic Collaboration with Regional Traffic and Transport System Management Academic Center (TSMC)

On March 4, 2010 at the Ministry of Transport Auditorium, Mr. Sophon Sarum, MoT Minister, chaired the signing of Memorandum of Understanding on Academic Coordination between the OTP and regional universities to establish 6 Regional Traffic and Transport System Management Academic Centers (TSMCs).

The OTP has signed the academic Coordination agreement with Khon Kaen University and established the first Upper Northeastern TSMC on March 6, 2009 at Faculty of Engineering, Khon Kaen University. On March 4, 2010, the OTP has signed the academic collaboration agreements with 5 universities and establish the Upper Northern TSMC with Chiang Mai University, Chiang Mai Province; Lower Northern TSMC with Naresuan University, Phitsanulok Province; Lower Northeastern TSMC with Suranaree University of Technology, Nakhon Ratchasima Province; Central TSMC with King Mongkut's University of Technology Thonburi, Bangkok; Southern TSMC with Prince of Songkla University, Songkhla Province.

7. ด้านการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ในปี พ.ศ. 2553 สนข. ได้จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ "ยุทธศาสตร์การพัฒนาการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค" ระหว่างวันที่ 24–26 มีนาคม 2553 ณ โรงแรมแซนดาเล รีสอร์ท พัทยา จังหวัดชลบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ 19 จังหวัด รวม 41 คน (โดยมาจากสำนักงานจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลและเมืองพัทยา) มหาวิทยาลัย การรถไฟแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ สนข. รวมทั้งสิ้น 68 คน หัวข้อการบรรยายและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศกับการพัฒนาการขนส่งและจราจรในภูมิภาค แผนและกระบวนการจัดทำงบประมาณเพื่อบูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด และแผนด้านการขนส่งและจราจร กระบวนการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคและการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ ประสบการณ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในเมืองภูมิภาค

ในปี "2553 ปีแห่งความปลอดภัย" กระทรวงคมนาคม สนข. และ ศว.จร.ภาค มีความมุ่งมั่นใน "การขับเคลื่อนแผนด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคไปสู่ปฏิบัติ เร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ และส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางทั่วประเทศ"

The memorandum of Understanding on academic Coordination between the OTP and universities to establish 6 TMSCs would benefit the research, planning, and proposing mitigation measures for regional transport and traffic problems. The plan would be academically accurately brought into practice. Regional TMSC will also participate in the operation of the 75 Provincial Land Traffic System Management Sub-committees.

7. Regional Transport and Traffic Human Resources Capacity Development

The OTP arranged a workshop on "Regional Transport and Traffic Master Plan Development Strategy" during March 24 – 26, 2010 at Sandalay Resort, Pattaya, Chon Buri Province. The workshop was participated by 41 representatives from various agencies in 19 provinces (provincial offices, provincial police offices, provincial administrative offices, Municipality and Pattaya City and Pattaya), universities, State Railway of Thailand, and OTP representatives, totaling 68 people. Presentation and discussion topics include strategy of Thailand's transport system development and regional transport and traffic development; budgeting plan and process for integrating provincial development strategy and transport and traffic plan; preparation process of transport and traffic Master Plan for regional cities and driving into practice; and sharing experiences in solving transport and traffic problems in regional cities.

In "2010 Safety Year", the MoT, OTP, and Regional Traffic and Transport System Management Academic Center are concentrated in "driving the regional transport and traffic plan to practice, accelerating mass transit systems in large cities, and promoting safety in traveling around the country".

การพัฒนาแผนความปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งและการรองรับการเดินทางของประชาชน

Safety and Accident Solution Plan Development Operational Plan for Transport Safety System and Public Traveling Support

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาความสูญเสียร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ทางถนน โดยได้กำหนดให้ปี 2553 เป็นปีแห่งความปลอดภัยของการขนส่งและการเดินทางของประชาชน ภายใต้ยุทธศาสตร์ "คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข" โดยมีเป้าหมายที่จะลดความสูญเสียดังกล่าวข้างต้น ซึ่งได้จัดทำโครงการ "2553 ปีแห่งความปลอดภัย" ขึ้น และได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2553 เป็นต้นมา โดยกระทรวงคมนาคมมีแนวทางการดำเนินงานเชิงรุก 4 ด้าน ได้แก่

The Ministry of Transport has been aware of the problem on physical and financial loss from car accidents. It scheduled 2010 as the Year of Transport and Public Traveling Safety" under the strategy "Safe Transport for Happy Thai Society" which aims to reduce the mentioned loss. "2010, the Year of Safety" was planned and has been conducted since December 20, 2010. The Ministry of Transport operated four following active operational approaches:

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1.1) บูรณะ ปรับปรุง บำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศให้สะดวก ปลอดภัย พร้อมใช้งาน

1.2) ยกระดับทางหลวงชนบททั่วทุกภาคให้เป็นถนนไร้ฝุ่น

1.3) ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ซ่อมบำรุงทางและระบบอาณัติสัญญาณ รวมทั้งเร่งรัดก่อสร้างรถไฟรางคู่ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนสองข้างทาง

1.4) พัฒนาท่าเรือและเรือโดยสารให้อยู่ในสภาพดีและขุดลอกร่องน้ำให้เดินเรือได้ปลอดภัย

1.5) รักษามาตรฐานทุกท่าอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากลและเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดป้องกันภัยร้ายและโรคติดต่อ

2) เพิ่มบริการเพื่อความปลอดภัย

2.1) เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้าย เครื่องหมาย สัญญาณไฟ โดยเฉพาะบริเวณ จุดเสี่ยงและทางแยกสำคัญ

2.2) เข้มงวดในการออกใบอนุญาตและตรวจสภาพยานพาหนะโดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ

2.3) เฝ้าระวังความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงด้วยกล้อง CCTV สู่ความปลอดภัยต่างๆ ที่พร้อมกู้ภัยและช่วยเหลือได้ทันการณ์

3) การให้บริการและอำนวยความสะดวกเทียบเท่ามาตรฐานสากล

3.1) พร้อมให้บริการด้วยไมตรีจิตในทุกหน่วยงานในการอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางและผู้โดยสาร

3.2) เพิ่มการอำนวยความสะดวกในช่วงเทศกาลสำคัญสำหรับการเดินทางทุกรูปแบบ รวมถึงการเพิ่มเที่ยวบิน รถ และขบวนรถให้เพียงพอ

3.3) เตรียมพร้อมให้บริการด้านความปลอดภัยอย่างครบวงจร ณ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ทั้งให้คำแนะนำ รับเรื่องร้องทุกข์ และประสานทุกหน่วยงานในการให้ความช่วยเหลือตลอด 24 ชั่วโมง

4) การรณรงค์และสร้างคนให้มีวินัยในการเดินทาง

4.1) ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4.2) เร่งสร้างนักขับรถมืออาชีพโดยให้ความรู้และฝึกซ้อมการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

1) Develop Infrastructures

1.1) Renovate, improve and maintain highways around the country into convenient and safe condition.

1.2) Upgrade rural highways in every region to non-dust roads.

1.3) Improve road-rail intersections, maintain railway tracks and signal system, and accelerate the construction of double railway system which will reduce accidents and increase safety for people along the tracks.

1.4) Improve ports and boats to be in good condition and dredge channels for safety in water traffic.

1.5) Maintain every airports' standard to meet the international standard and increase strict preventive measure for calamities and infected diseases.

2) Provide More Security Service

2.1) Provide more facilities such as street lights, traffic signs, traffic lights especially in risky spots and main junctions.

2.2) Issue licenses and vehicle check strictly, especially for public transport.

2.3) Monitor for security 24/7 under CCTV for safety, prompting to rescue and assist immediately.

3) International standard service and facility

3.1) Every department provides service with hospitality in assisting for facilitation, promptness and safety for commuters and passengers.

3.2) Provide more facilitation during major traditional holidays for any kinds of transport including adequate flights, buses and trains.

3.3) Prepare complete safety service at Transport Safety Center including giving suggestions, accepting complaints and coordinate with each authority for 24-hour assisting.

4.3) รณรงค์สร้างการมีส่วนร่วมและจิตสำนึกด้านวินัยและน้ำใจในการเดินทางกับประชาชนและเยาวชน

จากยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานดังกล่าวข้างต้น กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งและการรองรับการเดินทางของประชาชน ประจำปี 2553 ขึ้น โดยนำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552–2555 ของกระทรวงมหาดไทย แผนปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยและแผนรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานในสังกัด แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสำคัญ มาใช้เป็นกรอบในการจัดทำและบูรณาการการปฏิบัติกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและมุ่งไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ซึ่งประกอบด้วย 2 แผนหลัก ได้แก่

1) แผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล แบ่งเป็น 3 แผนงาน ได้แก่

1.1) แผนงานการให้บริการและอำนวยความสะดวก

- การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนอย่างเพียงพอ
- การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม
- การอำนวยความสะดวกด้านการตั้งจุดและให้บริการประชาชนบนสายทาง
- การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี/ อาคารรับ–ส่งผู้โดยสาร
- การจัดตั้งศูนย์วิทยุและโทรศัพท์สายด่วนของหน่วยงานต่างในสังกัดกระทรวงคมนาคม

4) Campaign Promotion and Traveling Discipline Enhancement

4.1) Provide training on safety to the people and related authorities.

4.2) Train professional drivers by educating and practicing on car accidents' prevention.

4.3) Promote people and youth's participation and consciousness for discipline and hospitality in traffic.

According to the above strategies and methods, the Ministry of Transport has created the Operational Plan for Safety of Transport System and Support People's Traveling 2010. The plan is developed under the frame adopted from the following plans: the Operational Plan for Safety and Security of agencies under the ministry; the Model Scheme and Operational Plan for Safety in Water Transport; National Civil Aviation's security Plan; and Facility, Security and Safety Support Plan for Traveling during Holidays. In order for the plan to be conformingly implemented with integration by every agency involved toward the same goal, there are 2 main plans to follow.

1) Plan on Facility, Security and Safety Supporting People's Traveling during Holidays is separated into 3 working plans :

1.1) Working Plan on Service and Facility

- Providing facility on adequate public transport for supporting people's traveling
- Providing facility on traffic in authorized areas under the Ministry of Transport
- Providing facility and service stops on highways for people
- Providing facility preparation in stations/terminals buildings
- Establishment of radio and hotline centers for agencies under the Ministry of Transport

1.2) **แผนงานด้านความมั่นคง** กำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดเจ้าหน้าที่อยู่เวรยามคอยตรวจตราสังเกต เฝ้าระวังเหตุ หรือสิ่งผิดปกติ ในช่วงเทศกาลสำคัญให้เพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และเพิ่มความถี่และเข้มงวดในการออกตรวจในพื้นที่ความรับผิดชอบ เข้มงวดเฝ้าระวังจากโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) สุ่มตรวจสัมภาระ สิ่งของ รวมทั้งการประสานขอกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและทหารเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นต้น

1.3) แผนงานด้านความปลอดภัย

- มาตรการผู้ขับขี่/ ผู้โดยสารปลอดภัย
- มาตรการยานพาหนะปลอดภัย
- มาตรการถนน/ ทางปลอดภัย
- มาตรการบังคับใช้กฎหมาย
- มาตรการประชาสัมพันธ์

2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่ง ปี 2553

เป็นแผนปฏิบัติการฯ ที่รวบรวมแผนงาน โครงการ มาตรการ และกิจกรรมด้านความปลอดภัยของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มาจัดทำเป็นปฏิทินกิจกรรมด้านความปลอดภัย ประจำปี 2553 เพื่อกระตุ้นให้ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้มีการเฝ้าระวังและเร่งรัดการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายของกระทรวงคมนาคมที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำกับ ดูแล และติดตามการปฏิบัติงานตามปฏิทินดังกล่าวให้เกิดผลในทางปฏิบัติและรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระทรวงคมนาคมที่กำหนดไว้ตามโครงการ "2553 ปีแห่งความปลอดภัย" และตามที่รัฐบาลได้ประกาศให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาตินั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้ดำเนินการบูรณาการแผนงานด้านความปลอดภัยกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดทำบันทึกความร่วมมือเรื่อง การปลูกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัยระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงศึกษาธิการ และเร่งรัดดำเนินการจัดทำบันทึกความร่วมมือการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงมหาดไทย

1.2) **Working Plan on Security** assigns every related agency to provide security guards, especially during major holidays, and increase frequency and restriction for inspection of authorized area; restrict on monitoring from CCTV; randomly examine luggage; and coordinating police and soldiers to provide security in authorized area etc.

1.3) Working Plan on Safety

- Measures on safe drivers/passengers
- Measures on safe vehicles
- Measures on safe routes
- Measures on rule enforcement
- Measures on public relations

2) Operational Plan on Safety in Transport 2010 is an operational plan consisting of plans,

projects, measures and activities related to safety for agencies under the Ministry of Transport for scheduling the activities to promote safety in the year 2010. This aims to actuate the authorized people to aware and hasten the process of operation as to achieve the goal set by the Ministry of Transport. The inspector general was assigned to supervise the scheduled operations to be practically effective and report to the Ministry of Transport continually.

In order to achieve the goals of the Ministry of Transport for the project "2010, Year of Safety" and according to the government's agenda on road safety, the Ministry of Transport has integrated safety plans with all related agencies. That includes preparing Memorandum of Cooperation between the Ministry of Transport and the Ministry of Education on implanting consciousness and promoting traffic safety culture; and accelerating the process on Memorandum of Cooperation between the Ministry of Transport and the Ministry of Interior on solving the problems on railway intersections.

สถิติการให้บริการประชาชนของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (ศปภ.คค.) ผ่านทาง Call Center 1356 และศูนย์วิทยุสื่อสาร
(ณ วันที่ 2 สิงหาคม 2553)

1) ให้บริการด้านข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ	4,085 เรื่อง
2) ให้บริการข้อมูลด้านความมั่นคง	16 เรื่อง
3) รับแจ้งอุบัติเหตุและการให้ความช่วยเหลือ	31,012 เรื่อง
4) ประสานงานเพื่อขอความช่วยเหลือ	621 เรื่อง
5) รับเรื่องร้องเรียนและร้องทุกข์เกี่ยวระบบขนส่งสาธารณะ	1,683 เรื่อง
รวม	**37,417 เรื่อง**

Statistics on Public Service of Transport Safety Center, Ministry of Transport (TSC.MT.) via Call Center 1356 and Radio Centers
(on 2 August 2010)

1) Information service on public transport system	4,085 cases
2) Information service on securit	16 cases
3) Accident claims and assistance	31,012 cases
4) Coordinate for assistance	621 cases
5) Accept requests and complaints about public transport system	1,683 cases
Total	**37,417 cases**

การศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่สำคัญเรื่องหนึ่ง คือ การเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถไฟกับรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งนับเป็นปัญหาซึ่งมีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยหากเกิดเหตุมักจะมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสเกิดขึ้น จากสถิติอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟกับถนนของกระทรวงคมนาคม พบว่า แต่ละปีมีจำนวนอุบัติเหตุนับ 100 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บกว่า 100 คน และมีผู้เสียชีวิตกว่า 30 คน

ด้วยตระหนักถึงปัญหานี้ ในช่วงปีงบประมาณ 2552 – 2553 (พฤษภาคม 2552 – พฤษภาคม 2553) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จ้างบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด โดยการสนับสนุนทางวิชาการจาก ARRB Consulting เพื่อเป็นที่ปรึกษา "โครงการศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล" ซึ่งพื้นที่สำหรับพื้นที่ศึกษาของโครงการ ประกอบด้วยเส้นทางสำหรับรถไฟทางไกล ในระยะรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. สายเหนือ : กรุงเทพฯ – สถานีนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์
2. สายตะวันออกเฉียงเหนือ : กรุงเทพฯ – สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
3. สายตะวันออก : กรุงเทพฯ – สถานีท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

Studying and Preparing on Accident Solution Plan for Road-rail Crossings for Long-distance Trains

A major traffic accident problem is accidents between trains and cars at intersections, which is the problem that is high in accident severity up to death or severe injury. The Ministry of Transport's statistics show that there are about 100 accidents, over 100 injured and 30 dead people each year.

As the awareness to this problem, during fiscal year 2009-2010 (May 2009 – May 2010), the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) has hired Trans Consult Co., Ltd. with academic support from ARRB Consulting as the consultant for "Study and Preparing Project on Accident Solution Plan for Road-rail Crossings for Long-distance Trains." The project study area consists of routes for long-distance trains, less than 300 kilometers in radius from Bangkok to each region as the following:

1. Northern Route: Bangkok – Nakhon Sawan Stataion, Nakhon Sawan
2. Northeastern Route: Bangkok – Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima
3. Eastern Route: Bangkok – Laem Chabang Port Station, Chonburi

4. สายใต้ : กรุงเทพฯ – สถานีประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เส้นทางเดินรถไฟในปัจจุบันมีโครงข่ายทั่วประเทศรวม 4,043 กิโลเมตร (นับระยะตาม line-km. หากนับตาม track-km. อาทิ ความยาวของทางคู่จะเท่ากับ 2 เท่าของเส้นทางรถไฟ จะมีความยาวตาม line-km. เท่ากับ 4,429 กิโลเมตร) ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศรวม 47 จังหวัด ซึ่งข้อมูล

ณ วันที่ 22 กันยายน 2552 มีจุดตัดทางรถไฟตามสถิติของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งสิ้น 2,463 แห่ง

4. Southern Route: Bangkok – Prachuab Khirikhan Station, Prachuab Khirikhan

The distance of current railway network all over the country is 4,043 kilometers (measured in line-km. unit. If measured in track-km. unit, the length of 1 km on the part with double tracks is calculated as 2 km, which is 4,429 kilometers long in line-km.) passing 47 provinces around the country.

The data on 22 September 2009 shows that there were 2,463 railway intersections according to State Railway of Thailand.

ตารางแสดงจำนวนทางตัดผ่านจำแนกตามประเภทของการควบคุม

ประเภทของการควบคุม	ทั่วประเทศ	ร้อยละ	พื้นที่ศึกษา	ร้อยละ
ก.0 : เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้าควบคุมการทำงานระยะไกลพร้อมระบบโทรทัศน์วงจรปิด	14	0.6	7	1.3
ก.1 : เครื่องกั้นถนนชนิดทำงานด้วยไฟฟ้า	134	5.4	59	10.6
ก.2 : เครื่องกั้นถนนชนิดทำงานด้วยมือหมุน	26	1.1	4	0.7
ก.3 : เครื่องกั้นถนนชนิดยกตรงทำงานด้วยมือหมุน	214	8.7	61	11.3
ก.4 : เครื่องกั้นถนนชนิดแผงเข็น	22	0.9	6	1.1
ข.1 : เครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ	214	8.7	83	15.2
ข.2 : สัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	45	1.8	23	4.2
รวมเครื่องกั้น	**669**	**27.2**	**243**	**44.4**
ทางข้าม	**144**	**5.8**	**61**	**11.2**
ทางลอด	**117**	**4.8**	**32**	**5.9**
รวมเครื่องกั้นและทางต่างระดับ	**930**	**37.8**	**336**	**61.5**
เครื่องหมายจราจร	**988**	**40.1**	**171**	**31.2**
ทางลักผ่าน	**540**	**21.9**	**38**	**6.9**
รวมประเภทไม่มีเครื่องกั้นที่ทางเสมอระดับ	**1,528**	**62.2**	**209**	**38.1**
เอกชนควบคุม	**5**	**0.2**	**2**	**0.4**
รวมทางผ่านทั้งหมด	**2,463**	**100**	**547**	**100**

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (ปรับปรุงข้อมูล 22 กันยายน 2552)

Numbers of Road-rail Crossings, Categorized by Types of Control

Types of control	whole country	percentage	study area	percentage
Gor.0 : Road barriers – electronic crossbeam type remote operating control with CCTV	14	0.6	7	1.3
Gor.1 : Road barrier – electronic operating type	134	5.4	59	10.6
Gor.2 : Road barrier – manual turning type	26	1.1	4	0.7
Gor.3 : Road barrier – vertical lifting with manual turning operating type	214	8.7	61	11.3
Gor.4 : Road barrier – sliding type	22	0.9	6	1.1
Khor.1 : Road barriers – automatic crossbeam type	214	8.7	83	15.2
Khor.2 : Automatic flashing signal lights	45	1.8	23	4.2
Barriers Total	**669**	**27.2**	**243**	**44.4**
Overpass	**144**	**5.8**	**61**	**11.2**
Underpass	**117**	**4.8**	**32**	**5.9**
Barriers and Grade Separation Total	**930**	**37.8**	**336**	**61.5**
Traffic signs	**988**	**40.1**	**171**	**31.2**
Prohibited crossings	**540**	**21.9**	**38**	**6.9**
Non-barrier Level Crossing Total	**1,528**	**62.2**	**209**	**38.1**
Private Sector Controlled	**5**	**0.2**	**2**	**0.4**
All Total	**2,463**	**100**	**547**	**100**

Source: State Railway of Thailand (updated on 22 September 2009)

จะเห็นว่าจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับประเภทที่ไม่มีเครื่องป้องกันเพื่อความปลอดภัย มีจำนวนถึง 1,528 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 62 ของจำนวนทางตัดผ่านทั้งหมด และในจำนวนนี้เป็นทางลักผ่าน จำนวน 540 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนทางตัดผ่านทั้งหมด หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่ศึกษามี จำนวนจุดตัดทางรถไฟทั้ง 4 เส้นทาง รวมกันทั้งสิ้น 547 แห่ง เป็นทางตัดผ่านเสมอระดับไม่มีเครื่องป้องกัน จำนวน 209 แห่ง และในจำนวนนี้เป็นทางลักผ่าน 38 แห่ง

ผลงานที่ได้จากการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่

1. ระบบฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟและแผนที่เส้นทางรถไฟ ประกอบด้วย ข้อมูลบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเส้นทางภาคเหนือ 124 จุด เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 98 จุด เส้นทางภาคตะวันออก 123 จุด เส้นทางภาคใต้ 208 จุด แผนที่เส้นทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟ และอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ บนฐานข้อมูล GIS รวมทั้งระบบรายงานและฐานข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

There are as many non-barrier level crossings as1,528 spots or 62% of all the road-rail crossings; 540 of which are unauthorized crossings or 22% of all the crossings. Considering only the study area, there are 547 spots for the crossings in 4 routes combined; 209 of which are non-barrier level crossings; 38 of which are unapproved crossings.

Significant Product from the Study:

1. Railways and route maps database system includes data on intersection areas – 124 in Northern Route, 98 in Northeastern Route, 123 Eastern Route, 208 Southern Route; the maps on railway routes, road-rail crossings and accidents in crossing areas on GIS database; and reporting system and database on accident in crossing areas.

2. ผลการศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ประกอบด้วย แนวโน้มและอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ การกระจายของจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟรายชั่วโมง รายเดือน รายสัปดาห์ จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟจำแนกตามประเภทยานพาหนะ การวิเคราะห์ถิ่นที่อยู่ของผู้ประสบอุบัติเหตุเทียบกับบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟ การเปรียบเทียบสถานการณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟของประเทศไทยกับต่างประเทศ

3. ปัญหาทางกายภาพ และการแก้ไขบริเวณทางตัดผ่านทางรถไฟ ซึ่งปัญหาทางกายภาพเหล่านี้ ได้แก่ ปัญหาเครื่องหมายจราจรไม่ครบถ้วนหรือมีแต่ไม่ได้มาตรฐานและบางส่วนอยู่ในสภาพชำรุด ปัญหาถนนช่วงบริเวณเข้าสู่จุดตัดทางรถไฟมีความลาดชันและบางจุดมีความชันหลายระดับ ปัญหาสภาพผิวจราจรที่จุดตัดทางรถไฟชำรุด ปัญหาสิ่งปลูกสร้าง พุ่มไม้ หญ้าบริเวณข้างรางรถไฟบดบังทำให้ระยะมองเห็นปลอดภัยไม่เพียงพอ ปัญหาถนนขนานทางรถไฟมาตัดทำให้เกิดทางแยกใกล้ทางรถไฟ ปัญหาไม่มีไฟฟ้าแสงสว่างที่จุดตัดทางรถไฟ ปัญหาผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ฝ่าเครื่องกั้น

4. ผลการศึกษาและแก้ไขปัญหาทางลักผ่านและชุมชนริมทางรถไฟ ประกอบด้วย แนวทางการแก้ไขสภาพทางกายภาพ เช่น ทำถนนขนานทางรถไฟ ทำอุโมงค์ลอดทางรถไฟ ทำเป็นสะพานข้ามทางรถไฟรูปเกือกม้า หรือรูปตัวเอส เป็นต้น รวมทั้งการลดจำนวนทางลักผ่านโดยพิจารณาจากค่า Traffic Moment รวมถึงการควบรวมทางลักผ่าน และลดความเร็วของยวดยานที่ใช้ทางลักผ่านโดยการทำถนนก่อนถึงทางลักผ่านด้วย

5. การดำเนินการมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชน ประกอบด้วย การเข้าพบ ปรึกษา หารือ รับฟังความคิดเห็น ผู้นำชุมชนและผู้บริหารท้องถิ่น การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสารที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และความตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาและการแก้ไข

2. The results of study and analysis of accident data in road-rail crossings include tendency and rate for accidents in crossing areas; specification of accident numbers in railway intersection areas in hourly, monthly and weekly basis; numbers of accident in road-rail crossing areas categorized by vehicle types; analysis of residence of those who have an accident comparing with accident areas; and comparison of security situation in the road-rail crossing areas between Thailand and other countries.

3. Physical problems and solutions in road-rail crossing areas include the following topics: inadequate traffic signs or substandard and broken traffic signs; steep roads to railway intersections and some areas has multi-level slopes; broken road surface in road-rail crossing areas; buildings, bushes and weeds along the railways which cause obstructive visibility; frontage roads which cause intersections near railway; lack of lights at railway intersection; and drivers with behavior of going through the barriers.

4. The study results and solutions on the issues related to unapproved road-rail crossings and communities on the side of the railways comprise of physical solution methods; for example, building a roads in parallel to railways; constructing tunnels or bridges for land vehicles to cross railroads; constructing overpasses for walking commuters in horseshoes or S figures; and reducing the number of unapproved road-rail crossings by considering traffic moment value; merging the road-rail crossings; and reducing the speed of vehicles using unapproved road-rail crossings by constructing roads prior to such crossings.

5. Participation enhancement in educational campaigns for the public includes meeting, discussion, accepting opinions of community leaders and local executives, questionnaire survey for exchanging information about accidents in

6. แบบแนวคิดทางวิศวกรรมสำหรับแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเส้นทางนำร่อง ประกอบด้วยรายละเอียดของแบบบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเส้นทางนำร่องภาคตะวันออก ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขจุดตัดทางรถไฟกับถนนทั่วไปได้

7. แผนการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ประกอบด้วย กระบวนการขออนุญาตที่เกี่ยวข้องกับทางตัดผ่านเสมอระดับ รูปแบบมาตรฐานและราคาก่อสร้างปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ งานจัดทำข้อเสนอแนวทางและกระบวนการบริหารจัดการแผนการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา ปี 2553 – 2563

ข้อเสนอแนะสำคัญที่ได้จากโครงการ คือ

1. การพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เส้นทางรถไฟ (Railway GIS) จำเป็นต้องมีการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ให้ใช้ได้ครอบคลุมทั่วประเทศและมีความทันสมัย นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบให้สามารถใช้งานผ่านเครือข่าย Internet ได้ ซึ่งโครงการต่อยอดนี้จะพัฒนาระบบให้สามารถใช้งานแบบ Client Server มีการให้บริการข้อมูลและแผนที่ GIS ผ่านทาง Internet โดยใช้ Web Server และ Map Server Applications ได้เป็นอย่างดี

2. การพัฒนาฐานข้อมูลเส้นทางรถไฟนั้น ควรมีการสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟ สถานีรถไฟให้ครอบคลุมทั่วประเทศ แล้วนำข้อมูลมาปรับแก้ไขและใส่ในฐานข้อมูล เพื่อความถูกต้องและทันสมัยของข้อมูลมากขึ้น

3. เนื่องจากในปัจจุบันมีหลายหน่วยงานได้พัฒนาระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ขึ้น ดังนั้นจึงควรพัฒนาข้อมูลให้ข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์อยู่ในระบบเดียวกัน ทั้งมาตรฐานข้อมูล พิกัดข้อมูล รวมทั้งมาตราส่วนการใช้งาน เพื่อประโยชน์ในการเชื่อมโยงและแบ่งปันข้อมูลระหว่างกันได้ อันเป็นการลดต้นทุนในการพัฒนาฐานข้อมูลของประเทศลงได้เป็นอันมาก

4. ควรมีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟเพิ่มเติมจากระบบเดิมให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการเชื่อมโยงการรายงานข้อมูลผ่านทางระบบ Internet เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการรายงาน อีกทั้งยังต้องพัฒนาให้ครอบคลุมการรายงานอุบัติเหตุทั่วประเทศ และรวมถึง road-rail crossing areas and creating awareness of the importance of such problems and solutions.

6. Engineering model for solving road-rail crossing problems on pilot routes includes model's details of road-rail crossings on pilot routes in the East, which can be used as the model to improve other road-rail crossings.

7. The plan for management and solution of accidents in road-rail crossing areas includes permission process related to parallel crossing way; standard form and construction cost for improving road-rail crossings; compiling suggestions and management process, management and solution plan for accidents in road-rail crossing areas of study during the year 2010 – 2020.

Significant Instructions from the Project:

1. Development of railway geography information system (Railway GIS) needs to improve geography information database that can cover the entire country and be updated. In addition, it is necessary to improve the system to be available for access through the internet. This project will develop the system and allow the users to client server. It also provides information and GIS map via internet through web server and map server applications.

2. In railway information database development, there should be field survey conducting about railway routes and stations all over the country. The date, then, should be proofed and corrected before submitting into the database for more updated and accurate data.

3. Since many agencies have developed geography information system, therefore, it is necessary to improve the information into the same GIS system including data standard, information coordinate, usage scale, to utilize in connection and information sharing which can considerably reduce cost for database development for the country.

การรายงานอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับขบวนรถไฟที่ไม่ได้เกิดขึ้นที่จุดตัดทางรถไฟด้วย ทั้งนี้ เพื่อจุดประสงค์ในด้านความปลอดภัยในการเดินทางทางรถไฟ

5. ปัญหาใหญ่ของการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ คือ ทางลักผ่าน ซึ่งส่วนใหญ่มีความบกพร่องทางกายภาพและเครื่องหมายจราจรอย่างมาก การดำเนินการปิดหรือยุบรวมก็จะกระทบกับมวลชน เนื่องจากเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความสะดวกสบายและความเคยชินของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ วิธีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า คือ การปรับปรุงยกระดับความปลอดภัย โดยอย่างน้อยที่สุดมี 2 ประเด็นใหญ่ เรื่องแรก คือ การจัดการเรื่องระยะมองเห็นปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้เพียงพอตลอดเวลา อาทิ การหมั่นตัดต้นไม้ ถางหญ้า ที่บดบังให้เตียนอยู่เสมอ เรื่องที่สอง คือ การติดตั้งป้ายระวังรถไฟ (Cross Buck) ซึ่งเป็นป้ายแสดงตำแหน่งจุดตัดทางรถไฟที่ชัดเจนที่สุด

6. การรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการบริหารจัดการจุดตัดทางรถไฟ จะช่วยให้หน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่ความรับผิดชอบเกิดความตระหนักและลดการเกิดทางลักผ่านใหม่ นอกจากนี้หน่วยงานท้องถิ่นยังสามารถดำเนินการเชิงรุกในด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนผ่านจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่อย่างปลอดภัย โดยต้องมีการสนับสนุนในเรื่องสื่อและวิทยากรจากหน่วยงานส่วนกลางที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในพื้นที่มีความตื่นตัวและตระหนักถึงความปลอดภัยอยู่เสมอเวลาสัญจรผ่านจุดตัดทางรถไฟ

7. การบริหารจัดการจุดตัดทางรถไฟให้เกิดความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานเจ้าของทาง การจัดให้มีการสำรวจจุดตัดทางรถไฟร่วมกันเป็นระยะ อาทิ ทุกๆ 3 เดือน จะช่วยให้พบเห็นปัญหาตั้งแต่เนิ่นๆ และสามารถหาทางปรับปรุงแก้ไขผ่านช่องทางต่างๆ ได้ดีกว่า อาทิ การรายงานให้คณะอนุกรรมการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด

4. It is necessary to continually improve accident report system at road-rail crossings. The improvement is developing the more efficient system than the former ones by linking information report via the internet as for speed and promptness in reporting. Also, the coverage should be expanded to all the accidents related to railways across the country besides the road-rail crossing areas.

5. The major problem of the safety development operation for road-rail crossings is unapproved crossings which are highly defected for both their physical conditions and traffic signs. Closing process or conflation will affect the public as it is related local commuters' convenience and habit. An urgent solution is upgrading safety level at least in two points. The first one is improving on distance of visibility at the road-rail crossings such as clearing trees and weeds in the area. The second is installation of cross bucks which is the most noticeable type of signs.

6. Promoting education and comprehension about road-rail crossing management will stimulate the local authorities' awareness and reduce the building of new unapproved crossings. In addition, local agencies can also actively operate to campaign consciousness for commuting safely around road-rail crossings. The central agencies related to the campaign are supposed to supply media-related resource and experts. The promotion urge the local commuters to be more aware and enthusiastic about the issue related to safety when they travel pass road-rail crossings.

7. The road-rail crossings management for safety is the responsibility between State Railway of Thailand and agencies owning the ways. Occasionally organizing cooperative survey on the crossings; for example, every three months, will be helpful for foreseeing the growing problems as well as finding better solutions through several channels better; for instance, reporting to subcommittee for permission and solution for provincial road-rail crossing problems.

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งและรองรับการเดินทางของประชาชน ประจำปี 2553 กระทรวงคมนาคม

Action Plan on Safety in Transport System and Supporting People's Traveling for 2010 The Ministry of Transport

จากข้อมูลสถิติปัญหาอุบัติเหตุทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่เกิดขึ้นมากกว่า 1 แสนครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คน ผู้พิการ 5,000 คน โดยในปี 2552 มียอดผู้เสียชีวิตจำนวน 10,717 คน และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 61,996 คน ซึ่งมากกว่าร้อยละ 98 เป็นอุบัติเหตุทางถนน

ที่ผ่านมาแม้มีความพยายามลดอุบัติเหตุจากการเดินทางอย่างต่อเนื่อง แต่ยอดความสูญเสียยังคงสูงขึ้น โดยในแต่ละปีนำมาซึ่งความสูญเสียอย่างมหาศาล กัดกร่อนความสุข สั่นคลอนความเชื่อมั่น และสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของชาติถึงปีละ 2 แสนล้านบาท

นายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้หนึ่งซึ่งมีประสบการณ์ตรงจากอุบัติเหตุทางถนน เข้าใจถึงความรู้สึกที่เกิดขึ้นและผลกระทบที่ตามมา จึงนำมาสู่การกำหนดนโยบายในเรื่องความปลอดภัยให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินงาน

ปี 2554 – 2563 ในทศวรรษนี้ องค์การสหประชาชาติ และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิคแห่งสหประชาชาติได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินการพยายามที่จะลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี กระทรวงคมนาคมจึงนำไปกำหนดเป็นเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลงให้ได้ครึ่งหนึ่งในระยะเวลา 10 ปีเช่นกัน

จึงได้ประกาศพันธะสัญญาที่จะมอบความปลอดภัยในการเดินทางให้กับประชาชนทั้งประเทศในทุกๆ วัน เพื่อร่วมกันสร้างให้เกิด "2553 ปีแห่งความปลอดภัย" ภายใต้ยุทธศาสตร์ "คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข"

กลยุทธ์การดำเนินงานไปสู่ความสำเร็จ ประกอบด้วย การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งสาธารณะ การลดอุบัติเหตุจากจุดเสี่ยง จุดอันตราย การอำนวย

According to the statistical data on accidents occurred in land, water and air transportations, more than 100,000 accidents occurred each year with around 12,000 deaths and 5,000 becoming disabled. In 2009, transportation accidents led to 10,717 deceases and 61,996 injuries. More than 98% of these accidents occurred on the roads.

Despite our effort to reduce accidents, the lost has been increasing year after year. Annually, transport accidents costs Thailand economic opportunities worth more than 200,000 million baht.

With experience of being in an accident, Mr. Sophon Saram, Minister of Transport, is fully aware of the problem's seriousness and the future impact it may cause. Therefore, the safety policy has been set for the agencies under the Ministry of Transport.

For the decade of 2011-2020, the United Nations Economic and Social Commission in Asia and the Pacific has assigned the member countries to reduce the accident death rate from road transport into half within 10-year period. For that reason, the same goal has been set by Thailand's Ministry of Transport.

ความสะดวกและจัดให้มีการบริการอย่างเพียงพอ การเดินทางสะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน การแก้ไขเพื่อลดภัยอันตรายในภาคการขนส่ง และการผนึกกำลังของทุกภาคส่วนรวมทั้งความร่วมมือจากประชาชนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบขนส่งอย่างยั่งยืน

การดำเนินการเพื่อให้ยุทธศาสตร์ดังกล่าวเกิดผลเป็นรูปธรรม ต้องบูรณาการภาคราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ร่วมกัน 3 พลัง 3 ประสาน ดำเนินการเชิงรุก 4 ด้าน ได้แก่

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยดำเนินการ

- บูรณะ ปรับปรุง บำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศให้สะดวก ปลอดภัย พร้อมใช้งาน
- ยกระดับทางหลวงชนบททั่วทุกภาคให้เป็นถนนไร้ฝุ่น
- ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ซ่อมบำรุงทางและระบบอาณัติสัญญาณ รวมทั้งเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนสองข้างทาง
- พัฒนาท่าเรือและเรือโดยสารให้อยู่ในสภาพดีและขุดลอกร่องน้ำให้เดินเรือได้ปลอดภัย
- รักษามาตรฐานทุกท่าอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล และเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดป้องกันภัยร้ายและโรคติดต่อ

2) เพิ่มบริการเพื่อความปลอดภัย โดยดำเนินการ

- เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้าย เครื่องหมาย สัญญาณไฟ โดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกสำคัญ
- เข้มงวดในการออกใบอนุญาตและตรวจสภาพยานพาหนะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ
- เฝ้าระวังความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง ด้วยกล้อง CCTV สู่ศูนย์ความปลอดภัยต่างๆ ที่พร้อมกู้ภัยและช่วยเหลือได้ทันการณ์

We also would like to announce the commitment to provide safety in journey for our people nationwide in order to successfully make the year "2010 The Year of Safety." under the strategy called "Safe Transport for Thais' Happiness."

The working strategy toward success consists of improving the infrastructure and public transportation, minimizing numbers of accidents at risky areas, facilitating to support safe transport and cooperating with every parts of society, including the public, to continually improve safety in transportation.

To make this strategy workable in reality, we need to integrate the work of 3 sectors, i.e. government sector, private sector and public sector, to actively operate in these 4 aspects below.

1) Improving Infrastructures by

- Repairing, adjusting, and maintaining highways across the country.
- Upgrading rural highways to be dustless.
- Improving road - rail crossings; repairing the roads and signaling systems. Accelerating the plan on constructing double rail system, to reduce accident and provide safety for people along the side of the rails, is also included.
- Developing ports and transport boats to be in good condition and clear the water routes for safety.
- Maintaining the quality of airports to be conformed to international standard and increasing strictness of security measures to prevent terrorism and communicable diseases.

2) Increasing Security of Services by

- Providing more facilities such as lighting, signs, light signal, especially in the risky area and important intersections.
- Increasing strictness in issuing license and condition checking, especially for public vehicles.

3) เทียบได้มาตรฐานสากล โดยดำเนินการ

- พร้อมให้บริการด้วยไมตรีจิตในทุกหน่วยงานในการอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางและผู้โดยสาร
- เพิ่มการอำนวยความสะดวกในช่วงเทศกาลสำหรับการเดินทางทุกรูปแบบ รวมถึงการเพิ่มเที่ยวบิน รถ และขบวนรถให้เพียงพอ
- เตรียมพร้อมให้บริการด้านความปลอดภัยอย่างครบวงจร ณ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ทั้งให้คำแนะนำ รับเรื่องร้องทุกข์ และประสานทุกหน่วยงานในการให้ความช่วยเหลือตลอด 24 ชั่วโมง

4) สร้างคนมีวินัยในการเดินทาง โดยดำเนินการ

- ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เร่งสร้างนักขับรถมืออาชีพโดยให้ความรู้และฝึกซ้อมการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
- รณรงค์สร้างการมีส่วนร่วมและจิตสำนึกด้านวินัยและน้ำใจในการเดินทางกับประชาชนและเยาวชน

ตัวอย่างกิจกรรมตามโครงการ "2553 ปีแห่งความปลอดภัย" ทุกหน่วยงานในสังกัดได้ดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ "คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข"

1) โครงการถนนไร้ฝุ่น ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วแห่งแรกที่จังหวัดบุรีรัมย์

2) การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟกับถนน จัดทำร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหา รวมทั้งการจัดให้ความรู้แก่ นักเรียน เยาวชน และชุมชนท้องถิ่น ในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย

3) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย และจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากโดยเฉพาะจุดที่เป็นโค้งอันตราย เร่งรัดดำเนินงานสำรวจเส้นทางในความรับผิดชอบและ

- Installing CCTV systems to security centers in many areas to provide security 24/7 and be ready for emergencies.

3) Reaching International Standard by

- Providing generous services in every agency for the convenience, safety and rapidness of passengers and travelers.
- Increasing facilities in every type of public transports during holiday periods. This includes providing enough trips for all passengers.
- Preparing to provide complete security service at Transport's Security Center. Giving advises, receiving complaints and coordinating agencies for support can be performed.

4) Creating Disciplinary Travelers by

- Providing trainings on security for the public and the related agencies.
- Creating professional drivers to provide knowledge and training on how to prevent and minimize road accidents.
- Launching campaigns that help the public to participate and gain awareness of traveling disciplinarily and generously on the roads.

Below are examples of activities for the "2010, The Year of Safety Project" that was accomplished by the helps from all agencies under the "Safe Transport for Thais' Happiness." strategy

1) Dustless Roads Project has been completed. The first finished work has been opened at Buriram Province.

ดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งตรวจสอบจุดที่เป็นโค้งอันตราย ปรับปรุงอุปกรณ์งานทาง เครื่องหมายจราจร รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพิ่มเติมในจุดที่มีความเสี่ยงสูง

4) การจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย ระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงศึกษาธิการ เพื่อเป็นการบูรณาการการปฏิบัติและการสร้างความเข้าใจร่วมกันในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่ง โดยเป็นการดำเนินการเชิงรุกในการนำองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการเดินทางเข้าไปสู่ห้องเรียนปกติในทุกระดับการศึกษา ทั้งในระบบและนอกระบบ ในรูปแบบของการจัดทำคู่มือสาระการเรียนรู้ด้านการเดินทางที่ปลอดภัย เพื่อให้ครูผู้สอน / บุคลากรทางการศึกษา ได้นำไปใช้ประกอบการสอนในวิชาต่างๆ ตามความเหมาะสม

5) มาตรการผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ (0%) ดำเนินโครงการผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ เริ่มดำเนินโครงการตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2553 กรณีมีการตรวจพบผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์เกินศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องจัดคนขับใหม่ทดแทน กรณีมีการตรวจพบว่ามีแอลกอฮอล์เกินกำหนด (50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย ทั้งจำและปรับ เจ้าของรถโดยสารจะถูกพิจารณาโทษด้วย ซึ่งในส่วนของกฎหมายนี้จะมีการพิจารณาปรับปรุง แก้ไข เพื่อให้สามารถนำมาใช้ดำเนินการได้อย่างเข้มข้น

2) Solution for the crossings between roads and railways, memorandum of cooperation was drafted between the Ministry of Transport and the Ministry of Interior to cooperate in the solution and spreading the knowledge for safe transportation.

3) Solution for the dangerous areas, especially the sharp curves has been done by surveying the routes and solving the problems by making improvements around the area to minimize the risk for accidents. That includes checking up the sharp curves and improving the quality of road-building equipments, traffic signs as well as installing extra safety equipment in the risky areas.

4) Signing the Memorandum of Cooperation to Create Safety Awareness and Promote Safety Culture between the Ministry of Transport and Ministry of Education. This is performed to be the way to create the mutual integrated practice and understanding of minimizing accidents in transportation by actively operating to deliver the knowledge on safe transport into classrooms at every level of education both inside and outside the system. The learning guide on safe transport was developed for the teachers to apply for their lessons.

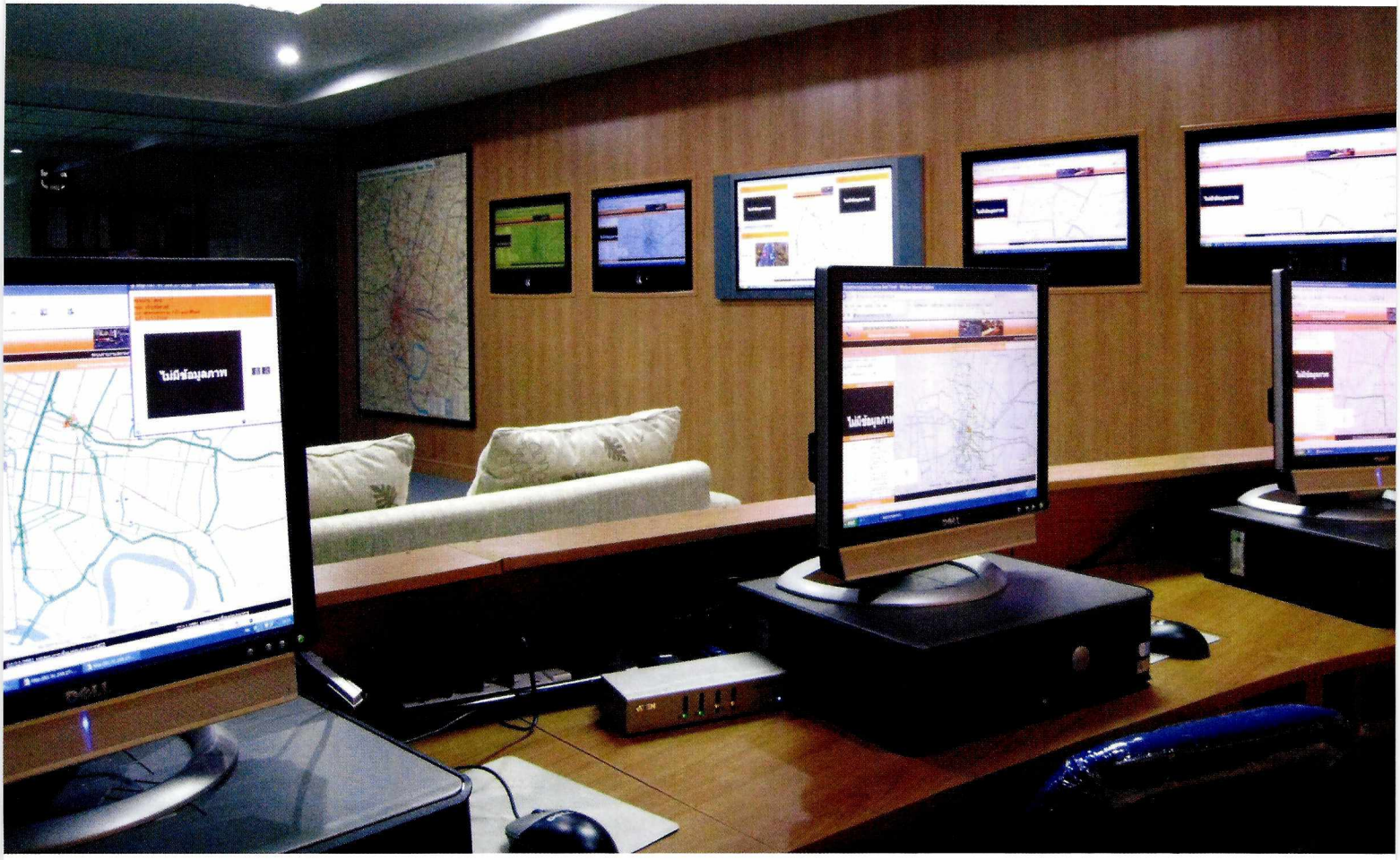
5) The Measure of 0% Blood Alcohol Concentration for Public Vehicle Drivers. Beginning on 1st February 2010, the project is planned for controlling the public road-vehicle drivers' alcohol level to be at 0%. The drivers must be replaced by the ones more capable when tested and found the alcohol level more than 0 mg% but less than 50. If the test result is above the limitation of 50 mg%, the driver have to be punished, both imprisoned and fined, by law and the vehicle's owner must also be punished. The law will soon be amended to be effectively enforced.

กลุ่มบริหารความปลอดภัย
สำนักแผนความปลอดภัย
4 พฤศจิกายน 2553

Safety Management Group and Transport Safety Center
Bureau of Safety Planning
4 November 2010

การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบูรณาการขนส่งและจราจร

Development of Database and Information Technology System for Transport and Traffic Integration



การดำเนินงานด้านการศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศ และแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบโลจิสติกส์ (TDL)

Implementation of Development and Maintenance of Database, Information, and Model to Integrate the Transport and Traffic, Multimodal Transport, and Logistics System (TDL)

สนข. ได้พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรตั้งแต่โครงการ UTDM โครงการ TDMC I-VI โครงการ TDML I-II จนถึงโครงการ TPL ในปัจจุบัน รวมทั้งดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ (Logistics) ทำให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเชิงบูรณาการและมี

Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) has developed and maintained the transport and traffic database, information, and model system from UTDM Project, TDMC I-VI, and TDML I-II Projects, to the on-going TPL Project. Multimodal transport and logistics databases have also been developed to bring about an implementation plan. This leads to

เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่จะนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร โดยเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ศึกษาการเคลื่อนย้ายและลักษณะการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ตั้งแต่จุดต้นทางไปจนถึงจุดปลายทางของการขนส่งภายในประเทศ พร้อมจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในรูปแบบภูมิสารสนเทศ ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล สารสนเทศและภูมิสารสนเทศด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จำเป็นต่อการวางแผนและการดำเนินโครงการด้านการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน กำหนดปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเติบโตของการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืนของประเทศ พัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้านการขนส่งระดับประเทศ ภูมิภาค จังหวัด และกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาแบบจำลองการขนส่งสินค้า และแบบจำลองสภาพจราจรระดับพื้นที่ขนาดเล็กในจังหวัด ประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลและแบบจำลอง ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อเป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมและเกิดประสิทธิผลสูงสุด พร้อมกับเพิ่มทักษะการใช้งานฐานข้อมูลและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรให้แก่เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการดำเนินงานในการศึกษามีด้วยกัน 3 ด้าน ดังนี้

1. งานสำรวจ ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ข้อมูลปัจจุบัน

1.1 ศึกษาและทบทวนนโยบายการจัดการและการดำเนินงานขององค์กรหรือหน่วยงานที่ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจร และการขนส่งสินค้าในประเทศไทย

1.2 สำรวจ รวบรวม และปรับปรุงข้อมูลต่างๆ ของการขนส่งและจราจร การขนส่งสินค้าและสภาพการเคลื่อนย้ายสินค้าให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน ในส่วนของข้อมูล

database integration development and provision of the effective tools for the consideration of transport and traffic policies, plans, and measures in a big picture for highest benefit. Objectives of this program are to develop and maintain transport and traffic database by adding the data on land, water, and air transportation, as well as major infrastructures to support logistics system; to study the handling and transport from sources to domestic destinations of the products essential for country economy; to establish a multimodal transport database in form of geographic information system; to develop and maintain the database, information, and geographic information of multimodal transport essential to planning and implementing the standardization of transport projects; to determine important development factors that lead to Thailand sustainable growth of transport and logistics system; to develop and maintain transport model in the levels of country, regional, provincial, and Bangkok Metropolitan Area, particularly those related to transport and traffic in small area in a province; to use transport and traffic database and model for determining appropriate policy and approach for OTP officers and relevant agencies. The study comprises 3 sections as provided below.

1. Survey, Study, Review, and Analysis of Existing Data

1.1 Study and review management policy and the operation of organizations or agencies working on transport and traffic and goods transportation in Thailand.

1.2 Survey, collect, and maintain the updated data on transport and traffic, goods transportation, and goods transfer. These include primary and secondary data from users and goods

ปฐมภูมิและทุติยภูมิจากผู้ใช้ และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2. งานพัฒนาและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศด้านการขนส่งและจราจร

2.1 ศึกษาและทบทวนขั้นตอนการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศของแต่ละรายการในทุกกลุ่มข้อมูลที่ สนข. ออกแบบไว้ โดยพิจารณาความถูกต้องครบถ้วนและสมบูรณ์ของข้อมูลให้สามารถรองรับมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบ XML

2.2 ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์และระบบการจัดการข้อมูล (GIS/MIS) ที่ สนข. ได้พัฒนาขึ้นโดยเน้นการประยุกต์ใช้รูปแบบการรายงานแบบใหม่จากโปรแกรม CUBE รวมถึงการเพิ่มเติมข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และให้ระบบ GIS ผ่าน Web Browser

2.3 พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อประชาชน โดยการประยุกต์ใช้ฐานข้อมูลข้อสนเทศด้านการขนส่งและจราจร รายงานทางเลือกรูปแบบการเดินทาง/ขนส่งสินค้าและการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งทั้งหมดจากจุดต้นทางถึงจุดปลายทาง

2.4 พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบ GIS ให้สามารถรองรับงานด้านการวิเคราะห์นโยบายและแผน ตลอดจนพัฒนาเครื่องมือในการวิเคราะห์ระบบฐานข้อมูล (MIS) และระบบ GIS ด้วยระบบ EIS

2.5 พัฒนาและปรับปรุงระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์แบบภายนอกองค์กร (Internet) และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์แบบภายในองค์กร (Intranet) ของ สนข. ให้เป็นปัจจุบัน

3. งานปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

3.1 ศึกษาและทบทวนแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรแต่ละระดับของ สนข.

3.2 ปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (National Model : NAM) โดยนำข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าที่สำรวจมาใช้ในการปรับปรุงแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร โดยการใช้โปรแกรมวิเคราะห์ การขนส่งสินค้าที่ สนข. มีอยู่ เพื่อให้สามารถพยากรณ์การขนส่งสินค้าได้

transportation service providers, as well as relevant government and private agencies.

2. Development and Maintenance of Transport and Traffic Database and Information Systems

2.1 Study and review the development process of database and information of each item of all datasets designed by the OTP, taking into account the accuracy and completeness of data to support the conversion to standard XML format.

2.2 Improve and maintain the geographic information system (GIS) and management information system (MIS) developed by the OTP, focusing on utilizing new reporting format from CUBE Program. Data obtained from the survey will be added, and GIS system will be used on web browser.

2.3 Develop information system for public use by applying transport and traffic information database, report on travel/goods transport pattern alternatives and the connection of transport pattern from origin to destination.

2.4 Develop GIS system to support the analysis of policy and planning, as well as develop tools for analyzing MIS and GIS using EIS.

2.5 Develop and keep the OTP's external (internet) and internal (intranet) computer networks updated.

3. Development and Maintenance of Transport and Traffic Models

3.1 Study and review each level of the transport and traffic models of the OTP.

3.2 Develop a National Model (NAM) by obtaining goods transport data from the survey to improve the transport and traffic models for a more accurate forecast, using goods transport analysis program currently being used by the OTP. This includes the forecast of domestic transport

ถูกต้องแม่นยำมากขึ้น รวมทั้งการจำลองผลกระทบของการขนส่งและจราจรในประเทศที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภายนอก สำหรับปีปัจจุบัน และปีอนาคตจนถึงปี 2580

3.3 ปรับปรุงและพัฒนาการประยุกต์ใช้แบบจำลองระดับกรุงเทพและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) โดยปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นปัจจุบัน พร้อมกับแสดงรายละเอียดเป็นรายปี 2553 – 2580 ประกอบด้วย การนับปริมาณการจราจรและการสัมภาษณ์ริมถนน เพื่อปรับเทียบแบบจำลองและพยากรณ์การเดินทางในปัจจุบันและอนาคตให้มีความสมบูรณ์ แม่นยำ และถูกต้องมากขึ้น สำหรับปีปัจจุบัน และคาดการณ์ปีอนาคต ถึงปี 2580

3.4 พัฒนาแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวม (Provincial Transport Model) โดยนำฐานข้อมูลในระดับภูมิภาคจากแบบจำลอง NAM มาสนับสนุนการสร้างแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวม ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร สำหรับปีปัจจุบันและคาดการณ์ปีอนาคตถึงปี 2580 โดยการประยุกต์ใช้โปรแกรมวิเคราะห์การขนส่งสินค้าที่ สนข. มีอยู่ในส่วนของ Service Model มาประยุกต์ใช้ในการจำลองสภาพการขนส่งสินค้าภายในเขตเมือง พร้อมกับพัฒนาแบบจำลองสภาพการจราจร (Traffic Simulation Model) ซึ่งจำลองสภาพการเคลื่อนที่ของกระแสจราจรในระดับจุลภาค

3.5 จัดเตรียมคู่มือการพัฒนาแบบจำลองกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการประยุกต์ใช้แบบจำลองการขนส่งให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและบริบทของประเทศไทย โดยพิจารณาข้อจำกัด และความเป็นไปได้ของแหล่งข้อมูลที่มีอยู่ในประเทศที่ใช้ประกอบในการจัดทำแบบจำลองการขนส่ง

ประโยชน์ในการดำเนินงานด้านการพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศ และแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL)

เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศ และแบบจำลองให้มีประสิทธิภาพที่จะนำมาใช้ใน การพิจารณากำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อ

and traffic impacts resulted from external sources from this year to 2037.

3.3 Develop the application of Extended Bangkok Urban Modal (eBUM) by improving and updating the model. Details to be displayed, covering the 2010 – 2037 annual data of traffic volume records and roadside interview to calibrate the model and to forecast the travel patterns with more precision and accuracy from this year to 2037

3.4 Develop the Provincial Transport Model by using NAM regional database to support the provincial transport model of Mukdaharn Province from this year to 2037. The service model of the transport analysis program currently used by the OTP will be applied to produce a model of urban transport condition. Traffic simulation model will be developed to present a micro-simulation of traffic movement.

3.5 Prepare a manual of model development for Bangkok Metropolitan Area and use the transport model in compliance with the environment and context of Thailand, taking into account the limitations and possibility of domestic data sources to be used.

Benefits of the Development and Maintenance of Database, Information, and Model to Integrate the Transport and Traffic, Multimodal Transport, and Logistics System (TDL)

Database, information, and model will be developed and used for the consideration of the overall transport and traffic policies, plans, and measures for the highest benefit for a continuous operation of transport sector of Thailand. Data will be linked to the geographic information system of multimodal transport to apply for Thailand transport and traffic analysis and for supporting the effective strategic planning and decision making.

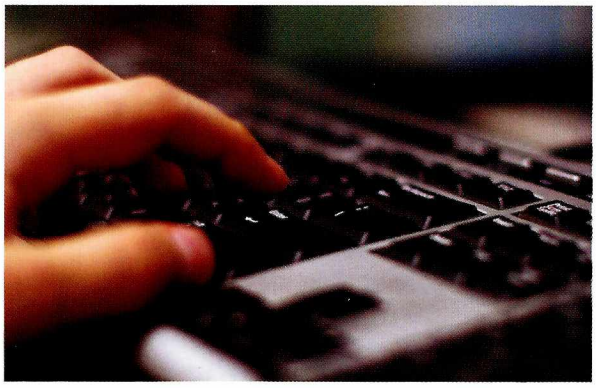
ให้การดำเนินงานของภาคคมนาคมของประเทศเกิดความต่อเนื่อง และเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบภูมิสารสนเทศการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ด้านการขนส่ง และจราจรของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการวางแผนและตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพ

ศูนย์ข้อมูลการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System (ITS)) คือ ระบบด้านจราจรและขนส่ง ซึ่งเกิดจากการนำเอาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคม มาช่วยปรับปรุงหรือเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น ลดระยะเวลาที่สูญเสียไปในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุ หรือเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง ITS จึงไม่ใช่ชื่อของเทคโนโลยีโดยตรง แต่เป็นชื่อที่ใช้เรียกแนวคิดการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อการบริหารจัดการด้านการจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรดังกล่าว และหัวใจสำคัญที่จะทำให้แนวคิดนี้สามารถให้ประโยชน์ได้จริง คือการมีระบบสาธารณูปโภคเทคโนโลยีพื้นฐานและข้อมูลและข้อสนเทศที่สามารถตอบสนองผู้ใช้งานได้แบบทันที (Real Time) และต้องมีการประมวลผล เผยแพร่ และแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการ โดยผ่านมาตรฐานของระบบที่กำหนดทั้งทางด้านสารสนเทศและรูปแบบการสื่อสารต่างๆ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้อยู่เป็นเอกภาพ

แนวคิดการพัฒนาระบบ ITS เป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ข้อมูล และระบบการสื่อสารต่างๆ มาใช้เพื่อการพัฒนาให้เกิดความสัมพันธ์ของประชาชน ถนน และยานพาหนะ เพื่อให้การเดินทางของประชาชน ถนน และยานพาหนะมีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และลดภาระการสิ้นเปลืองได้ โดยมีเป้าหลักคือ ทำให้เกิดความปลอดภัย ลดมลพิษ และเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง อนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการพัฒนาแบบยั่งยืน

ในปัจจุบันมีการนำระบบ ITS มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการจราจรและขนส่งเป็นหลัก และมีการประยุกต์ใช้ระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในปัจจุบัน สามารถแบ่งออกเป็น 7 ประเภทหลักดังนี้



Traffic Data Center and Intelligent Transport System (ITS)

Intelligent Transport System (ITS) is a traffic and transport system created from the application of information and communication technology to enhance the efficiency of traffic administration, for example, reducing travel time and accidents, or increasing travel convenience. ITS is not the name of the technology, however, it refers to the concept of using information and communication technology to enhance the efficiency of traffic administration. The key to practicality of this concept is the presence of baseline technology infrastructure, and real time data and information. Data processing, distribution, and exchange between users and service provider are also required to meet the system standards, in terms of information and communication patterns, for a unified data exchange.

ITS development concept is the application of information technology, data, and communication systems to produce the relationship between people, roads, and vehicles to enhance travel effectiveness and reduce loss. The main targets of this concept are safety, pollution reduction, and increase travel convenience, energy and environmental conservation, and sustainable development promotion.

Currently, ITS has been adopted mainly to enhance the effectiveness of traffic and transport administration. The current usage of ITS is divided to 7 categories as provided below.

- การจัดการจราจรและขนส่ง (ATMS)
- การให้ข้อมูลแก่ผู้เดินทาง (ATIS)
- ความปลอดภัยและความมั่นคงและการจัดการเหตุฉุกเฉิน (EMS)
- การเพิ่มขีดความจุของถนนหนทาง และเพิ่มความปลอดภัย (AVSS)
- การจัดการขนส่งสาธารณะ (APTS)
- การปฏิบัติการขนส่งสินค้า (CVO)
- การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการ (ADMS)

ที่ผ่านมายังไม่มีแหล่งข้อมูลใดที่จะทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด เพื่อให้บริการประชาชนในการเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้อย่างครบถ้วนภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมในสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างถูกต้อง ดังนั้นคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2546 โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่องการพัฒนาระบบเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งโดยมีมติเห็นชอบหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ในระยะเร่งด่วน และมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินโครงการระบบการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time และในคราวประชุม คจร. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ได้มีมติมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการและบริหารจัดการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะหรือ ITS รวมทั้งทำการกำหนดมาตรฐานของข้อมูลเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ นำไปใช้ เพื่อเป็นการลดปัญหาในการเชื่อมต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการลงทุนของหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนกันอีกด้วย

สนข. ได้ทำการพัฒนาและเปิดศูนย์ข้อมูลการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ศูนย์ ITS) เพื่อรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time โดยมีรัฐมนตรีว่า การกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในพิธีเปิด เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 กันยายน 2552 ณ อาคาร สนข.

ผลการดำเนินงานในปัจจุบัน

ก่อนที่จะเปิดศูนย์ ITS สนข. ได้มีการดำเนินการพัฒนาการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time มาอย่างเป็นระบบจริงจังอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงปี 2548 - 2549

- Advanced Traffic Management System (ATMS)
- Advanced Traveler Information System (ATIS)
- Emergency Management System (EMS)
- Advanced Vehicle Safety System (AVSS)
- Advanced Public Transit System (APTS)
- Commercial Vehicle Operations (CVO)
- Archived Data Management System (ADMS).

To date, there has not been any data source that provides the overall travel information in Bangkok Metropolitan Area. In order to provide public access to a complete travel information in a timely manner for their selection of appropriate travel pattern to the situation, the Commission for Management of Land Traffic (CMLT), in the meeting on December 24, 2003 chaired by the prime minister, approved the urgent development of transport and traffic system and ITS, and designated the OTP to implement a real time traffic reporting system. In the CMLT meeting dated December 27, 2007, the OTP was designated as a main agency to integrate and administrate traffic data and ITS, and to determine the standards of data usage by various agencies to reduce problem of data exchange between agencies, which also reduce the cost of those agencies for repeated works.

ITS Center was open to provide real time traffic report on September 10, 2009, chaired by Minister of Transport, at the OTP office.

Progress of the Implementation

Prior to the open of ITS Center, the real time traffic report had been developed continually. During 2005 – 2006, the OTP conducted a study on ITS baseline structure set up (development and installation of devices relating to real time traffic reporting, detail design of appropriate real time traffic reporting and evaluation system, and maintenance of traffic reporting system) to obtain

ได้ทำการศึกษาเพื่อวางระบบโครงสร้างพื้นฐานของ ITS (พัฒนาและติดตั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับจัดทำระบบการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time, ออกแบบรายละเอียดระบบรายงานและประเมินสภาพจราจรแบบ Real Time ที่เหมาะสม พร้อมทั้งบำรุงรักษาระบบรายงานสภาพจราจร) เพื่อให้ได้ข้อมูลจราจรรวมถึงได้ประสานงานด้านข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการขนส่งและจราจร

การพัฒนาเชื่อมต่อข้อมูล

ในปัจจุบัน (เดือนกันยายน 2553) ได้มีการเชื่อมต่อข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ที่กระจายอยู่ในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมเข้ากับข้อมูลของ สนข. แล้วเสร็จรวม 9 หน่วยงาน คือ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กรุงเทพมหานคร
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรมทางหลวง
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- กรมเจ้าท่า
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- บริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซีสเต็ม จำกัด

มาประมวลผลเป็นข้อมูลสภาพจราจรแบบ Real Time สามารถเผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ ดังนี้

1) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม : ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริการแผนที่เชิงเลขผ่านบริการแบบรูปโลก 3 มิติเสมือนจริง ซึ่งเป็นระบบที่ให้บริการชุดข้อมูล Transport FGDS ข้อมูลภาพถ่ายออร์โธสีเชิงเลข และข้อมูลเวกเตอร์ 3 มิติ ผ่านบริการรูปโลกสามมิติเสมือนจริง โดย สนข. ได้นำข้อมูลแผนที่จากสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มาพัฒนาเป็นระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time

2.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง : สนข. ได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพการจราจรบนถนนสายต่างๆ ในเขตกทม. และปริมณฑล และจัดหาข้อมูลพร้อมนำเข้าข้อมูลสภาพจราจรจากเทคโนโลยี RFID ดังนี้

traffic data. Data had also been exchanged with various agencies relating to transport and traffic.

Data Link Development

Currently (September 2010), traffic and ITS data are shared between various agencies, both the agencies under the Ministry of Transport and others, and the OTP. Those 9 agencies are:

- Royal Thai Police
- Bangkok Metropolitan Administration
- Expressway Authority of Thailand
- Department of Highways
- Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport
- Marine Department
- Bangkok Mass Transit Authority
- Don Muang Tollway Public Company Limited
- Genius Traffic System Company Limited

The data are processed and presented as real time traffic data for distribution as provided below.

1) Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport: The Office of the Permanent Secretary has developed a digital map service in form of virtual 3D data. This service provides a transport FGDS dataset, orthophoto, and 3D vector data through virtual 3D service. The data has been obtained by the OTP to develop a real time traffic reporting system.

2) OTP: The OTP installed traffic measuring devices on the roads in Bangkok Metropolitan Area and provided RFID traffic input data as listed below.

2.1) บริเวณพื้นที่วงแหวนชั้นใน โดยการติดตั้ง
- อุปกรณ์กล้องอิมเมจโพรเซสซิ่ง (จำนวน 29 กล้อง)
- อุปกรณ์กล้อง CCTV (จำนวน 54 กล้อง)
- อุปกรณ์ขดลวดเหนี่ยวนำแบบ Dual Loop Sensors (จำนวน 5 จุด)
- อุปกรณ์ขดลวดเหนี่ยวนำแบบ Single Loop Sensors (จำนวน 8 จุด)
- อุปกรณ์เครื่องนับรถอัตโนมัติ (จำนวน 60 จุด) บนถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร
- นำเข้าข้อมูลจากเทคโนโลยี Radio-frequency identification (RFID) จำนวน 150 จุด

2.2) ถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 30 กล้อง

2.3) ทางหลวงสายหลักเข้า-ออกกรุงเทพมหานคร (จำนวน 20 กล้อง, 18 จุดบนเส้นทางในการเดินทางไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือและบนทางหลวงสู่ภาคใต้และภาคตะวันตก)

3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.): สนข. ได้เชื่อมต่อข้อมูลจาก กทพ. ครอบคลุมระบบทางด่วนสายเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระบบทางด่วนศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และระบบทางด่วน สายฉลองรัช (ทางด่วนอาจณรงค์ - รามอินทรา) โดยมีการรายงานใน 2 รูปแบบ คือ แบบเส้นสีบนแผนที่ทางด่วนทั้ง 3 ระบบดังกล่าวข้างต้น และแบบภาพการจราจรจากกล้อง CCTV จำนวน 102 กล้อง

4) กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.): สนข. ได้เชื่อมต่อข้อมูลภาพการจราจรของระบบกล้อง CCTV จากศูนย์ควบคุมการจราจร (บก.02) ของกองบังคับการตำรวจจราจร (กล้อง CCTV ของ บก.จร. มีทั้งหมด 61 กล้อง)

5) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และบริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซีสเต็ม จำกัด สนข. ได้เชื่อมต่อข้อมูลจากระบบป้ายจราจรอัจฉริยะของ กทม. ในลักษณะการรายงานแบบเส้นสีบนโครงข่ายถนนจำนวน 376 ช่วงถนน

2.1) Inner ring area: This includes the installations of:
- Image processing cameras (29 sets)
- CCTV cameras (54 sets)
- Dual loop sensors (5 locations)
- Single loop sensors (8 locations)
- Automatic vehicle counter (60 locations) on main roads in Bangkok
- Inputs of radio-frequency identification (RFID) data (150 locations).

2.2) Main roads in Bangkok: Installations of 30 CCTVs.

2.3) Main access roads to Bangkok: Installations of 20 cameras at 18 locations on the roads to Northern and Northeastern Thailand, and highways to Southern and Western Thailand.

3) Expressway Authority of Thailand (EXAT): OTP's system has been linked to EXAT data, covering Chalermmahanakorn Expressway System (first stage expressway), Si Rat Expressway System (second stage expressway system), and Chalong Rat Expressway System (Ram Inthra - At Narong). Two types of data are reported i.e. color-coded lines on the maps of the three expressway systems, and traffic photographs from 102 CCTVs.

4) Thai Traffic Police Division: OTP's system has been linked to traffic photographs data from CCTV system (61 CCTVs) of Traffic Control Center Thai of Traffic Police.

5) Bangkok Metropolitan Administration (BMA) and Genius Traffic System Company Limited: OTP's system has been linked to BMA's ITS system and reported as color-coded lines on road network map for 376 road sections.

6) สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง: สนข. ได้เชื่อมต่อข้อมูลข้อมูลปริมาณจราจร (Volume) และข้อมูลความเร็ว (Speed) จาก Loop Sensor จำนวน 40 จุด จากกล้องอิมเมจโพรเซสซิ่งจำนวน 3 กล้อง

7) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ: สนข. ได้ทำการเชื่อมต่อระบบติดตามรถโดยสารประจำทางด้วย Global Positioning System (GPS) จำนวน 4 เส้นทาง 100 คัน และระบบการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการแบบ Real Time (ป้าย LED) จำนวน 20 จุด

8) บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน): สนข. ได้ทำการเชื่อมต่อข้อมูลภาพการจราจรระบบกล้อง CCTV ของระบบทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จำนวน 16 กล้อง

9) กรมเจ้าท่า: สนข. ได้ทำการเชื่อมต่อข้อมูลภาพการจราจรจากระบบกล้อง CCTV ติดตั้งบริเวณท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาของกรมเจ้าท่า จำนวน 30 กล้อง (ครอบคลุม 30 ท่าเรือ)

พื้นที่และช่องทางการเผยแพร่ระบบ

ระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time เป็นการรายงานสภาพจราจรครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร 200 สายหลัก ทางด่วน (ขั้นที่ 1, ขั้นที่ 2, และทางด่วนอาจณรงค์ - รามอินทรา) ทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ และ ทางสำคัญเข้า – ออก กทม. 8 สาย (ถนนพหลโยธิน, ถนนทางหลวงสาย 340 กรุงเทพ – สุพรรณบุรี, ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี, ถนนเพชรเกษม, ถนนพระราม 2, ถนนบางนา-ตราด, ถนนสุวินทวงศ์ และวงแหวนธัญบุรี)

การเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรมีได้ 2 ทาง คือ

1) เผยแพร่ผ่านระบบอินเตอร์เน็ต (www.itsotp.net): โดยแสดงออกในรูปของการรายงานในลักษณะเส้นสีจำแนกตามระดับการติดขัดของสภาพการจราจร: สีเขียว (คล่องตัว) สีเหลือง (ติดขัดปานกลาง) และ สีแดง (ติดขัดมาก)

2) ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ (m.itsotp.net): โดยแสดงออกในรูปของข้อมูลเส้นสี และข้อมูลภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด สำหรับการรายงานสภาพจราจรผ่านระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ประชาชนจะเสียค่าใช้จ่ายตามโปรโมชั่นมือถือที่ประชาชนใช้งานโดยไม่มีการแบ่งค่ายการให้บริการมือถือ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการใช้งานต่อประชาชน

6) Bureau of Highways Safety, Highways Department: OTP's system has been linked to the Bureau of Highways Safety's data on traffic volume and speed from 40 locations of loop sensors, 3 image processing cameras.

7) Bangkok Mass Transit Authority (BMTA): OTP's system has been linked to BMTA's bus tracking system for 4 routes and 100 buses using global positioning system (GPS), and linked to real time information services system (LED Signs) at 20 locations.

8) Don Muang Tollway Public Company Limited: OTP's system has been linked to CCTV system (16 CCTVs) of Don Muang Tollway PLC for photograph data.

9) Marine Department: OTP's system has been linked to the traffic photograph data from Marine Department's 30 CCTVs at ports along Chaophraya River (covers 30 ports).

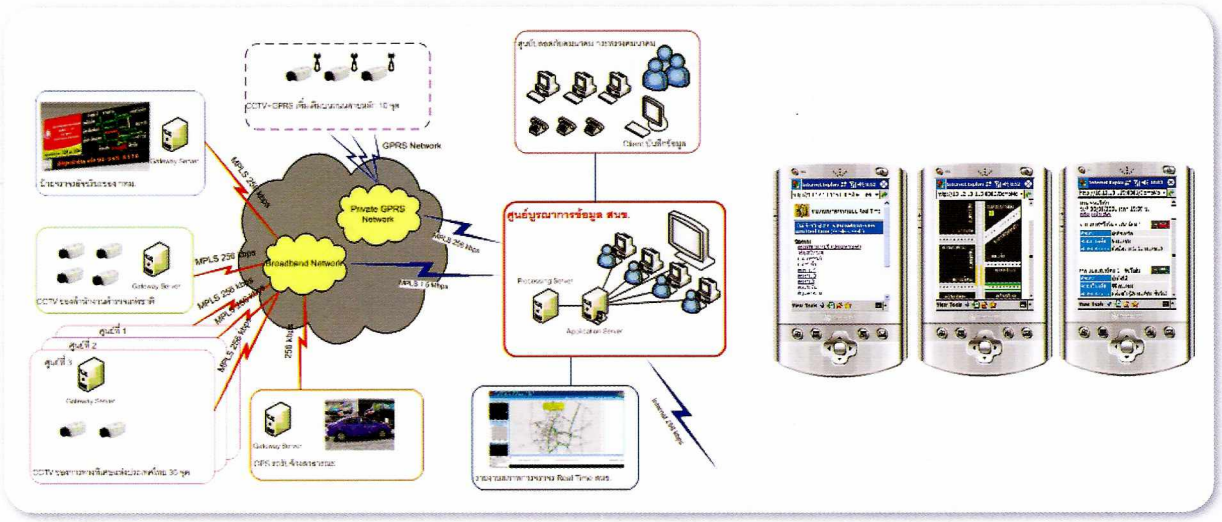
Area and Distribution Channel

Real time traffic reporting system covers the area in Bangkok for 200 main roads, expressways (first and second stages, and At Narong – Ram Inthra Expressway), Don Muang tollway, and 8 major access roads to Bangkok (Phaholyothin Road, Highway No. 340 Bangkok – Suphan Buri, Pinklao Nakhon Chaisri Road, Petchakasem Road, Rama II Road, Bangna – Trad Road, Suvinthavong Road, and Thanya Buri Ring Road).

Two ways of traffic data distribution include:

1) Distribution through internet (www.itsotp.net): displayed as color-coded lines showing the flow of traffic condition at the area including green (flow), yellow (moderate flow), and red (congested).

2) Distribution through mobile phone system (m.itsotp.net): displayed as color-coded lines and photographs from CCTVs. People using this system will be charged for their mobile phone packages, same rate for all service providers, for the benefits of those people.



แผนการดำเนินงานในอนาคต

ภายในปี 2553 สนข. มีแผนที่จะพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time โดยการเชื่อมต่อข้อมูลเพิ่มเติมกับหน่วยต่างๆ ที่ได้ประสานงานมาตลอด และจะทำการเชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานอื่นๆ เพิ่มเติมในปี 2553 คือ กรมเจ้าท่า เพื่อเชื่อมต่อกล้อง CCTV ภายในบริเวณท่าเรือที่สำคัญ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อกล้อง CCTV ที่มีอยู่แล้วเพิ่มอีกจำนวน 35 กล้อง บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เพื่อเชื่อมต่อกล้อง CCTV เพิ่มขึ้นอีก และการดำเนินการเชื่อมต่อกับเมืองพัทยา รวมทั้งภาคเอกชน เช่น ห้างสรรพสินค้าต่างๆ เพื่อทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง เช่น ระบบเครื่องบอกตำแหน่งที่ว่างของช่องจอดรถอัตโนมัติ เป็นต้น และระบบรายงานสภาพการจราจรจะครอบคลุมบนถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และทางหลวงสำคัญเข้าออก กทม. เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งความสามารถของระบบจะเพิ่มขึ้น ดังนี้

- เพิ่มข้อมูลเส้นสี (แดง เหลือง และเขียว) แสดงสถานะสภาพจราจรบนถนนสายหลักเป็น 234 สาย (จากปัจจุบัน 200 สายหลัก)
- เพิ่มข้อมูลแสดงภาพการจราจรบริเวณท่าเรือที่สำคัญ นอกเหนือจากเดิมที่มีอยู่เฉพาะบนทางหลวง บนถนนสายหลักใน กทม. และบนทางด่วน โดยทั้งหมดจะได้จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 370 กล้อง (จากปัจจุบัน 200 กล้อง)
- เพิ่มข้อมูลแสดงจำนวนที่จอดรถของระบบขนส่งสาธารณะ และห้างสรรพสินค้า ที่มีการเชื่อมต่อระบบแบบ Real Time เพื่อแสดงข้อมูลจำนวนที่จอดรถคงเหลือในแต่ละห้างสรรพสินค้า เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณารูปแบบการเดินทางของประชาชน

Future Implementation Plan

By 2010, the OTP plans to improve the efficiency of real time traffic reporting system by linking with systems of the agencies that have been connected, and will link other additional agencies in 2010. Other agencies include Marine Department (linking to CCTVs at major ports), Expressway Authority of Thailand (linking to another 35 existing CCTVs), and Don Muang Tollway PLC (linking to more CCTVs). It is expected to connect to the systems of Pattaya City and private sectors eg department stores to exchange traffic and transport data, for example, automatic parking system to display the location of empty parking space. The traffic reporting system is expected to increase its coverage to more number of main roads in Bangkok and highways leading to Bangkok. The increased system efficiency includes:

- Increase the number of main roads providing traffic color-coded lines (red, yellow, and green) from 200 roads to 234 roads.
- Adding traffic condition data at major ports, additional to the previous version that includes only the data on highways, main roads in Bangkok, and expressways. The data will be obtained from 370 CCTVs, increasing from the existing 200 CCTVs.

- เพิ่มการพยากรณ์สภาพจราจรในอนาคตเป็นช่วงเวลา เช่น ในอีก 15 นาที หรือ 30 นาทีข้างหน้าจะมีสภาพจราจรเป็นอย่างไร
- เพิ่มการส่งข้อมูลสภาพจราจรที่เกิดขึ้นจริง ณ ปัจจุบัน แบบสรุปผ่านระบบ SMS หรือระบบอื่นๆ ได้อย่างอัตโนมัติ เช่นการรายงานสภาพอุบัติเหตุ การปิดถนนเพื่อสร้างหรือซ่อมแซม เป็นต้น
- เพิ่มการวิเคราะห์เพื่อการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการหรือพฤติกรรมของแต่ละบุคคล โดยจะแสดงเส้นทางจากจุดเริ่มต้น และจุดหมายสุดท้ายของการเดินทาง พร้อมรูปแบบการเดินทางให้เลือกทั้งบริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และเรือโดยสารหรือการเดินทางโดยรถยนต์

ช่วงปี 2554-2555 เป็นช่วงที่มีการจัดทำและพัฒนาระบบการให้ข้อมูลเพิ่มเติม รวมทั้งการดำเนินการจัดตั้งกองทุนการพัฒนาระบบการให้ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ และมีการพัฒนาจัดทำระบบการให้ข้อมูล ซึ่งได้มาจากการพัฒนาข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการติดตั้งระบบของ สนข. ประกอบด้วยระบบที่ควรต้องมีการพัฒนา คือ

การขยายความสามารถของระบบการแนะนำการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมรูปแบบการเดินทางมากขึ้น (ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงการเดินทางระหว่างเมือง)

ระบบการบริการข้อมูลแนะนำเส้นทางหลีกเลี่ยงการปิดถนนเพื่อทำการก่อสร้างและบูรณะโครงข่ายทางหลวงระหว่างจังหวัด (ปัจจุบัน ทล. ได้มีการดำเนินการบางส่วน ซึ่งต้องมีการร่วมพัฒนาระบบและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมต่อไป)

ระบบการติดตามรถโดยสารระหว่างจังหวัด (การจัดทำระบบติดตาม ซึ่งต้องส่งเสริมและจูงใจให้มีการดำเนินการหรือการขอความร่วมมือ) เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถติดตามการเดินทาง และดูแลทางด้านความปลอดภัยในการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ

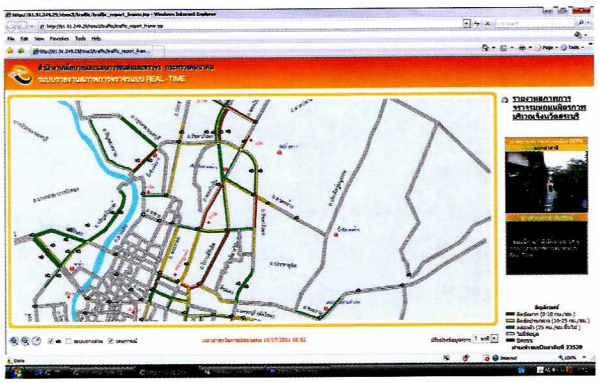
ระบบแนะนำการเดินทางโดยรถโดยสารระหว่างจังหวัด เพื่อให้มีข้อมูลการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ให้สมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางมากขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางหนึ่ง

- Adding the data on number of parking lots of public transport and department stores connected to OTP system in a real time manner, to display the remaining parking spaces in each department store to support people's consideration on travel patterns.
- Adding traffic forecast in time-periods e.g. the traffic conditions in the future 15 minutes or 30 minutes.
- Adding sending a summary of traffic condition in a particular time through SMS or other automatic system, for example, accident report, road closure for maintenance.
- Adding the analysis for appropriate selection of route and transport pattern for needs or behavior of particular persons. The data will be displayed in forms of origin and destination of the trip, as well as travel patterns for selection that include both public transport systems (bus, electric rail, and passenger boat) and personal vehicles.

During 2011 – 2012, data servicing system will be further initiated and developed, as well as the establishment of funding for traffic and ITS data servicing system. Data servicing system will be developed based on the data of relevant agencies. The installation of OTP's systems requiring further development includes the followings.

The Enhancement of route suggestion system for public transport to cover more travel patterns (water and air transports, as well as traveling between towns).

Route suggestion system to avoid the closure for construction and maintenance of interprovincial highways network (currently the system has been partially operated by Highway Department, which needs to be co-developed and requires appropriate data exchange).



Interprovincial bus tracking system (the establishment of this system requires promotion, persuasion and cooperation to implement) to efficiently track the routes of those buses for their safety.

Interprovincial bus suggestion system to provide travel information with complete connection between areas which would increase travel efficiency, as well as promote tourism.

ประโยชน์ที่ได้รับจากศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)

1. ภาครัฐบาล

หน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ ที่ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจร จะมีฐานข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นมาตรฐานสำหรับใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง การบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ตำรวจสามารถใช้ข้อมูลในการอำนวยการด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ภาคเอกชน

ประชาชนสามารถรับข้อมูลการให้บริการขนส่งสาธารณะและข้อมูลสภาพการจราจรแบบ Real Time สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางและการเลือกเส้นทางการเดินทางของตนเองได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมในช่วงเวลานั้นๆ และผู้ขับขี่ยวดยานสามารถรับทราบสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนและทางด่วนได้แบบ Real Time ทำให้สามารถเลือกใช้เส้นทางที่มีการติดขัดของการจราจรน้อยที่สุด สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่กำลังกีดขวางการจราจรอยู่

ในภาพรวมศูนย์ข้อมูลการขนส่งและจราจร ช่วยให้เกิดผลดีต่อสภาพการจราจร โดยจะช่วยกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่หรือเส้นทางที่มีสภาพการจราจรเบาบาง ก่อให้เกิดสมดุลในการใช้พื้นผิวถนนในขณะนั้น ลดปริมาณจราจรที่ไม่จำเป็น ยังผลให้สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนติดขัดน้อยลง และจะช่วยบรรเทาปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมา เช่น ปัญหามลภาวะทางอากาศจากท่อไอเสียรถยนต์ การสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงการที่ต้องเสียเวลาในการเดินทางยาวนานจากสภาพการจราจรที่ติดขัด โดยจะก่อให้เกิดผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

Benefits of Integrated Traffic and ITS Data Center

1. Government Sector

Government agencies relating to transport and traffic will be provided with accurate and standardize database. The data can be used for planning on traffic and transport system development and public transport system administration. Traffic police would be able to use these data for their traffic direction efficiently.

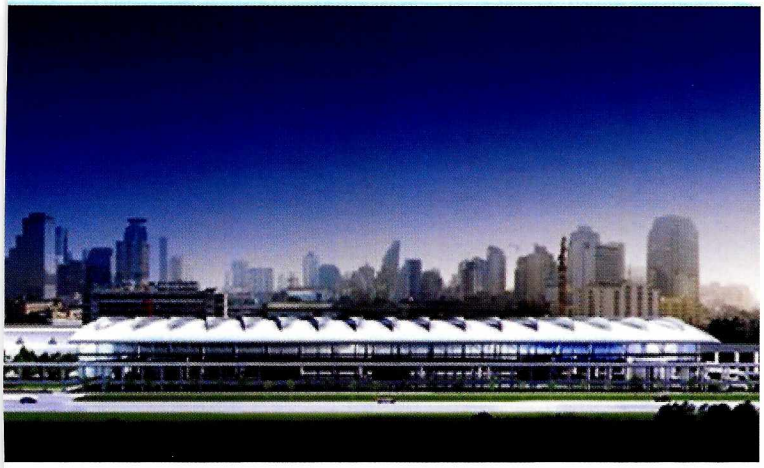
2. Private Sector

People will be provided with data on public transport services and real time traffic for their selection of travel pattern and route, accurate and appropriate for a particular situation. Vehicle drivers will be provided with real time traffic condition on road networks and expressways, and are able to select the lowest congestion route and avoid accidents obstructing the road.

Overall, transport and traffic data center would be benefit to traffic condition by allocating the vehicles to a light traffic area/route, resulting in an optimal traffic distribution, reduction of unnecessary traffic, and minimizing traffic congestion. This could also relieve other follow on problems e.g. air pollution from car exhausts, economic loss due to the consumption of fuel during long trip. The center would therefore benefit Thailand economy as a whole.

โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

Mass Transport Rail System in Bangkok Metropolitan Area Project



โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการนี้เป็นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งรองรับการพัฒนา และเสริมสร้างขีดความสามารถในการให้บริการทางด้านอากาศยานของประเทศ โดยเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ช่วงพญาไท - มักกะสัน / อโศก - สุวรรณภูมิ (โครงการส่วนแรก) โดยขยายจากสถานีพญาไท ผ่านบางซื่อ ไปสิ้นสุดที่สถานีดอนเมืองบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ ระยะทางประมาณ 21.8 กิโลเมตร ซึ่งมีรถไฟฟ้าวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด ไม่เกิน 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้บริการทุกๆ 12 นาที

Rail Transport System Connecting Bangkok Airport and Suvarnabhumi Airport Project

This project involves basic transport infrastructure development to support the aviation service development and capacity enhancement of Thailand. This project is an extension of the Airport Rail Link between Suvarnabhumi Airport and City Air Terminal for Phaya Thai - Makkasan / Asoke - Suvarnabhumi Section (Phase 1). The extension starts from Phaya Thai Station, passing Bang Sue, to the destination at Don Muang Airport. This 21.8 km section provides electric rail service every 12 minutes with the maximum speed of 160 km/hr.

• สถานี ในช่วงพญาไท–บางซื่อ–ดอนเมือง ที่ต่อขยายได้ออกแบบไว้ 5 สถานี ได้แก่ สถานีราชวิถี สถานีกลางบางซื่อ สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ และสถานีดอนเมือง

• ขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) ตั้งอยู่บนโครงสร้างทางรถไฟแบบ Ballastless Track เช่นเดียวกับโครงการแอร์พอร์ตลิงค์ในส่วนแรก

• รูปแบบการให้บริการ พิจารณารูปแบบการให้บริการไว้ 2 ชนิดเช่นเดียวกับโครงการแอร์พอร์ตลิงค์ในส่วนแรก ได้แก่

1) รถไฟด่วนท่าอากาศยาน (Airport Express)

ขบวนรถไฟด่วนฯ จะให้บริการระหว่างสถานีต้นทางและสถานีปลายทาง โดยจะจอดให้บริการที่สถานีสำคัญๆ ได้แก่ สถานีดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน และสุวรรณภูมิ โดยขบวนรถไม่หยุดตามสถานีรายทางทั่วไป เวลาเดินทางระหว่างจากต้นทางถึงปลายทางประมาณ 30 นาที ทำหน้าที่ให้บริการกับผู้โดยสารที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง สถานีกลางบางซื่อและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (มักกะสัน)

2) รถไฟท่าอากาศยาน (Airport City Line)

ขบวนรถไฟฯ จะให้บริการระหว่างสถานีต้นทางและสถานีปลายทางบนเส้นทางเดียวกับรถไฟด่วนฯ แต่จะให้บริการโดยหยุดรับผู้โดยสารตามสถานีรายทางทุกสถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง หลักสี่ บางเขน บางซื่อ ราชวิถี พญาไท ราชปรารภ มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ เวลาเดินทางระหว่างจากต้นทางถึงปลายทางประมาณ 50 นาที ทำหน้าที่ให้บริการกับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังจุดหมายที่อยู่ใกล้กับสถานีรายทาง

จากผลการศึกษาความเหมาะสม พบว่า มีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ ร้อยละ 18.75 ผลตอบแทนทางด้านการเงิน (FIRR) เท่ากับ ร้อยละ 3.94 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 17,332.4 ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) เท่ากับ 1.5681 ในขณะที่ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารตามแผนแม่บทคาดว่าในปีเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. 2562 จะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในส่วนต่อขยาย 52,000 คนต่อวัน และมีผู้โดยสารทั้งระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานจำนวน 177,000 คนต่อวัน

• Stations. There are 5 stations planned for the extension in Phaya Thai – Bang Sue – Don Muang Section including Rajvithee Station, Central Bang Sue Station, Bang Khen Station, Laksi Station, and Don Muang Station.

• Standard Gauge 1.435 m. Standard gauge is on the Ballastless Track, similar to Phase 1 Airport Rail Link.

• Service Patterns. Two patterns of service are planned, similar to Phase 1 Airport Rail Link, including:

1) Airport Express

Airport Express operates between origin and destination stations, stopping only at major stations including Don Muang, Bang Sue, Makkasan, and Suvarnabhumi Stations. The journey between the origin and destination stations takes approximately 30 minutes. This Airport Express aims to service those who like rapid journey between the two airports, Central Bang Sue Station and City Air Terminal (Makkasan).

2) Airport City Line

Airport City Line operates between origin and destination stations on the same line as Airport Express. However, it stops at all alongside stations including Don Muang, Laksi, Bang Khen, Bang Sue, Rajvithee, Phaya Thai, Ratchaprarop, Makkasan, Ram Kamhaeng, Hua Mark, Ban Thap Chang, Lat Krabang, and Suvarnabhumi Stations. The journey from origin to destination takes approximately 50 minutes. This line aims to serve those who have the destinations near the alongside stations.

The feasibility study shows that this project has the economic internal rate of return (EIRR) of 18.75%, financial internal rate of return (FIRR) of 3.94%, the net present value (NPV) of 17,332.4 million baht, and benefit-cost ratio (B/C ratio) of 1.5681. According to the model scheme, in the year 2019 which is the first year of operation, the number of passengers is forecasted at 52,000

ทั้งนี้ ในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ได้มีมติให้โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นหนึ่งในโครงการที่จะต้องดำเนินการแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2562 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 รับทราบผลการประชุมดังกล่าวแล้ว

งานออกแบบรายละเอียดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยาย ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

สนข. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยาย ช่วงสะพานใหม่–ลำลูกกา คลอง 4 โดยต่อขยายจากช่วงหมอชิต–สะพานใหม่ มีระยะทางประมาณ 13.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย 8 สถานี ได้แก่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ สถานี กม. 25 สถานีคูคต สถานีคลองสาม สถานีคลองสี่ สถานีคลองห้า และสถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก ซึ่งได้มีการออกแบบสถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศที่มีรูปแบบแตกต่างจากสถานีอื่น

ทั้งนี้ ได้มีการออกแบบศูนย์อำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง 3 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณสถานี กม. 25 สถานีคูคต และสถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก โดยมีระบบขนส่งมวลชนเสริมจำนวน 7 เส้นทาง ประกอบด้วย

สายที่ 1 : สถานีวงแหวนรอบนอก–คลอง 10 ระยะทาง 22 กิโลเมตร
สายที่ 2 : สถานีวงแหวนรอบนอก–วัดราษฎร์ศรัทธาราม (คลอง 7) ระยะทาง 14.5 กิโลเมตร
สายที่ 3 : สถานีคลองสี่–ถนนไสวประชาราษฎร์ ระยะทาง 15.5 กิโลเมตร
สายที่ 4 : สถานีคลองสี่–ออเงิน ระยะทาง 11 กิโลเมตร
สายที่ 5 : สถานีคลองสาม–รังสิต ระยะทาง 15 กิโลเมตร
สายที่ 6 : สถานีคูคต–รังสิต ระยะทาง 14 กิโลเมตร
สายที่ 7 : สถานี กม. 25 (ถนนลำลูกกา–พหลโยธิน,วงกลม) ระยะทาง 9 กิโลเมตร

people/day for the extension section, while the total number of passengers for the whole Airport Rail Link system is 177,000 people/day.

The resolution of the Commission for the Management of Land Traffic meeting No. 1/2553 dated February 8, 2010 specified that the Airport Rail Link between Don Muang Airport and Suvarnabhumi Airport shall be completed by 2019. The Cabinet resolution on March 9, 2010 acknowledged this meeting resolution.

Detailed Design of the Extension of Dark Green Electric Rail Line for Saphan Mai - Lam Look Ka Khlong 4 Section

Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) has conducted a detailed design of the Extension of Dark Green Electric Rail System for Saphan Mai – Lam Look Ka Khlong 4 Section, which extends from Mo Chit – Saphan Mai Section. This section is approximately 13.5 km long, comprising 8 stations including Bhumibol Adulyadej Hospital, Royal Thai Air Force Museum, Km. 25, Khu Kot, Khlong 3, Khlong 4, Khlong 5, and Eastern Outer Ring Road Stations. The Royal Thai Air Force Museum Station has been designed to be different from the other stations.

Having been designed to provide travel connection, 3 Facilitation Centers are located at Km. 25, Khu Kot, and Eastern Outer Ring Road Stations. Seven supporting routes to facilitate passengers using mass transport system comprise:

Route 1 : Outer Ring Road Station – Khlong 10, 22 km.
Route 2 : Outer Ring Road Station – Rat Sattharam Temple (Khlong 7), 14.5 km.
Route 3 : Khlong 4 Station – Sawai Pracharat Road, 15.5 km.
Route 4 : Khlong 4 Station – Or Ngern, 11 km.
Route 5 : Khlong 3 Station – Rangsit, 15 km.
Route 6 : Khu Kot Station – Rangsit, 14 km.
Route 7 : Km. 25 Station (Lam Look Ka Road – Phaholyothin, Circular Route), 9 km.

เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนในการเดินทางใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน งานออกแบบรายละเอียดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ (บางปิ้ง) – บางปู

สนข. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ (บางปิ้ง) – บางปู โดยต่อขยายจากช่วงแบริ่ง–สมุทรปราการ มีระยะทางประมาณ 9.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสวางคนิวาส สถานีเมืองโบราณ สถานีศรีจันทร์ประดิษฐ์ สถานีบางปู และสถานีตำหรุ

ทั้งนี้ ได้มีการออกแบบศูนย์อำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง ตั้งอยู่บริเวณสถานีบางปู และมีแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder) จำนวน 5 เส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนในการเดินทางใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

สายที่ 1 : ศรีนครินทร์ ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร
สายที่ 2 : แพรกษา ระยะทาง 5.0 กิโลเมตร
สายที่ 3 : สามห่วง ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร
สายที่ 4 : นิคมอุตสาหกรรมบางปู ระยะทาง 5.7 กิโลเมตร
สายที่ 5 : ตำหรุ–แพรกษา ระยะทาง 8.3 กิโลเมตร

โครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายฯ ฉบับใหม่ เพื่อดำเนินการในช่วงระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2553–2572) ประกอบด้วย 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 490 กม. แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนโครงข่ายระยะเร่งรัด 5 ปี (เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2557 -2559) 10 ปี (พ.ศ. 2562) และ 20 ปี (พ.ศ. 2572) โดยมีทั้งระบบหลัก และระบบรอง ดังนี้

Detailed Design of the Extension of Light Green Electric Rail Line for Samut Prakarn (Bang Ping) – Bang Pu Section

The OTP has conducted a detailed design of the Extension of Light Green Electric Rail Line, Samut Prakarn (Bang Ping) – Bang Pu Section, which extends from Baring – Samut Prakarn Section. This extension is 9.1 km long, comprising 5 stations including Swangkanivas, Muang Boran, Sri Chan Pradit, Bang Pu, and Tamru Stations.

A Facilitation Center has been designed to provide travel connection at Bang Pu Station. There are 5 routes of supporting mass transport system (feeder) to facilitate the travel using mass transport electric rail system including:

Route 1 : Sri Nakarin, 2.5 km.
Route 2 : Praksa, 5.0 km.
Route 3 : Sam Huang, 5.2 km.
Route 4 : Bang Pu Industrial Estate, 5.7 km.
Route 5 : Tamru – Praksa, 8.3 km.

Upgrade of Mass Transport Rail System in Bangkok Metropolitan Area Model Scheme

The OTP is upgrading of the new transport network development model scheme for 20 years operation period (2010 – 2029), comprising 12 routes, 490 km long in total. The model scheme is divided to 3 phases including 5 years urgent network model scheme (to be operated in 2014 – 2016), 10 years (2019), and 20 years (2029). Main system and support system are detailed below.

ระบบหลัก ประกอบด้วย

สาย 1 : รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-มหาชัย)

สาย 2 : รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา- หัวหมาก)

สาย 3 : รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือแอร์พอร์ตลิงค์ (พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) และส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ-พญาไท)

สาย 4 : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-สะพานใหม่-หมอชิต-อ่อนนุช-แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู)

สาย 5 : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวอ่อน (ยศเส-สะพานตากสิน-บางหว้า) ระยะทางรวม

สาย 6 : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ, หัวลำโพง-พุทธมณฑล สาย 4)

สาย 7 : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ, แคราย-ปากเกร็ด)

สาย 8 : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีส้ม (บางบำหรุ-มีนบุรี)

ระบบรอง ประกอบด้วย

สาย 9 : สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)

สาย 10 : สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)

สาย 11 : สายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม 9)

สาย 12 : สายสีคราม (ดินแดง-สาทร)

โครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบรถไฟชานเมืองกับชุมชนมหาวิทยาลัย (บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) ด้วยระบบขนส่งมวลชน

สนข. ได้ดำเนินโครงการดำเนินการศึกษาการเชื่อมต่อระบบรถไฟชานเมืองกับชุมชนมหาวิทยาลัย (บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) ด้วยระบบขนส่งมวลชน ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ให้ สนข. ศึกษารูปแบบและแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ให้เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟชานเมืองที่สถานีคลองหนึ่ง สถานีเชียงรากและสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และพัฒนาเป็นเขตเมืองมหาวิทยาลัยที่น่าอยู่ รวมทั้งกำหนดกรอบและมาตรฐานการพัฒนาและร่วมลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่โดยรอบเกิดศักยภาพสูงสุด

Main System, comprises:

Route 1 : Dark Red Line Commuter Train (Thammasat – Maha Chai)

Route 2 : Light Red Line Commuter Train (Salaya – Hua Mark)

Route 3 : Airport Rail Link (Phaya Thai – Makkasan – Suvarnabhumi) and its Extension (Bang Sue – Phaya Thai)

Route 4 : Mass Transport Electric Rail - Dark Green Line (Lam Look Ka – Saphan Mai – Mo Chit – On Nut – Baring – Samut Prakarn – Bang Pu)

Route 5 : Mass Transport Electric Rail - Light Green Line (Yotse – Tak Sin – Bang Wa)

Route 6 : Mass Transport Electric Rail - Blue Line (Bang Sue – Tha Phra – Hua Lamphong – Putthamonton Sai 4)

Route 7 : Mass Transport Electric Rail - Purple Line (Bang Yai – Rat Burana, Kae Rai – Pak Kred)

Route 8 : Mass Transport Electric Rail - Orange Line (Bang Bamru – Minburi)

Support System, comprises:

Route 9 : Pink Line (Kae Rai– Minburi)

Route 10 : Yellow Line (Lat Phrao – Samrong)

Route 11 : Gray Line (Watcharaphol – Rama 9 Bridge)

Route 12 : Indigo Line (Din Daeng – Sathorn)

Study on Mass Transport System to Connect Commuter Train and University Community (Thammasat University, Rangsit Campus)

The OTP has conducted a study on the connection between commuter train and university community (at Thammasat University, Rangsit Campus) using mass transport system. The Cabinet resolution on the October 16, 2007 assigned the OTP to conduct a study on development pattern and approach for the community area around Thammasat University, Rangsit Campus to be a transit centers to commuter train at Khlong 1, Chiang Rak, and

โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการขอรับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)

สืบเนื่องจากมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551 ได้เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง ทางราง โดยดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถ สนับสนุนการให้บริการขนส่งคนและสินค้า และลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โดยคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทางการวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบเบื้องต้นเพื่อเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งศึกษาผลตอบแทน ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการนี้ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งสอดคล้องกับมติครม. วันที่ 27 เมษายน 2553 จำนวน 3 เส้นทาง รวมระยะทาง 415 กิโลเมตร ดังนี้

Thammasat University Stations. This area is planned to be developed as a university town. The OTP has also been assigned to determine a development framework and standard. This project will be a joint investment from both government and private sectors to enhance the area development to its highest potential. Currently, the study was completed and is during the environmental impact assessment approval process.

The Feasibility Study and Preliminary Design of Double Track Railway System for Transtransport and Logistics Management (Phase 1)

The Cabinet resolution on May 27, 2008 approved the rail transport system development approach to maintain and connect travel networks for the effective journey; to promote transportation services of both passengers and goods; to minimize energy consumption of transportation sector, and to enhance regional transport capacity and connect to new commercial routes. The Ministry of Transport therefore assigned the OTP to conduct a feasibility study and preliminary design of double track rail system for transportation and logistics management (phase 1). This study aims to identify the feasibility of the construction of double track railway by selecting the route, determining right of way (ROW) line, planning the rail structure at the crossings with another projects, and proposing necessary basic structures. This includes the preliminary design to efficiently connect the project basic structures to those of other transport systems. Economical, social, financial, and environmental benefits, and appropriate investment approach will also be studied.

The OTP has conducted the study and preliminary design of double track rail system in accordance with the Cabinet resolution dated April 27, 2010. The project comprises 3 routes with the total distance of 415 km as detailed below.

1) สายเหนือ : ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร

เริ่มต้นจากสถานีลพบุรีจนถึงสถานีปากน้ำโพ ผ่าน 21 สถานี และ 6 ที่หยุดรถตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมในเขตทางของ รฟท. แต่เนื่องจากเขตทางรถไฟในช่วงพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรีมีโบราณสถานที่สำคัญ เช่น พระปรางค์สามยอด ศาลพระกาฬ เป็นต้น การดำเนินโครงการได้ให้ความสำคัญในประเด็นดังกล่าว จึงได้ดำเนินการ

ลักษณะโครงการ เป็นทางรถไฟระดับดินตลอดแนวเส้นทาง โดยบริเวณที่ผ่านจุดตัดกับถนนต่างๆ จะออกแบบยกถนนต่างๆ ข้ามทางรถไฟ รวมทั้งก่อสร้างรั้วกั้นสองข้างทาง

แนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีป่าหวายแล้วปรับแนวเส้นทางเบี่ยงซ้ายไปห่างจากแนวถนนเลี่ยงเมืองประมาณ 2 กิโลเมตร ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3196 และหมายเลข 311 (สายลพบุรี–สิงห์บุรี) ที่อำเภอท่าวุ้งเป็นทางรถไฟระดับพื้นดินตลอดแนว แล้วบรรจบเข้าแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่บริเวณสถานีท่าแค โดยจะต้องก่อสร้างสถานีลพบุรีแห่งใหม่ รวมระยะทางที่ปรับแก้ยาวประมาณ 28.9 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอท่าวุ้ง และอำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี อำเภอตาคลี อำเภอพยุหะคีรี และอำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์

2) สายตะวันออกเฉียงเหนือ : ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร

ดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมอีก 1 รางตั้งแต่สถานีมาบกะเบา จังหวัดสระบุรีจนถึงสถานีชุมทางถนนจิระ จังหวัดนครราชสีมา ผ่านสถานีต่างๆ 22 สถานี แต่เนื่องจากลักษณะทางกายภาพทั่วไปที่คดเคี้ยวไปมาลัดเลาะไปตามระนาบเชิงเขา รัศมีโค้งน้อย และความลาดชันโดยส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 2.5 ถึง 3.0 จากสถานีมาบกะเบาถึงสถานีลาดบัวขาว ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการเดินรถ จึงได้ดำเนินการปรับแนวสายทางบางส่วน

ลักษณะโครงการในช่วงที่ปรับแนวเส้นทางใหม่ตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ภายในเขตทางรถไฟที่มีอยู่ 80 เมตรและบางส่วนจำเป็นต้องเวนคืนด้วยเขตทางขนาด 80 เมตรในช่วงที่มีข้อจำกัด รวมทั้งมีการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ และอุโมงค์ลอดภูเขา จากสถานีคลองขนานจิตรถึงสถานีคลองไผ่ สิ้นสุด การปรับแนวที่

1) Northern Route: Lopburi - Pak Nam Pho, 118 km.

This section starts from Lopburi Station to Pak Nam Pho Station, passing 21 stations and stopping at 6 stations along the old SRT railway. However, there are historical sites located in Muang Lop Buri District e.g. Phra Prang Sam Yot and San Phra Kan. The project operation therefore takes into account such issue as detailed below.

Project Feature The project comprises the construction of railway at soil level throughout the route. It is designed to construct the elevated road above the railway at the crossings and to provide fencing on both sides.

Route The railway starts from Pa Wai Station, deviates to the left, approximately 2 km away from bypass road, and crosses Highway No. 3196 and Highway No. 311 (Lopburi – Singhaburi) at Tha Wung District. This railway will be constructed at soil level throughout the route. This new route will meet the old railway at Tha Kae Station. New Lopburi Station needs to be constructed. The total length of the adjusted route is approximately 28.9 km. This route passes 2 provinces, 6 districts including Muang, Tha Wung, and Ban Mee Districts in Lopburi Province, Taklee, Payuha Khiri, and Muang Districts in Nakhon Sawan Province.

2) Northeastern Route: Map Kabao - Jira Road Junction Section, 132 km

This section requires the construction of 1 extra track for the railway from Map Kabao Station in Sara Buri Province to Jira Road Junction Station in Nakhon Ratchasima Provicne. This route is planned to pass 22 stations, however, due to the devious and hilly nature, minimal radius, and 2.5 – 3.0% slope of the 70 km long section between Mab Kabao Station and Lat Bua Khao Station that obstruct the railway capacity development, the route is therefore adjusted as detailed below.

Project Feature At the adjusted section along the existing railway, the 80 m SRT ROW is already provided in some area while the 80 m

สถานีลาดบัวขาว รวมระยะทางที่ปรับแก้ยาวประมาณ 71.80 กิโลเมตร โดยเส้นทางดังกล่าวจำเป็นต้องเจาะอุโมงค์ผ่านเขตพื้นที่ป่าสงวน ประเภทป่าอนุรักษ์และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 บี

แนวเส้นทาง เริ่มจากสถานีมาบกะเบาถึงสถานีหินลับ ปรับแก้แนวใหม่เหลือเพียง 3 โค้ง จากสถานีมวกเหล็กตัดแนวเส้นทางใหม่ตรงไปสถานีกลางดง หลังจากนั้นปรับแนวทางโดยใช้รัศมีความโค้ง 1,600 เมตรไปเรื่อยๆ จนถึงสถานีคลองขนานจิตร ซึ่งจะดำเนินการขุด–ตัดภูเขาบางส่วนเพื่อทำการก่อสร้างหรือบริเวณที่ผ่านหุบเขาต้องถมคันทางสูง หรือทำเป็นโครงสร้างแบบยกระดับ และในบริเวณที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้อาจจำเป็นต้องก่อสร้างอุโมงค์ลอดภูเขา และจากสถานีคลองขนานจิตรถึงสถานีคลองไผ่ ได้ปรับลดรัศมีความโค้งลงตามความเหมาะสมของพื้นที่สิ้นสุดการปรับแนวที่สถานีลาดบัวขาว

3) สายใต้ : ช่วงนครปฐม - ชุมทางหนองปลาดุก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร

ลักษณะโครงการเป็นรถไฟทางคู่โดยดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมอีก 1 ราง สำหรับบริเวณที่ไม่มีการปรับแนวเส้นทางและดำเนินการอยู่ในเขตทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยไม่มีการเวนคืนพื้นที่ แต่อาจมีการโยกย้ายชุมชนที่บุกรุกเข้ามาในพื้นที่เขตทางของ รฟท. โดยมีรูปแบบเป็นทางรถไฟระดับดินเป็นส่วนใหญ่และเป็นทางรถไฟแบบยกระดับช่วงเทศบาลเมืองหัวหิน เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ROW is required to be expropriated in some area; elevated road and mountain tunnel are required from Khlong Kanan Chit Station to Khlong Phai Station. The route adjustment ends at Lat Bua Khao Station. The total length of the adjusted section is approximately 71.80 km. Tunnel construction in such section cuts through conserved forest and watershed class 1B in reserved forests.

Route This section starts from Mab Kabao Station to Hin Lab Station. After route adjustment, there are 3 curves remained. It starts from Muak Lek Station, crossing the new route, and continues in straight line to Klang Dong Station before adjusting to 1,600 m radius curve to Khlong Kanan Chit Station. Drilling and cutting through the mountain, paving levee, or elevated road may be required. In some areas unavoidable, mountain tunnel may need to be constructed. The section from Khlong Kanan Chit Station to Khlong Phai Station, the route is adjusted to reduce the radius curve as appropriate to the area. This route adjustment ends at Lat Bua Khao Station.

3 Southern Route: Nakhon Pathom - Nong Pla Duk Junction - Hua Hin, 165 km

Project Feature This is a double track rail project that one additional track will be constructed. The section with no adjustment in the ROW of SRT does not require land expropriation. However, relocation of communities encroaching the ROW of SRT may be required. The majority of this route will be constructed at soil level, and elevated at Hua Hin Municipality to minimize impacts on the communities and to avoid railroad crossing problem.

Route This route starts at Nakhon Pathom Station and runs along the existing route. The route passes Nong Pla Duk Junction, Ratchaburi, Petchaburi, Ban Cha-um Stations, and ends at Hua Hin Railway Station, totaling 165 km long. This rail route passes through 5 provinces, 12 districts including Muang District in Nakhon Pathom; Ban Pong, Potharam, Muang and Pak Tho Districts in

แนวเส้นทาง เริ่มต้นที่สถานีนครปฐม โดยใช้แนวเส้นทางของรถไฟเดิมไปตลอดผ่านชุมทางหนองปลาดุก สถานีราชบุรี สถานีเพชรบุรี สถานีบ้านชะอำ จนสิ้นสุดโครงการที่สถานีรถไฟหัวหิน รวมระยะทางประมาณ 165 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 12 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง อำเภอโพธาราม อำเภอเมือง และอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม อำเภอเขาย้อย อำเภอเมือง อำเภอบ้านลาด อำเภอท่ายาง และ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินโครงการได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางทั้ง 3 สายทาง เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมถึงประเด็นต่างๆ อาทิเช่น การแบ่งแยกชุมชน การระบายน้ำ การคมนาคมขนส่ง เสียง ความสั่นสะเทือน การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน โดยพิจารณาออกแบบกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมเพื่อให้มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ

1. ลดระยะเวลาการเดินทาง
2. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
3. รองรับปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น
4. เพิ่มความจุทางเฉลี่ยได้มากกว่า 200 ขบวนต่อวัน
5. ลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ อุบัติเหตุขบวนรถไฟชนคนหรือสัตว์ รวมทั้งลดอุบัติเหตุทางถนน

Ratchaburi Province; Amphawa District in Samut Songkhram; Khao Yoi, Muang, Ban Lat, Tha Yang, and Cha-um District in Petchaburi Province; and Hua Hin District in Prachuap Khiri Khan Province.

Environmental Impact Assessment

The environmental impact assessment (EIA) study was conducted for the 3 routes to minimize impacts on communities and the environment. The EIA covers various issues including community separation, drainage, transportation, noise, vibration, relocation and expropriation. Appropriate mitigation measures shall be determined to minimize the impacts on people to a minimum.

Benefits of Project Development

1. Reduce travel time.
2. Increase the efficiency of rail transportation.
3. Handle more passengers.
4. Increase average lane capacity for more than 200 trains per day.
5. Reduce accidents at level crossing, collisions with human or animals, and reduce road accidents.

ภารกิจด้านความรับผิดชอบต่อสังคม/สิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

The Mission of Social/Environmental Responsibility and Public's Participation in Transport and Traffic System Development

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผนและประสานการขนส่งและจราจร รวมทั้งวิเคราะห์แผนงาน/โครงการ และงบประมาณ เพื่อการพัฒนาคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในปัจจุบัน สนข. ได้สนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยตระหนักถึงการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรควรควบคู่กับการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต รวมถึงสิ่งแวดล้อมที่ดีของประชาชนในอนาคต

OTP has been organizing activities and projects related to transport and traffic system development as well as the activities for society and environment, taking into account of simultaneous developments of transport and traffic system along with society and quality of life as well as good environment for our people in the future.

สนข. ได้ดำเนินกิจกรรมและโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพราะมีความเชื่อมั่นว่าเมื่อประชาชนทั่วไปเกิดความรู้ความเข้าใจและทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรแล้ว ย่อมหมายถึงความร่วมมือในการปฏิบัติมาตรการและโครงการต่างๆ ที่รัฐบาลได้ดำเนินการเป็นอย่างดีหรือแม้แต่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเรื่องการรักษากฎวินัยจราจร ซึ่ง สนข. ได้จัดกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ เช่น

We are confident that the public will comply with the governmental measures and projects or even their behavior related to traffic disciplinary action as soon as the right knowledge, understanding and attitude toward transport and traffic development are implanted. The activities organized by OTP, dedicated to the society and the environment, are presented below.

โครงการจัดสร้างห้องสมุด เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

ห้องสมุดแห่งที่ 2 จ.เชียงราย

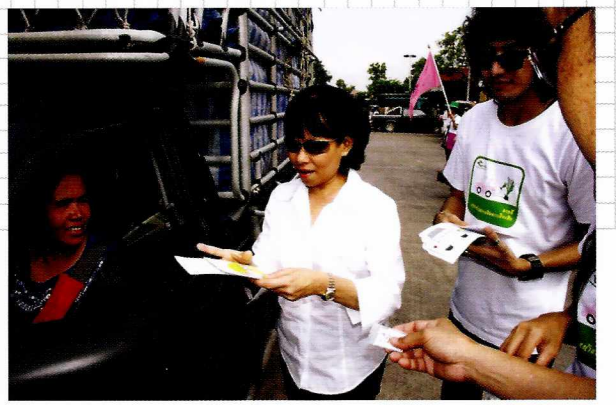
ห้องสมุด แห่งที่ 1 จ.ตาก

ห้องสมุด แห่งที่ 3 จ.น่าน

โครงการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ให้แก่โรงเรียนที่ประสบภัยธรรมชาติ โดยเริ่มตั้งแต่ ปี 2550 จนถึงปัจจุบัน ดำเนินการไปแล้ว 3 โรงเรียน คือ ที่โรงเรียนบ้านมอเกอ อำเภอพบพระ จังหวัดตาก โรงเรียนริมโขงวิทยา จังหวัดเชียงราย โรงเรียนบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน และล่าสุดอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างในแห่งที่ 4 คือ โรงเรียนบ้านทุ่งหนองบัว อ.สิรินธร จ. อุบลราชธานี ซึ่งการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติดังกล่าว เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น นอกจากนั้น สนข. ยังได้รับความร่วมมือจากเครือข่ายพันธมิตรในทุกภาคส่วน นำอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา เสื้อผ้า ผ้าห่มกันหนาว ฯลฯ ไปมอบให้แก่โรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร ซึ่งเป็นการขยายโอกาสทางการศึกษาและพัฒนาความรู้ให้แก่เยาวชนไทยอีกด้วย

The Library Building Project for schools affected by natural disaster began in 2007. Until now, libraries have been completely built in 3 schools, comprising Ban Moh Keh School in Tak Province, Rim Khong Wittaya School in Chiang Rai Province and Ban Huay Gon School in Nan Province. Currently, the fourth library is being built at Ban Thung Lao School in Ubolratchathani Province. Such project has been cooperated by government sector agencies, private sector and the communities. Furthermore, OTP and its allies have been donating stationeries, sport equipments, clothes, blankets, etc. to schools in remote areas.

โครงการแรลลี่การกุศลปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว



โครงการแรลลี่การกุศลปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สนข. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และรักษาสภาพแวดล้อมในระบบนิเวศวิทยาให้กลับมามีความอุดมสมบูรณ์ รวมทั้งน้อมนำพระราชดำริพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถในด้านการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบันซึ่งสนข.ได้ดำเนินการไปแล้ว 2 โครงการ คือ "โครงการแรลลี่การกุศล ปลูกป่าเฉลิมพระเกียรติคู่พระบารมีมิ่งขวัญชาวไทย" โดยได้จัดโครงการปลูกป่าชายเลน ณ อำเภอคลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม และล่าสุด สนข.ได้จัดโครงการ "แรลลี่ปลูกหญ้าแฝกเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคลบรมราชาภิเษกปีที่ 60 และเฉลิมพระชนมพรรษา 83 พรรษา" ณ เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ จ. ลพบุรี

OTP is aware of the importance of environmental conservation, improvement of ecological exuberance as well as implementation in accordance to HM the King and Queen's thought on social and environmental development. Since 2009, two projects have been organized by OTP, consisting "Charity Rally for Mangrove Planting Project for HM the King and Queen" in Samutsongkram Province and "Charity Rally for Vetiver Grass Planting for HM the King" at Pasak Jolasit Dam, Lopburi Province.

โครงการ 9 ตำบล... ชุมชนปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ

โครงการ 9 ตำบล...ชุมชนปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ เป็นโครงการซึ่งมุ่งเน้นในการกระตุ้นให้องค์กรส่วนท้องถิ่นและชุมชนท้องถิ่น รวมถึงประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างแท้จริง ซึ่งการดำเนินงานเป็นความร่วมมือจากทุกภาคส่วนทั้งองค์กร ภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่นเพื่อให้เกิดการประสานงานและร่วมแรงร่วมใจในการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่กลุ่มเสี่ยง และพร้อมขยายเครือข่ายจากชุมชนท้องถิ่นไปสู่สถาบันครอบครัว ซึ่งมีเด็กและเยาวชนเป็นกำลังสำคัญต่อการพัฒนาประเทศชาติในอนาคต โดยการให้ผู้นำท้องถิ่นประชาชนในพื้นที่ดูแลกันเอง และมีส่วนร่วมในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด/ชุมชนหรือบุคคลใกล้ตัว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรบังเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน

"Nine Sub-districts, the Non-accident Communities Project" is dedicated to encourage the local agencies, the communities and the public to participate in prevention and solution of the issue related to road accident. The operation of this project was supported by organizations in both government and private sectors as well as the community in order to perform an integrated operation for providing knowledge and understanding to the risk group and expanding the network's depth from communities into families level, where the youth can be easier to absorb such knowledge. In this project, the local leader and the people in the area are supposed to help each other in taking care of each other and participating in reducing accident rate in their areas to make the solution for traffic accident become practically effective for the benefit of the people and the country.

สนข. ได้จัดกิจกรรมเพื่อสังคมในงานเยาวชนรักความปลอดภัย โดย สนข. ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจัดกิจกรรมขึ้นในวันแม่แห่งชาติของทุกปีเพื่อรณรงค์ให้เยาวชนไทยรักความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การจัดนิทรรศการด้านการคมนาคมขนส่งต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์วินัยจราจรให้เกิดขึ้นกับเยาวชนและประชาชนทั่วไป รวมทั้งการจัดนิทรรศการเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาระบบคมนาคมในแง่ต่างๆ หรือแม้แต่การจัดทำสื่อรณรงค์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สารคดีโทรทัศน์ สารคดีวิทยุ ตลอดจนบทความ สกู๊ปข่าว ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ และประชาชนให้ ความร่วมมือต่อนโยบายและโครงการด้านคมนาคมของรัฐบาล ซึ่งจากการรณรงค์ผ่านสื่อและกิจกรรมต่างๆ ส่งผลให้วัตถุประสงค์ที่มุ่งหวังไว้ เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนขึ้นเรื่อยๆ จนสามารถสร้างความเป็นเอกภาพของการดำเนินงานโครงการต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปได้อย่าง มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ สนข. ยังคงจัดกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยทำการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อประโยชน์ต่อเยาวชนและประชาชนทั่วไป รวมถึงประโยชน์ต่อประเทศชาติในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้ประชาชน ตลอดจนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับประเทศชาติอีกทางหนึ่งด้วย

สนข. คงมั่นในเจตนารมณ์เพื่อส่วนรวมด้วยการดำเนินงานที่โปร่งใส และไม่หยุดนิ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบแทนประชาชนและสังคมไทยตลอดไป

"Safety-loving Youth Project" was organized in every Thai Mother's Day (August 12th) by OTP, collaborating with Department of Disaster Prevention and Mitigation to campaign for safety in traffic, promoting the youth's awareness and intention to support behaviors that encourage safe traffic. The project comprises organizing exhibitions related to safe transportation such as campaigning for educating people on how to travel with discipline, organizing exhibitions that support public participation of transport system development, and spreading the messages through various types of media; for example, television documentary, radio documentary and printed media. The main goal of this campaign is to make the public cooperate with government's transport policies and projects. After being launched, the objective has become gradually accomplished, creating unity for operations of projects to be successful with efficiency.

OTP is continually hosting activities for society and environment through public relations and campaigns to benefit the public and the country in many ways; for instance, transport and traffic system development, minimizing the loss from accidents, improving the country's image, etc.

We will remain sticking to the aim for commonwealth by transparent operation and being dynamic transport and traffic development to be convenient, rapid, cost-saving, safe, and environmental-friendly for the public and the society.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2	2,290,796.06
ลูกหนี้ระยะสั้น	3	17,653,702.00
รายได้ค้างรับ		56,054.14
สินค้าและวัสดุคงเหลือ		1,441,886.36
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**21,442,438.56**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	4	75,690,156.77
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**75,690,156.77**
รวมสินทรัพย์		**97,132,595.33**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้ระยะสั้น	5	5,493,217.23
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		763,079.95
เงินรับฝากระยะสั้น		113,790.33
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		56,376,871.36
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**62,746,958.87**
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00
รายได้รอการรับรู้		4,246,851.48
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**5,246,851.48**
รวมหนี้สิน		**67,993,810.35**
รวมสินทรัพย์สุทธิ		**29,138,784.98**
สินทรัพย์สุทธิ		
ทุน		84,328,885.24
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		(55,190,100.26)
รวมสินทรัพย์สุทธิ		29,138,784.98

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งบรายได้และค่าใช้จ่าย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	
รายได้จากการดำเนินงาน		
รายได้จากรัฐบาล		
งบประมาณ	6	758,802,671.50
รวมรายได้จากรัฐบาล		**758,802,671.50**
รายได้จากแหล่งอื่น		
รายได้อื่น	7	19,437,378.15
รวมรายได้จากแหล่งอื่น		**19,437,378.15**
รวมรายได้จากการดำเนินงาน		**778,240,049.65**
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	8	77,950,244.12
ค่าบำเหน็จบำนาญ		11,374,268.61
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม		2,248,161.03
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง		2,382,614.11
ค่าวัสดุ และค่าใช้สอย		15,352,995.35
ค่าสาธารณูปโภค	9	6,335,852.02
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย		27,550,164.18
ค่าใช้จ่ายอื่น		635,724,917.17
รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน		**778,919,216.59**
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน		**(679,166.94)**
รายได้/ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน		
กำไร/ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์		(4,637,643.11)
รายการอื่นๆ ที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน		-
รวมรายได้/ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน		**(4,637,643.11)**
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายจากกิจกรรมตามปกติ		**(5,316,810.05)**
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		**(5,316,810.05)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

1. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
2. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
3. ลูกหนี้ระยะสั้น
4. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)
5. เจ้าหนี้ระยะสั้น
6. รายได้จากรัฐบาล
7. รายได้อื่น
8. ค่าใช้จ่ายบุคลากร
9. ค่าสาธารณูปโภค
10. รายงานรายได้แผ่นดิน
11. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบัน (2553)
12. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2552
13. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2551
14. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2550
15. รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2549

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

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 และปีต่อๆ ไป

1.2 หน่วยงานที่เสนอรายงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1.3 การรับรู้รายได้

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้เมื่อได้รับอนุมัติคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลาง

1.4 วัสดุคงเหลือ

บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน

1.5 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ ดังนี้

- อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	15	ปี
- ครุภัณฑ์	2 – 8	ปี

1.6 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินรับรู้เมื่อได้รับเงิน และแยกเป็นรายการต่างหากจากรายได้และค่าใช้จ่ายจากกิจกรรมตามปกติของหน่วยงานในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่ 2	**เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด**	
	เงินฝากสถาบันการเงิน	680,803.73
	เงินฝากคลัง	609,992.33
	เงินทดรองราชการ	1,000,000.00
	รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**2,290,796.06**
หมายเหตุที่ 3	**ลูกหนี้ระยะสั้น**	
	ลูกหนี้เงินยืม	161,602.00
	ลูกหนี้เงินมัดจำจ่ายล่วงหน้า	17,492,100.00
	รวมลูกหนี้ระยะสั้น	**17,653,702.00**
หมายเหตุที่ 4	**ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)**	
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	123,783,793.89
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(98,364,485.37)
	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง (สุทธิ)	25,419,308.52
	อุปกรณ์	154,812,020.51
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(104,541,172.26)
	อุปกรณ์ (สุทธิ)	50,270,848.25
	รวมที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	**75,690,156.77**
หมายเหตุที่ 5	**เจ้าหนี้ระยะสั้น**	
	เจ้าหนี้ค่าวัสดุและบริการ	5,281,616.35
	เจ้าหนี้การค้าอื่น	211,600.88
	รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น	**5,493,217.23**

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่ 6	**รายได้จากรัฐบาล**	
	งบบุคลากร	64,167,169.18
	งบดำเนินงาน	35,669,472.28
	งบรายจ่ายอื่น	536,038,116.10
	งบลงทุน	26,690,321.80
	งบกลาง	96,237,592.14
	รวมรายได้รัฐบาลสุทธิ	**758,802,671.50**
หมายเหตุที่ 7	**รายได้อื่น**	
	รายได้จากการช่วยเหลือและการบริจาคจากเอกชน	10,675,177.15
	รายได้ระหว่างหน่วยงาน - หน่วยงานรับเงินนอกงบประมาณ	4,475,201.00
	รายได้ระหว่างหน่วยงาน - โอนระหว่างหน่วยงาน	4,287,000.00
	รวมรายได้อื่น	**19,437,378.15**
หมายเหตุที่ 8	**ค่าใช้จ่ายบุคลากร**	
	เงินเดือน	50,437,737.18
	ค่าจ้างประจำ	6,917,880.00
	ค่าใช้จ่ายอื่น	20,594,626.94
	รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	**77,950,244.12**
หมายเหตุที่ 9	**ค่าสาธารณูปโภค**	
	ค่าไฟฟ้า	3,843,323.17
	ค่าน้ำประปา	231,584.06
	ค่าโทรศัพท์	688,466.31
	ค่าไปรษณีย์	200,696.00
	ค่าสื่อสารและโทรคมนาคม	1,371,782.48
	รวมค่าสาธารณูปโภค	**6,335,852.02**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

หน่วย : บาท

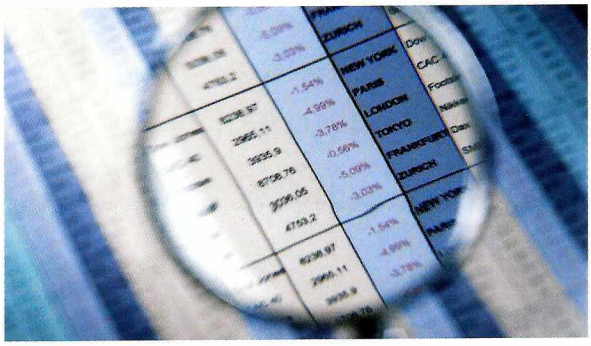
หมายเหตุที่ 10 รายงานรายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ	
รายได้แผ่นดิน - นอกจากภาษี	
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	245,000.00
รายได้อื่น	1,665,859.25
รวมรายได้แผ่นดินนอกจากภาษี	1,910,859.25
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ	1,910,859.25
หัก รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	1,910,859.25
รายได้แผ่นดินรอนำส่ง	0.00

หมายเหตุที่ 11 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบัน (2553)

หน่วย : บาท

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ					
งบบุคลากร	72,779,800.00	-	-	64,329,227.98	8,450,572.02
งบดำเนินงาน	37,042,800.00	2,000,000.00	7,611,086.17	27,395,187.95	36,525.88
งบลงทุน	13,724,030.00	-	1,635,587.00	12,087,230.00	1,213.00
งบรายจ่ายอื่น	424,769,870.00	-	108,382,534.00	316,348,296.91	39,039.09
รวม	**548,316,500.00**	**2,000,000.00**	**117,629,207.17**	**420,159,942.84**	**8,527,349.99**



หมายเหตุที่ 12 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2552 หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ			
งบดำเนินงาน	6,256,160.00	6,256,160.00	-
งบลงทุน	6,402,000.00	6,402,000.00	-
งบรายจ่ายอื่น	140,649,364.50	134,984,644.50	5,664,720.00
รวมทั้งสิ้น	**153,307,524.50**	**147,642,804.50**	**5,664,720.00**

หมายเหตุที่ 13 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2551 หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาระบบเครือข่าย การขนส่งและระบบการบริหารจัดการขนส่ง สินค้าและบริการ			
ยกไป			
- งบดำเนินงาน	409,625.00	404,780.00	4,845.00
- งบลงทุน	6,487,000.00	6,463,000.00	24,000.00
งบกลาง - กรณีฉุกเฉินและจำเป็น	89,509,950.00	78,329,050.00	11,180,900.00
งบรายจ่ายอื่น	66,927,134.40	38,026,764.40	28,900,370.00
รวมทั้งสิ้น	**163,333,709.40**	**123,223,594.40**	**40,110,115.00**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

หมายเหตุที่ 14 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2550 หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผน งานจัดระบบการขนส่งและจราจร			
งบรายจ่ายอื่น	1,839,330.00	-	1,839,330.00
รวมทั้งสิ้น	**1,839,330.00**	-	**1,839,330.00**

หมายเหตุที่ 15 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2549 หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิก	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผน งานจัดระบบการขนส่งและจราจร			
งบดำเนินงาน	8,000,000.00	-	8,000,000.00
รวมทั้งสิ้น	**8,000,000.00**	-	**8,000,000.00**

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

www.otp.go.th

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 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 Petchburi Road, Thungphayathai,
Ratchathewi, Bangkok 10400, Thailand
Tel. (66) 2215 1515 Fax. (66) 2215 5500
www.otp.go.th

ตรวจสอบสภาพการจราจรได้ที่
"ศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ" www.itsotp.net
และทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ htt://m.itsotp.net

For traffic situation, please visit
"integrated Traffic information Intelligent Transport System Center (ITS)"
www.itsotp.net and mobile phone http://m.itsotp.net