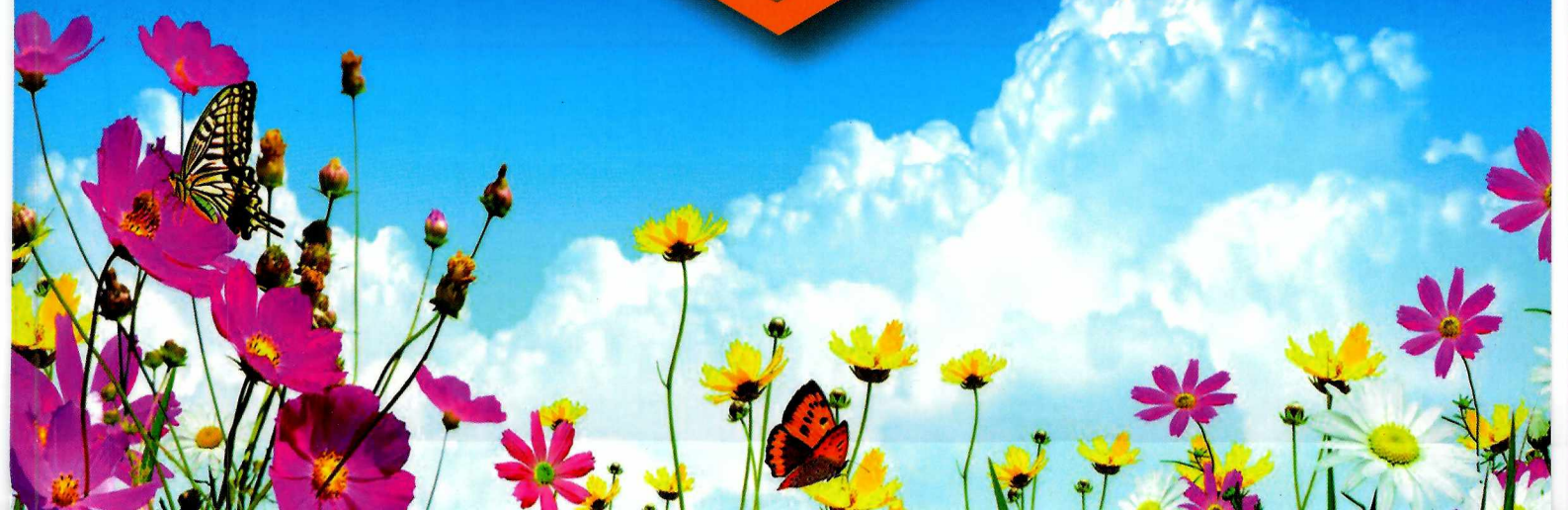
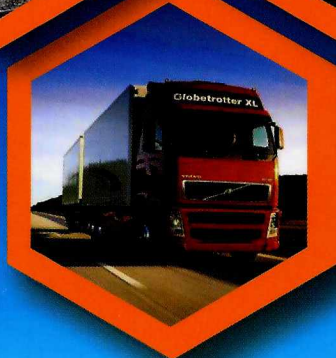
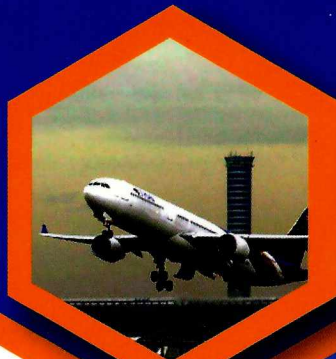
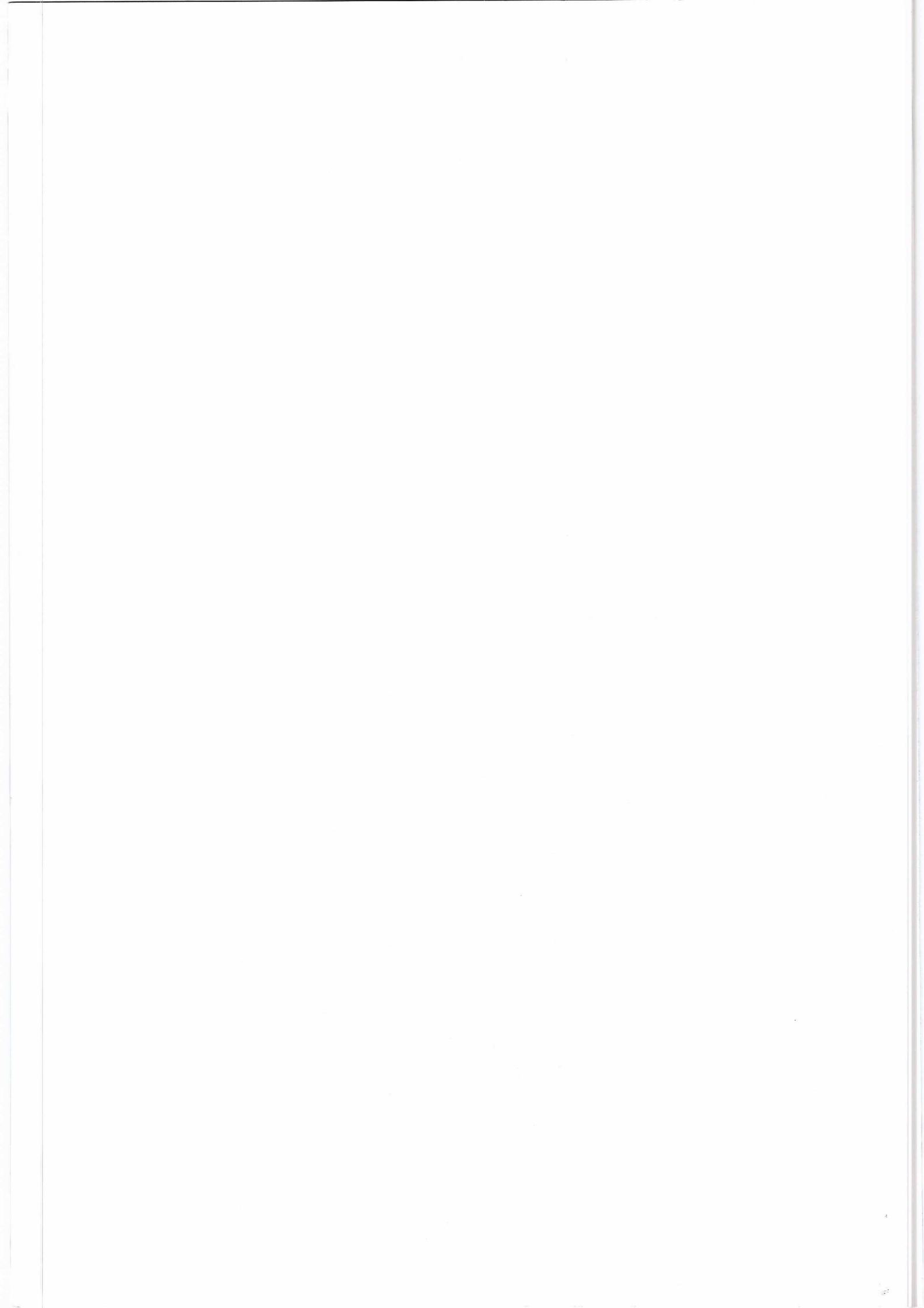


สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
กระทรวงคมนาคม

รายงานประจำปี 2554  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Annual Report 2011 Office of Transport and Traffic Policy and Planning







ภูมิพลพระยั้งยศ  
ชนอยู่เย็นไต่บาท  
บารมี ๘ ปกชาติ  
ทวยราษฎร์น้อมเศียรเกล้า

จอมราช สยามเฮษ  
ลันเกล้า  
ร่วมทั่ว ไทยทอง  
ถวายพระพร



ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมขอเดชะ  
ข้าพระพุทธเจ้า คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
กระทรวงคมนาคม

## สารบัญ Contents

3 คำนำ

4 Preface

5 แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

Organization Chart – Ministry of Transport

6 แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

Organization Chart – Office of Transport and Traffic Policy and Planning (otp)

7 ภาพคณะผู้บริหาร

Executives

10 ประวัติความเป็นมาของ สนข. / วิสัยทัศน์ / พันธกิจ / ยุทธศาสตร์

OTP History / Vision / Mission / Strategies

13 ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

OTP Activities

25 ผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการตามคำรับรองปฏิบัติราชการประจำปี 2554

ผลดำเนินงานของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554

30 สำนักแผนงาน

Bureau of Planning

44 สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

Bureau of Transport and Traffic Systems Development

63 การดำเนินงานพัฒนาระบบตั๋วร่วม

Common Ticketing System Development Progress

67 กองจัดระบบการจราจรทางบก

Division of Land Traffic Management

74 สำนักแผนความปลอดภัย

Bureau of Safety Planning

82 สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

Bureau of Regional Transport and Traffic Systems Promotion

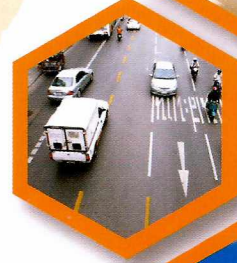
87 ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

Transport and Traffic Information Technology Center

97 9 ปี สนข. กับภารกิจเพื่อสังคม

9Years of OTP and its Corporate Social Responsibility

101 รายงานการเงิน ประจำปี 2554



## คำนำ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมมีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบาย และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ในระบบการขนส่งของประเทศ ด้วยวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นสู่การเป็น องค์การนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ของประเทศ และมีพันธกิจสำคัญในการกำหนดนโยบาย และจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร การกำหนด มาตรการ และมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร การส่งเสริม ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่ง และจราจร การขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ และการจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และองค์ความรู้ ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อผลักดันให้การพัฒนาระบบ การขนส่งและจราจรของประเทศบรรลุผลตามเป้าประสงค์ อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนเป็นสำคัญ

ตลอดระยะเวลา ๙ ปี ที่ผ่านมา สนข. ได้ดำเนิน กิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาการคมนาคมของประเทศ ให้ก้าวหน้าและมีศักยภาพเท่าทันความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ การค้าระดับโลก สนข. จึงเร่งรัดให้เกิดการพัฒนาโครงข่าย

การขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกรวดเร็วและมีมาตรฐาน โดยได้จัดทำแผนแม่บทและกำหนดมาตรการในการเชื่อมโยง โครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ แบบบูรณาการ และขยาย เส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในแถบภูมิภาคอินโดจีน เพื่อเป็นการยกระดับระบบ การคมนาคมขนส่งของไทยสู่ระดับโลก และจะยังคงเร่งรัด พัฒนาอย่างต่อเนื่องต่อไปสู่เป้าหมาย อันยิ่งใหญ่ในการเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต่อไปในอนาคต

หนังสือรายงานประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๔ จัดทำขึ้นเพื่อ รวบรวมผลงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ตลอดจนเพื่อเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ผลการดำเนินงานของ สนข. ซึ่งหนังสือ รายงานประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ฉบับนี้ จะเป็นสื่อกลางที่ช่วยให้ สาธารณชนและผู้สนใจทั่วไปได้รับทราบถึงภารกิจและแนวทาง ในการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ สนข. ที่เกิดขึ้นตลอดปีงบประมาณ ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อมูลในรายงานประจำปีฉบับนี้จะเป็น ประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนา การขนส่งและจราจรของประเทศในภาพรวมเพื่อให้ผู้ที่สนใจ นำไปศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพใน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารอย่างเท่าเทียมกันและในทิศทางเดียวกัน

## Preface



The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), Ministry of Transport has the main responsibility to formulate master plans and strategies for the nation's transport and traffic development. The vision of the OTP is to be the leading agency 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 environment concerns 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.

Through out past 9 years, the OTP has done several activities and projects that are conformed to the government policy to push forward the advancement and potential of the nation's transport system

development in parallel with the global trade economic growth. The OTP has accelerated the development of rapid and standard goods transport network by formulating integrated master plan and measures for connecting land, water and air networks and expanding land transport routes to neighboring countries and Indochina regions in order to upgrade Thai transport system to international level. Furthermore, the OTP has another vital mission on pushing Thailand to become a transportation hub for the south-east Asia region.

This 2011 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 conducive to their further studies and ensures equality and conformity for the access to the information.

# แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

## Organization Chart – Ministry of Transport



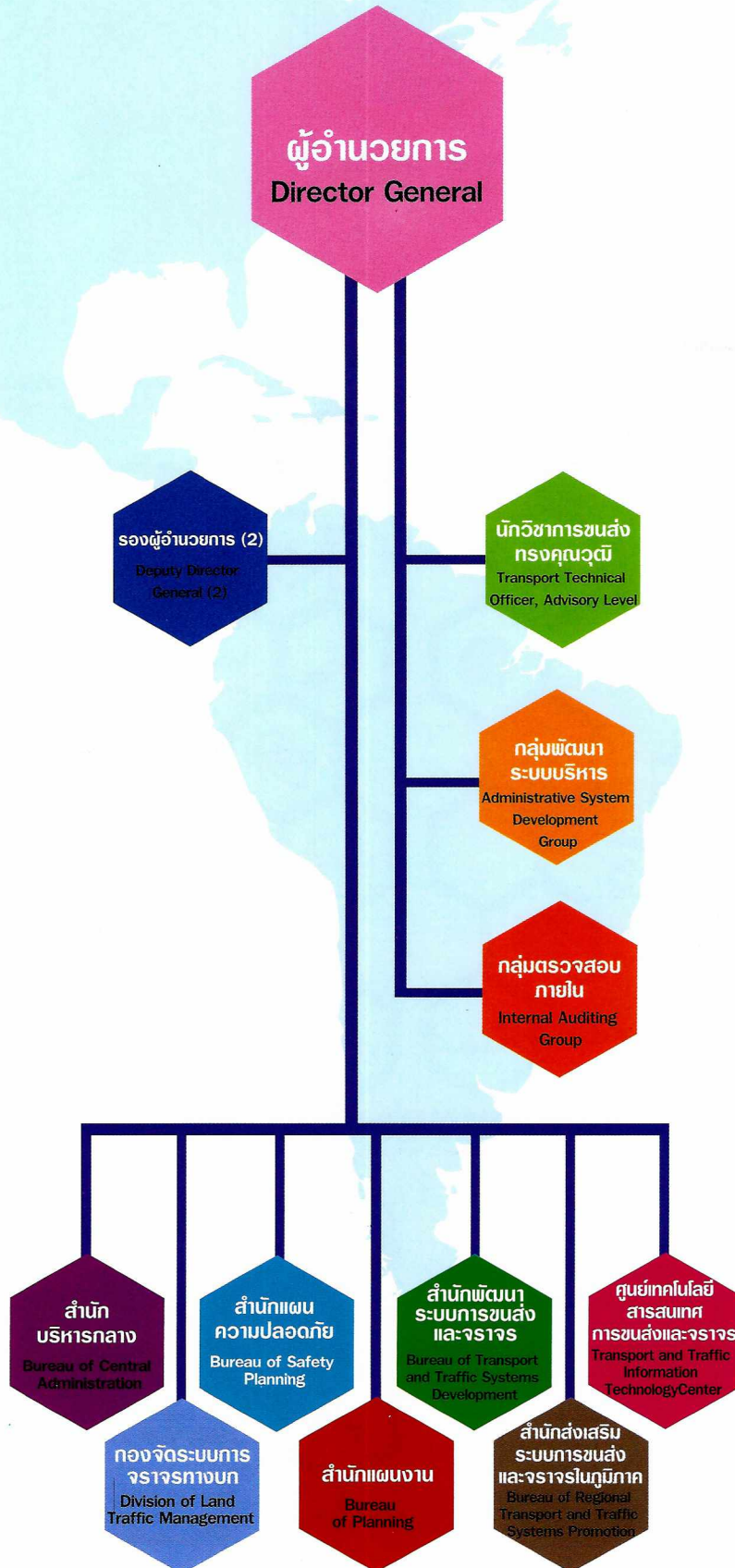
กระทรวงคมนาคม  
Ministry of Transport

### ส่วนราชการ Government Service

### รัฐวิสาหกิจ State Enterprise



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)  
Office of Transport and Traffic Policy and Planning (Otp)



คณะผู้บริหาร  
Executives

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์  
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย  
และแผนการขนส่งและจราจร  
Mrs. Soithip Trisuddhi  
Director-General



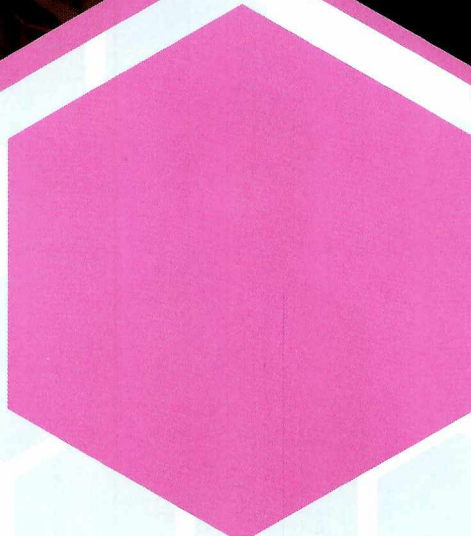
นายประนต สุริยะ  
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย  
และแผนการขนส่งและจราจร  
Mr. Pranote Suriya  
Deputy Director-General



นายชาญชัย สุวิสุทธกุล  
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย  
และแผนการขนส่งและจราจร  
Mr. Chanchai Suwisuttagul  
Deputy Director-General



นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ  
Senior Transport Advisor



**คณะผู้บริหาร**  
**Executives**

**นางประชิด ลิ้มเจริญชาติ**  
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง  
Mrs. Prachitr Limcharoenchat  
Bureau of Central Administration



**นายสุจินต์ ทยานุกุล**  
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก  
Mr.Sujin Tayanukul  
Land Traffic Management Division



**นายวิจิตร นิมิตวานิช**  
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย  
Mr.Wijit nimitrwanich  
Bureau of Safety Planning



**นายพีระพล ทาวรสุภเจริญ**  
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน  
Mr.Peraphon Thawornsupacharoen  
Bureau of Planning



## คณะผู้บริหาร Executives

นางชนินนาท เก้าสำราญ  
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนา  
ระบบการขนส่งและจราจร  
Mrs. Chaninnart Kouwsomran

Bureau of Transport  
and Traffic System Development



นางสาวกอบกุล โมทนา  
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบ  
การขนส่งและจราจรในภูมิภาค  
Miss Kobbkul Motana  
Bureau of Regional Transport  
and Traffic System Promotion

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ  
การขนส่งและจราจร  
Transport and Traffic Information Technology Center

# ประวัติความเป็นมาของ สนข./วิสัยทัศน์/พันธกิจ/ยุทธศาสตร์

## OTP History/Vision/Mission/Strategies



### ประวัติความเป็นมา

“สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” (สนข.) กระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหาร และอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวงทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้ (สนข.) เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สังกัดกระทรวงคมนาคมมาไว้ด้วยกัน

### วิสัยทัศน์

**“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ”**

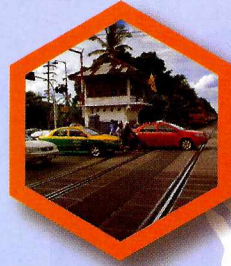


### History

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

### Vision

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



## พันธกิจ

1. เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
2. ศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร
3. ส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร
4. จัดทำ พัฒนา และเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ การจัดการองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร
5. ขับเคลื่อนนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และแผนเพื่อให้เกิดผลในการปฏิบัติ
6. พัฒนาการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคล

## เป้าประสงค์

1. เพื่อให้มีกรอบแนวทางการพัฒนานโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐานการขนส่งและจราจรของประเทศ
2. เพื่อให้มีการศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผน และพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ให้มีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อพัฒนา จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูล สารสนเทศ การจัดการความรู้ด้านการขนส่งและจราจร
4. เพื่อให้มีระบบการประสานงาน ติดตาม และประเมินผล แผนงาน โครงการ มาตรการ และมาตรฐาน ที่สามารถขับเคลื่อนการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
5. เพื่อให้มีการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

## ค่านิยม

เพื่อให้มีวัฒนธรรมการทำงานของ สนข. จึงได้ กำหนดให้มีค่านิยมองค์กร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น "คำขวัญ" ที่ใช้ในการชักจูงและเร่งเร้าให้บุคลากรได้ทำงานให้กับองค์กรอย่างสุดความสามารถ ค่านิยมที่จะถือปฏิบัติใน สนข. คือ

## Missions

1. To suggest policy, measure, standard and formulate transport and traffic development plans
2. To do study, research and develop technology and innovation related to transport and traffic
3. To promote safety and the environment in transport and traffic systems
4. To establish, develop, and disseminate data, information, and knowledge management in transport and traffic
5. To drive policy, measure, standard and plan into action
6. To develop organization and human resource management.

## Objectives

1. To construct a policy framework for national transport and traffic policy, plan, measure and standard development
2. To provide study, research and technology and innovation development for convenient, rapid, safe, and environmental friendly development in transport
3. To develop, establish, and disseminate data, information, and knowledge management in transport and traffic
4. To establish system for coordination, monitoring, and evaluation in plan, project, measure and standard that is efficient
5. To encourage efficient organization and human resource management

## 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

## ทุกนาที...หัวใจเต้นเพื่อความสุขของผู้อื่น“HEART”

**Happiness** มีความสุขในการทำงาน

**Excellence** สร้างสรรค์ผลงานอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

**Active** พยายามเพื่อมาตรฐานสูงสุดด้านคุณภาพความสามารถ และความรับผิดชอบ

**Responsibility** รับผิดชอบต่องานในหน้าที่ ต่อการตัดสินใจ ต่อการกระทำและต่อผลงาน

**Teamwork** ทำงานเป็นทีมในการกำหนดเป้าหมาย แสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่องานและมีน้ำใจช่วยเหลือเพื่อนร่วมงาน

## “Every minute...our HEART beats for the happiness of others”

**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



## ยุทธศาสตร์

1. การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐานที่มีความถูกต้อง เหมาะสม เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างยั่งยืน
2. การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม
3. การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อนำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการขนส่งและจราจร
4. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร การจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) และทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรมีประสิทธิภาพ

## Strategies

1. Suitable suggestions on transport and traffic policy, plan, measure, and standard for national sustainable development
2. Transport and traffic development planning through study, research, and technology and innovation development for convenient, rapid, safe, and economy transport in consideration of quality of environment, convenience of people traveling, and supporting the mission of the Ministry of Transport
3. The coordination, monitoring and evaluation to guide and increase the efficiency of the policy, plan, measure, and standard in transport and traffic
4. The development of efficient organization, knowledge management and human resource development

## ภาพกิจกรรม

### การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

#### OTP Activities



พลอากาศเอก สุกำพล สุวรรณทัต รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มอบถุงยังชีพให้แก่ พลอากาศตรี อนิรุท กิติรัช เจ้ากรมกิจการพลเรือนทหารอากาศ กองทัพอากาศ และสถานีโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง๗ และบริษัท มีเดีย ออฟ มีเดียส์ จำกัด เพื่อนำไปมอบให้แก่ผู้ประสบอุทกภัย ในอำเภอสรรพยา จังหวัดชัยนาท โดยมี นางสาวร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ ผอ.สนข. พร้อมคณะผู้บริหาร เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๔ ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

On 6 October 2011, OTP, ACM Sukumpon Suwannatatt, Transport Minister gave the food and essential things to AM Anirut Kitiruch, Civil Aviation Soldier Department Chief, Air Force, and Channel 7, Media of Medias Co., Ltd. to be given to people who faced flooding in Sappaya, Chainat. Mrs. Soithip Trisuddhi, OTP Director-General and executives were also participated in this activity.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.  
OTP Activities



พลตำรวจโท ชัชฉ จุลดิลอก รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดการเสวนาเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟสำหรับประเทศไทย โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมเสวนาในครั้งนี้ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๔ อาคาร สนข.

On 13 October 2011, Room 401, OTP, Pol. Lt. Gen. Chad Kulladilok, Deputy Transport Minister, presided over the opening ceremony of the seminar on the guideline for the development of railways transport system in Thailand. Mrs. Soithip Trisuddhi, OTP Director-General, executives, and officers of the OTP and MOT's agencies were also participated in this seminar.

## ภาพกิจกรรม

การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

OTP Activities



นายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี แถลงข่าว "๒๕๕๔ ปีแห่งความปลอดภัย" และมอบเสื้อเกียรติยศ "สุดยอดจังหวัดจัดอุบัติเหตุ" และโลโก้รางวัลให้ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดที่ไม่เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย จังหวัดลำพูน จังหวัดสุโขทัย จังหวัดระนอง และจังหวัดยะลา โดยมีผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด พร้อมด้วยนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมพิธี และรับมอบธงปลอดภัยในครั้งนี้อย่าง

Mr. Sopon Sarum, Transport Minister, presided over the press release "2011 Year of Transport Safety" and gave the shirts and tokens to MOT's officers in provinces to honor best province with less road accidents. Among the provinces that had no accident are Lampun, Sukothai, Ranong and Yala. Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General of the OTP together with MOT's executives participated in this press conference.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.  
OTP Activities



นายโสภณ ซารัมย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการให้บริการใช้ประโยชน์ ข้อมูลระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะระหว่าง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำโดยนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมลงนามกับ นายอิทธิพล คุณปลื้ม นายกเมืองพัทยา ณ ห้องประชุมตากสิน ศาลาว่าการเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายพื้นที่การให้บริการไปยังภูมิภาคที่มีศักยภาพ และมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อประชาชน และเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านการท่องเที่ยวและการจราจร และขนส่งอัจฉริยะของประเทศต่อไป

Mr. Sapon Sarum, Transport Minister, presided over the signing ceremony of Memorandum of Cooperation for utilization of traffic system and intelligent transport data between the OTP by Mrs. Soithip Trisuddhi, Director-General, and Pattaya City by Mr. Ittipon Kunpluem, Governor at Taksin meeting room, Pattaya City Hall, Chonburi. The objective of this MOC is to expand service area to potential region with high economy that will further benefit people and strengthen tourism, traffic and intelligent transport of the country.

## ภาพกิจกรรม

### การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

#### OTP Activities



นายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษาโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ ๔ พร้อมด้วยข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๔ ณ โรงแรมพูลแมน ดิงเพาเวอร์ กรุงเทพฯ

Mr. Pranote Suriya, Deputy Director-General of the OTP, presided over the seminar for disseminating knowledge and study results of the integrated main road improvement (Phase 4) accelerated plan. and OTP and other related officers were also presented at this seminar held at Pullman Kingpower Hotel, Bangkok.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.  
OTP Activities



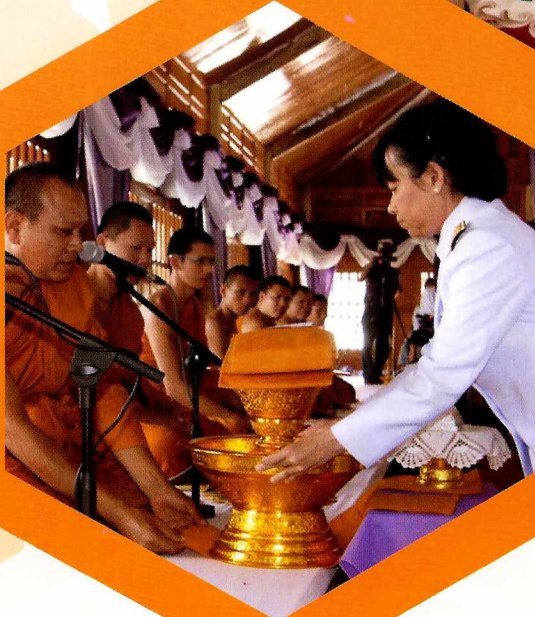
นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมหารือร่างแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ.๒๕๕๔ -๒๕๕๘) เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม และสอดคล้องกับการดำเนินงานตามทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนนของประเทศและนานาชาติ (Decade of Action for Road Safety) พร้อมด้วยข้าราชการและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่อังคารที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔ อาคาร สนข.

Mr. Chanchai Suwisuttagul, Deputy Director-General of the OTP, presided over the meeting on the consulting of MOT's road safety action plan (2011 - 2015) drafting to be the guideline for road safety activities of the MOT. staffs of road safety related agencies were also participated in this meeting on 31 May 2011 at room 401, OTP.

## ภาพกิจกรรม

### การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

#### OTP Activities



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี ๒๕๕๔ โดยมีคณะผู้บริหารของ สนข. พร้อมด้วยนายฉัตรชัย พรหมเลิศ ผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ พร้อมคณะครูและนักเรียนโรงเรียนวินิตศึกษา ในพระราชูปถัมภ์ฯ เข้าร่วมในพิธีดังกล่าวเมื่อวันเสาร์ที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ณ พระอารามหลวง วัดกวีศรารามราชวรวิหาร จังหวัดลพบุรี

On 5 November 2011, Mrs. Soithip Trisuddhi, OTP Director-General, presided over the annual royal Katin presentation to Kawit Sararam royal temple, Lopburi. In this regards, Mr. Chalerm Promlert, Lopburi Governor, state officers, teachers and students of Winit Suksa school under the royal patronage of HM the King were also participated.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.  
OTP Activities



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานในพิธีเททองหล่อพระประธาน "พระพุทธรูปมิกัทธิมงคล สุกตทศพลชินสีห์" ขนาดหน้าตัก ๙๙ นิ้ว เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ ๙ ปี ในวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๔ โดยมีนายประณต สุริยะ รอง ผอ.สนข. นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล รอง ผอ.สนข. พร้อมด้วยผู้บริหาร คณะข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. และชาวบ้านตำบลอรุญญิก เข้าร่วมในพิธีเททอง หล่อพระประธานในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่อาทิตย์ที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๔ เวลา ๑๔.๑๙ น. ณ วัดสระสี่เหลี่ยม ตำบลอรุญญิก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

On 21 August 2011, 14.19 hr., Mrs. Soithip Trisuddhi, OTP Director-General, presided over the construction of the principal Buddha image on the occasion of the 9th years anniversary of the OTP which is on 9 October 2011. Deputy Director-Generals, Pranote Suriya and Chanchai Suwisuttagul along with executives and staffs of OTP, as well as people in Arunyik were also participated in this Buddhist ceremony.

## ภาพกิจกรรม

การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

OTP Activities



นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีมอบรางวัลในโครงการ "๙ตำบลชุมชนปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ" โดยมีคณะผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม พร้อมนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ เข้าร่วมในพิธีดังกล่าว ณ อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม

Mr. Sorasak Sansombat, MOT Deputy Permanent-Secretary, presided over award ceremony of the project "9 Tambon with no accident" on 10 August 2011, MOT Club. Mrs. Soithip Trisuddhi, executives and staffs were also participated in this ceremony.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของ สนข.  
OTP Activities



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมพิธีทำบุญถวายภัตตาหารเพล เนื่องในโอกาสครบรอบ ๙ ปี ของ สนข. เมื่อวันอาทิตย์ที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๔ ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมทั้งได้จัดพิธีมอบรางวัลแก่ผู้ชนะเลิศโครงการประกวดภาพถ่าย หัวข้อ "ระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสังคมไทย" และพิธีมอบทุนการศึกษาแก่บุตรหลานของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

Mrs. Soithip Trisuddhi, OTP Director-General, executives, and staffs participated in the Buddhism lunch ceremony in the occasion of the 9th years anniversary of the OTP on 9 October 2011. Moreover, the award presentation for transport best photographs on topic "Transportation System...Connecting Thai Society" and scholarships giving for OTP staff family were also convened.

## ภาพกิจกรรม

### การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.

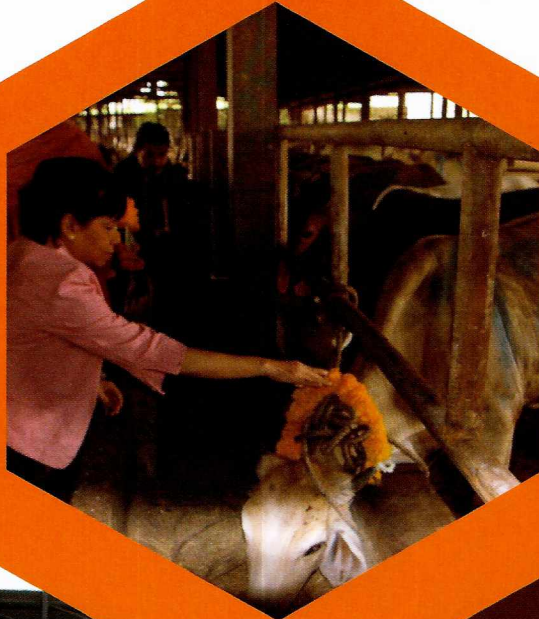
#### OTP Activities



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานมอบรางวัลเนื่องในโอกาสการจัดการแข่งขันกอล์ฟการกุศล สนข. ครบรอบ ๙ ปี เพื่อนำเงินรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจัดสร้างพระภูมิภัทรมงคล สูดตทพลชินสีห์ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๔ ณ ห้องจัดเลี้ยงภู่ออมพลศูนย์พัฒนากีฬากองทัพบก

On 8 April 2011, Miss Soithip Trisuddhi, OTP Director-General, presided over the award presentation to the players of the golf charity on the occasion of the 9th anniversary of the OTP at Poo Jom Pon Room, Army Sport Development Center.

ภาพกิจกรรม  
การดำเนินงานด้านต่างๆของ สนข.  
OTP Activities



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. เป็นประธาน  
ในพิธีมหากุศลการไถ่ชีวิตสัตว์ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล  
แด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธี  
มหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔  
โดยมีกิจกรรมปล่อย โค-กระบือ จำนวน ๙ ตัว ปล่อยนก  
ปล่อยปลา ถวายสังฆทาน และภัตตาหารเพลแก่พระสงฆ์  
โดยมีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมพิธี  
ในครั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ ณ วัดพินิจเชิง  
วรวิหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

On 17 December 2011, Mrs. Soithip Trisuddhi,  
Director-General of the OTP, presided over the  
charity activity to redeem cattle on the occasion  
of the seventh cycle birthday of HM the King at Wat  
Panun Cheong, Ayutthaya.

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
มิติที่ 1 มิติด้านประสิทธิผลตามแผนปฏิบัติราชการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 50)								3.6708		
ตัวชี้วัดที่ 1 ระดับความสำเร็จของ ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุ เป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ ของกระทรวงและนโยบายสำคัญ/ พิเศษของรัฐบาล		30							3.1847	
ตัวชี้วัดที่ 1.1 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติ ราชการของกระทรวง		13							2.8133	
ตัวชี้วัดที่ 1.1.1 ร้อยละของ การประเมินผลสัมฤทธิ์โครงการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายของ กระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	3.25	60	-	80	-	100	100.0000	5.0000	0.1625
ตัวชี้วัดที่ 1.1.2 ดัชนีการขนส่ง สินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ (GDP)	ร้อยละ	3.25	X+1	X+0.5	X	X-0.5	X-1	N/A	1.0000	0.0325
ตัวชี้วัดที่ 1.1.3 ร้อยละของการขนส่ง สินค้าภายในประเทศทางน้ำและ ระบบราง เปรียบเทียบกับการขนส่ง สินค้าทั้งหมด	ร้อยละ	3.25	X-2	X-1	X	X+1	X+2	N/A	1.0000	0.0325
ตัวชี้วัดที่ 1.1.4 ปริมาณผู้โดยสาร ทางระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน (แสนคนต่อวัน)	แสนคนต่อวัน	3.25	1.769	1.789	1.809	1.849	2.00	1.8872	4.2530	0.1382
ตัวชี้วัดที่ 1.2 ระดับความสำเร็จ ถ่วงน้ำหนักของการดำเนินงาน ในการขับเคลื่อนนโยบายสำคัญ /พิเศษของรัฐบาล		5								
ตัวชี้วัดที่ 1.2.1 โครงข่ายทางหลวง ที่สมบูรณ์เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีสะพานข้ามแม่น้ำโขง และทำเทียบเรือเพิ่มขึ้นและโครงการ ถนนไร้ฝุ่น	ระดับ	4	1	2	3	4	5	5.0000	5.0000	0.2000
ตัวชี้วัดที่ 1.2.2 ผลสำเร็จของ การดำเนินการไทยเข้มแข็ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553	ระดับ	1	65	70	75	80	85	87.0000	5.0000	0.0500

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 1.3 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ของกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน ระหว่างกระทรวง		10								
ตัวชี้วัดที่ 1.3.1 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ของกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน ระหว่างกระทรวงของยุทธศาสตร์ การป้องกันและบรรเทาอุบัติภัย ทางถนน										
ตัวชี้วัดที่ 1.3.1.1 อัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรถทางบกต่อ ประชากรแสนคน	คนต่อ ประชากร แสนคน	5	18.84	17.92	17	16.08	15.16	16.27	3.7935	0.1897
ตัวชี้วัดที่ 1.3.2 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ของกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน ระหว่างกระทรวงของยุทธศาสตร์ การปรับปรุงบริการเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการประกอบธุรกิจ ของประเทศ (Doing Business)										
ตัวชี้วัดที่ 1.3.2.1 อันดับของประเทศไทย ตามรายงานผลการวิจัย เรื่อง Doing Business ของธนาคารโลกในด้าน การชำระภาษี	อันดับ	5	93	92	91	90	89	N/A	1.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 1.4 ระดับความสำเร็จ ของการพัฒนาศูนย์บริการร่วม หรือเคาน์เตอร์บริการประชาชน	ระดับ	2	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.1000
ตัวชี้วัดที่ 3 ระดับความสำเร็จของ ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุ เป้าหมายตามแผนปฏิบัติการ/ ภารกิจหลัก/เอกสารงบประมาณ รายจ่ายฯ ของส่วนราชการ ระดับกรม หรือเทียบเท่า		20							4.4000	
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติ ราชการ/ภารกิจหลัก		15							4.2000	

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 3.1.1 จำนวนเรื่องการ ดำเนินการวิเคราะห์ด้านการจราจร และขนส่ง	ระดับ	3	1	2	3	4	5	9 เรื่อง	5.0000	0.1500
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2 ร้อยละความสำเร็จ ของแผนการติดตามและประเมินผล ด้านนโยบาย/แผนงาน/โครงการ ด้านการขนส่งและจราจร		2								
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2.1 แผนปฏิบัติการ สนข. ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555	ระดับ	1	1	2	3	4	5	34 โครงการ /ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 71.58	4.0000	0.0400
ตัวชี้วัดที่ 3.1.2.2 แผนหลักการ พัฒนาระบบการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563	ระดับ	1	1	2	3	4	5	40 โครงการ /ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 76.81	4.0000	0.0400
ตัวชี้วัดที่ 3.1.3 ร้อยละความสำเร็จ ของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านความปลอดภัย/สิ่งแวดล้อม ในระบบขนส่ง ที่ได้รับความเห็นชอบ จากผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้มอบหมายให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ	ระดับ	2	1	2	3	4	5	- 32 เรื่อง / ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 76.86	4.0000	0.0800
ตัวชี้วัดที่ 3.1.4 ร้อยละความสำเร็จ ของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับ แผนงาน/โครงการ/มาตรการด้าน การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหาร กระทรวง และได้มอบหมายให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ	ร้อยละ	2	1	2	3	4	5	81 เรื่อง / ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 77.50	4.0000	0.0800
ตัวชี้วัดที่ 3.1.5 ร้อยละความสำเร็จ ของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการพัฒนาระบบการขนส่ง และจราจรในเมืองภูมิภาค ที่ได้รับ ความเห็นชอบจาก อจร.หรือผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม และได้มอบหมาย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไป ดำเนินการ	ร้อยละ	2	1	2	3	4	5	37 เรื่อง/ ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 76.06	4.0000	0.0800

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
ตัวชี้วัดที่ 3.1.6 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการจัดระบบการจราจรทางบก หรือการแก้ไขปัญหการจราจรที่เสนอต่อคณะกรรมการการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) หรืออนุกรรมการภายใต้ คจร. หรือที่ประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้มีมติเห็นชอบมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ	ร้อยละ	2	1	2	3	4	5	24 เรื่อง/ ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 76.60	4.0000	0.0800
ตัวชี้วัดที่ 3.1.7 ร้อยละความสำเร็จของข้อเสนอแนะของ สนข. เกี่ยวกับแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ด้านการขนส่งที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ	ร้อยละ	2	1	2	3	4	5	63 เรื่อง / ร้อยละ 100 และความพึงพอใจ ร้อยละ 76.99	4.0000	0.0800
ตัวชี้วัดที่ 3.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของความสำเร็จตามเป้าหมายผลผลิตของส่วนราชการ(ตามเอกสารงบประมาณรายจ่าย)	ระดับ	5	ร้อยละ 80 17 เรื่อง	ร้อยละ 85 18 เรื่อง	ร้อยละ 90 9 เรื่อง	ร้อยละ 95 20 เรื่อง	ร้อยละ 100 21 เรื่อง	21 เรื่อง	5.0000	0.2500
<b>มิติที่ 2 มิติด้านคุณภาพการให้บริการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 15)</b>									<b>2.2000</b>	
ตัวชี้วัดที่ 4 ร้อยละของความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	6	65	70	75	80	85	อยู่ระหว่าง ดำเนินการของ สำนักงาน ก.พ.ร.	1.0000	0.0600
ตัวชี้วัดที่ 5 ร้อยละของความพึงพอใจของผู้นำเสนอ	ร้อยละ	3	65	70	75	80	85	อยู่ระหว่าง ดำเนินการของ สำนักงาน ก.พ.ร.	1.0000	0.0300
ตัวชี้วัดที่ 6 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริต	ระดับ	6	1	2	3	4	5	ขั้นตอนที่ 4	4.0000	0.2400
<b>มิติที่ 3 มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ (น้ำหนัก : ร้อยละ 15)</b>									<b>4.1983</b>	
ตัวชี้วัดที่ 7 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการรักษามาตรฐานระยะเวลาการให้บริการ	ระดับ	3	1	2	3	4	5	4.2000	4.2000	0.1260

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน			
			1	2	3	4	5	ผลการ ดำเนินงาน	ค่าคะแนน ที่ได้	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก	
ตัวชี้วัดที่ 8 ร้อยละของการเบิกจ่าย เงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน/ ภาพรวม/ตามแผน											
ตัวชี้วัดที่ 8.1 ร้อยละของการเบิกจ่าย เงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	2	66	69	72	75	78	97.57	5.0000	0.1000	
ตัวชี้วัดที่ 8.2 ร้อยละของการเบิกจ่าย เงินงบประมาณรายจ่ายภาพรวม	ร้อยละ	1.5	91	92	93	94	95	90.44	1.0000	0.0150	
ตัวชี้วัดที่ 8.4 ร้อยละความสำเร็จ ของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ ตามแผน	ร้อยละ	1.5	86	89.5	93	96.5	100	98.54	4.5829	0.0687	
ตัวชี้วัดที่ 9 ระดับความสำเร็จของ การจัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต	ระดับ	3	1	2	3	4	5	ขั้นตอนที่ 4	4.0000	0.1200	
ตัวชี้วัดที่ 10 ระดับความสำเร็จของ การควบคุมภายใน	ระดับ	4	1	2	3	4	5	ขั้นตอนที่ 5	5.0000	0.2000	
มิติที่ 4 มิติด้านการพัฒนาองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ 20)									3.5941		
ตัวชี้วัดที่ 12 ระดับความสำเร็จของ การพัฒนาคุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐ (PMQA)		20									
ตัวชี้วัดที่ 12.1 ร้อยละของการผ่าน เกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการ ภาครัฐระดับพื้นฐาน											
หมวดบังคับ (หมวด 3)	ร้อยละ	4	60	70	80	90	100	88.57	3.8570	0.1543	
หมวดสมัครใจ (หมวด 6)	ร้อยละ	4	60	70	80	90	100	80	3.0000	0.1200	
ตัวชี้วัดที่ 12.2 ระดับความสำเร็จ ของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใน การบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของ ผลลัพธ์การดำเนินการ (ผลลัพธ์ ของกระบวนการ) ของส่วนราชการ ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการ ภาครัฐระดับพื้นฐาน (หมวด 7)	ระดับ	6	1	2	3	4	5	3.9689	3.9689	0.2381	
ตัวชี้วัดที่ 12.3 ระดับความสำเร็จ ของการประเมินองค์การด้วยตนเอง ตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพ การบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน	ระดับ	6	1	2	3	4	5	84.40	3.4400	0.2064	
น้ำหนักรวม		100						ค่าคะแนนที่ได้		3.5140	

รายงาน ณ เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2554  
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร สนข.

# สำนักแผนงาน

## Bureau of Planning



### การวางแผนมหภาคโดยจัดทำแผนแม่บท

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการด้านการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นแผนแม่บทในการพัฒนาเส้นทาง การขนส่ง (Transport corridor) ในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้สามารถทำหน้าที่เป็นเส้นทางโลจิสติกส์ (Logistics corridor) และพัฒนาต่อเนื่องไปสู่การเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) ซึ่งจะกระตุ้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระดับพื้นที่ และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศและภายในภูมิภาค และวิเคราะห์ศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัดของการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่อิทธิพลของเส้นทาง การขนส่งในแนวเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และเสนอแนะแนวทางในการจัดการเกี่ยวกับอุปสงค์ด้านการขนส่ง กิจกรรมโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานของสินค้า และการสร้างห่วงโซ่คุณค่าของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นข้างต้นมีระยะเวลาดำเนินการ ๑๕ เดือน (ธันวาคม ๒๕๕๓ - กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕) งบประมาณ

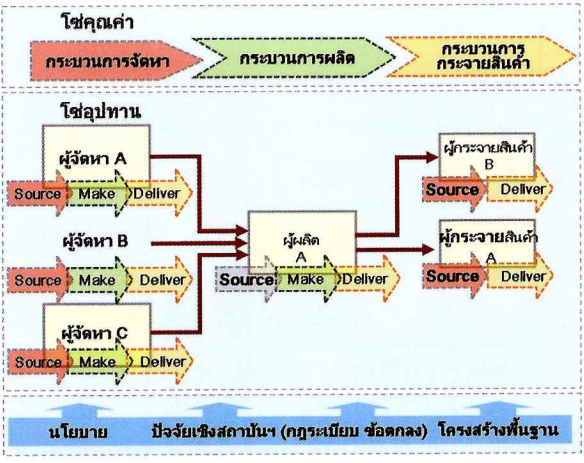
### Macro Planning by Preparing the Master Plan

The Study for the master plan Preparation of Infrastructure Development and Management of Transportation, the North-South and East-West Economic Corridors

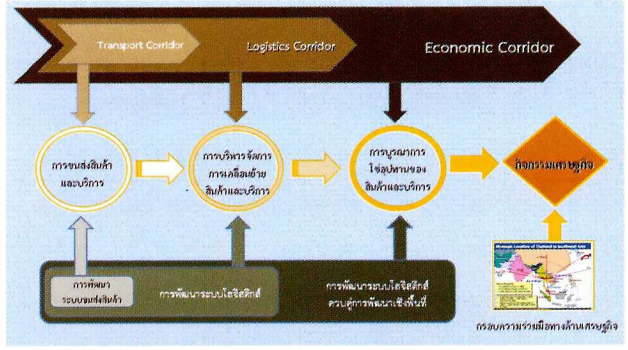
This master plan proposes for development of transport corridor along north-south and east-west routes between Thailand and neighboring countries that can act as a path in logistics and continued to be the economic corridor which encourage sustainable development in region. Moreover, the master plan has guided the analysis in potential, opportunities and restrictions of creating economic activities along north-south and east-west corridors including the suggestions of supply chain management in logistics and creation in value chain. The master plan has implementation period about 15 months (December 2010 - February 2012) with total budget of 30,581,025 Baht.

รวมทั้งสิ้น 30,581,025 บาท ผลการดำเนินงาน (ณ กันยายน 2554) ได้ศึกษาและสำรวจโซ่อุปทานและใช้คุณค่าของสินค้าและบริการที่มีศักยภาพ ทั้ง 6 กลุ่มอุตสาหกรรม ประกอบด้วย ยางพารา และผลิตภัณฑ์ยางพารา อุตสาหกรรมยานยนต์และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป และผลไม้สด/แปรรูป อุตสาหกรรมวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง อุตสาหกรรมอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และทำการวิเคราะห์และจัดกลุ่มสินค้าตามลักษณะเฉพาะของการดำเนินงานโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้า (Taxonomy of Freight Logistics Operation) แต่ละประเภท และการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนานับโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจ โดยในท้ายที่สุดกระทรวงคมนาคมจะมีกรอบแนวทางการดำเนินงานต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการทั้งด้านการขนส่งและองค์ประกอบต่อเนื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก
- ๒) ข้อเสนอแนะกิจกรรมโลจิสติกส์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อันเป็นผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก
- ๓) ข้อเสนอแนะโครงการนำร่องด้านการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าในระบบห่วงโซ่อุปทาน หรือ Supply Chain ของภาคการผลิตสินค้าและการบริหารจัดการระบบขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดต้นทุนโดยรวม ซึ่งสามารถผลักดันไปสู่การปฏิบัติ และกระทรวงคมนาคมสามารถใช้เป็นแนวทางในการสนับสนุนโครงการอื่นๆ ในอนาคตต่อไป



การพัฒนาห่วงโซ่คุณค่า



กรอบแนวคิดของการศึกษา

The operation as of September 2011 had studied and explored in supplychain and value chain of goods and services. There are 6 potential industrial group i.e. rubber and rubber products, automotive and components industry, food and fruits processing industry, materials and construction equipment industries, electrical and electronic equipment industry and tourism industry. The master plan distinguishes and groups product according to taxonomy of freight logistics operation as well as potential spatial analysis along the economic corridor network. The Ministry of Transport will have these following guidelines;

- 1) The master plan of infrastructure development and transportation management including other elements along North-South and East-West Economic Corridors.
- 2) The suggestions in logistic and economic activities which will be benefit to Thailand from developing North-South and East-West Economic Corridors.
- 3) The recommendations for a pilot project to develop the value chain in the supply chain system of the manufactory and transport management sector efficiently



## การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง

1. การศึกษา/วิจัยเพื่อวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การขนส่งแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน สนข. ได้จัดทำ แผนแม่บทพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันเบื้องต้นเพื่อใช้เป็นข้อมูล ประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโครงการก่อสร้าง ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล แผนแม่บทพัฒนาท่าเรือ ฝั่งอันดามันเบื้องต้นแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันเบื้องต้น ได้วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ ในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง กำหนดเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ควบคู่ไปกับการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาสอดคล้องกับ วิถีชุมชนพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม การกำหนดความชัดเจน แนวทางการพัฒนาภาคใต้ตอนล่าง เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ศักยภาพพื้นที่ภาคใต้เป็นสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) โดยการพัฒนาร่องน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้า 2 ฝั่งทะเล ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (ท่าเรือฝั่งทะเล อันดามัน) และท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 (ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย) โดยใช้การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่าง 2 ฝั่งทะเล การพัฒนา Landbridge จะทำให้เกิดการบูรณาการ แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย

1) การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า เข้า-ออกฝั่งทะเลอันดามันที่ตำบลปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล และท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 เพื่อเป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา

2) การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่ง (Integrated transport network) จากท่าเรือมาสู่การขนส่งทางถนนและรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพตามแนวทางสะพาน เศรษฐกิจ (Landbridge) ระหว่าง ๒ ฝั่งทะเล

3) ส่งเสริม/สนับสนุนอุตสาหกรรมต้นน้ำ ปลายน้ำ และศูนย์โลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนกิจกรรม ต่อเนื่องจากท่าเรือ การดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่ เกี่ยวข้องจำเป็นต้องดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจจะเกิดขึ้นในทุกมิติ และต้องได้รับการยอมรับจากประชาชน ส่วนใหญ่ในพื้นที่ โดยให้ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มพัฒนาโครงการ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และสร้าง ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนในทุกมิติให้กับประชาชน ก่อนนำไปสู่ความร่วมมือที่ดีร่วมกันต่อไป

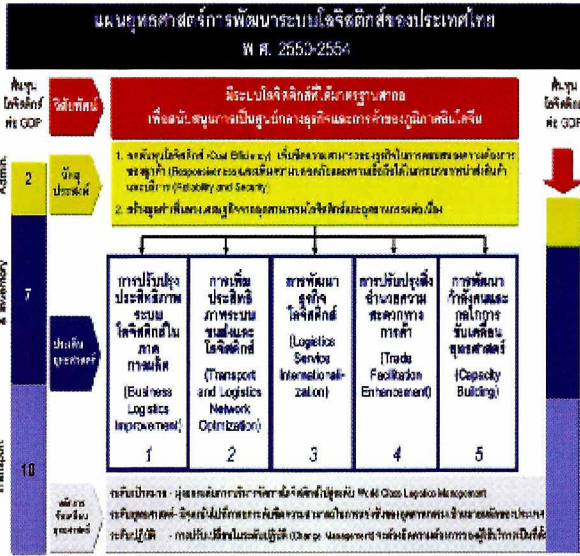
2. จัดทำนโยบาย แผน และมาตรการด้านโลจิสติกส์การขนส่ง เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบดึกส์ของประเทศไทย

## Logistics Development

1. Studies on transport logistics development planning: The Preliminary Master Plan for Port Development on the Andaman Coast The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) conducted a preliminary master plan for port development on the Andaman coast as an annex to the Pak Bara port construction request proposed to the cabinet. The preliminary master plan for port development on the Andaman coast also analyzed spatial utilization of the Sub-Southern provinces, set objectives and strategies to catalyst economic and social development, and presented preventive measures to ease impacts on the environment and the local residents. The plan asserted that the Sub-Southern region of Thailand had potentials to become a land bridge connecting the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. The land bridge conceptual design has 3 individual projects namely (i) constructions of deep-sea ports, (ii) an integrated transport network across the isthmus, and (iii) promotion of the environmental-friendly industrial activities.

1) The constructions of deep-sea ports: The ports were planned to be located in Pak Bara district, Satun province (called the Pak Bara deep-sea port) on the Andaman coast; and in Chana district, Songkhla province (called the second Songkhla deep-sea port) on





พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ จะสิ้นสุดในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ กระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานฯ คณะทำงานฯ ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง มี สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการคณะทำงานฯ เพื่อจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาและบูรณาการแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพและเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้เป้าหมายการพัฒนา มีความชัดเจนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

**3. ประสาน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์** สนข. ได้จัดทำกรบูรณาการแผนงาน/โครงการของกระทรวงคมนาคมเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโครงข่ายรองรับการค้าและการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบกกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตะวันตก) เพื่อสนับสนุนการขนส่งบนเส้นทางทางการขนส่งสินค้าสายใหม่ (New Trade Lane) รวมถึงรองรับการเปิดเสรีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยการบูรณาการแผนงาน/โครงการ เพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ และโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ ด้วยกำหนดตัวชี้วัดร่วม ดังนี้

the Gulf of Thailand coast. Both of them were designed to be specialized container terminals.

2) An integrated transport network across the isthmus: The network was planned to transport containers across the isthmus, connecting the Pak Bara port and the Second Songkhla port via road or rail, to form a completed land bridge.

3) Promotion of the environmental-friendly industrial activities: The emergence of industrial activities will deliver economic benefits i.e. a multiplier effect to the local economic systems. Nevertheless, the richness of the environmental and ecological systems in the region shall not be sacrificed to the economic growth.

**2. Transport logistics plans and policies formulation**  
Thailand National Logistics Development Strategy 2007 - 2011 was expired on September 30th, 2011. A committee, chaired by the permanent secretary to the Ministry of Transport, was established to formulate a Ministerial Strategic Plan to support the National Logistics Development Plan 2012 - 2016. Representatives from subsidiaries of the Ministry of Transport were appointed to the committee, and the Office of Transport and Traffic Policy and Planning was commissioned as a secretariat. The committee has authority to determine strategies and integrate plans and projects in order to steer effective and efficient logistics improvement operations of the ministry, promote implementation of strategies, and keep track of the progress. OTP submitted a tentative Ministerial Strategic Plan was submitted to the Ministry of Transport, which is currently under consideration of the Ministry.

**3. Coordination, monitoring, and evaluation of transport logistics performance**  
The OTP synchronized transport network projects linking Laos and China with two transport modes (water and land transport) in order to promote the New Trade Lane and prepare for ASEAN Economic Community (AEC) in 2015. The synchronization of the Ministry of Transport is to set 2 Combined Key Performance Indicators (Combined KPIs) the following:-

โครงการ / Projects	ตัวชี้วัดร่วม / Combined KPIs
<p>1. ก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 The Second Chiang Saen port</p> <p>2. ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 The Fourth Thai-Laos Friendship Bridge</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การเปิดให้บริการท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ในวันที่ 1 เมษายน 2555 Open on 1 April 2012</li> <li>● การเปิดให้บริการสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 Open on 1 July 2013</li> </ul>

กำหนดรายละเอียดแผนงาน/โครงการหลัก/รองที่จะดำเนินการประกอบด้วย

1) แผนงาน/โครงการหลัก ที่จำเป็นต้องดำเนินการหรือต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ ก่อนการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 และสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) แผนงาน/โครงการรอง เพื่อส่งเสริม/สนับสนุนให้ท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ และสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ปัจจุบัน สนข. ได้ติดตามการบูรณาการแผนงาน/โครงการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ขนส่ง จำกัด สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก โดย สนข. ได้รวบรวมผลการดำเนินการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อนรายงานความคืบหน้า การบูรณาการแผนงาน/โครงการที่จะให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติให้กระทรวงคมนาคมทราบและใช้เป็นข้อมูลประกอบการผลักดัน/เร่งรัดแผนงาน/โครงการให้แล้วเสร็จทันกำหนดเวลาการเปิดให้บริการของท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 และสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4

4. เผยแพร่องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์การขนส่ง กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ สนข. เป็นผู้แทนกระทรวงคมนาคมในคณะกรรมการอำนวยการจัดงาน Thailand International Logistics Fair (TILOG) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 โดยในปี พ.ศ. 2554 สนข. ได้ร่วมกับกรมส่งเสริมการค้าส่งออกและกระทรวงพาณิชย์ (พณ.) จัดงาน TILOG 2011 ระหว่างวันที่ 22 - 25 กันยายน 2554 โดยรวมกิจกรรมประชาสัมพันธ์วันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคมครบรอบ ๑๐๐ ปี เพื่อแสดงถึงประวัติความเป็นมาและการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมเพื่อพัฒนาโครงสร้าง และบริการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งของ

The OTP has been gathering information and data from subsidiaries of the Ministry of Transport (namely the Department of Highways, the Department of Rural Roads, Marine Department, the State Railways of Thailand, the Port Authority of Thailand, Transport Company Ltd., the Office of the Permanent Secretary of the Ministry of Transport, and the Department of Land Transport) to construct periodical progress reports which were proved to be essential to the successful management of the projects.

4. Transport logistics publication The Ministry of Transport assigned the OTP to coordinate with the Department of Export Promotion and the Ministry of Commerce to host the Thailand International Logistics Fair or TILOG 2011 during 22-25 September 2011. The fairs attracted logistics professionals and logistics-related service providers from Thailand and overseas. The exhibition provided a great opportunity to celebrate a centenary of the Ministry and to publicize the history of the Ministry, evolution of transport and logistics in Thailand, past achievements of the Ministry, and future plans corresponding to ASEAN Economic Integration (ASEAN Economic Community: AEC).



ประเทศเพื่อเป็นประตูการขนส่ง (Transport Gateway) สนับสนุน  
 ประตูการค้า (Trade Gateway) ของประเทศที่มีประสิทธิภาพ  
 ผลการจตุตถุทธการฯ พบว่า ปัจจุบันภาคประชาชน ภาควิชาการ  
 และผู้ประกอบการโลจิสติกส์การขนส่งภาคเอกชนมีความมั่นใจ  
 ที่จะให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในภาพรวมของการเตรียมความพร้อมที่  
 จะรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN  
 Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 ผลการสำรวจ  
 ความคิดเห็นของผู้เข้ามาคณะทำงานของกระทรวงคมนาคมมากกว่า  
 ร้อยละ 48 เห็นว่ากระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์  
 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด  
 ทั้งในส่วนที่เป็นการพัฒนาโครงการพื้นฐานการขนส่ง (Hardware)  
 และ กฎ ระเบียบปฏิบัติเพื่อให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์การขนส่งไทย  
 (Logistics Service Providers: LSPs) เพื่อให้ประชาชนและผู้ประกอบการ  
 โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องมีความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจน  
 ก่อนเตรียมความพร้อมเพื่อแข่งขันกับ LSPs ในกลุ่มประเทศ  
 สมาชิกอาเซียนก่อนการเปิดเสรี AEC ในปี พ.ศ. 2558 ต่อไป

### การวิเคราะห์ กลับกรอง เสนอข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ โครงการลงทุนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

สนข. ได้วิเคราะห์ พิจารณากลับกรอง ประเมินความเหมาะสม  
 และความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน เศรษฐกิจ และวิศวกรรม  
 ตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของ โครงการลงทุนของ  
 ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจหรือการร่วมทุนกับภาคเอกชนของ  
 หน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม อย่างบูรณาการทั้งด้าน  
 การขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ จำนวน 10 โครงการ  
 ประกอบด้วย

#### 1. ด้านการขนส่งทางถนน จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก  
 กรุงเทพมหานคร ของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง  
 16.7 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 27,022 ล้านบาท



แนวเส้นทางโครงการ

### Screening, Analysis, Opinion, and Suggestion on the Investment Transport Project under Ministry of Transport

The OTP analysed and assessed the feasibility and  
 possibility on finance, economic and engineering including  
 the environment impact assessment for the investment  
 projects of the government agencies and state enterprises  
 or joint ventures with the private sector. There are  
 10 projects including road, rail, water and air transport  
 as the following.

#### 1. The Road Transport consists of 2 projects:

1) The Expressway Project Srirat - the Outer  
 Ring Road, Bangkok of the Expressway Authority of  
 Thailand (EXAT), total distance about 16.7 Kilometers,  
 financial amount 27,022 million baht

2) The Motorway Project between Bang Pa in -  
 Sara Buri - Nakhon Ratchasima of the Department of  
 Highways (DOH), total distance about 196 Kilometers,  
 financial amount that invests 58,000 million baht

#### 2. The Rail Transport consists of 3 projects:

1) The Construction of the double track in  
 the Eastern Coast Railway between Chachoengsao -  
 Klong Sip Kao - Kaeng Khoi of the State Railways of  
 Thailand, financial amount 11,348.355 million baht

2) The Investment project in the Rolling stocks  
 and wheeled vehicles of the State Railways of Thailand  
 that invests 14,903.55 million baht

3) The establishment of "S.R.T. Electrified Train  
 Company Limited (SRTET)" and Capital Approval for  
 registered capital to establish the company limited to  
 run the Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air  
 Terminal (SARL). It uses 2,000 million baht to establish  
 this company.

#### 3. The Water Transport consists of 2 projects:

1) The Construction of the Locks on the  
 Chaophraya River and the Nan River is the project  
 use budget of 14,429.92 million baht with consist of the  
 first lock at Km. 345 Namsong Sub-district, Phayuha Khiri  
 District, Nakhonsawan Province and the second lock  
 at Km. 205 Ban Phra Ngam Sub-district, Phromburi District,

2) การดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง ระยะทาง ประมาณ 196 กิโลเมตร วงเงินลงทุนจำนวน 58,000 ล้านบาท



การพัฒนากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

2. ด้านการขนส่งทางราง จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเล ตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) วงเงินลงทุนรวม 11,348.355 ล้านบาท

2) โครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของ รฟท. วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 14,903.55 ล้านบาท

3) ขออนุมัติจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และขออนุมัติ เงินทุนจดทะเบียน ในการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) ของ รฟท. และขออนุมัติเงินลงทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้ง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 2,000 ล้านบาท

3. ด้านการขนส่งทางน้ำ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และน่านเพื่อการเดินเรือ วงเงินรวมทั้งสิ้น 14,424.92 ล้านบาท ประกอบด้วย เขื่อนตัวบน ที่ กม. 345 ตำบลน้ำทรง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์และเขื่อนตัวล่าง ที่ กม. 205 ตำบลบ้านพระงาม อำเภอพรหมบุรี จังหวัดสิงห์บุรี รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 477 กิโลเมตร

Sing Buri Province. The total distance of these locks amounts 477 Kilometers.

2) The Development of railway cargo transportation center Laem Chabang Port, financial amount 2,025.30 million baht.

4. The Air Transport consists of 3 projects:

1) The Construction of Suvarnabhumi Airport phase 2 of the AOT The cabinet approved on 24 September 2010. to develop Suvarnabhumi airport (The Fiscal Year 2011 - 2016) which the investment of 62,503.214 million baht. The project is to support about 60 million passengers per year in the future. However, the studies of the international Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Air transport Association (IATA) conclude identically that have Bangkok should use Suvarnabhumi Airport as the single commercial airport. Thus, the AOT has to review the details and development plans which will submit to the MOT and the cabinet again.

2) The Air Navigation Services Infrastructure Development Project of the Aeronautical Radio of Thailand LTD which invests 4,460.31 million baht.

3) The Procurement of aircraft project in 2011-2022 of Thai Airway International Public Company Limited which consists of 75 aircrafts, total amount 458,127 million baht.



2) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ  
ที่ท่าเรือแหลมฉบัง วงเงินลงทุน 2,025.30 ล้านบาท

#### 4. ด้านการขนส่งทางอากาศ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2  
ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)  
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 เห็นชอบให้  
ทอท. ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)  
(ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙) วงเงินลงทุน ๖๒,๕๐๓.๒๑๔ ล้านบาท  
เพื่อรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น ๑๕ ล้านคนต่อปีจาก ๔๕ ล้านคน  
ต่อปี เป็น ๖๐ ล้านคนต่อปี แต่เนื่องจากผลการศึกษาของ  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคม  
การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สรุปตรงกันว่า  
กรุงเทพมหานครสมควรจะใช้ ทสภ. ให้บริการเชิงพาณิชย์  
เพียงสนามบินเดียว ทอท. จึงได้ทำการศึกษาทบทวนรายละเอียด  
และความเหมาะสมเพื่อปรับแผนและแนวทางการพัฒนา ทสภ.  
ให้สอดคล้องกับผลการศึกษาดังกล่าว เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม  
พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

2) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ  
การเดินอากาศ ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
วงเงินลงทุนจำนวน 4,460.31 ล้านบาท

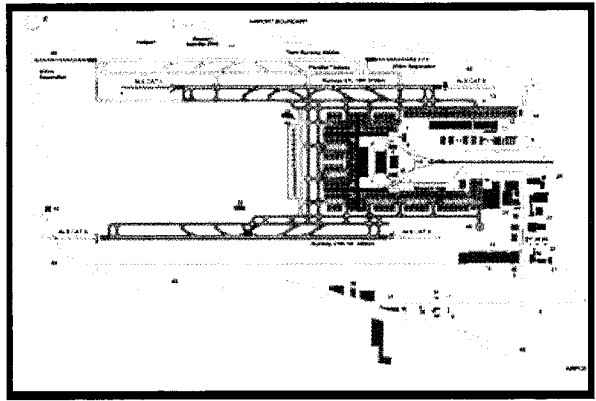
3) โครงการจัดหาเครื่องบินปี 2554 - 2565 จำนวน  
75 ลำ ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินทั้งสิ้น  
457,127 ล้านบาท

### การส่งเสริมการขนส่ง

#### 1. การประเมินศักยภาพการแข่งขันด้านการขนส่งภายใน ประเทศและระหว่างประเทศ

สนข. ได้ทำการศึกษา "การเตรียมความพร้อมรองรับการเป็น  
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับสาขาขนส่งและโลจิสติกส์"  
เพื่อศึกษาถึงข้อกำหนด/เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการภายใต้ความตกลง  
วิเคราะห์ความพร้อมของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ในการเป็น  
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเสนอแนะเครื่องมือและกลไก  
ที่เหมาะสมในการเตรียมความพร้อมสำหรับภาคการขนส่งไทย  
การศึกษาสรุปได้ว่า

1) ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจ  
อาเซียนต่อภาคการขนส่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกัน  
มากขึ้น เกิดระบบตลาดที่เป็นระบบเสรีนิยม (Liberalism) มากขึ้น  
และเกิดความเป็นตลาดเดียว (Single market) ผู้ให้บริการ  
จะเป็นกลุ่มที่ได้ประโยชน์จากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



### Promotion transport

#### 1. The potential assessment in domestic and international transportation

Office of Transport and Traffic Policy and Plan (OTP)  
has studied "The preparations for the ASEAN Economic  
Community for the transport and logistics sector" to study  
the requirements / conditions to be processed under  
the agreement, analysis of the availability of transport  
and logistics sector in the ASEAN Economic Community  
and recommend appropriate tools and mechanisms  
to prepare for the transport sector of Thailand. The study  
conclude;

1) The expected outcomes will arise from the  
AEC to the transport sector resulted in the liberalization  
of trade in services and developing linkages between  
them to implement the concept of globalization. To be  
more liberal market system (Liberalism) and the single  
market will cause an impact on all stakeholders in terms  
of positive and negative. This user is a group that could  
benefit from AEC while Thai entrepreneurs are faced  
with increased competition in the market. This will affect  
entrepreneurs, especially small and medium-sized  
enterprises (SMEs) and enterprises. Most of these are  
competitive that entrepreneurs will have the opportunity  
to enter the market in ASEAN countries, especially in  
the Indo-China and change to more competitive market.  
The government will be responsible for formulating policy  
and overseeing the market growth and greater fairness.  
These will urge trade creation and a consensus in ASEAN  
while the potential trade diversion may be occur.

ในขณะที่ผู้ประกอบการไทยต้องเผชิญกับแข่งขันในตลาดเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและรายย่อย (SMEs) และรัฐวิสาหกิจ ซึ่งส่วนใหญ่มีปัญหาศักยภาพในการแข่งขัน ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการที่มีศักยภาพจะมีโอกาสเข้าสู่ตลาดในประเทศอาเซียนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอินโดจีนมากขึ้น เหล่านี้จะมีผลให้ตลาดการขนส่งมีแนวโน้มเติบโตและมีฐานตลาดที่กว้างขึ้น และโครงสร้างตลาดมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปสู่ตลาดที่มีการแข่งขันมากขึ้น สำหรับภาครัฐต้องปรับบทบาทโดยจะมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลตลาดเพื่อพัฒนาตลาดให้เติบโตและเกิดความเป็นธรรมมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวมเกิดการสร้างเขตการค้า (Trade Creation) และสร้างความเป็นเอกฉันท์ในกลุ่มอาเซียน แต่อาจเกิดการเบี่ยงเบนทางการค้า (Trade diversion)

2) แนวทางเตรียมความพร้อมสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ การขนส่งไทยสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ควรมีการดำเนินการ ดังนี้

- ดำเนินการตาม AEC Blueprint และแผนงานสำคัญของอาเซียนที่เกี่ยวข้อง ในประเด็นการเปิดเสรีการค้าบริการ ความเชื่อมโยง และการพัฒนาสู่มาตรฐานสากล
- จัดทำยุทธศาสตร์เชิงบูรณาการเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- พัฒนากลไกขับเคลื่อนที่เหมาะสม โดยการตั้งคณะทำงานเตรียมความพร้อมสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์รองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## 2. การจัดทำกลยุทธ์ มาตรการ และแนวทางในการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่ง

สนช. ได้มีการเสนอแนะมาตรการ แนวทางการดำเนินงาน เพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรที่สำคัญ ผลการดำเนินงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ เช่น การสนับสนุนแผนพัฒนาศักยภาพสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาพัทยา แนวทางและมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอยู่ระหว่างดำเนินการ เช่น แนวทางการบริหารจัดการ การเก็บค่าผ่านทางพิเศษ การบำรุงรักษาและการจัดการจราจร ถนนกาญจนาภิเษกด้านใต้ (ช่วงบางขุนเทียน-สุขสวัสดิ์) ความช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้เข้าดำเนินงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

2) The Preparation for transport and transport logistics in Thailand to the AEC should be performed as follows.

- To follow the issues of the AEC Blueprint and the ASEAN-related programs.
- To prepare of integrated strategies for the AEC which must be done in terms of both policy and private sectors.
- To develop more appropriate mechanisms by the working group preparing the fields of transport and logistics in support of the ASEAN Economic Community.



## 2. The operations guidelines for the preparation of strategies and measures to enhance transit operations

The OTP has suggested measures to solve the problems and difficulties about transportation. The operation was completed, such as capacity building plans for U-Tapao, Pattaya international airport, the suggestion to correct the problems and obstacles to facilitate passengers and tourists at Suvarnabhumi Airport. The operation in the process are (1) toll expressways, the maintenance and traffic management at south side of the Kanchanaphisek Road (Bang Khooon Tien - Sook Sawad) and (2) the assistance for the entrepreneurs under the Act on Private Participation B.E. 2535 according to government measures to assist the operator in 2010 at Suvarnabhumi Airport.

Committee to facilitate air transport has been approved on April 5, 2011 assigned the OTP to use

พ.ศ. 2535 ตามมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการปี 2553 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การนำระบบ APPS มาใช้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานเข้าประเทศล่วงหน้าได้ ซึ่งคณะอนุกรรมการอำนวยการความสะดวกในการขนส่งทางอากาศได้มีมติเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2554 มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาเร่งรัดดำเนินการนำระบบ APPS มาใช้ในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดให้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาหาข้อสรุปเกี่ยวกับการพัฒนาระบบข้อมูลการตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าให้เป็นมาตรฐาน ซึ่งที่ประชุมมีมติร่วมกัน ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดหาและติดตั้งระบบ APPS และให้กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

3. การติดตามและประเมินผลกระทบจากข้อตกลงระหว่างประเทศและกำหนดท่าทีการเจรจาระหว่างประเทศ รวมทั้งประสานงานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

สนข. ได้เข้าไปมีบทบาทในการกำหนดท่าทีการเจรจา การประสานความร่วมมือการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ ในเวทีระดับทวิภาคีและพหุภาคีเพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุด การจัดทำความตกลงด้านการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับประเทศเจรจา รวมทั้งการเข้าร่วมประชุมความร่วมมือภายใต้กรอบการเจรจากรอบข้อตกลงต่างๆ เช่น APEC BIMSTEC GMS ESCAP เป็นต้น ดังนี้

1) การประชุมคณะกรรมการว่าด้วยการขนส่ง ครั้งที่ 2 ภายใต้กรอบความร่วมมือของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบร่างแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาคว่าด้วยการพัฒนาการขนส่งในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2012 - 2016 และกิจกรรมหลักสำคัญเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างภูมิภาค

2) การประชุมคณะทำงานว่าด้วยด้านทางหลวงอาเซียน ครั้งที่ 4 และการประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านความก้าวหน้าเรื่อง การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งที่ประชุมได้ชี้แจงความคืบหน้าของกิจกรรมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการ โดยเฉพาะการปรับปรุงมาตรฐานถนนในเส้นทางหลวงสายเอเชีย



the Advance Passenger Processing System (APPS) system in Thailand that organized a meeting with relevant agencies to consider the conclusions about the development of information systems auditing and passenger pre-screening as a standard. The meeting committed to the Airports of Thailand Public Company Limited as the core agency responsible for supplying and installing the APPS system and the Department of Civil Aviation as the agency responsible for relevant laws and the regulations.

3. The monitoring and assessment the impact of international agreements and the conduct of international negotiations

Office of Transport and Traffic Policy and Planning has a role in the formulation of negotiating positions to coordinate the development of international transport in bilateral and multilateral forums in order to get the most benefit in the transport agreement to facilitate transport to the region and cooperation between ASEAN and dialogue countries, the attendance of cooperation

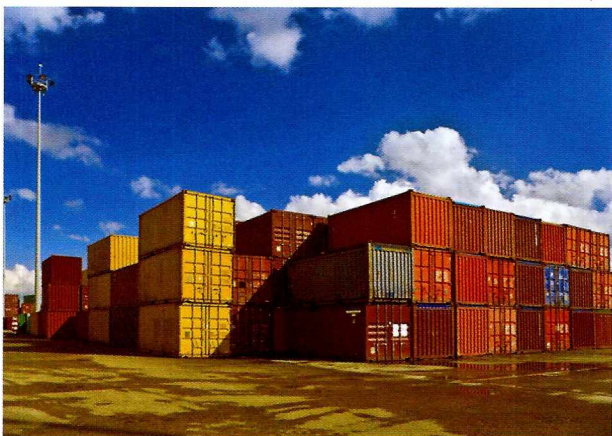
## Logistics



และการติดตั้งหมายเลขถนนและสัญลักษณ์ต่างๆ นอกจากนี้ที่ประชุมได้เสนอให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมมือกันประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิกเพื่อนำไปสู่การกำหนดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน

3) การประชุมประจำปีของคณะกรรมการสิทธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก สมัยที่ 67 ซึ่งที่ประชุมมีมติเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การมุ่งวิสัยทัศน์ของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศและบูรณาการระบบโลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาท่าเรือบก การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปี 2554 - 2564 ตามประกาศสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ เป็นต้น

4) การประชุมคณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 22 และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ประชุมรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการตามมาตรการต่างๆ ภายใต้อาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน แผนปฏิบัติการบูรณาการ และแผนงานของคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนของอาเซียนในภาพรวม นอกจากนี้ที่ประชุมยังมอบหมายให้ประเทศไทยจัดทำร่าง TOR สำหรับการศึกษากับแนวเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีศักยภาพ เพื่อให้พื้นที่บางส่วนของอาเซียนทำหน้าที่เป็นสะพานเศรษฐกิจ (land bridges) ในเส้นทางการค้าโลก (TFA-3) โดย Study on the "Land Bridge" connecting the ports (dry and sea ports) in ASEAN mainland and its implementation (การศึกษาเกี่ยวกับการศึกษาเกี่ยวกับสะพานเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงท่าเรือ (ท่าเรือบกและท่าเรือทะเล) ในแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบการศึกษาดังกล่าว



tunder the framework of the negotiating framework agreements such as APEC, BIMSTEC, GMS, and ESCAP meetings; etc. The details are as follows.

1) The 2nd meeting of the Committee on Transportation in the framework of the cooperation of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. The meeting approved the draft regional action plan on the development of transportation in Asia and the Pacific Phase 2, 2012 to 2016, main activities will support inter-regional transport links.

2) The 4th meeting of the Working Group on the Ocean Highway and expert group meetings progress on improving road safety in the Asia Pacific region. The meeting explained the progress of implemented activities, the improvement of roads in the Asian Highway and installation of highway numbers and symbols. In addition, the meeting has offered organizations to joint impact assessment of road safety in the Member States to contribute to road safety activities together.

3) The 67th annual meeting of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific and other relevant meeting. The meetings have resolution of many forms of international transportation and integrated logistics system in the development of port land and implementation of road safety in 2011-2021 accordance with the United Nations General Assembly

4) The 22nd Working Group on ASEAN to facilitate the transport and other conferences. The meetings acknowledged on the implementation of various measures under the Master Plan on ASEAN Connectivity, Brunei Action Plan, and the plan of the National Transit Transport coordinating Committee as a whole. The meeting also appointed Thailand to prepare the draft TOR for the study on the "Land Bridge" connecting the ports (dry and sea ports) in ASEAN mainland and its implementation to learn about land bridges that linked the port (Port and and sea ports) in the mainland of ASEAN. The MOT assigned the OTP responsible for the study.

## การติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร

### 1. แผนกลยุทธ์ สนข. (พ.ศ. 2552 - 2556)

สนข. ได้จัดทำแผนกลยุทธ์ สนข. พ.ศ. 2552 - 2556 ขึ้นเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 เพื่อใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติราชการของ สนข. และได้มีการทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แผนกลยุทธ์ฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นฉบับที่ได้ทบทวนใหม่เมื่อเดือนมีนาคม 2554 สนข. ได้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ สนข. พ.ศ. 2552 - 2556 (ฉบับทบทวนเดือนมีนาคม 2554) จำนวน 2 ครั้ง ณ เดือนมิถุนายนและเดือนสิงหาคม 2554 รวมทั้งได้ทำการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ สนข. พ.ศ. 2552 - 2556 (ฉบับทบทวนเดือนมีนาคม 2554) ณ เดือนกันยายน 2554 สรุปผลการประเมินผลการดำเนินงาน/โครงการ/กิจกรรม ในช่วงระยะเวลา 3 ปีของแผน (2552 - 2554) ซึ่ง สนข. มีผลการดำเนินงานแล้วเสร็จจำนวน 62 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 75.61 ของจำนวนเรื่องที่กำหนดไว้ในแผน (จำนวน 82 เรื่อง) โดยสามารถตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์ สนข. ทั้ง 4 ประเด็น ซึ่ง สนข. จะมุ่งมั่นดำเนินงานในส่วนที่เหลือในช่วงระยะเวลาอีก 2 ปี ตามแผนต่อไป

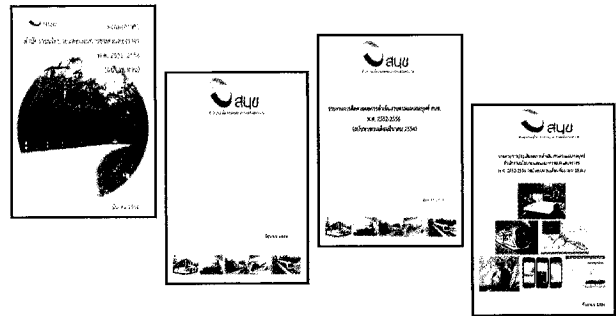
### 2. แผนปฏิบัติราชการ สนข. ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555

สนข. ได้ดำเนินการประเมินผลโครงการด้านการขนส่งและจราจรตามแผนปฏิบัติราชการ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555 ที่ได้รับงบประมาณดำเนินการในปีงบประมาณ 2552 - 2553 จำนวนทั้งสิ้น 34 โครงการ โดยใช้แบบจำลอง CIPPI ซึ่งประกอบด้วยการประเมินด้านบริบทของโครงการ ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการด้านผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ และด้านผลกระทบ มีผลการดำเนินการ ดังนี้ ทุกโครงการมีความสอดคล้องต่อนโยบาย ภารกิจหรือหน้าที่ความรับผิดชอบของ สนข. และหน่วยงานผู้ใช้ประโยชน์จากโครงการ มีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ ได้รับงบประมาณในการการดำเนินโครงการอย่างเพียงพอ และมีการจัดสรรบุคลากรได้อย่างเพียงพอ และมีคุณสมบัติสอดคล้องตามความจำเป็นตามลักษณะของโครงการ โดยภาพรวมสนข. สามารถบริหารโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งสิ้น 26 โครงการ (อยู่ระหว่างดำเนินการ 8 โครงการ) สามารถสร้างผลผลิตได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ก่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ในแผนงาน

## Monitoring and Evaluation of Transport and Traffic Plans/Projects

### 1. OTP Strategic Plan (2009-2013)

The OTP Strategic Plan (2009-2013) has used as the operation framework of the OTP since November 2009. The Plan has usually been revised to conform to situations changed. The present strategic plan was revised in March 2011. The OTP monitored the Strategic Plan (March 2011 revised edition) two times in June and August 2011 and evaluated it in September 2011. The evaluation concludes that 62 tasks have been practically implemented, accounting for 75.61% (of total 82 items) during 3 years (2009-2011). The OTP can respond all of its 4 strategic issues and will be engrossed in carrying on the leftovers within 2 years according to the plan.



### 2. The Second OTP Action Plan (2009-2012)

The OTP evaluated its 34 projects allocated in the fiscal year 2009-2010 containing in the 2nd Action Plan (2009-2012) by applying CIPPI model. The model consists of context, input, process, product and outcome, and impact variables. The evaluation result is that all projects respond the policy and functions or responsibility of the OTP. Besides, the agencies gained benefits from the projects can participated from the beginning of the projects, gained budget sufficiently for running the projects, and were allocated personnel adequately as well as qualification as requirement. The overall result shows that the OTP has efficient project management. Its 26 completely implemented projects (While 8 projects are in operation) can make products as the targets, bring about benefits to relevant agencies, and fulfill the strategic goals set in the plan.

### 3. แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563

สนข. ได้จัดทำรายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม (คค.) ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่ง : สาขาการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ 2554 ในช่วง 6 เดือนแรก ของการเริ่มต้นดำเนินการตามแผนหลักฯ สรุปได้ดังนี้ คค. โดย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจกรรมหลักของระบบการขนส่งทางราง ได้มีการนำแผนหลักฯ ไปใช้เป็นกรอบการพัฒนาหรือการจัดสรรงบประมาณเป็นไปตามเป้าหมายกรอบระยะเวลาของแผนหลักฯ ที่ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ คค. ยังได้ดำเนินการพัฒนาที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางราง ได้แก่ การพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาการขนส่งทางรางให้เป็นระบบการขนส่งหลักระยะทางไกลที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย และการพัฒนาการขนส่งสาธารณะทางรางให้เป็น

### 3. Master Plan for Transport and Traffic System Development (2011-2020)

The OTP has prepared the Overall Operation Monitoring Report of the Ministry of Transport, according to the Master Plan for Transport and Traffic System Development (2011-2020), corresponding to the Transport Development Strategic Plan: Rail Transport Sector, in the first half of the Fiscal Year 2011. The monitoring concludes that the MOT has utilized the Master Plan as the development framework or budget allocation successfully as schedule by the action of the main rail agencies which are the State Railways of Thailand (SRT) and the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA). Moreover, the MOT has worked to fulfill its rail development targets e.g. rail development connecting international networks, rail development as the key transport system supporting national logistics, railway safety, and rail development





บริการขนส่งพื้นฐานที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย นอกจากนี้ยังได้ติดตามปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการด้านการขนส่งทางรางต่าง ๆ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 กิโลเมตร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแจ้งวัฒนะ - สมุทรปราการ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดุสิตธานี โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต การผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่งให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานระยะต่อไป เพื่อให้การพัฒนาในช่วงต่อไปของแผนหลักฯ สามารถบรรลุตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางราง และเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศต่อไป

as an easily accessible public transport service. Furthermore, there is the monitoring of the obstacles for rail projects such as the construction of double tracks in the eastern coast line (Cha Choeng Sao - Si Racha - Laem Chabang), the improvement of 1,434 bridges, the installation of fences along the SRT right of way, the Green Line MRT (Morchit - Saphan Mai and Bearing - Samut Prakan), the Red Line Commuter Train (Bangsue - Talingchan and Bangsue - Rangsit - Thammasart University Rangsit Campus). The OTP has also pushed forward the draft Transport Management Act to be enforced and the establishment of the Rail Transport Steering Committee. Last but not least, the OTP has proposed the recommendation for the further implementation of the Master Plan in order to meet the strategic goals of the rail and national transport.



# สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

## Bureau of Transport and Traffic Systems Development



### โครงการรถไฟความเร็วสูง

รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 โดยมีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในนโยบายข้อ 3.4.4 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ดังนี้

1) พัฒนาระบบรถทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลัก ในเส้นทางที่มีความสำคัญ

2) ศึกษาและพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) ศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิไปยังจังหวัดชลบุรี และพัทยา

### High-Speed Rail Project

The Government delivered its policy statement to parliament on August 23, 2011. In this regard, there was policy on development of High-Speed Rail System in Policy Article Number 3.4.4: Develop Rail Transport Systems by linking networks and delivering convenient and safe passenger and freight transport service in rural and urban areas as well as international, in addition to expanding production base along rail corridors as stated in sub-article numbers:

1) Develop double-track rail systems linking suburbs and major provinces in key routes;

2) Conduct studies and develop High-Speed Rail Systems linking Bangkok-Chiang Mai, Bangkok-Nakhon Ratchasima, Bangkok-Hua Hin, and other routes in preparation for linking with neighboring countries;

ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะเร่งดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทางดังกล่าวให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยได้กำหนดตัวชี้วัดระดับนโยบายของ คค. ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555 - 2558 ซึ่งกำหนดศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จภายในปี 2555 และเริ่มกระบวนการดำเนินโครงการได้ภายในปี 2556

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (พลตำรวจโทหิรัญกุลดิлок) มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตั้งคณะทำงานร่วมกันเพื่อศึกษาและดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง 5 เส้นทางตามนโยบายของรัฐบาล โดยใช้รางรถไฟแบบสแตนดาร์ดเกจความกว้าง 1.435 เมตร เพื่อสามารถต่อเชื่อมและรองรับการขนส่งมวลชนและสินค้ากับประเทศในภูมิภาคเอเชียได้ในอนาคต

### ความคืบหน้าการดำเนินงาน

1. สนข. ขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2555 เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรถไฟความเร็วสูง โดยวิ่งให้บริการบนทางขนาดมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) กำหนดความเร็วสูงสุดในการออกแบบที่ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 3 เส้นทางในเส้นทางสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน ประกอบด้วย

1) โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) วงเงิน 244,572,000 บาท (งบประมาณปี 55 จำนวน 43,025,800 บาท และผูกพันงบประมาณปี 2556 จำนวน 201,546,200 บาท)

2) โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา วงเงิน 145,696,000 บาท (งบประมาณปี 55 จำนวน 25,200,000 บาท และผูกพันงบประมาณปี 2556 จำนวน 120,496,000 บาท)

3) โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน วงเงิน 137,236,000 บาท (งบประมาณ



3) Conduct studies and extend the Airport Rail Link from Suvarnabhumi Airport to Chonburi Province and Pattaya City.

In this regard, Ministry of Transport policy is to expedite actual implementation of the aforementioned four High-Speed Rail projects. MOT has identified its own policy-level indicators in accordance with the government strategic plan for 2012-2015, of which the feasibility study of the High-Speed Rail Project is scheduled for completion in 2012 and the project can commence implementation by 2013.

Deputy Minister of Transport, Pol. Lt Gen. Chatt Kuldiloke assigned the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) and the State Railway of Thailand (SRT) to set up a joint working group to conduct studies and implement construction of five High-Speed Rail-Line Projects in compliance with Government policy. This is to be carried out by applying 1.435-meter wide standard-gauge tracks to be capable of linking with and supporting mass and freight transit with countries in the Southeast Asia region in the future.

### Implementation Progress

1. OTP requested annual budget allocation for Fiscal Year 2012 to conduct a feasibility study and design of high-speed trains. In this regard, the trains are to provide service on three lines of 1.435 meter wide standard-gauge tracks at a maximum designed speed of 250 kilometers per hour linking Bangkok -Chiang Mai, Bangkok-Nakhon Ratchasima, and Bangkok-Hua Hin comprising:

1) Bangkok-Chiang Mai (Bangkok-Phitsanuloke) High-Speed Rail Line Study and Design Project, Phase 1 in the amount of 244.572 million baht (from Fiscal Year 2012 Budget totaling 43.0258 million baht and Fiscal Year 2013 Committed budget totaling 201.5462 million baht);

2) Bangkok-Nakhon Ratchasima High-Speed Rail Line Study and Design Project in the amount of 145.696 million baht (from Fiscal Year 2012 Budget totaling 25.20 million baht and Fiscal Year 2013 Committed budget totaling 120.496 million baht)

ปี 55 จำนวน 23,770,000 บาท และผูกพันงบประมาณปี 2556 จำนวน 113,466,000 บาท)

2. รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2555 เพื่อศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูง (Airport Rail Link) ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา วงเงิน 300 ล้านบาท (ปี 2555 จำนวน 60 ล้านบาท และผูกพันงบประมาณปี 2556 จำนวน 240 ล้านบาท)



### โครงการระบบรถไฟทางคู่

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 และเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) กระทรวงคมนาคมวงเงินลงทุนรวม 195,820.50 ล้านบาท โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการต่อไป โดยครอบคลุมถึงโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทาง 873 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1. ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
  2. ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร
  3. ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
  4. ช่วงนครปฐม - ชุมทางหนองปลาตึก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร
  5. ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร
  6. ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
- รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 โดยมีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในนโยบาย

3) Bangkok-Hua Hin High-Speed Rail Line Study and Design Project in the amount of 137.236 million baht (from Fiscal Year 2012 Budget totaling 23.77 million baht and Fiscal Year 2013 committed budget totaling 113.466 million baht)

2. SRT requested budget allocation from Fiscal Year 2012 to study and develop high-speed train (Airport Rail Link) extension from Suvarnabhumi-Chonburi-Pattaya in the amount of 300 million baht (from Fiscal Year 2012 Budget totaling 60 million baht and Fiscal Year 2013 Committed budget totaling 240 million baht)

### Double-Track Rail System Project

On April 27, 2010 the Cabinet noted the outcome of the Fifth Meeting of the Committee of Economic Ministers in 2010 (5/2553) held on April 26, 2010, and approved the infrastructure investment plan of the State Railway of Thailand (SRT), the Department of Highways (DOH), and the Department of Rural Roads (DOR), Ministry of Transport, totaling 195.82 billion baht. In this regard, the Ministry of Finance and the Budget Bureau were requested to deliberate suitable sources of funding for further implementation that extends to the construction project of six lines of double-track rail system 6 totaling 873 kilometers comprising sections linking:

1. Chachoengsao - Khlong Sip Kao - Kaeng Khoi distance totaling 106 kilometers;
2. Lopburi - Pak Nam Pho distance totaling 118 kilometers;
3. Map Kabao-Thanon Chira Junction distance totaling 132 kilometers;
4. Nakhon Pathom-Nong Pladuk Junction-Hua Hin distance totaling 165 kilometers;
5. Thanon Chira Junction-Khon Kaen distance totaling 185 kilometers;
6. Prachuab Khirikhan-Chumpon distance totaling 167 kilometers.

The Government policy statement to Parliament on August 23, 2011 included policy on development of High-Speed Rail System, Policy Article Number 3.4.4:

ข้อ 3.4.4 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ โดย (1) พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ

#### ความคืบหน้าการดำเนินการ

กระทรวงคมนาคมโดย สนข. และ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการระบบรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน (ระยะที่ 1) จำนวน 6 เส้นทาง รวมระยะทาง 873 กิโลเมตร โดยแบ่งการดำเนินงานของโครงการออกเป็น 3 สถานะ ดังนี้

1. โครงการที่ศึกษาและออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการระบบรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร ปัจจุบันได้ออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะผู้ชำนาญการฯ ประจำสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนท.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

2. โครงการที่ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นเรียบร้อยแล้ว จำนวน 3 โครงการ ประกอบด้วย

2.1 ระบบรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร

2.2 ระบบรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเมา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร

2.3 ระบบรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร

สนข. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๕ เพื่อดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดของทั้ง 3 เส้นทางต่อไป

3. โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบ (รายละเอียด) จำนวน 2 โครงการ ประกอบด้วย

3.1 ระบบรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร

3.2 ระบบรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร

สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 และผูกพันปี 2555 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2555

Develop Rail Transport Systems by linking networks and delivering convenient and safe passenger and freight transport service in rural and urban areas as well as international. In addition, expand the production base along rail corridors by (1) developing double-track rail systems linking suburbs and major provinces in key routes.

#### Implementation Progress

The Ministry of Transport, through OTP and SRT, is in the process of implementing the Double-Track Rail System Project, Accelerated Phase (Phase 1) in 6 lines, distance totaling 873 kilometers. Implementation of the project is divided into 3 states, as follows:

1. One project that has conducted studies and completed detailed design is Double-Track Rail System Project Chachoengsao - Khlong Sip Kao - Kaeng Khoi Section, distance totaling 106 kilometers. At present, detailed design has been completed and the committee of experts attached to the Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning (ONEP) has already approved the environmental impact assessment (EIA) report. It is currently under consideration by the National Environment Committee prior to being further submitted for Cabinet approval.

2. Projects whose feasibility studies and detailed designs have been completed totaling 3 projects comprising:

2.1 Double-track rail line linking Lopburi - Pak Nam Pho, distance: 118 kilometers;

2.2 Double-track rail line linking Map Kabao - Thanon Chira Junction, distance: 132 kilometers;

2.3 Double-track rail line linking Nakhon Pathom - Nong Pladuk Junction-Hua Hin, distance: 165 kilometers.

OTP has already completed studies and preliminary design. Presently SRT has put in a request for Fiscal Year 2012 budget allocation for further implementation of studies and detailed design of all 3 lines.

3. Two projects are currently undergoing feasibility studies and (detailed) design. They are:

3.1 Double-track rail line linking Thanon Chira Junction - Khon Kaen, distance: 185 kilometers;

## โครงการรถไฟฟ้า 10 สาย

โครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง เป็นการพัฒนาจากโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน และมีความพร้อม จากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 12 สายทาง (พ.ศ. 2553) เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่ปริมณฑล ทั้งทิศเหนือ ใต้ ตะวันออก และตะวันตก เข้าสู่พื้นที่เขตเมืองชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน ควบคู่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้อยู่อาศัยได้มีรายได้ที่น้อย ให้มีโอกาสได้ที่อยู่อาศัยในราคาและค่าเช่าถูกตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า ประกอบด้วย

โครงการ	ช่วง	ระยะทาง (กม.)
1. รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาวิทยาลัย	80.8
2. รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน	ศาลายา-หัวหมาก	54
3. Airport Rail Link	สนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ	50.3
4. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม	ลำลูกกา-บางปู	66.5
5. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน	ช่วงตลิ่งชัน-บางหว้า	15.5
6. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย 4	55
7. รถไฟฟ้าสายสีม่วง	บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ	42.8
8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม	วงจรรังสิต-ทวงศ์-มีนบุรี	32.5
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	วงแหวน-มีนบุรี	36
10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	ลาดพร้าว-สำโรง	30.4
รวม		464

### แผนและความคืบหน้าโครงการ

แผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง เพื่อเร่งประกวดราคาก่อสร้างให้ได้ครบ 10 สาย ภายใน 4 ปี (พ.ศ. 2554-2558) จะทำให้ภายในปี พ.ศ. 2562 กรุงเทพฯ และปริมณฑล จะมีโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางรวม 410 กิโลเมตร และเพิ่มเป็น 464 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2572 ดังนี้

1. โครงการที่เปิดบริการแล้ว จำนวน 3 โครงการ ระยะทาง 80 กิโลเมตร

โครงการ	ช่วง
1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS)	- หมอชิต-อ่อนนุช (16.5 กม.) - สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน (7 กม.) - สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ (2.2 กม.)
2) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ใต้ดิน)	- บางใหญ่-บางซื่อ (20 กม.)
3) Airport Rail Link	- หนองจอก-สุวรรณภูมิ (28.5 กม.)

3.2 Double-track rail line linking Prachuab Khirikhan - Chumpon, distance: 167 kilometers.

OTP has been allocated annual budget for Fiscal Year 2011 and committed budget for Fiscal Year 2012, which is currently undergoing feasibility study and detailed design. They are projected to be completed in August 2012.

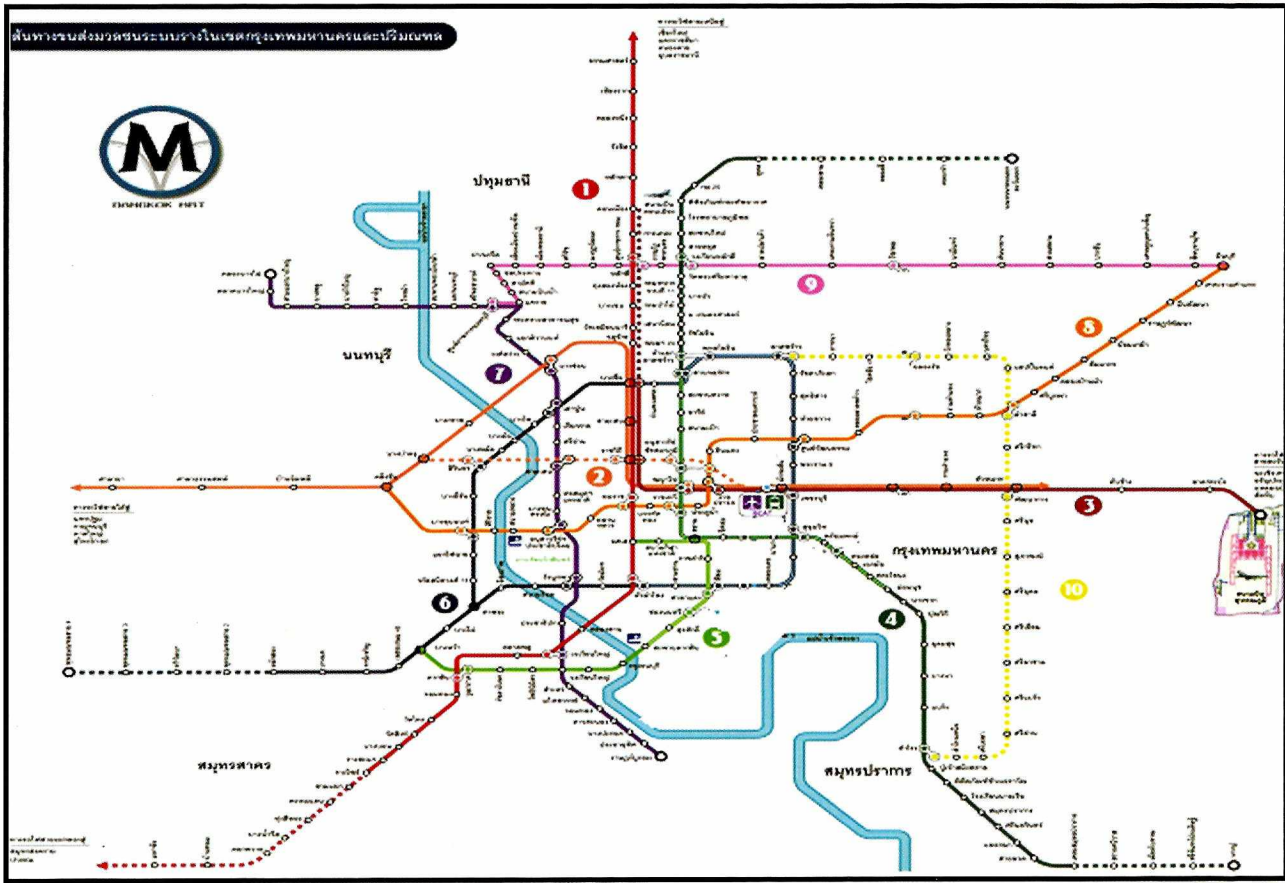
## Ten-Line Mass Rapid Transit Project

The Ten-Line Mass Rapid Transit Project is a development project that is urgently needed and prepared from the 12-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region Project (2010) to support public travel along the perimeter area north, south, east, and west inbound to the central business district of Bangkok Metropolis. Moreover, the project is to provide convenience, speed, and appropriateness by giving importance to implementation of networks of mass transit along with housing development for lower income residents providing an opportunity to live at economical prices and rent near mass transit stations. The project comprises:

Project	Section	Distance (km)
1. Dark Red Line	Thammasat University Bangkok Campus-Mahachulalongkornrajavidyalaya	80.8
2. Light Red line	Salaya-Hua Mark	54
3. Airport Rail Link	Don Mueang-Suvarnabhumi Airports	50.3
4. Dark Green line	Lam Luk Ka-Bang Pu	66.5
5. Light Green Line	Yot Se-Bang Wa Section	15.5
6. Blue Line	Bang Sue-Hua Lamphong-Tha Phra-Buddha Monthon Sai 4 Section	55
7. Purple Line	Bang Yai-Rattana Section	42.8
8. Orange Line	Charansanitwong-Min Buri Section	32.5
9. Pink Line	Khae Rai-Min Buri Section	36
10. Yellow Line	Lat Phrao-Samrong Section	30.4
Total		464

### Project plan and progress

Development plan 10-Line Mass Rapid Transit Project for expediting bids for construction of all 10 lines within 4 years (2011-2015). Consequently, by the year 2019 Bangkok Metropolis and provinces along its perimeter will have a rail mass transit network totaling 410 kilometers, which will extend to 464 kilometers by the year 2029 as follows



2. โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 3 โครงการ ระยะทาง 70 กิโลเมตร ประกอบด้วย

โครงการ	ช่วง	สถานะ
1) รถไฟสายสีแดง	บางซื่อ-ตลิ่งชัน ( 15 กม.)	- ก่อสร้างงานโยธา คืบหน้าร้อยละ 85 - เปิดบริการ พ.ศ. 2558
2) สายสีม่วง	บางใหญ่-บางซื่อ (23 กม.)	- ก่อสร้างงานโยธา คืบหน้าร้อยละ 35 - เปิดบริการ พ.ศ. 2557
3) สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ-ท่าพระ (27 กม.) และหัวลำโพง-บางแค	- ก่อสร้างงานโยธา คืบหน้าร้อยละ 5 - เปิดบริการ พ.ศ. 2559
4) สายสีเขียวอ่อน	ตากสิน-บางหว้า (5.3 กม.)	- อยู่ระหว่างก่อสร้างงานสถานี - เปิดบริการ พ.ศ. 2555

3. โครงการที่อยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน 2 โครงการ ระยะทาง 38 กิโลเมตร ประกอบด้วย

โครงการ	ช่วง	สถานะ
1) รถไฟสายสีแดง	บางซื่อ-รังสิต (26 กม.)	- อยู่ระหว่างประกวดราคางานโยธา - เปิดบริการ พ.ศ. 2558
2) สายสีเขียว	บางรี-สมุทรปราการ (12.8 กม.)	- ประกวดราคางานโยธาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญา งานโยธาในปี 2554 - เปิดบริการ พ.ศ. 2558

1. Projects already in service: 3 projects, total distance: 80 kilometers

Project	Section
1) Bangkok Mass Transit System (BTS)	- Mo Chit-On Nut (16.5 km) - National Stadium-Taksin Bridge (7 km) - Taksin Bridge-Wong Wian Yai (2.2 km)
2) Chabom Ratchamongkhon Line (subway)	- Bang Yai-Bang Sue (20 km)
3) Airport Rail Link	- Phayatai-Suvarnabhumi (28.5 km)

2. There are 3 projects currently under construction with a combined distance of 70 kilometers, they comprise:

Project	Section	Status
1) Red Line	Bang Sue-Taling Chan ( 15 km)	- Civil construction work progress 85 percent - Line operational in 2015
2) Purple Line	Bang Yai-Bang Sue (23 km)	- Civil construction work progress 35 - Line operational in 2014
3) Blue Line	Bang Sue-Tha Phra (27 km) and Hua Lamphong	- Bang Khae - Civil construction work progress 5 - Line operational in 2016
4) Light Green Line	Taksin-Bang Wa (5.3 km)	- Station construction work in progress - Line operational in 2012

#### 4. โครงการที่จะเปิดประกวดราคาในปี พ.ศ. 2555

โครงการ	ช่วง	สถานะ
1) สายสีเขียว	หมอชิต-สะพานใหม่ (11.4 กม.)	- พร้อมประกวดราคาต้นปี 2555 - เปิดบริการ พ.ศ. 2558
2) สายสีชมพู	แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี (36 กม.)	- รฟม. อยู่ระหว่างศึกษา/ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
3) สายสีแดง	บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน (19กม.) บางซื่อ-หัวลำโพง (6.5 กม.)	- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
4) สายสีแสด	รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (10 กม.)	- ออกแบบแล้วเสร็จ พร้อมประกวดราคา - เปิดบริการ พ.ศ. 2559
5) สายสีม่วง	บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ (19.8 กม.)	- รฟม. อยู่ระหว่างศึกษา/ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ
6) สายสีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี (20 กม.) - รฟม.	- อยู่ระหว่างศึกษา/ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ



#### 5. โครงการที่มีความจำเป็นที่จะเปิดประกวดราคาในปี 2556

โครงการ	ช่วง	สถานะ
1) สายสีแดง	ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน (6 กม.)	- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA
2) สายสีแดง	ตลิ่งชัน-ศาลายา (14 กม.)	- อยู่ระหว่างออกแบบโครงการ
3) สายสีเขียว	สะพานใหม่-คูคด (7 กม.)	- รายงาน EIA อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
4) สายสีเขียวเข้ม	สมุทรปราการ-บางปู (7 กม.)	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รายงาน EIA อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
5) สายสีส้ม	ศูนย์วิจัยนวัตกรรม-ศูนย์วัฒนธรรม (12.5 กม.)	- รฟม. อยู่ระหว่างศึกษา/ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ
6) สายสีเหลือง	ลาดพร้าว-พัฒนาการ (12.6 กม.)	- ออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ
7) สายสีเหลือง	พัฒนาการ-สำโรง (17.8 กม.)	- ออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ
8) Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย	ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (21.8 กม.)	- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA

3. Two projects in tender bidding process; distance: 38 kilometers, comprising:

Project	Section	Status
1) Red Line	Bang Sue-Rangsit (26 km)	- Civil works tender in progress - Line operational in 2015
2) Green Line	Baring-Samut Prakan (12.8 km)	- Civil works tender completed; in process of preparing to sign civil works contract in 2011 - Line operational in 2015

#### 4. Projects to tender bids in 2012:

Project	Section	Status
1) Green Line	Mo Chit-Sapan Mai (11.4 km)	- Ready for bidding, early 2012 - Line operational in 2015
2) Pink Line	Khae Rai-Pak Kred-Min Buri (36 km)	- MRTA undergoing study/revision of feasibility details, design, preparing tender documents, and implementation in accordance with the Private Participation in State Undertaking Act of B.E. 2535 (1992)
3) Red Line	Bang Sue-Phayatai-Makkasan (19km) Bang Sue-Hua Lamphong (6.5 km)	- Environmental Impact Assessment (EIA) report is being readied for presentation to the National Environment Board
4) Red Line	Rangsit-Thammasat University Rangsit Center (10 km)	- Design is completed; ready to tender bids - Line operational in 2016
5) Purple Line	Bang Sue-Ratburana (19.8 km)	- MRTA undergoing studies/revising feasibility details, design, preparing tender documents, and implementation in accordance with the Private Participation in State Undertaking Act of B.E. 2535 (1992)
6) Orange Line	Cultural Center-Bangkapi - Min Buri (20 km)	- MRTA undergoing studies/revising feasibility details, design, preparing tender documents, and implementation in accordance with the Private Participation in State Undertaking Act of B.E. 2535 (1992)

#### 5. Essential projects to tender bids in 2013

Project	Section	Status
1) Red Line	Siriraj-Taling Chan Section (6 km)	- Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning is deliberating the EIA report
2) Red Line	Taling Chan-Salaya (14 km)	- Project design is in progress
3) Green Line	Sapan Mai-Khu Khot (7 km)	- EIA report is being readied for presentation to the National Environment Board
4) Dark Green Line	Samut Prakan-Bang Pu (7 km)	- Detailed design completed - EIA report is being readied for presentation to the National Environment Board

6. โครงการระยะต่อไป (ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2562-2572)

ระยะทางรวม 53.5 กิโลเมตร

โครงการ	ช่วง	สถานะ
1). สายสีแดงเข้ม	หัวลำโพง-บางบอน (18 กม.)	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA
2). สายสีแดงเข้ม	บางบอน-มหาชัย (20 กม.)	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA
3). สายสีน้ำเงิน	บางแค - พุทธรักษาสาย 4 (8 กม.)	-
4). สายสีเขียวเข้ม	คูคต-ลำลูกกา (6.5 กม.)	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รายงาน EIA สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแล้ว
5). สายสีเขียวอ่อน	สนามกีฬา-ยศเส (1 กม.)	-

Project	Section	Status
5) Orange Line	Charansanitwong Center -Cultural Center (12.5 km)	- MRTA undergoing studies/ revising feasibility details, design, preparing tender documents, and implementation in accordance with the Private Participation in State Undertaking Act of B.E. 2535 (1992)
6) Yellow Line	Lat Phrao-Pattanakam (12.6 km)	- Preliminary design completed
7) Yellow Line	Pattanakam-Samrong (17.8 km)	- Preliminary design completed
8) Airport Rail Link	Extension Don Mueang-Bang Sue-Phayatai (21.8 km)	- Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning is deliberating the EIA report

6. Projects in subsequent phases (to be implemented during 2019-2029); total distance: 53.5 kilometers

Project	Section	Status
1. Dark Red Line	Hua Lamphong-Bang Bon (18 km)	- Detailed design completed - Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning is deliberating the EIA report
2. Dark Red Line	Bang Bon-Maha Chai (20 km)	- Detailed design completed - Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning is deliberating the EIA report
3. Blue Line	Bang Khae- Buddha Monthon Sai 4 (8 km)	-
4. Dark Green Line	Khu Khot-Lam Luk Ka (6.5 km)	- Detailed design completed - Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning acknowledges the EIA report requesting changes in project details already
5. Light Green Line	National Stadium-Yot Se (1 km)	-



## โครงการค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาท ตลอดสาย

นโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23-25 สิงหาคม 2554 ข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดย ข้อ 3.4.5 เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี โดยเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบตั๋วร่วมบัตรเดียว และพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยให้มีโอกาสได้อยู่อาศัยในราคาและค่าเช่าถูก ตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า

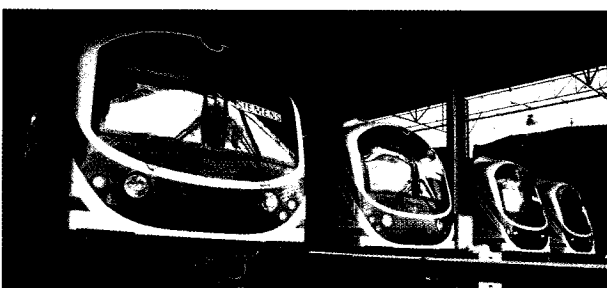
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาเบื้องต้นระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 10 สายทาง ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี (พ.ศ. 2554-2558) ค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ โดยพัฒนาโครงการที่มีความจำเป็นและมีความพร้อม จากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) พ.ศ. 2553 จำนวน 12 สายทาง

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาคัดเลือกโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๑๐ สายทาง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่ปริมณฑลทั้งทิศเหนือ ใต้ ตะวันออก และตะวันตก เข้าสู่พื้นที่เขตเมืองชั้นใน กรุงเทพมหานครได้อย่าง สะดวก รวดเร็ว และเหมาะสม ควบคู่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อย ให้มีโอกาสดำเนินที่อยู่อาศัยในราคาและค่าเช่าถูก ตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า

### การคัดเลือกเส้นทาง ประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ ดังนี้

1) ความพร้อมของโครงการ และการดำเนินการภายใต้เงื่อนไขกฎหมายทั้งหมด เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕

- 2) ผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ
- 3) ความจำเป็นเร่งด่วนทางด้านกายภาพและผังเมือง
- 4) ปัญหาสภาพการจราจรติดขัด



## 20-baht Mass Rapid Transit Fare Project

In the Government Policy statement to Parliament between August 23-25, 2011, Item number 3.4 deals with infrastructure policy, development of rail system for mass transit and administration of freight transport and service systems. Item number 3.4.5 deals with expediting the 10-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region Project so that construction work from start to finish can be completed in 4 years, whereby service fare for the whole system is 20 baht, including expediting development of single common ticketing system and development of housing for low-income people to provide them an opportunity for residing near mass transit stations at economical prices and rent.

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) implemented the preliminary study of the 10-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region. The objective is to be able to begin complete construction work in 4 years (2011-2015) and collecting 20-baht fare for the whole route throughout the system. This is to be achieved by developing projects that are essential and ready from the 12-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region 2010 (M-MAP).

Ministry of Transport deliberated selection of the 10-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region Project to support public travel at the perimeter of Bangkok, in the areas to the north, south, east, and west inbound to the central business district of Bangkok Metropolitan Area. The outcome of the project is to provide convenience, speed, and appropriateness coupled with development of housing for low-income people so that they have an opportunity to reside in housing that is economical in price and rent around the area of MRT stations.

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน (12 สายทาง) (มติ ครม. วันที่ 9 มีนาคม 2553) Mass Transit System Master Plan (12 lines) (Cabinet Resolution on March 9, 2010)		นโยบายรัฐบาล (10 สายทาง) Government Policy (10 lines)		หมายเหตุ Note
โครงการ Project	ระยะทาง (กม.) Distance (km)	โครงการ Project	ระยะทาง (กม.) Distance (km)	
1. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม 1. Dark Red Suburban Commuter Line	80.8	1. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย) 1. Dark Red Suburban Commuter Line (Thammasat U Rangsit Center-Maha Chal)	80.8	- เชื่อมการเดินทางพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพฯ ในแนวเหนือ-ใต้ - Travel linking suburban areas inbound to Bangkok in the north-south corridor
2. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน 2. Light Red Suburban Commuter Line	58.5	2. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก) 2. Light Red Suburban Commuter Line (Salaya-Hua Mark)	54	- ยกเลิกช่วงบางบำหรุ - มักกะสัน 10.5 กม. - เพิ่มเดิมช่วงตลิ่งชัน - โรงพยาบาลศิริราช 6 กม. - Cancelling 10.5 km Bangbunru - Makkasan Section - Adding 6-km Taling Chan - Siriraj Hospital Section
3. Airport Rail Link	50.3	3. Airport Rail Link (สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ) (Don Mueang Airport-Suvarnabhumi)	50.3	- เชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 สนามบิน - Linking travel between 2 airports
4. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม 4. Dark Green MRT Line	66.5	4. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-บางปู) 4. Dark Green MRT Line (Lam Luk Ka-Bang Pu)	66.5	- เชื่อมการเดินทางทิศเหนือ-ตะวันออก แนว จ.พหลโยธินและ ถ.สุขุมวิท - Travel linking north-east Phaholyothin and Sukhumvit corridor
5. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน 5. Light Green MRT Line	15.5	5. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ยศเส-บางหว้า) 5. Light Green MRT Line (Yot Se-Bang Wa)	15.5	- โครงการภายใต้ความรับผิดชอบของ กทม. - Project in BMA's jurisdiction
6. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 6. Blue MRT Line	55	6. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ - หัวลำโพง - ท่าพระ - พุททมนคร สาย ๔) 6. Blue MRT Line (Bang Sue - Hua Lamphong - Tha Phra- Buddha Monthon Sai 4)	55	- เชื่อมต่อกับสายเฉลิมรัชมงคลในลักษณะ วงแหวน เข้าพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน - Link with Chaloem Ratchamongkhon Line in the form of circular line inbound to Downtown Bangkok
7. รถไฟฟ้าสายสีม่วง 7. Purple MRT Line	42.8	7. รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) 7. Purple MRT Line (Bang Yai-Ratburana)	42.8	- เส้นทางหลักเชื่อมทิศเหนือ-ใต้ - Main route linking north-south
8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม 8. Orange MRT Line	37.5	8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม(เจริญสุขุมวิท-มีนบุรี) 8. Orange MRT Line (Charansanitwong - Min Buri)	32.5	- เส้นทางหลักเชื่อมทิศตะวันออก - ตะวันตก ของกรุงเทพฯ - Main route linking east - west of Bangkok
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู 9. Pink MRT Line	36	9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) 9. Pink MRT Line (Khae Rai-Min Buri)	36	- เชื่อมทิศเหนือ-ตะวันออก และศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ - Linking north - east and Government Office Complex on Choeng Wattana Road
10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง 10. Yellow MRT Line	30.4	10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) 10. Yellow MRT Line (Lat Phrao-Samrong)	30.4	- เชื่อม ถนนลาดพร้าวและทิศตะวันออก ของกรุงเทพฯ - Linking Lat Phrao Road and east of Bangkok
11. รถไฟฟ้าสายสีเทา (รัชชพล - พระราม ๙) 11. Grey MRT Line (Watcharaphon-Rama 9)	26			- เส้นทางสายใหม่ ต้องศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเพิ่มเติม - ระบบขนส่งมวลชนขนาดเบา (Monorail)
12. รถไฟฟ้าสายสีฟ้า (ดินแดง - ยศเส) 12. Light Blue MRT Line (Din Daeng-Yot Se)	9.5			- มอบให้ กทม. ดำเนินการ - New line, needs additional feasibility study and design - Light rail MRT system (Monorail) - Assigned for BMA implementation
	509	รวม Total	464	

Route selection depends on the following key factors:

- 1) Readiness of project and implementation all within legal confines, such as the Private Participation in State Undertaking Act of B.E. 2535 (1992) and National Environment Promotion and Preservation Act of B.E. 2535 (1992);
- 2) Public benefits;
- 3) Urgent physical and urban planning requirements;
- 4) Traffic congestion problem.

**ประมาณการปีที่เปิดให้บริการ**

**Projected year commence operations**

โครงข่าย เปิดให้บริการ  Network commences operations	ระยะทาง (กม.) /พ.ศ. 2554-2562 Distance (km) /Year 2011-2019									หลังปี 2562 Post- 2019
	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2557 2014	2558 2015	2559 2016	2560 2017	2561 2018	2562 2019	
ระยะทาง เปิดให้บริการรวม  Total service distance	79.5 (ปัจจุบัน) (Present)	85	85	85	108	252	378	378	410	464

หมายเหตุ : ปี พ.ศ. 2555-2556 ดำเนินการประกวดราคาและก่อสร้างโครงการ

Note : Years 2012-2013: Tender bids and project construction

**สมมติฐานการวิเคราะห์อัตราค่าโดยสาร แบ่งเป็น 3 กรณี ได้แก่**

**Assumptions: Analyze fare schedules grouped in 3 cases, as follows:**

กรณีที่ 1 Case 1	- อัตราค่าโดยสารตามระยะทาง 13 + 2x คือ แรกเข้า 13 บาท และจ่ายเพิ่ม 2.0 บาทต่อกิโลเมตร (สถานีแรก 15 บาท) ไม่เสียค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ - Fare according to distance 13 + 2x, i.e., initial access 13 baht and additional 2.0 baht per kilometer (first station 15 baht), no transfer charge
กรณีที่ 2 Case 2	- อัตราค่าที่ 20 บาททุกสาย (ขั้นต่ำ 15 บาท เฉพาะ 1 สถานีแรก) - 20-baht fixed fare, all lines (minimum 15 baht first station only)
กรณีที่ 3 Case 3	- อัตราค่าที่ 20 บาท ยกเว้นโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และยศเส-บางหว้า เก็บอัตราตามระยะทาง อัตรา 13+2.0x (สถานีแรก 15 บาท) - 20-baht fixed fare, except Bangkok Mass Transit System (BTS) Project Mo Chit - Baring and Yot Se-Bang Wa Sections, fare charged according to distance rate 13+2.0x (first station 15 baht)

**ผลกระทบทางการเงินระหว่างรูปแบบการคิดค่าโดยสารตามกรณีที่ 2 และกรณีที่ 3**

การวิเคราะห์เปรียบเทียบการเก็บค่าโดยสารตามกรณีที่ 2 (ค่าโดยสาร 20 บาททุกสาย) และกรณีที่ 3 (ค่าโดยสาร 20 บาททุกสาย ยกเว้น BTS) พบว่า กรณีที่ 3 จะใช้วงเงินลงทุนระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้าน้อยกว่ากรณีที่ 2 (ค่าโดยสาร 20 บาททุกสาย) และผลกระทบทางการเงิน (ผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบริหาร) ดีกว่ากรณีที่ 2 (รัฐรับภาระสนับสนุนทางการเงินน้อยกว่า)

**Financial impact between fare calculation pattern according to Case 2 and Case 3**

Comparison analysis of fare collection according to Case 2 (20-baht fare, all lines) and Case 3 (20-baht fare, all lines, except BTS) found that Case 3 will use fewer capital investment in MRT system and rolling stock than Case 2 (20-baht fare, all lines). Furthermore, financial impact (difference between revenues and expenses in operations and administration) is better than Case 2 (public sector receives lower financial support burden).

### ผลวิเคราะห์ทางการเงินเบื้องต้น ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558

การวิเคราะห์นโยบายค่าโดยสาร 20 บาททุกสายไม่รวม BTS (กรณี 3) ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 จะพิจารณาจากโครงการที่เปิดให้บริการ ประกอบด้วย รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2558 โดยพบว่ารัฐจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนภาวะการขาดทุนของโครงข่ายประมาณ 2,000 ล้านบาท เนื่องจากยังไม่มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการครอบคลุมเพียงพอ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ไม่ครอบคลุมภาระค่าใช้จ่าย

### ผลวิเคราะห์ทางการเงินเบื้องต้น ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2572

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางของรัฐบาล จะทำให้ในปี พ.ศ. 2562 มีโครงข่ายเปิดให้บริการรวม 410 กิโลเมตร และต่อขยายจนครบ 464 กิโลเมตรภายในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งกรณีที่รัฐบาลดำเนินนโยบายค่าโดยสาร 20 บาททุกสาย ไม่รวม BTS (กรณี 3) จะมีผลวิเคราะห์ทางการเงินเบื้องต้น ดังนี้

### Preliminary financial analysis during the years 2011-2015

Analysis of 20-baht fare policy, all lines, excluding BTS (Case 3) during the period 2011-2015 will consider from operational projects, comprising Chaloe M Ratchamongkhon Line, Suvarnabhumi Airport Rail Link, and Purple MRT Line: Bang Yai-Bang Sue Section, which will commence service in 2015. It was discovered that the public sector must shoulder the financial burden to support network deficits around 2 billion baht as adequate development of comprehensive operational MRT network. The outcome is ridership and revenues fall far short of expenses.

### Preliminary financial analysis during 2011-2029

Government implementation of the 10-Line Mass Rapid Transit Project will provide in the year 2019 a functional network service totaling 410 kilometers and extending to a complete 464 kilometers by the year 2029. In the case that the Government implements the 20-baht fare, all lines policy, excluding BTS (Case 3), the preliminary financial analysis will be as follows:

กรณีศึกษา Case Study	ผลการวิเคราะห์ Analysis
1. เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP-Gross Cost (เอกชนจัดหารถไฟฟ้าและระบบรถไฟฟ้า) อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปี 1. Private sector invests jointly in the form of PPP-Gross Cost (private sector provides rolling stock and electrical system) Interest rate: 6 percent per year	รายได้ทั้งหมด (ค่าโดยสารและเชิงพาณิชย์) จะครอบคลุมในส่วนค่าใช้จ่ายการเดินทางและซ่อมบำรุง (O&M) เท่านั้น โดยไม่ครอบคลุมค่าลงทุนตัวรถไฟฟ้า ค่าใช้จ่ายบริหาร และต้นทุนดอกเบี้ย ซึ่งรัฐจะต้องรับภาระสนับสนุนส่วนดังกล่าว All revenues (fares and commercial) will cover operations and maintenance (O&M) expenses only, without covering investment in rolling stock, administrative and interest costs, accordingly, the public sector has to shoulder the burden for supporting those items.
2. รัฐลงทุนระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า 2. Public sector invests in electrical systems and rolling stock.	กรณีที่รัฐลงทุนระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้าเอง รายได้ทั้งหมด (ค่าโดยสารและเชิงพาณิชย์) จะครอบคลุมค่าใช้จ่ายการเดินทางและซ่อมบำรุง (O&M) แต่ไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายบริหาร เมื่อเปิดให้บริการทั้งโครงข่ายในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งรัฐจะต้องรับภาระสนับสนุนในส่วนดังกล่าว In case the public sector itself invests in electrical systems and rolling stock, all revenues (fares and commercial) will cover operations and maintenance costs (O&M) but not cover administrative costs when the whole network is operational in 2029. The public sector must shoulder the burden in supporting the items described.
3. รัฐลงทุนระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า ปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร 5 บาท ทุก 4 ปี (ตามอัตราเงินเฟ้อ) 3. Public sector invests in electrical systems and rolling stock. Raise fares by 5 baht every 4 years (reflecting inflation rate)	รายได้ทั้งหมด (ค่าโดยสารและเชิงพาณิชย์) จะครอบคลุมค่าใช้จ่ายการเดินทางและซ่อมบำรุง (O&M) และค่าใช้จ่ายบริหารทั้งหมด All revenues (fares and commercial) will cover operations and maintenance costs (O&M) and all administrative costs.
4. รัฐลงทุนระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า ปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร 5 บาท ทุก 4 ปี (ตามอัตราเงินเฟ้อ) อัตราดอกเบี้ยทางการเงิน (ภาครัฐ) ร้อยละ 4 ต่อปี 4. Public sector invests in electrical systems and rolling stock. Raise fares by 5 baht every 4 years (reflecting inflation rate) Financial interest rate (public sector): 4 percent per year.	รายได้ทั้งหมด (ค่าโดยสารและเชิงพาณิชย์) จะครอบคลุมค่าใช้จ่ายการเดินทางและซ่อมบำรุง (O&M) ค่าใช้จ่ายบริหาร และภาระดอกเบี้ยของรัฐบาลด้วย All revenues (fares and commercial) will cover operations and maintenance costs (O&M), administrative costs, and the government's interest burden also.

## สรุปแนวทางการดำเนินงาน

นโยบายค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย ต้องดำเนินการควบคู่กับระบบตั๋วโดยสารร่วม ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2558 รวมทั้งอาจพิจารณาปรับจัดเก็บอัตราค่าโดยสารตามอัตราเงินเฟ้อในอนาคต เพื่อมีรายได้เพียงพอต่อการชำระดอกเบี้ยเงินกู้ ค่าลงทุนระบบการเดินรถ และตัวรถไฟฟ้า เพื่อความเหมาะสมทางการเงินและไม่เป็นภาระของภาครัฐตลอดอายุโครงการ

## โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางบริเวณโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาการบูรณาการเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยออกแบบแนวคิดการใช้โครงสร้างร่วมกัน ระหว่างโครงการการแก้ไขปัญหาคาจรกับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อลดความซ้ำซ้อนและวงเงินลงทุนโครงการ และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อของประชาชนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาการบูรณาการเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

1. การเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางบริเวณโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช ประกอบด้วยโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง รวม 3 โครงการ ดังนี้

- 1.1 รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงศิริราช - ดลิ่งชัน
- 1.2 รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - มีนบุรี
- 1.3 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

และช่วงหัวลำโพง-บางแค

2. การเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง บริเวณพื้นที่อาคารสถาบันการแพทย์สยามินทรราชวิทยาลัย โรงพยาบาลศิริราช ประกอบด้วยโครงการระบบขนส่งมวลชน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงดลิ่งชัน-ศิริราช และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน-มีนบุรี

2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงศิริราช-ดลิ่งชัน (รับผิดชอบโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย : รฟท.) ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อม 3 ศูนย์แพทย์ คือ ศาลายา ศิริราช และรามธิบดี ประกอบด้วย 3 สถานี ได้แก่ สถานีถนนบุรี-ศิริราช สถานีจรัลสนิทวงศ์ และสถานีตลาดน้ำดลิ่งชัน โดยเป็นทางรถไฟโครงสร้างระดับดิน และยกระดับข้ามถนนจรัลสนิทวงศ์ เพื่อลดปัญหาจุดตัดรถไฟกับถนน ซึ่ง รฟท. ได้ปรับเลื่อนตำแหน่งสถานีถนนบุรี-ศิริราช (ระดับดิน) มาทางทิศตะวันออกใกล้กับสถาบันการแพทย์สยามินทรราชวิทยาลัย และโรงพยาบาล ศิริราช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน โดยพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมกับการใช้พื้นที่ เช่น พื้นที่ที่จอดรถและอาคารระบายน้ำ

## Summary of implementation approach

20-baht fare whole line policy must be implemented simultaneously with common ticketing system, which is currently being implemented by the Ministry of Transport and is expected to be completed in the year 2015. In addition, fares may be adjusted for inflation in the future for revenues to be sufficient to pay loan interests, train operations and rolling stock investment costs. Consequently, this is for financial suitability and not to burden for the public sector throughout the lifetime of the project.

## Rail mass transit project around Siriraj Hospital area

The Ministry of Transport has considered integration project linking mass rapid transit system by designing approaches for joint utilization of infrastructure between mitigating traffic congestion projects with mass rapid transit projects to reduce duplication and project capital investment and for suitable facilitation of public travel connection and efficiency by considering integration project linking mass rapid transit system as follows:

1. Connecting mass rapid transit project in the area around Siriraj Hospital comprising a total of 3 mass rapid transit projects as follows:

- 1.1 Red MRT Line: Siriraj-Taling Chan Section;
- 1.2 Orange MRT Line: Taling Chan-Min Buri Section;
- 1.3 Blue MRT Line: Bang Sue-Tha Phra Section and Hua Lamphong-Bang Khae Section.

2. Linking mass rapid transit project at the Siamintra Thiraj Medical Institute Building area, Siriraj Hospital comprises 2 mass transit systems projects: Red MRT Line Project, Taling Chan-Siriraj Section and Orange MRT Line Project, Taling Chan-Min Buri Section.

2.1 Red MRT Line Project, Siriraj-Taling Chan Section (responsibility of State Railway of Thailand: SRT) Around 6 kilometers distance is part of mass transit project linking 3 medical centers: Salaya, Siriraj, and Ramathibodi comprising 3 stations: Thonburi Station - Siriraj, Charansanitwong Station, and Talad Nam Station, Taling Chan. The tracks are at grade structure and elevated over Charansanitwong Road to reduce the problem of road and rail crossings. In this regard, SRT moved the location of Thonburi Station-Siriraj (at grade)

2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (รับผิดชอบโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย : รฟม.) ระยะทาง 37.5 กิโลเมตร เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ.2562) โดยเป็นโครงสร้างทางวิ่งระดับใต้ดิน เป็นส่วนใหญ่ เชื่อมโยงพื้นที่ตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพฯ บริเวณมีนบุรี งามคำแหง ดินแดง ประตูน้ำ ราชดำเนิน บางกอกน้อย และตลิ่งชัน ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ปรับเปลี่ยนตำแหน่งสถานีศิริราช (ใต้ดิน) โดยเลื่อนจากทิศตะวันตกของสะพานอรุณอมรินทร์เป็นฝั่งตะวันออก โดยพิจารณาตำแหน่งสถานีให้สอดคล้องกับสถานีธนบุรี-ศิริราช (ระดับดิน) ของรถไฟฟ้าสายสีแดงเพื่อความสะดวกในการเดินทาง โดยกำหนดให้มีตำแหน่งขึ้น-ลงสถานี บริเวณสถาบันการแพทย์สยามินทราธิราชโรงพยาบาลศิริราช ตลาดศาลาน้ำร้อน และถนนอรุณอมรินทร์

3. การเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง บริเวณพื้นที่ถนนจรัลสนิทวงศ์ ประกอบด้วย 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี โดยมีรูปแบบการเชื่อมต่อ ดังนี้

3.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช รฟท. ได้ปรับเปลี่ยนตำแหน่งสถานีรถไฟจรัลสนิทวงศ์ (สถานี

to the east close to Siamintraithiraj Medical Institute and Siriraj Hospital to facilitate public travel by choosing a design that is best suited to land use, such as parking areas and water drainage building.

2.2 Orange MRT Line Project, Taling Chan - Min Buri Section (supervised by the Mass Rapid Transit Authority of Thailand: MRTA) Distance 37.5 kilometers is a component project in the 10-Line Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region (operational by 2019). It is mainly an underground service structure linking eastern-western areas of Bangkok at Min Buri, Ramkamhaeng, Din Daeng, Pratunam, Rajdamnoen, Bangkok Noi, and Taling Chan. The Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) moved the location of Siriraj Station (underground) by moving from west of Arun Amarin Bridge to the east bank by considering the station location to be compatible with Thonburi Station-Siriraj (at grade) of the Red MRT Line for travel convenience. In this regard, station accesses were specified at the areas of Siamintraithiraj Medical Institute, Siriraj Hospital, Sala Nam Ron Market, and Arun Amarin Road.



ยกระดับ : ข้ามจุดตัดถนนจรัลสนิทวงศ์) จากทิศตะวันตกของ ถนนจรัลสนิทวงศ์ เป็นทิศตะวันออกหรือคร่อมแนวถนนจรัลสนิทวงศ์ เพื่อเชื่อมต่อบริเวณชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) กับสถานี บางขุนนนท์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพื่อกำหนดเป็น สถานีร่วมของโครงการรถไฟฟ้าทั้งสามสายในอนาคต โดยคาดว่าจะ การก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2558

3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแครับผิดชอบโดย รฟม. ระยะทาง 27 กิโลเมตร เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะเร่งรัด (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2559) โดยแนวเส้นทางต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน) โดยเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณบางอ้อ และผ่านตามแนวถนนจรัลสนิทวงศ์ สิ้นสุดที่ท่าพระ ซึ่ง รฟม.ได้ปรับย้ายตำแหน่งสถานีบางขุนนนท์ (ยกระดับ) มาทางทิศใต้ เพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ จรัลสนิทวงศ์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และเชื่อมต่อกับสถานี บางขุนนนท์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และหลีกเลี่ยงปัญหา สะพานข้ามทางแยกเลี้ยวขวาจากถนนจรัลสนิทวงศ์เข้าถนน บางขุนนนท์ของ กทม. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา

3.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี รฟม. พิจารณาออกแบบตำแหน่งสถานีบางขุนนนท์ (ใต้ดิน) บริเวณทิศตะวันออกของถนนจรัลสนิทวงศ์ เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง รวมทั้ง ตลาดและชุมชนได้อย่างเหมาะสม โดยคาดว่าจะการก่อสร้าง จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562

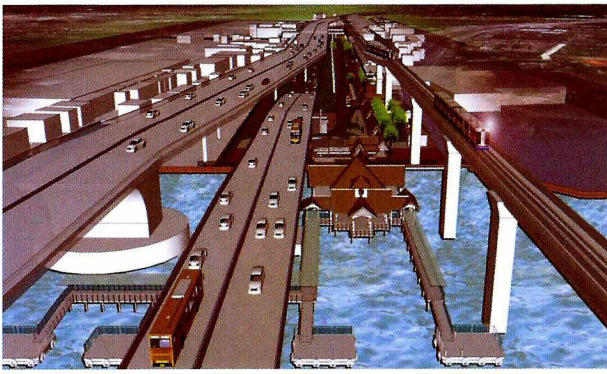


3. Links to mass transit project at Charansanitwong Road comprise 3 projects: Blue MRT Line Project, Bang Sue-Tha Phra Section, Red MRT Line Project, Taling Chan-Siriraj Section, and Orange MRT Line Project, Taling Chan-Min Buri Section. Link patterns are as follows:

3.1 Red MRT Line Project, Taling Chan - Siriraj Section, SRT moved the location of Charansanitwong Railway Station (elevated station: over Charansanitwong Road crossing) from west of Charansanitwong Road to the east or straddling Charansanitwong Road corridor. The purpose is to link the concourse level with Bang Khun Non Station of the Blue MRT Line Project to set as a common station of all three MRT projects in the future. Projections place construction completion in 2015.

3.2 Blue MRT Line Project, Bang Sue-Tha Phra Section and Hua Lamphong-Bang Khae Section, 27 kilometers distance supervised by MRTA, is a component project of the Urgent Phase of the Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region Project (operational in 2016). Moreover, the route extension corridor from the Chaloem Ratchamongkhon Line (subway) Project, by linking at Bang Sue Station, crossing over the Chao Phraya River at Bang Aw and passing along Charansanitwong Road, ending at Tha Phra. MRTA relocated Bang Khun Non Station (elevated) southward to link platforms with Station Charansanitwong Railway Station of the Red MRT Line Project and link with Bang Khun Non Station of the Orange MRT Line Project and avoiding the BMA problem of traffic from the intersection overpass making a right turn from Charansanitwong Road into Bang Khun Non Road. Progress of current project implementation: MRTA is in the process of implementing civil construction work.

3.3 Orange MRT Line Project, Taling Chan - Min Buri Section MRTA considered designing location of Bang Khun Non Station (underground) east of Charansanitwong Road to link appropriately with Blue MRT Line Project and Red MRT Line Project, as well as the market and community. Projections put construction completion in the year 2019.



## การพัฒนาท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า ศูนย์กลางการเชื่อมต่อ การเดินทางท่องเที่ยวบริเวณทิศเหนือของกรุงเทพฯ

ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า เป็นตำแหน่งที่มีศักยภาพในการพัฒนา ให้เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบขนส่งมวลชนทางราง ทางถนน และทางน้ำได้เป็นอย่างดี โดยสามารถเชื่อมต่อกับโครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ที่สถานีรถไฟฟ้าสพาน พระนั่งเกล้า เพื่อเชื่อมต่อการให้บริการเรือโดยสาร ซึ่งปัจจุบัน มีบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยาให้บริการเดินเรือในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้ การเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองกรุงเทพมหานครและต่อไปยังจังหวัด สมุทรปราการทำได้สะดวก และเป็นการส่งเสริมการเดินทาง ท่องเที่ยวบริเวณทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี ตามลำน้ำเจ้าพระยา ได้แก่ บริเวณปากเกร็ด เกษะเกร็ด ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การให้บริการเรือด่วนเจ้าพระยาในปัจจุบัน ยังไม่มีท่าเรือ รับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณรถไฟฟ้าสพานพระนั่งเกล้า โดยมีเรือด่วน ธงเขียวที่ให้บริการเรือด่วนผ่านสะพานพระนั่งเกล้าไปจนถึง ท่าเทียบเรือปากเกร็ด เพื่อรองรับการเดินทางของหน่วยงานราชการ และมีท่าเรือนนทบุรี (ท่าบ้านนท์) บริเวณศาลากลางจังหวัดนนทบุรี (เดิม) ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าสพานพระนั่งเกล้าไปทางทิศใต้ ประมาณ 3.8 กิโลเมตร ซึ่งเป็นท่าเรือที่รองรับการให้บริการ ผู้โดยสารจำนวนมาก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินการศึกษาออกแบบท่าเรือ สะพานพระนั่งเกล้า และทางเดินเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนได้อย่างสะดวกและส่งเสริม การท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งเป็นการพัฒนาท่าเรือ สะพานพระนั่งเกล้าให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทาง ท่องเที่ยว บริเวณทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร สรุปดังนี้

### 1. รายละเอียดข้อมูลท่าเรือพระนั่งเกล้า

1.1 ท่าเรือโดยสารขนาดพื้นที่ 720 ตารางเมตร เพื่อให้บริการใน 3 รูปแบบ ได้แก่ ท่าเรือโดยสาร (เรือด่วน) จำนวน 2 โป๊ะ ท่าเรือข้ามฟาก และท่าเรือท่องเที่ยว จำนวน ท่าเรือละ 1 โป๊ะ โดยแต่ละโป๊ะท่าเรือมีขนาด 5x12 เมตร

## Development of Phra Nang Klao Bridge Piers: Tourism Travel Link Hub North of Bangkok

Phra Nang Klao Bridge Piers are locations with potential to be developed as an excellent travel link between rail mass transit, road, and waterway modes. In this regard, connection is possible with Purple MRT Line Project, Bang Yai-Bang Sue Section at Phra Nang Klao Bridge MRT Station for connection with passenger boat service. Presently, there is Chao Phraya Express Boat Service Company that provides area boat service, which will provide convenient travel to Bangkok Metropolis and continuing to Samut Prakan Province and promote tourism travel appropriately in the northern area of Bangkok Metropolis and Nonthaburi Province along Chao Phraya waterway, namely Koh Kred area of Pak Kred. In this regard, service provision of Chao Phraya Express Boat currently lacks a pier to service passengers at Phra Nang Klao Bridge MRT Station. Subsequently, Green Flag Express Boat provides express service pass Phra Nang Klao Bridge up to Pak Kred Pier to support travel of government agencies. Furthermore, there is Nonthaburi Pier (Nont' Pier) at City Hall (original) of Nonthaburi Province, which is about 3.8 kilometers south of Phra Nang Klao Bridge MRT Station, which is a pier that provides service to large numbers of passengers.

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) subsequently conducted a pier design study for Phra Nang Klao Bridge and a pedestrian walkway connected to the Purple MRT Line Project, Bang Yai-Bang Sue Section. The objective is to conveniently connect public travel and promote tourism appropriately as well as develop Phra Nang Klao Bridge Pier as a hub for tourism travel north of Bangkok. A summary follows:

### 1. Information details of Phra Nang Klao Piers

1.1 Passenger piers, whose area size is 720 square meters, used to provide service in 3 modes: passenger pier (Express Boat) with 2 pontoons, ferry pier and tourism pier at 1 pontoon each with each pontoon having a size of 5x12 meters.

1.2 ออกแบบทางเดินเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับท่าเทียบเรือ ระยะทางประมาณ 85 เมตร เพื่อเชื่อมต่อระหว่างเรือโดยสารประจำทาง - รถโดยสารประจำทาง - รถไฟฟ้าอย่างเหมาะสม

1.3 จุดจอดรถรับจ้างสาธารณะ (Taxi) และรถโดยสารสาธารณะ

1.4 กำหนดให้มีศูนย์บริการร่วมกระทรวงคมนาคม บริเวณท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในลักษณะเดียวกับศูนย์บริการร่วมกระทรวงคมนาคมที่ท่าเรือสาทร

1.5 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้พื้นที่ให้เป็นประโยชน์ และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนด้วยการจัดให้มีร้านค้าเชิงพาณิชย์

1.6 ออกแบบทางเดินหลังคาคลุม (Cover Walk Way) ทั้งบริเวณท่าเรือ และทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับโครงสร้างสะพาน อาคารท่าเรือ และสถานีรถไฟฟ้า

1.7 เพิ่มพื้นที่จุดรถรับจ้างสาธารณะ (Taxi) และรถโดยสารสาธารณะ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน

## 2. แบบท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

ออกแบบให้มีโป๊ะท่าเรือจำนวน 4 โปะ เพื่อเป็นท่าเรือที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ได้อย่างเหมาะสม และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือโดยสารตามแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนี้

1.2 Design pedestrian walkway linking the MRT station with berth distance around 85 meters to provide appropriate links to commuter passenger boat service - commuter bus service-MRT.

1.3 Provide a stopping point for taxis and public buses.

1.4 Provide a common Ministry of Transport service center at Phra Nang Klao Bridge Piers as public service, similar to the Ministry of Transport combined service hub at Sathorn Pier.

1.5 Provision facilities and make effective use of the area, and provide public facilities by making commercial establishments available.

1.6 Design covered walkways both at the piers and at the walkway connections between MRT stations by making them inter-compatible with bridge structure, pier built areas, and MRT stations.

1.7 Provide additional stop areas for taxis and public buses to support public travel.

## 2. Design of Phra Nang Klao Bridge Piers

Designed to have 4 pontoons as piers that appropriately facilitates travel connecting with Purple MRT Line Project and promotes tourism by passenger boat along the Chao Phraya River, as follows:

ท่าเรือ Pier	จำนวนโป๊ะ Number of pontoons	ตำแหน่ง Location
1. ท่าเรือโดยสาร (เรือด่วน) 1. Passenger pier (Express Boat)	2 โปะ 2 pontoons	- โปะตัวแรก (เรือโดยสารขาหลัง) ตำแหน่งใต้โครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีม่วง - โปะตัวที่สอง (เรือโดยสารขาขึ้น) ตำแหน่งอยู่ระหว่างสะพานพระนั่งเกล้า (เดิม) และสะพานพระนั่งเกล้าคู่ขนาน - First pontoon (downstream passenger boat), located under Purple MRT Line infrastructure - Second pontoon (upstream passenger boat), located between Phra Nang Klao Bridge (original) and Phra Nang Klao frontage road.
2. ท่าเรือข้ามฟาก 2. Ferry pier	1 โปะ 1 pontoon	- อยู่ระหว่างสะพานพระนั่งเกล้า (เดิม) และโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีม่วง และปรับปรุงท่าเรือเดิมฝั่งตรงข้ามที่ไม่ได้ใช้งานให้เป็นท่าเรือข้ามฟากด้วย - Located between Phra Nang Klao Bridge (original) and pathway structure of Purple MRT Line and upgrade the original unused pier on the opposite bank as a ferry pier also.
3. ท่าเรือท่องเที่ยว 3. Tourism pier	1 โปะ 1 pontoon	- ใต้สะพานพระนั่งเกล้า (คู่ขนาน) และอยู่ด้านเหนือต่อจากโป๊ะท่าเรือโดยสาร - Under Phra Nang Klao Bridge (parallel) and to the north next to the pontoon of the passenger pier.

### 3. แผนการก่อสร้างท่าเรือ

ลำดับ Rank	รายการ Item	ระยะเวลา Period	หน่วยงานดำเนินงาน Implementing Agency
1.	- ออกแบบเบื้องต้น - Preliminary design	เม.ย. - พ.ค. 54 Apr-May '11	สนข. OTP
2.	- เสนอกระทรวงคมนาคมเห็นชอบแบบเบื้องต้น - Submit to Ministry of Transport for approval of preliminary design	พ.ค. 54 May '11	สนข. OTP
3.	- ออกแบบรายละเอียด - Detailed design	ส.ค. - ต.ค. 54 (3 เดือน) Aug-Oct '11 (3 months)	ที่ปรึกษาบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย Consultant managing the Purple MRT Line Project, Bang Yai-Bang Sue Section of the Mass Rapid Transit Authority of Thailand
4.	- เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติก่อสร้าง - Submit to the Cabinet for construction approval	ธ.ค. 54 - มี.ค. 55 Dec '11-Mar '12	รฟม. MRTA
5.	- การประกวดราคา - Tender bids	เม.ย. - ส.ค. 55 Apr-Aug '12	รฟม. MRTA
6.	- ดำเนินการก่อสร้าง - Construction	ต.ค. 55 - มิ.ย. 56 (9 เดือน) Oct '12-Jun '13 (9 months)	รฟม. MRTA
7.	- เปิดให้บริการท่าเรือ - Piers in service	กรกฎาคม 56 July '13	รฟม. MRTA

#### ศูนย์บริการข้อมูลระบบราง (Railway Information Center: RIC)

สนข. ได้จัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลระบบราง (Railway Information Center: RIC) บริเวณชั้น 3 อาคาร สนข. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการ เผยแพร่ข่าวสารและติดตามข้อมูลโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางราง รวมทั้งประสานความร่วมมือด้านการขนส่งและจราจรระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์เชิงรุก (Mobile Unit) ของศูนย์ข้อมูลระบบราง เพื่อสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติงานโครงการระบบราง

#### Railway Information Center (RIC)

OTP established the Railway Information Center (RIC) on the third floor of the OTP Building with the objective of providing service, disseminating news and information and monitoring information of rail transport systems development projects, including coordinating cooperation on transport and traffic between concerned agencies. There is a mobile unit for rail-system data center to promote understanding of work performance in rail system projects and promotion

และประชาสัมพันธ์ศูนย์บริการข้อมูลระบบรางให้เป็นศูนย์กลางการติดต่อและติดตามข้อมูลความก้าวหน้าการพัฒนาระบบรางแก่ผู้เกี่ยวข้องและประชาชนทั่วไป โดยได้จัดทำนิทรรศการขนาดย่อมบอร์ดประชาสัมพันธ์ แผนที่แสดงแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมทั้งกิจกรรมแจกแผ่นประชาสัมพันธ์ กิจกรรมตอบคำถาม และรับซองรางวัล

การดำเนินงานที่ผ่านมาได้มีการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์เชิงรุก (Mobile Unit) จำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินบริเวณสถานีสุขุมวิทซึ่งเป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินบริเวณสถานีจตุจักร โดยมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมรวมประมาณ 250 คน โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความสนใจข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยให้ความสนใจและสอบถามถึงความคืบหน้าในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ เรื่องการใช้ระบบตั๋วร่วม และความเป็นไปได้ของโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

นอกจากนี้ ได้มีการจัดกิจกรรมการตรวจพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ณ อาคารสำนักงานสัญญาที่ 1 จังหวัดนนทบุรี โดยมีวิศวกรโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บรรยายสรุปข้อมูลโครงการ เทคนิควิธีการก่อสร้าง รวมทั้งตอบข้อซักถามและเข้าชมพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้า 2 แห่ง ได้แก่ จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) บริเวณสถานีบางซื่อ และจุดเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างทางวิ่ง (ใต้ดิน-คลองแห้ง-ยกระดับ) บริเวณหน้าบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2554



of Railway Information Center as a hub for contacts and for monitoring development progress of rail systems for concerned parties and the public at large. In this respect, organizations of mini exhibitions, public relations boards, maps illustrating Rail Mass Transit Master Plan as well as activity to distribute press releases, answer questions, and accept gift prizes.

Previous activity include organization of 2 mobile units: Blue MRT Line station at Sukhumvit, which is a station shared with the Green Line, and at the Blue MRT Line station at Chatuchak. Participants at the activities total 250, who were interested in information on mass transit projects in the Bangkok area. The participants showed interest and asked about progress in construction of various rail line projects, use of common ticketing, and feasibility of High-Speed Rail Project, for instance.

Furthermore, activities were organized for inspection of Purple MRT Line (Bang Yai-Bang Sue Section) construction site at Contract Office 1 Building, Nonthaburi Province. There, a Purple MRT Line project engineer delivered a briefing of project details, techniques and methods of construction as well as answered questions. Thereafter, were visits to 2 MRT construction sites: connection point of Purple and Red MRT Lines (Bang Sue-Rangsit Section) at Bang Son Station and of guide-structure mode-shift point (underground-dry canal-viaduct) in front of Siam Cement Public Company Limited head office on Monday, August 15, 2011.



# การดำเนินงานพัฒนาระบบตั๋วร่วม

## Common Ticketing System Development Progress



### 1. มติคณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติอนุมัติให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วย

- 1.1 การจัดตั้งสำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. โดยในช่วงเตรียมการ 4 ปีแรก
- 1.2 การดำเนินงาน Program Management Services (PMS)
- 1.3 การดำเนินงานจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)

### 2. ความคืบหน้าการดำเนินงานพัฒนาระบบตั๋วร่วม

2.1 การจัดตั้งสำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม สนข. ได้จัดตั้งสำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ขึ้นเป็นหน่วยงาน ภายใต้ สนข. ตามคำสั่ง สนข. ที่ 123/2554 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2554 เพื่อรับผิดชอบในการดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม (Program Management Services: PMS) และการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) รวมทั้งประสานการดำเนินงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การดำเนินงาน

### 1. Cabinet resolution

On May 3, 2011, the Cabinet passed a resolution approving the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) to implement the Common Ticketing Project comprising:

- 1.1 Setting up the Common Ticketing Office (CTO) as an internal body within the OTP during the first four years prior to launch;
- 1.2 Implementing the Program Management Services (PMS);
- 1.3 Implementation leading up to establishment of the Central Clearing House (CCH).

### 2. Current Progress of Common Ticketing System Development

#### 2.1 Establishment of the Common Ticketing Office

The OTP set up the Common Ticketing Office as an internal body under the OTP in accordance with OTP Directive No. 123/2554, effective June 30, 2011. Effectively, the CTO is charged with implementing the Program Management Service (PMS) and the Central Clearing

ระบบตัวร่วมบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีอัตรากำลังตามกรอบโครงสร้างระยะเตรียมการได้กำหนดอัตราไว้จำนวน ๑๑ อัตรา แต่เนื่องจาก สนข. ยังไม่มีอัตรากำลังเพียงพอจึงเกลี้ยอัตรากำลังภายในของ สนข. มาช่วยราชการจากกอง/สำนัก ต่างๆ จำนวน 4 คน และจะขอรับความสนับสนุนจาก รฟม. รฟท. กทพ. และ ขสมก. ในการคัดสรรเจ้าหน้าที่ที่สนใจมาช่วยราชการในสำนักบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวจะยังคงพึงได้รับสิทธิต่างๆ จากหน่วยงานต้นสังกัดตามเดิม เช่น การพิจารณาความดีความชอบในกรณีเลื่อนขั้นเงินเดือน เป็นต้น ส่วนงบประมาณค่าใช้จ่าย สนข. จะเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายในเบื้องต้นจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีของ สนข. ไปก่อนในระยะเตรียมการ 4 ปีแรก

2.2 การดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (PMS) อยู่ระหว่างการขอใช้เงินกู้จากกระทรวงการคลังเพื่อใช้ในการดำเนินงาน PMS ในระยะเวลา 4 ปี (ปี 2555 - 2558) เนื่องจากการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม จะต้องมีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ที่มีขบวนการต่างๆ ค่อนข้างซับซ้อนและเป็นเรื่องใหม่ประเทศไทยโดยเฉพาะรายละเอียดเทคโนโลยีที่เหมาะสม รวมทั้งความต้องการที่จะให้ภาครัฐได้รับความคุ้มค่ามากที่สุดในการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง จึงจะต้องมีที่ปรึกษามาดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และพิจารณาการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ในช่วงเปิดดำเนินการจะถูกปรับเปลี่ยนไปเป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม เช่น องค์กรมหาชน ซึ่งที่ปรึกษา PMS จะต้องให้คำปรึกษาและสนับสนุนข้อมูลและรูปแบบของการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ในช่วงเปิดดำเนินการ รวมถึงการกำหนดนโยบายการดำเนินงานรูปแบบธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ ข้อกำหนดในการปฏิบัติงาน และการบำรุงรักษาระบบ เพื่อให้สามารถจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

House (CCH), including coordinating with relevant agencies, both in the public and private sectors. The goal and objective is successful and efficient implementation of the common ticketing system. Workforce is according to pre-launch organization framework of 11 staff; however, as OTP is currently understaffed, it can only afford to loan only four staff members from within OTP ranks to CTO. The remaining CTO staff members are to be supplied by the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA), the State Railway of Thailand (SRT), the Expressway Authority of Thailand (EXAT), and the Bangkok Mass Transit Authority (BMTA). It should be noted that CTO staff members on loan from their respective agencies remain eligible for benefits provided by their agencies of origin, such as promotions, and wage and salary raises. As for expense budget, initially in the first four years the OTP shall requisition expenses from its annually allocated expenditure budgets.

**2.2 Implementation of the Program Management System (PMS)** Currently, request for approval of loans from the Ministry of Finance for use in implementing PMS in a four-year period (2012-2015) is in progress. The underlying rationale is in implementing a common ticketing system it is necessary to establish a central clearing house, whose processes are quite complex and new to Thailand. This applies especially to details of appropriate technology as well as the need for



2.3 การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) อยู่ระหว่างการขอใช้เงินกู้จากกระทรวงการคลัง เพื่อใช้ในการดำเนินงานจัดทำระบบ CCH ในระยะเวลา 3 ปี (ปี 2556 - 2558) ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) จะมีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) เป็นตัวเลขระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) ทั้งผู้ให้บริการการขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่งในระบบตัวร่วม ส่วนการให้บริการชำระดุล (Settlement) เป็นตัวเงินในบัญชีเงินฝากนั้น จะเป็นหน้าที่ของธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับฝากเงิน (สด) ที่ได้รับล่วงหน้า (Float) ไว้กับผู้ให้บริการการขนส่งแต่ละราย ทั้งนี้ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางจะรองรับการให้บริการรับ-จ่ายเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Money โดยเป็นหน่วยงานกลางที่ทำการคำนวณดุลการหักบัญชีระหว่างผู้ให้บริการต่างๆ จัดทำรายงาน และส่งรายงานไปชำระดุลที่ Transaction Settlement Center สำหรับบัตรที่ใช้ในระบบขนส่ง (Transit) และไม่ใช้ระบบขนส่ง (Non-Transit)



2.4 การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม คณะกรรมการกำหนดรูปแบบและแนวทางบริหารจัดการระบบตัวร่วม ในการประชุม ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2554 มีมติให้ปรับเปลี่ยน "คณะกรรมการกำหนดรูปแบบและแนวทางบริหารจัดการระบบตัวร่วม" เป็น "คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม" เนื่องจากคณะกรรมการฯ ชุดเดิมได้มีการพิจารณา รูปแบบการดำเนินงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ตามภารกิจของคณะกรรมการฯ แล้วเสร็จ และคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 อนุมัติโครงการดำเนินงาน บริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าวแล้ว ซึ่งในขั้นตอนต่อไป คือการดำเนินการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงให้แต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม แทนคณะกรรมการฯ ชุดเดิม เพื่อให้การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ที่จะแต่งตั้งใหม่ ให้เพิ่มผู้แทนของผู้ประกอบการภาคขนส่งไว้ด้วย เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในทุกๆ ภาคส่วนของการดำเนินงาน บริหารจัดการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ สนข. ได้ยกย่องคำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อเสนอรัฐมนตรี ว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามแล้ว

the state to receive maximum value in implementing a central clearing house. It is for this reason that services of a consultant is required to implement the Common Ticketing Program Management System (PMS) and to consider the establishment of a common ticketing office, in which during initial launching will evolve into a common ticketing public organization, for instance. In this regard, the PMS consultant will have to provide advice, information support, and the form of common ticketing entity when it becomes operational. This is to include drafting policy, operations, business models and strategic plans, operational requirements, and systems maintenance. The aforementioned is for the capacity to set up a common ticketing body that is capable of efficient operation.

2.3 Establishment of a Central Clearing House (CCH) Currently, placement of a loan request with the Ministry of Finance for use in implementing CCH in a three-year period (2013-2015) is in progress. The key function of the Central Clearing House (CCH) is for clearing numerical accounts between operators, both transit and non-transit in the common ticketing system. While numerical accounts settlement in deposit accounts will be the function of commercial-bank recipients of (cash) deposit floats of each transit service provider. In this regard, the Central Clearing House shall support electronic-money (e-money) receipts and payments services. The CCH shall perform account settlement calculations between service providers, draft and transmit reports to a Transaction Settlement Center, both for transit and non-transit tickets/cards.



2.5 การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ในช่วงเปิดดำเนินการ ในช่วงเปิดดำเนินการ สำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ที่เป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. ในระยะเตรียมการ จะถูกปรับเปลี่ยนไปเป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งจะจัดตั้งเป็น "องค์การมหาชน" เพื่อความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยการจัดตั้งองค์การมหาชน จะมีกระบวนการและขั้นตอนของการจัดตั้งองค์การฯ ที่ใช้ระยะเวลาพอสมควรในการเตรียมการ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว จะใช้ระยะเวลาประมาณ 2 - 3 ปีครึ่ง (ทั้งนี้ ในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินงานจะต้องไม่มีปัญหาหรือข้อขัดข้องใดๆ) ทั้งนี้จะได้เริ่มดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (PMS) และการจัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

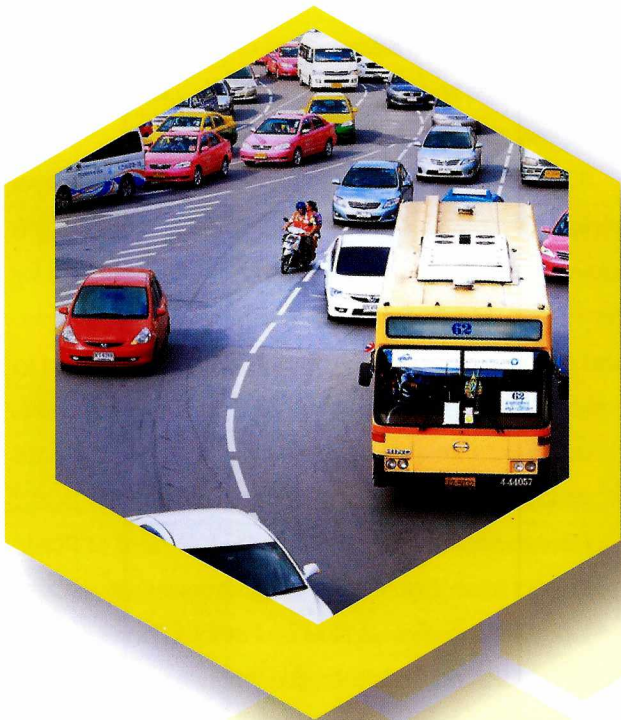


**2.4 Appointment of Common Ticketing Committee** The Committee on Prescribing Ways and Means of Common Ticketing in its session 1/2554 on October 3, 2011 approved a resolution converting the "Committee on Prescribing the Ways and Means of Common Ticketing" to the "Committee on Common Ticketing." The rationale behind the conversion is that the original committee had completed its mission to deliberate the model for implementing the Common Ticketing Project and that the Cabinet had already approved the latter project on May 3, 2011. The next step is to implement common ticketing, hence the appointment of the Committee on Common Ticketing in lieu of the original committee for efficient supervision and administration. In this regard, the composition of the committee to be newly appointed is to add representatives of operators in the transport sector also so that there is participation in all sectors implementing common ticketing administration. Furthermore, the OTP has already drafted a directive appointing the Committee on Common Ticketing to be proposed to the Minister of Transport for endorsement.

**2.5 Creation of a Common Ticketing Agency at system launch** As the Common Ticketing Office becomes operational, the agency under the wing of the OTP during the preparatory period will be converted into a Common Ticket Agency, to be set up as a "Public Organization." The rationale behind this is administrative flexibility and efficiency. Establishment of a public organization has procedures and steps that are quite time intensive in preparation; practically, it should take anywhere from two to three-and-a-half years (in this regard, each step in the undertaking must be problem- or obstacle-free). Accordingly, implementation should proceed together with that of the Program Management System (PMS) and establishment of the Central Clearing House.

# กองจัดระบบการจราจรทางบก

## Division of Land Traffic Management



**กองจัดระบบการจราจรทางบก** เป็นหน่วยงานภายในสังกัด สนข. ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ สนข. ปี 2552 มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา สำรวจ วางแผนการจ้ดระบบ การจราจรทางบก เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐาน ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไข ปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังปฏิบัติงานในฐานะหน่วยงาน ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ คจร. ซึ่งปัจจุบัน กองจัดระบบการจราจรทางบกมีขีดขอบ จำนวน 2 คณะได้แก่

(1) คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหการจราจรและขนส่ง ระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีเลขาธิการ นายกรัฐมนตรี เป็นอนุกรรมการที่ปรึกษา และปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ

(2) คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ และที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานอนุกรรมการ

**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 secretariat of the Commission for the Management of Land Traffic (CMLT) and sub-committees of the CMLT. The division is currently responsible for 2 sub-committees, as follows:

(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

การปฏิบัติงานของกองจัดระบบการจราจรทางบกในการแก้ไข ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญ ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ /แนวทางการจัดระบบการจราจรทางบก ได้แก่

1. การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจร และขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการวางแผนจราจร การผังเมือง และการอำนวยความสะดวก ร่วมเป็นอนุกรรมการ เช่น กรุงเทพมหานคร (สำนักงานโยธา สำนักผังเมือง สำนักงานการจราจรและขนส่ง) กรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้แทนจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รับผิดชอบ อำนวยการจราจรทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเขตพื้นที่ ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร (บข.น./ตำรวจจราจร/ตำรวจภูธรภาค 1 /ตำรวจภูธรภาค 2 และตำรวจภูธรภาค 7) รวมทั้งรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง เป็นต้น มีมติที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่

1.1 ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ได้มีมติเห็นชอบในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- เร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข ปัญหาจราจรในเรื่องต่างๆ เช่น ผลการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การแก้ไขปัญหา จราจรบริเวณโครงการศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ งานแก้ไข ปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่จังหวัดปริมณฑล เป็นต้น

- มอบหมายแนวนโยบายและกรอบแนวทาง ในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาระยะ การปรับปรุงการจราจร บนถนนรูปเตมีย์ (ถนนภายในกองบัญชาการกองทัพอากาศ) และการแก้ไขปัญหาจราจรระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

- มอบหมายแนวทางเพิ่มเติมสำหรับผลการพิจารณา ของคณะทำงานพิจารณาแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจร บนถนนสายหลัก (ซึ่งมีรองปลัดกระทรวง (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ โครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานคณะทำงาน และกองจัดระบบการจราจรทางบกเป็นฝ่ายเลขานุการ) เรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธินบริเวณหน้าอาคาร สำนักงานใหญ่ธนาคารทหารไทย การแก้ไขปัญหาการจราจร บริเวณห้าแยกลาดพร้าว การบริหารจัดการจราจรบนถนนลาดพร้าว เช่น แยกซอยลาดพร้าว 71 โกลด์แยกถนนประดิษฐ์มนูธรรม หน้าสรรพสินค้าบิ๊กซีลาดพร้าว และพื้นที่ย่านบางกะปิ เป็นต้น

1.2 ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2554 ได้มีมติเห็นชอบในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- เร่งรัดและติดตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ แก้ไขปัญหาจราจรในเรื่องต่างๆ เช่น การแก้ไขปัญหาการจราจร

to the Ministry of Transport as chairperson.

(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 are provided below. Most are recommendations on land traffic management policies, plans, projects, measures, and guidelines.

1. Coordinated Solutions to Urgent Traffic and Transport Problems in the Bangkok Metropolitan Region Sub-committee Meeting. This meeting was chaired by the Permanent Secretary to 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, Traffic Police Division, Provincial Police Regions 1, 2 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.

1.1 Meeting No. 3/2553 on 14 December 2010 - The sub-committee approved these issues:



บนถนนพหลโยธินบริเวณหน้าอาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารทหารไทย การบริหารจัดการจราจรบนถนนลาดพร้าว การติดตามสภาพ การจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ตัดกับถนนนimitrใหม่ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรบริเวณจุดวิกฤติตามผลการศึกษาลำรวจ ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

- มอบหมายแนวทางในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหา การจราจรโดยรอบบริเวณสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าและสถานี บรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

- มอบหมายกรอบแนวทางการพัฒนาระบบการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

- มอบหมายแนวทางในการดำเนินงานเพื่อแก้ไข ปัญหาการจราจรบริเวณวงเวียนใหญ่และพื้นที่โดยรอบ

2. การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ได้มีมติของคณะทำงานฯ มอบหมาย สนข.ให้เป็นหน่วยงาน ในการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร และผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาท่าเรือและการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ทางน้ำกับทางบก รวมทั้งระบบขนส่งมวลชนทางราง ดังนั้น กองจัดระบบการจราจรทางบกจึงได้ศึกษา สำรวจพื้นที่ และจัดเตรียม ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ทางน้ำสำหรับท่าเรือในแม่น้ำ โดย สนข.อยู่ระหว่างการประสาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงระบบการเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือ 4 แห่ง ได้แก่ ท่าพระปิ่นเกล้า ท่าเทวศร์ ท่าสี่พระยา และท่าพระราม 7

3. กองจัดระบบการจราจรทางบกในฐานะฝ่ายเลขานุการ ของคณะกรรมการด้านการจราจรและขนส่งในโครงการชุมชน สีเขียวรอบศิริราช สะอาด ปลอดภัย และสุขภาพอนามัยดี ได้จัดทำแนวทางการปรับปรุงโครงข่ายถนน และการจัดการจราจร ให้สอดคล้องกับการเดินทางภายในโรงพยาบาลศิริราชและอาคาร ศูนย์ความเป็นเลิศ ซึ่งกำหนดเปิดให้บริการในปลายปี 2554 โดยจะปรับปรุงพื้นที่ภายในโรงพยาบาล และถนนโดยรอบ เช่น ถนนเลียบบคลองบางกอกน้อย ถนนรถไฟ ถนนพรานนก และท่าเรือรถไฟ รวมทั้งปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบอาคารศูนย์ ความเป็นเลิศ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่มาใช้บริการ ในอนาคต

4. ศึกษา สำรวจ และจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจร และการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณ โรงเรียนอัสสัมชัญศรีราชา ถนนสุขุมวิท จังหวัดชลบุรี และบริเวณ จุดตัดทางรถไฟ และพื้นที่ข้างเคียงโดยรอบ เสนอคณะอนุกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดชลบุรี เพื่อพิจารณามอบหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการต่อไป

- Push forward related agencies in solving traffic problems such as the operation of truck terminals in Bangkok Metropolitan Region, traffic congestion relieve at the government complex, Chang Wattana Road, traffic congestion solving at the surrounding provinces.

- Designate policy guideline and framework for traffic management on Tupateme Road (road in the Royal Thai Air Force area) as well as traffic congestion alleviation during the construction of the electric train.

- Designate additional guidelines for traffic congestion solving in front of the Head office of the Siam Commercial Bank on Paholayothin road, Lad Phrao intersection, Lard Phrao road and its Sois such as Soi Lard Phrao 71 near Pradit Manootham road, Big C Lard Phrao department store, and Bangkapi area, for example.



1.2 Meeting No. 1/2554 on 19 May 2011 -

The sub-committee approved the solution on the following issues:

- Push forward and monitor related agencies to solve the traffic problems on Paholayothin road, Lard Phrao road, Suwintawong and Nimitmai Road. Alleviate accidents at the critical areas according to the regional master plan of Samutprakan province, for instance.

- Designate guidelines for traffic congestion solutions around Rom Klao truck terminal and Inland Container Depot (ICD) at Lardkrabang.

- Designate guidelines for the development of the process for road user behavior adaptation.

## 5. การแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณโครงการศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ

5.1 ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2553 ที่ให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลัก ในการประสานการแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ โดยในการดำเนินการได้มีการตรวจพื้นที่และประชุม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประสานการปฏิบัติในการแก้ไข ปัญหารถจราจร โดยได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับไปดำเนินการในด้านต่างๆ ได้แก่

- การเพิ่มโครงข่ายการจราจรเพื่อเชื่อมต่อกับ ศูนย์ราชการฯ
- ด้านการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (การให้บริการรถโดยสารประจำทางและจุดจอด)
- ด้านการจัดระบบจราจรทั้งภายในและบริเวณ รอบนอกศูนย์ราชการฯ
- ด้านการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งนี้ ได้เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดผลสำเร็จและมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

5.2 คณะอนุกรรมการประสานฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2554 รับทราบรายงาน ผลการดำเนินงานการแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณโครงการ ศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ และมีมติมอบหมายกรมทางหลวง และบริษัท ธานีรักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด พิจารณาดำเนินการ ในเรื่องการพัฒนาาระบบโครงข่ายถนน และการพัฒนาาระบบ ขนส่งสาธารณะให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

6. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการสลับ เวลาทำงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากมติคณะรัฐมนตรีที่ให้กระทรวงคมนาคมรับ ความเห็นของคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุง เพื่อให้มาตรการสลับเวลาทำงานดังกล่าวเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป ทั้งนี้ การติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการฯ



- Designate guidelines for alleviating traffic congestion around Wong Wien Yai roundabout.

2. The development of intermodal transfer facilities with public waterways was raised at the meeting of the working group that designated OTP and other relevant agencies including Marine Department, Department of Rural Roads, Bangkok Metropolitan Administration, and operators, to develop ports and intermodal transfer facilities between land and public waterways. The Traffic Management Division, therefore, conducted a study and site survey, and prepared information regarding development of intermodal transfer facilities to public waterway for 4 ports along the Chaophraya river including Phra Pinklao, Thewet, Siphryaya, and Rama VII.

3. The Traffic Management Division as the secretariat 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 of Excellence Building expected to open at the end 2011. This includes improvement of areas within the hospital and the surrounding roads e.g. the road along Bangkok Noi Canal, Roffoi Road, Prannok Road, and Railway Port, as well as improvement of transport links around the Center of Excellence Building to support the numbers of people accessing this area in the future.

ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของมาตรการที่มีต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรม โดย สนข. ได้ดำเนินการศึกษาเส้นทางเลือกในการปรับปรุงมาตรการฯ และวิเคราะห์ข้อดี ข้อเสีย พิจารณาผลทดสอบด้านการจราจรด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งประเด็นด้านการจราจร ประสิทธิภาพการทำงาน และการประหยัดพลังงาน โดยเสนอให้หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลถือปฏิบัติตามความเหมาะสม โดยให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานสามารถเลือกรอบเวลาทำงานที่ปรับเปลี่ยนได้ตามความสมัครใจ 3 รอบเวลา ดังนี้

- ▶ รอบ 8.00 - 16.00 น.
- ▶ รอบ 8.30 - 16.30 น.
- ▶ รอบ 9.00 - 17.00 น.

ทั้งนี้ ได้เสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ ต่อกระทรวงคมนาคม โดยปลัดกระทรวงคมนาคมได้รับทราบ และ สนข. อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะอนุกรรมการประสานฯ และ ครร.ต่อไป



7. ศึกษา และรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงาน รวมทั้งสำรวจภาคสนามพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าขานเมืองและสภาพโครงข่ายการคมนาคมโดยรอบสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองดังกล่าวที่ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2553 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้สถานีขนส่งสินค้าทั้ง 3 แห่ง มีลักษณะทางกิจกรรมด้านการขนส่งและมีสภาพปัญหาการจราจรที่แตกต่างกัน โดยขณะนี้ อยู่ระหว่างการจัดทำแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และนำเสนอต่อผู้บริหารกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา และหารือร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา ร่วมกันต่อไป

4. 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, railways crossings and surrounding areas. This report will be presented to the Chon Buri Land Traffic Management Sub-committee to designate relevant agencies and local administrative organizations for further implementation.

#### 5. Traffic Congestion Solutions at Government Complex, Chang Wattana Road

5.1 Implementation according to Cabinet Resolution dated 20 April 2010 that designated the Ministry of Transport as the focal point to coordinate the solution of traffic problems at the Government Complex on Chang Wattana 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:

- Increasing traffic networks connecting to the Government Complex
- Encouraging the use of public transport system (provision of bus service and bus stops)
- Managing traffic management within and around the Government Complex
- Developing rail transit system

5.2 The Sub-committee at its 1/2544 meeting on 19 May 2011 acknowledged the report on traffic problems solving at the Government Complex, Chang Wattana Road and designated the Department of Highways and Dhararak Asset Development Co., Ltd. to consider the developments of road networks and public transport.

6. Studying, Analyzing, and Providing Recommendations and Guidelines for Monitoring and Evaluation of Implementation of Staggered Work Hours 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 staggered work hours measure for government agencies. The OTP monitored and evaluated the effectiveness

8. มีการหารือการทบทวนรูปแบบการเดินทางและจัดระบบการจราจรเพื่อรองรับปริมาณการจราจรในการเดินทางเข้า - ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มีมติเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมโดย สนข. ศึกษาทบทวนรูปแบบการเดินทางและระบบจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในภาพรวมให้ชัดเจน อันจะนำไปสู่การวางแผนการพัฒนาประเทศควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการวิเคราะห์สภาพการจราจรของโครงข่ายถนนและทางด่วนรวมทั้งโครงข่ายรถไฟฟ้าในการรองรับปริมาณการจราจรเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนนำผลการวิเคราะห์ไปหารือร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และนำเสนอผู้บริหารกระทรวงคมนาคมต่อไป

9. มีการประชุมเรื่องการกำหนดแผนการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและการจัดระบบโครงข่ายการจราจรและคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่ง สนข. ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและคมนาคมขนส่งต่อคณะกรรมการพิจารณาติดตามการแก้ไขปัญหามลกระทบด้านการจราจรและการจัดระบบโครงข่ายการจราจรและคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่แล้ว

10. การศึกษาและสำรวจภาคสนามพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าและสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เพื่อวิเคราะห์ ตรวจสอบสภาพปัญหาการจราจรและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรในพื้นที่ ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ทั้งสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าและ ICD ลาดกระบัง โดยได้จัดทำแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร และอยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการประสานฯ เพื่อพิจารณา หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป



of this measure and proposed that the proper staggered work hours to be utilized should be in 3 shifts:

- ▶ 08:00 - 16:00 hrs.
- ▶ 08:30 - 16:30 hrs.
- ▶ 09:00 - 17:00 hrs.

This proposed measure is scheduled to further propose to the sub-committee and CMLT.

7. Studying and Compiling Data on Performance and Field Survey of Truck Terminals and Surrounding Transport Network Conditions in Suburbs of the Bangkok Metropolitan Region. This includes 3 truck terminals i.e., Phutthamonthon, Khlong Luang, and Romkiao terminals. The study aims to analyze and recommend guidelines for solving traffic problems resulting from operation of such terminals which have been operated since 2000. It should be noted that the operations and traffic problems of all three terminals 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.

8. 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 OTP to thoroughly review overall trip patterns and traffic systems to support traffic volumes at Suvarnabhumi Airport. This would lead to planning 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.

9. 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 OTP

11. วิเคราะห์และสรุปเรื่อง การใช้การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเชิงพาณิชย์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2554 ได้พิจารณาเรื่องดังกล่าว และได้มีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยการนำพื้นที่ในเขตทางพิเศษไปพัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษในเชิงพาณิชย์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ควบคู่กันไปตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ตามที่ กทพ. เสนอต่อไป

12. ดำเนินการติดตามสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยทำการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพจราจร รวมทั้งประเมินผลการแก้ไขปัญหการจราจรในช่วงที่ผ่านมา สำหรับปี พ.ศ. 2554 สทท. ได้ทำการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน โดยวิธีบันทึกหมายเลขป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Method) บนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร



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.

10. Studying and Carrying out Field Survey at Romklao Truck Terminal and Lardkrabang Inland Container Depot (ICD) to analyze, examine traffic condition and propose solution at the area. This is the result of the activity of cargo transport and container both at Roamklao and ICD at Lardkrabang by doing guidelines for traffic congestion alleviation. Currently, it is proposed to the sub-committee for further consideration with related agencies.

11. Analyzing and Finalizing the Development of Right-of-Way Usage of the Expressway Authority of Thailand. The cabinet at its meeting on 6 December 2011 approved the proposal of the Ministry of Transport to develop guideline for the development of right-of-way usage of the EXAT for both public and commercial utilization according to the masterplan of the development of right-of-way of EXAT in parallel with the EXAT's act B.E. 2550 (2007) as proposed by the EXAT.

12. Annual Monitoring Traffic Condition in Bangkok Metropolitan Region. The annual traveling speed survey of the passenger cars is used for comparing and evaluating traffic congestion implemented schemes. In 2011, the OTP surveyed the average traveling speed of passenger cars during July - September. The technique used is the License Plate Method on maid roads around

# สำนักแผนความปลอดภัย

## Bureau of Safety Planning

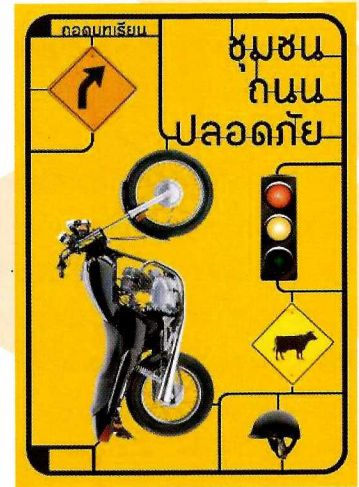


### แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 - 2558)

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งซึ่งส่งผลกระทบต่อพัฒนาประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนนำมาซึ่งความสูญเสียและผลกระทบอย่างมากมาย ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน นับตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปี 2550 พบว่าสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต แม้ว่าจะมีปริมาณความเสียหายลดลงบ้างในบางช่วงเวลา (ปี 2548-2550) แต่ก็เป็นการลดลงในช่วงสั้นๆ หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีส่วนรับผิดชอบกับปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนต่างได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาย่อยอย่างเป็นระบบและจริงจัง ซึ่งต้องการความร่วมมือทั้งในระดับยุทธศาสตร์จนถึงระดับแผนงานเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด คือ การลดอัตราการสูญเสียและความเสียหาย

### MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

Road safety is one of the major contributing factors to the economic and social development of the nation, and at the same time, it causes inestimable losses and damages to people's lives and properties every year. From 1999 to 2007, road accidents have continually increased as indicated by the increasing numbers of accidents, fatalities and injuries year by year. Such trend has caught the attention of the government as well as related agencies in employing various preventive measures in an intensive and integrated manner. This endeavor would necessitate the active collaboration among related government agencies from the administrative to the technical level in order to alleviate the losses and damages from road accidents.



การลดอัตราการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นเป้าหมายสำคัญในการดำเนินงานของภาครัฐ โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ทั้งนี้ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด นอกจากนี้ จำเป็นต้องส่งเสริมการเรียนรู้เกี่ยวกับการเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัยโดยน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหารถจราจรตามแนวพระราชดำริไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และถือเป็น "วาระแห่งชาติ" ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ

ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม อันมีพันธกิจในการจัดทำแผน วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการบริหารแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร และความปลอดภัย เพื่อสนับสนุนกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับประเทศด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (พ.ศ. 2547-2551) โดยมีการประชุมหารือและการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และระดมสมอง รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ตลอดจนแผนงาน/โครงการต่างๆ ซึ่งทางคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวนี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2547

อย่างไรก็ตาม แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวได้ดำเนินการมาจนถึงช่วงสิ้นสุดระยะเวลาของแผน (ปี พ.ศ. 2551) ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้อง ความต่อเนื่อง และเป็นกรอบในการกำหนดแนวทางการวางแผน การกำหนดแผนงาน โครงการ/กิจกรรมต่างๆ ในลักษณะบูรณาการ กระทรวงคมนาคมจึงจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับกระทรวง

The reduction of fatality rates and road accidents is the primary target of the government sector's execution by focusing on the provision of measures for risk reduction and the prevention of traffic accidents. As part of this endeavor, it aims to decrease the number of traffic accidents and their losses as low as possible. In addition, the encouragement of learning of safe travel and transport should be captured by adopting the traffic solution principle by way of the suggestion of His Majesty King Bhumibol Adulyadej and transforming it into the practices. As well, it should be recognized as the national agenda that must be vigorously implemented in all areas of the country.

As the government's priority, the reduction of fatalities and road accidents has been recognized. The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), Ministry of Transport which is responsible for the development, analysis and recommendation of policies, strategies, measures, administration of transport and traffic development as well as road safety, in order to support the functions of the Ministry of Transport and the government, was assigned as the principal office to develop The National Road Safety Action Plan 2005-2007 with the purpose of developing an integrated Master Plan and Operational Plan on road safety in Thailand, as well as other plans and projects through organizing various meetings, seminars for sharing ideas, suggestions and experiences among staff from various agencies. Finally, the operational plan was approved by the Cabinet on October 19, 2003.

ซึ่งถือเป็นผลผลิตที่สำคัญจะช่วยให้กระทรวงคมนาคม และ สนข. ในฐานะหน่วยงานนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจร ของประเทศไทย ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถชี้แนะฯ ดังกล่าวในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน ได้อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558) ฉบับนี้ จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษา ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เกิดกิจกรรมการบูรณาการ ทั้งเชิงเนื้อหา แนวความคิด ข้อตกลงร่วม ตลอดจนความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558) อันจะนำไปสู่การกำหนดทิศทางด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคมอย่างเป็นระบบ และสามารถใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำโครงการ/กิจกรรม รวมทั้งใช้เป็นข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณเชิงบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่พัฒนาขึ้น จะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศไทย และเอกสารนานาชาติที่สำคัญ เช่น รายงานของ World Health Organization (WHO) และคู่มือปฏิบัติการต่างๆ ซึ่งได้ใช้ Risk factors ที่สำคัญบางตัว เป็นต้น

However, the operational plan was terminated in 2008. In order to sustain the harmonization and the continuation of the road safety improvement as well as to identify the framework for the plans, projects and activities in an integrated manner, the Ministry of Transport intends to develop an operational plan for road safety at the Ministerial level. Such a plan is considered to be an important procedure and a crucial reference for the Ministry of Transport, OTP and other related agencies to continually provide a framework for their activities in harmony with other agencies.

MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 aims to study, monitor, and assess the implementation performance in terms of road safety of Ministry of Transport (MOT) with attention to initiate activities integrated among content, concept agreements as well as the collaboration of related agencies involving the formulation process of the Action Plan. This exertion has systematically developed the directions within the context of road safety issues for MOT, utilized as a framework of the creation of projects /activities, and has consideration in the potential recommendations for related parties that respond





การดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558) ประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1) ระดมความคิดเห็นจากผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม และ สนข. ตลอดจนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558)

2) ศึกษา ทบทวนนโยบายของรัฐ แผนพัฒนาต่างๆ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร ทิศทางแนวโน้มอนาคต เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นแนวทางในการกำหนดการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 - 2558)

3) จัดการประชุม/สัมมนา เพื่อรับฟังและระดมความคิดเห็น และร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558)

4) จัดประชุมหน่วยงาน/ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Key Stakeholder) ด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558)

5) ปรับปรุงแผน และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 - 2558) ให้มีความสมบูรณ์

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2558) ครั้งนี้ เกิดขึ้นจากการระดมความคิดเห็นจากผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ตลอดจนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการศึกษาทบทวนนโยบายของรัฐ แผนพัฒนาต่างๆ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร ตลอดจนการประชุม/สัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อเป็นข้อมูลและแนวทางที่สำคัญต่อการจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน



effectively to dedicate the integrated budget for MOT's road safety schemes. Furthermore, the Action Plan would be associated with Thailand Road Safety Master Plan and major international documents, such as World Health Organization (WHO) Report and other manuals concluded key risk factors, etc.

The preparation of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 comprises 5 steps as follows:

1) Brainstorming the opinions of MOT and OTP executive board members and related agencies as a guideline for the preparation of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

2) Reviewing government policies & plans, transport & traffic laws, and future trend direction to receive useful information for the preparation of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

3) Arranging meetings/seminars to share and brainstorm ideas as well as the cooperative preparation of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

4) Arranging the meetings among road safety agency/ key stakeholders meetings at central and regional levels to share ideas about MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

5) Improving plan and developing a complete MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015

In addition, the preparation of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 has been initiated by a brainstorming on the opinions of MOT and OTP executive board members and related agencies, a review of government policies & plans, transport and traffic laws, and meetings/practical seminars to obtain the significant information

ความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 - 2558) โดยยึดหลักการในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ฉบับใหม่ ดังนี้

1) การกำหนดยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนของแผนปฏิบัติการฯ ต้องสามารถบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ชาติ กระทรวง กรม และในระดับพื้นที่ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกฎหมาย และแนวทางในการบริหารจัดการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2) ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศ ที่ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)

3) เป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ฉบับใหม่ ควรยึดกรอบขององค์การสหประชาชาติ (UN) และองค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นมาตรฐานสากล

4) ยุทธศาสตร์เดิมเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นด้านเทคนิค ควรกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

5) มีการกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับยุทธศาสตร์ เป้าหมาย การให้บริการ และมีกลไกในการติดตามประเมินผลที่ทันต่อเวลา และสถานการณ์

6) แนวทางในการจัดทำแผนควรสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และส่งเสริมแนวทางจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

and guideline for the development of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015.

MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 based on principles as follows:

1) Formulation of strategic and driving mechanism of plan needs to be integrated between national strategic, ministerial, department and geographical levels, and consistent with the existing laws and management approach.

2) Study and analysis of best practice approach in other countries that can indicate the primacy of the development of Safety Culture and Safe System.

3) The goal of new Road Safety Action Plan should belong to UN and WHO frameworks, regarded as the international standards.

4) The old strategy emphasizes on technical improvement; however the new strategy focuses on management to solve all problems in a sustainable manner.

5) Strategic indicators and service goals are identified, as well monitoring and evaluation mechanisms are taken well in time and current situations.





แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2558 มุ่งเน้นถึงประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ 5 เสาหลัก ได้แก่

1. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เป็นการสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลัก เพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน และเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ได้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล และประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

2. การมีถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) เป็นการสร้างมิตินความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

6) Plan development approach should be associated with Government Strategic Plan and Performance - Based Budgeting (PBB).

The guideline implementation following MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 focuses on strategic issues under the 5 pillars of UN Decade of the Action for Road Safety Framework including,

1. Road Safety Management The development of capability of road safety management encourage the development of multi-sectoral partnerships and designation of departments or lead agencies as a driving force to develop the national road safety strategies, plans and targets, supported by the database and evidence-based research for designing, implementing, monitoring and evaluating the effectiveness of road safety measures.

2. Safer Roads and Mobility Building safety dimensions is the part of road network systems and improving the quality of injury and loss prevention for all type of road users, especially the most vulnerable groups such as pedestrians, bicyclists, and motorcyclists. This will be accomplished through the implementation of monitoring and evaluation system of road infrastructures, improving safety-conscious planning, design, construction and operation of roads.

### 3. การมียานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)

เป็นการส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงอย่างครอบคลุมของเทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจ เพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ถูกนำมาใช้ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ การส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถแบบเดียวกันทั่วโลก การกำหนดให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบเบรคช่วยการขับขี่ การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า เป็นต้น

### 4. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

เป็นการพัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบเบรคช่วยการขับขี่สำหรับเด็ก กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม เป็นต้น ทั้งนี้ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม/แผนปฏิบัติการที่ต้องดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์นี้รวม 85 แผนงาน

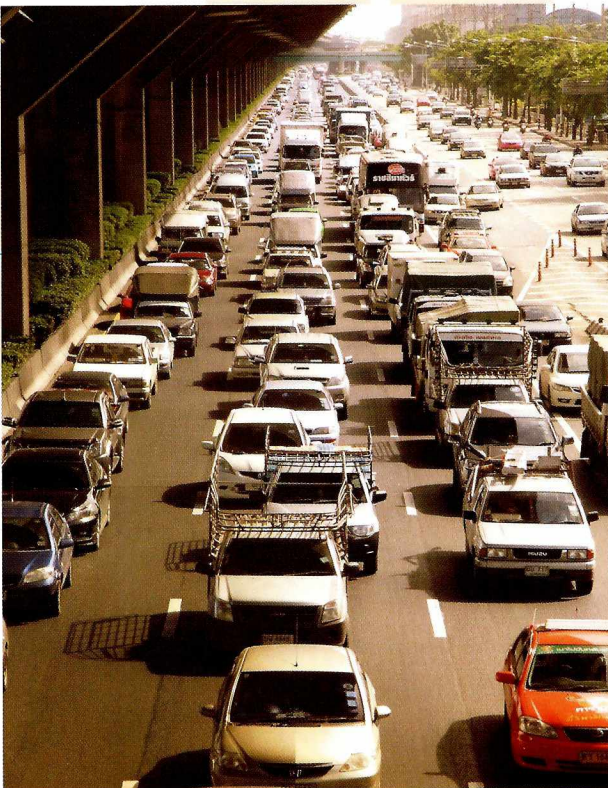
3. Safer Vehicles Encouragement of universal applications of improved vehicle safety technologies with passive and active safety measures through the promotion of harmonization of global standards, the provision of consumer information, and the creation of incentives in order to encourage the uptake of new technologies. The primary missions include the promotion of harmonization of global standards, the determination of the installation of seat-belts and anchorages for all new vehicles, the application of effective crash avoidance technologies, and the identification of criteria for pedestrian protection, etc.

4. Safer Road Users The development of inclusive programs to improve road user behavior through increasing and sustaining enforcement of laws and standards, together with public awareness campaigns to increase seat-belt and helmet wearing rates, and to reduce drinking and driving, speed and other risk factors. The major missions are the identification of standard law enforcement measures, seat-belt and child restraint control measures, and appropriate speed limit enforcement, etc.



5. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) เป็นการสร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ การพัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล การวางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้รับอุบัติเหตุ การส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของเสาหลัก 5 ด้าน ดังกล่าวข้างต้น ล้วนเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 - 2558) ที่ต้องการความร่วมมือจากภาคีทุกภาคส่วน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีส่วนรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Related Agencies) กิจกรรมต่างๆ ที่จะดำเนินการเป็นไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัยทางท้องถนน (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศที่จำเป็นจะต้องมีการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ในอนาคต



**5. Post-crash Response** It involves the creation of responsiveness to post-crash emergencies and development of the ability of health and other systems to provide appropriate emergency treatment and long-term care to rehabilitate the accident victims. The significant missions are based on the development of pre-hospital care systems, and the provision of physical and mental health rehabilitation system and the effective and fair legal schemes for the accident victims, etc.

The road safety implementation following the 5 pillars including Road Safety Management, Safer Roads and Mobility, Safer Vehicles, Safer Road Users, and Post-crash Response is identified as the primary strategies of MOT's Road Safety Action Plan 2011-2015 that requires the collaboration among all key parties and related agencies at national and local levels as well as the multiple-sectoral cooperation to run the activities in response to the Decade of Action for Road Safety that must be properly transformed into practices in each level. These endeavors are associated with the National context that simultaneously requires the creation of safety culture towards the implementation to accomplish road accident reduction targets in the future.

# สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

## Bureau of Regional

## Transport and Traffic Systems Promotion



### การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคแล้วเสร็จจำนวน 76 จังหวัด โดยตั้งแต่ปี 2537 - 2552 ได้จัดทำแผนแม่บทฯ แล้วเสร็จ จำนวน 63 จังหวัด โดยล่าสุดในปีงบประมาณ 2553 ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุทัยธานี, อุบลราชธานี, สมุทรปราการ, สมุทรสงคราม, สุราษฎร์ธานี, และสตูล และในปีงบประมาณ 2554 ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคจำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยนาท พิจิตร นครปฐม สมุทรสาคร ปทุมธานี สุพรรณบุรี และอ่างทอง ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้มีการส่งมอบและอยู่ในระหว่างดำเนินการส่งมอบให้จังหวัด เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปพิจารณาดำเนินการของงบประมาณเพื่อนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

### Education, transportation and traffic survey data to prepare a master plan in the region.

BRP has prepared a master plan for transportation and traffic in the region. Completion of 76 provinces from 1994 to 2009 the master plan was completed in 63 provinces, most recently in FY 2010 was the master plan of transportation and traffic in the region of 6 provinces, Uthaitхани, Ubonratchathani, Samutpragan, Samutsongkram, Suratthani and Satun, and in fiscal year 2011 master plan for transportation and traffic in the region of 7 provinces, Chainat, Phijit, Nakhonpathom, Samutsakron, Pathumthani, Suphanburi and Angthong province has been completed. Have been delivered and are in the process of delivery of the province. To relevant agencies. To consider the budget request to implement a concrete next.

ทั้งนี้การดำเนินงานที่ผ่านมาจังหวัดได้นำโครงการ/มาตรการที่หน่วยงานรับผิดชอบนำไปดำเนินการบรรจุในแผนปฏิบัติการประจำปีเพื่อของบประมาณ 2555 โดยผ่านการประชุม อจร.จังหวัดและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลางไปเป็นแนวทางและเร่งรัดในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและการลดอุบัติเหตุ สำหรับในจังหวัดที่มีการจัดทำแผนแม่บทในปี 2554 ได้มีการนำแผนงาน/โครงการแก้ไขเฉพาะหน้าเร่งด่วนที่ไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณมากสามารถดำเนินการได้ทันทีตัวอย่างข้อเสนอ/แนวทางของการแก้ไขปัญหารถจราจร เช่น

**1. จังหวัดปทุมธานี :** การปรับตั้งรอบสัญญาณไฟจราจรให้มีความเหมาะสมกับปริมาณจราจร ณ ทางแยก การจัดระบบจราจรในเขตพื้นที่ศูนย์กลางย่านธุรกิจการค้าของเมืองปทุมธานี การจัดการที่จอดรถบริเวณที่ราชพัสดุ การปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาลปทุมธานี การจัดการจราจรบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล รังสิต การจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลแม่โจ้ รังสิต การจัดการจราจรบริเวณห้างสรรพสินค้าพิวเจอร์พาร์ค รังสิต



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ภาพแสดงการปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณตลาดเทศบาลเมืองปทุมธานี



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ภาพแสดงการปรับปรุงบริเวณจุดกลับรถ (หน้าบริษัทเสริมสุข)

**2. จังหวัดอ่างทอง :** การปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ปรับปรุงจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนโครงข่ายถนน ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตเทศบาล การปรับปรุงบริเวณทางแยกอ่างทอง



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

The operation in the past has led projects / measures, the agency responsible to implement the action plan contained in the annual budget for 2012 by the Organizing the Committee of the Provincial Road traffic and the relevant agencies. Both local and central to guide and accelerate the solution to traffic congestion and reduce accidents. For in the master plan in 2011 to have the program /project to the immediate urgent need for more budget can be implemented immediately. The proposal/guidelines to resolve traffic problems such as

**1. Pathumthani provinces :** Setting the traffic lights at an intersection with traffic volume and traffic system in the area of the city's central business district of Bangkok and the parking area at the state. To improve traffic management at the Pathumthani Municipality market . Traffic management in front of the Zeer Rangsit shopping area, cinema, major traffic management and traffic management at Rangsit Department Store, Future Park Rangsit

**2. Angthong province :** To improve traffic management at the point where the traffic jams. Updated at a frequent accident on the road network. Traffic signal system in the Angthong Municipality. Organize parking space in the Angthong Municipality. improvements at intersections in Angthong province.

**3. Samutsakron province :** Improved traffic routing. Paint lines. Improving traffic signal timing is consistent with the traffic volume to traffic jams in rush hour and so on.

**4. Chainat province :** Management of parking space for this old bus terminal of Chainat, because there are two bus terminal to improve the management of parking space. In order to facilitate the service. It is designed to improve the parking area for motorcycles as well. The car park and have a one-way east. Out to be much more comfortable, and so on.

**5. Suphanburi province:**

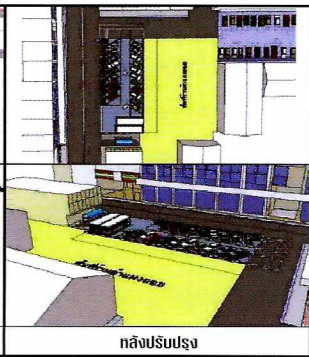
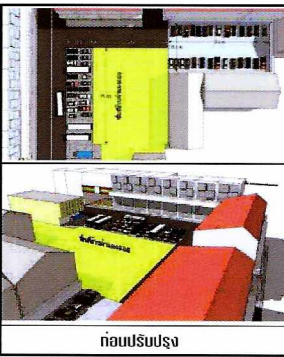
1) Improvement of the risks and dangers on the highway (Blackspot) on Highway 340 at 0301 and the wheat (Kanchanaburi -Suphanburi section 2) - SuphanBuri at km 74+990. The problem is that there are a lot of traffic and high speeds. In addition, there is a 3,263 intersections. OTP The proposed solutions

3. จังหวัดสมุทรสาคร : การปรับปรุงป้ายจราจร บอกลำดับเส้นทาง การทาสีตีเส้น การปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจรสอดคล้องกับปริมาณจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน เป็นต้น

4. จังหวัดชัยนาท : การจัดการพื้นที่จอดรถบริเวณสถานีขนส่งแห่งเก่า เนื่องจากจังหวัดชัยนาทมีสถานีขนส่ง 2 แห่ง จึงให้มีการปรับปรุงการจัดการพื้นที่จอดรถ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการ จึงขอให้มีการออกแบบปรับปรุงพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานยนต์ด้วย และให้รถยนต์จอดเรียงและมีช่องทางเดินรถทางเดียว เพื่อให้การเข้าออกทำได้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เป็นต้น



ภาพการจอดรถของสถานีขนส่งเก่าและตลาดคลองจรในช่วงเช้า-เย็น



ก่อนปรับปรุง

หลังปรับปรุง

### 5. จังหวัดสุพรรณบุรี

1) โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง (Black spot) ในทางหลวงหมายเลข 340 ตอนควมคุม 0301 ตอน สาลี (ต่อเขตแขวงฯ กาญจนบุรี-สุพรรณบุรีที่ 2) - สุพรรณบุรี ที่ กม.74+990 (แยกสาลี) ปัญหาในบริเวณดังกล่าวเกิดจากปริมาณการจราจรที่มีเป็นจำนวนมากและใช้ความเร็วสูง ประกอบกับมีทางเชื่อมตัดกับถนน ทล. 3263 บริเวณทางแยกสาลี สนข.ได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ได้แก่ การปิดช่องเปิดบริเวณทางแยกสาลี ก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพาน และก่อสร้างจุดกลับรถก่อนถึงทางแยกสาลี

2) โครงการปรับปรุงไหล่ทางบน ทล. 340 บริเวณดังกล่าวมีปัญหาความไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะเนื่องจากการหลุดตัวของไหล่ทาง จึงได้เสนอแนวทางการแก้ไข ปัญหาเฉพาะหน้า คือเสนอให้มีการปรับปรุงไหล่ทางบนถนนทางหลวงหมายเลข 340 ขณะนี้อยู่ระหว่างกำลังดำเนินการ



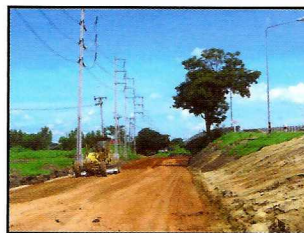
การปรับปรุงป้ายจราจร

include the immediate area covering the construction of a turn under the bridge and the construction of the car before the junction

2) Pavement improvement project on the 340, the problem of unsafe vehicles, driving vehicles. Due to the subsidence of the pavement, the proposed approach to problem solving is proposed to improve the pavement on Highway 340 is currently under progress.

6. The study surveyed a database to develop a network of transport and traffic in the area on the northern border strategy 2 (ChiangRai, Phayao, Phrae and Nan)

OTP. Was assigned. , KhonKaen University conducted the study. The objective is to develop a database of transport and traffic in the region. Data exploration and study in the province that can be used to transport and traffic planning in the province. The program /project And management together. Both are related to management and other logistics. And travel. Achieve maximum efficiency and



ความก้าวหน้าในการดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง (Black spot) บนทางหลวงหมายเลข 340 ตอนควมคุม 0301 ตอน สาลี (ต่อเขตแขวงฯ กาญจนบุรี-สุพรรณบุรีที่ 2) -สุพรรณบุรี ที่ กม.74+990 (แยกสาลี)

6. การศึกษาสำรวจการจัดทำฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรในเขตพื้นที่กลุ่มยุทธศาสตร์ชายแดนจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ และน่าน)

สนข.ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยขอนแก่นดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค และศึกษาสำรวจจัดทำข้อมูลในระดับกลุ่มจังหวัดให้สามารถนำไปใช้วางแผนด้านการขนส่งและจราจรในกลุ่มจังหวัดระดับแผนงาน/โครงการ และการบริหารจัดการร่วมกัน ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และการเดินทางให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดและเพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรในเขตพื้นที่กลุ่มยุทธศาสตร์ชายแดนจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่และน่าน) ขณะนี้ถึงขั้นตอนการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1



#### กรณีกรอบพัฒนาระบบและบุคลากรด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค หลักสูตร "แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคกับการพัฒนาจังหวัด" รุ่นที่ 1 - รุ่นที่ 4

สสภ.ได้จัดการการฝึกอบรมพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค หลักสูตร "แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคกับการพัฒนาจังหวัด" รุ่นที่ 1 - รุ่นที่ 4 โดยมีผู้เข้าอบรม รุ่นละประมาณ 60 คน รวมผู้เข้าอบรมทั้งสิ้นประมาณ 240 คน ให้แก่หน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย สำนักงานจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานเทศบาล และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จากทุกภูมิภาคของประเทศการฝึกอบรมมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และรับฟังความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด ตลอดจนเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือระดับจังหวัดในการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคและการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ และสนับสนุนการจัดทำแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรที่สอดคล้องกับศักยภาพและความต้องการของจังหวัดและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ซึ่งนอกจากการฝึกอบรมในภาคทฤษฎีแล้ว สนข. ยังจัดให้มีการศึกษาดูงานการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่ด้วย

effectiveness. And to prepare a development plan for network transport and traffic in the area of strategic border provinces of Upper 2 (Chiangrai, Phayao, Phrae and Nan) is now taking steps to organize a 1st seminar to present the results of the study and listen. comment

#### Training of personnel in the performance of transport and traffic in the region, of course, "the master plan for transportation and traffic in the region with the development of the province." Class 1 - Class 4

The participants were about 60 people including the participants were about 240 people tovarious agencies including the Office of the province. Provincial Administration. Municipaloffices. And other agencies. On. From all regions of the country. Training purposes. To share knowledge, experience and ideas to solve the problems of transportation and traffic of the province. And strengthen the network of cooperation at the provincial level in the monitoring and evaluation master plan for transportation and traffic in the region and move into action. And support the preparation of plans / programs that comply with transport and traffic capacity and the needs of the province and can bepractical. In addition to training in the theory. OTP. To provide for the study of transport andtraffic problems in the region.

#### Technical cooperation between the OTP.'s Various departments.

1. An OTP. The BRP. And the Bureau, Division, Center attended the meeting with the organizing committee of the provincial traffic. such as Phrae, Mae Hong Son, Phichit, Uthai Thani, Kancharaburi, Chanthaburi, Chonburi, Chainat, NakhonPathom, Nonthaburi, Pathum Thani, SamutPrakan, Prachinburi, SuphanBuri, Ayutthaya, Angthong, KhonKaen, etc.The structure of the Ahr. Province of the provincial governor. The Chairman and the appointment of experts in the fields of traffic and transport. Urban development. And not more than 15 people at a sub-committee.



**การส่งเสริมความร่วมมือทางด้านวิชาการระหว่าง สข. กับหน่วยงานต่าง ๆ**

1. สนข. โดย สสท. และสำนัก, กอง,ศูนย์ ได้เข้าร่วมการประชุม กับคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด) ต่าง ๆ เช่น อจร.จังหวัดแพร่ อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน อจร.จังหวัดพิจิตร อจร.จังหวัดอุทัยธานี อจร.จังหวัดกาญจนบุรี อจร.จังหวัดจันทบุรี อจร.จังหวัดชลบุรี อจร.จังหวัดชัยนาท อจร.จังหวัดนครปฐม อจร.จังหวัดนนทบุรี อจร.จังหวัดปทุมธานี อจร.จังหวัดสมุทรปราการ อจร.จังหวัดปราจีนบุรี อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อจร.จังหวัดอ่างทอง อจร.จังหวัดขอนแก่น เป็นต้น ซึ่งโครงสร้างของ อจร.จังหวัด ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานอนุกรรมการและให้จังหวัดพิจารณา แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม จำนวนไม่เกิน 15 คน เป็น คณะอนุกรรมการฯ

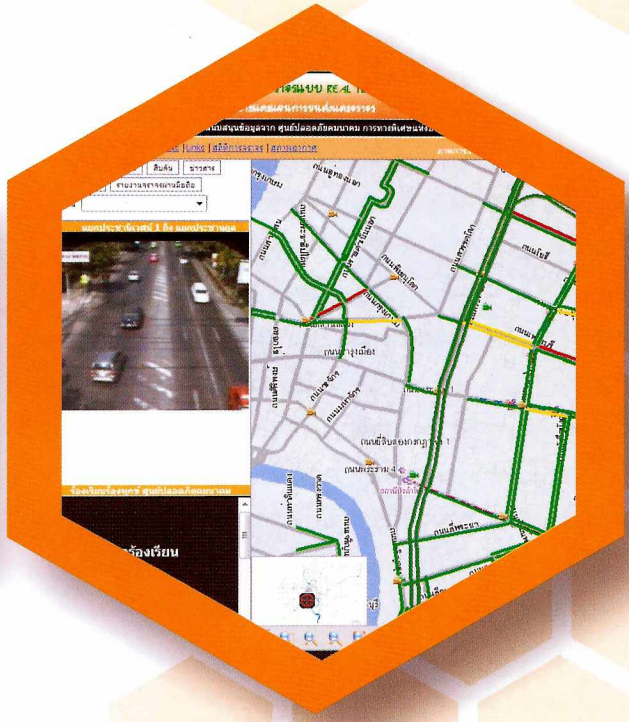
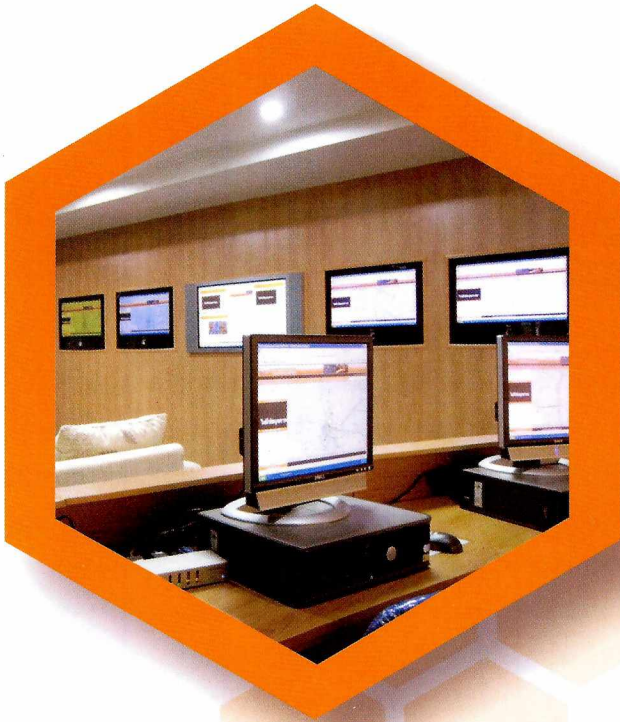
2. สนข.โดย สสท.ได้เข้าร่วมการประชุม Workshop "Development of Public Transport in Regional cities of South East Asia" ในระหว่างวันที่ 20 - 24 กันยายน 2554 ณ Public Policy School Hokkaido University เมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น

2. OTP. The BRP.'ve attended the Workshop "Development of Public Transport in Regional cities of South East Asia" during 20 - 24 September 2011 at the Public Policy School Hokkaido University in Sapporo, Japan



# ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

## Transport and Traffic Information Technology Center



### การดำเนินงานด้านการศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษา ระบบฐานข้อมูล ข้อมูลภาค และแบบจำลอง เพื่อบูรณาการ พัฒนาการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบโลจิสติกส์ (TDL)

การดำเนินงานที่ผ่านมาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อมูลภาคและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ตั้งแต่โครงการ UTDM โครงการ TDMC I-VI จนถึง โครงการ TDML I-II รวมทั้งดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ (Logistics) ทำให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเชิงบูรณาการและมีเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่จะนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อให้งานดำเนินการเกิดความต่อเนื่อง สนข. เห็นว่าจำเป็นต้องมีการบูรณาการโครงการที่เกี่ยวข้องกัน ดังกล่าวข้างต้นเข้าด้วยกันเป็นโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล

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

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 TDL Project. Multimodal transport and logistics databases have also been developed to bring about an implementation plan. This leads to database integration development and provision of the effective tools for the consideration of 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

ข้อเสนอแนะ และแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่ง และจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบโลจิสติกส์ อันประกอบด้วยระบบนำเข้กและการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน พร้อมระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบภูมิสารสนเทศการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ ด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการวางแผน และตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ด้านการขนส่งและจราจร โดยเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง สิ้นค้าทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงข้อมูลโครงสร้าง พื้นฐานที่สำคัญเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์, ศึกษาการเคลื่อนย้าย และลักษณะการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของ ประเทศ ตั้งแต่จุดต้นทางไปจนถึงจุดปลายทางของการขนส่ง ภายในประเทศ พร้อมจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในรูปแบบภูมิสารสนเทศ, ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล สารสนเทศและภูมิสารสนเทศด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่จำเป็นต่อการวางแผนและการดำเนินโครงการด้านการขนส่ง ให้เป็นมาตรฐาน, กำหนดปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาเพื่อนำไปสู่ การเติบโตของการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน ของประเทศ, พัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้าน การขนส่งระดับประเทศ ภูมิภาค จังหวัด และกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแบบจำลอง การขนส่งสินค้า และแบบจำลองสภาพจราจรระดับพื้นที่ขนาดเล็ก ในจังหวัด, ประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองด้านการขนส่ง และจราจร เพื่อเป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจกำหนดนโยบาย และแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมและเกิด ประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมกับเพิ่มทักษะการใช้งานฐานข้อมูล และแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรให้แก่เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### การดำเนินงานในการศึกษามีด้วยกัน 3 ด้าน ดังนี้

#### 1. งานสำรวจ ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ข้อมูลปัจจุบัน

(1) ศึกษาและทบทวนนโยบายการจัดการและการดำเนินงาน ขององค์กรหรือหน่วยงานที่ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจร และการขนส่งสินค้าในประเทศไทย

(2) สำรวจ รวบรวม และปรับปรุงข้อมูลต่างๆ ของ การขนส่งและจราจร การขนส่งสินค้า และสภาพการเคลื่อนย้าย สินค้าให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน ในส่วนของข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ จากผู้ใช้และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

infrastructures to support logistics system; to study the handling and transport from sources to domestic destinations of the products essential for country economy;

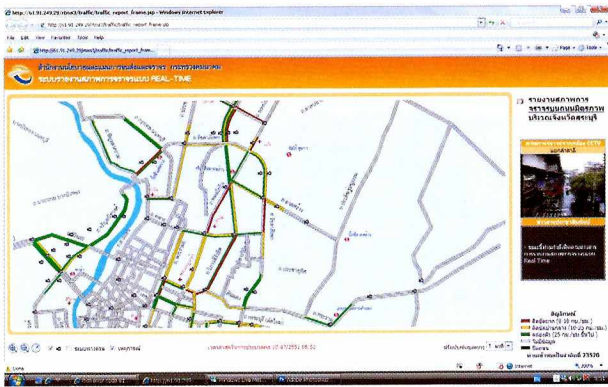


To establish a multimodal transport database in form of geographic information system; to develop and maintain the database, information, and geographic information of multimodal transport essential to planning and implementing the standardization of transport projects; to determine important development 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.

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

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

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



## 2. งานพัฒนาและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อมูลขนส่งและจราจร

(1) ศึกษาและทบทวนขั้นตอนการพัฒนาฐานข้อมูล ข้อมูลขนส่งและจราจรของแต่ละรายการในทุกกลุ่มข้อมูลที่ สนข. ออกแบบไว้ รวมทั้งเสนอแนะและจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เหมาะสม โดยพิจารณา ความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์ของข้อมูลให้สามารถรองรับ มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบ XML

(2) ปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศทาง ภูมิศาสตร์และระบบการจัดการข้อมูล (GIS/MIS) ที่ สนข. ได้พัฒนาขึ้น โดยเน้นการประยุกต์ใช้รูปแบบการรายงานแบบใหม่ จากโปรแกรม CUBE รวมถึงการเพิ่มเติมข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และให้ระบบ GIS ผ่าน Web Browser

(3) พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อประชาชน โดยการประยุกต์ ใช้ฐานข้อมูลขนส่งและจราจรด้านการขนส่งและจราจร รายงานทางเลือก รูปแบบการเดินทาง/ขนส่งสินค้าและการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่ง ทั้งหมดจากจุดต้นทางถึงจุดปลายทาง

(4) พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบ GIS ให้สามารถ รองรับงานด้านการวิเคราะห์นโยบายและแผน ตลอดจนพัฒนา เครื่องมือในการวิเคราะห์ระบบฐานข้อมูล (MIS) และระบบ GIS ด้วยระบบการตัดสินใจของผู้บริหาร (EIS)

(5) พัฒนาและปรับปรุง ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ แบบภายนอกองค์กร (Internet) และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ แบบภายในองค์กร (Intranet) ของ สนข. ให้เป็นปัจจุบัน

## 3. งานปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

(1) ศึกษาและทบทวนแบบจำลองด้านการขนส่ง และจราจรแต่ละระดับของ สนข.

(2) ปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (National Model : NAM) โดยนำข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าที่สำรวจมาใช้ ในการปรับปรุงแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร โดยการ ใช้โปรแกรมวิเคราะห์การขนส่งสินค้าที่ สนข. มีอยู่ เพื่อให้สามารถ พยากรณ์การขนส่งสินค้าได้ถูกต้องแม่นยำมากขึ้น รวมทั้งการจำลอง

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

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

(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) 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.

(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.

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

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

## 3. Development and Maintenance of Transport and Traffic Models

(1) Study and review each level of the transport and traffic models of the OTP.

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

(3) Develop the application of Extended Bangkok Urban Modal (eBUM) by improving and updating

ผลกระทบของการขนส่งและจราจรในประเทศที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภายนอก สำหรับปีปัจจุบัน และปีอนาคตจนถึงปี 2580

(3) ปรับปรุงและพัฒนาการประยุกต์ใช้แบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) โดยปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นปัจจุบันเพื่อเปรียบเทียบแบบจำลองและพยากรณ์การเดินทางในปัจจุบันและอนาคตให้มีความสมบูรณ์ แม่นยำ และถูกต้องมากขึ้นสำหรับปีปัจจุบัน และคาดการณ์ปีอนาคต ถึงปี 2580

(4) พัฒนาแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวม (Provincial Transport Model) โดยนำฐานข้อมูลในระดับภูมิภาคจากแบบจำลอง NAM มาสนับสนุนการสร้างแบบจำลองการขนส่งระดับจังหวัดในเขตผังเมืองรวม สำหรับปีปัจจุบัน และคาดการณ์ปีอนาคตถึงปี2580 โดยการประยุกต์ใช้โปรแกรมวิเคราะห์การขนส่งสินค้าที่ สนข. มีอยู่ในส่วนของ Service Model มาประยุกต์ใช้ในการจำลองสภาพการขนส่งสินค้าภายในเขตเมืองพร้อมกับพัฒนาแบบจำลองสภาพการจราจร (Traffic Simulation Model) ซึ่งจำลองสภาพการเคลื่อนที่ของกระแสจราจรในระดับจุลภาค

(5) จัดเตรียมคู่มือการพัฒนาแบบจำลองและการประยุกต์ใช้แบบจำลองการขนส่งให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและบริบทของประเทศไทย โดยพิจารณาข้อจำกัดและความเป็นไปได้ของแหล่งข้อมูลที่มีอยู่ในประเทศที่ใช้ประกอบในการจัดทำแบบจำลองการขนส่ง

ทั้งนี้ ประโยชน์ในการดำเนินงานด้านการพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อมูลเทศ และแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบโลจิสติกส์ (TDL) จะสามารถพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อมูลเทศ และแบบจำลอง ให้มีประสิทธิภาพที่จะนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อให้การดำเนินงานของภาคคมนาคมของประเทศเกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบภูมิสารสนเทศการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการวางแผนและตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพต่อไป



the model by calibrate the model and to forecast the travel patterns with more precision and accuracy from this year to 2037

(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.

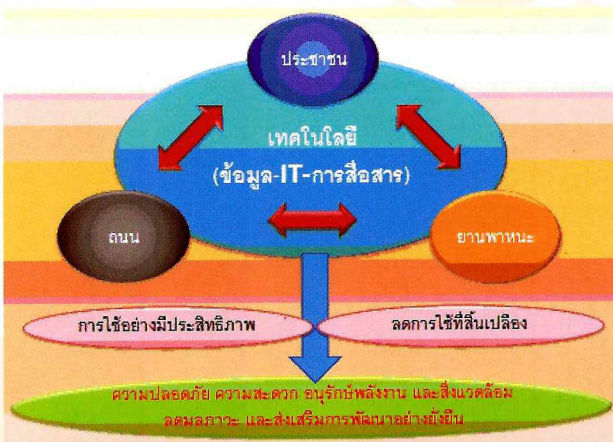
(5) Prepare a manual of model development for Bangkok Metropolitan Area and use the transport model in compliance with the environment and context of Thailand, taking into account the limitations and possibility of domestic data sources to be used.



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.

## ศูนย์ข้อมูลการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System (ITS)) คือ ระบบด้านจราจรและขนส่ง ซึ่งเกิดจากการนำเอาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคมมาช่วยปรับปรุงหรือเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการการจราจรที่เน้นถนน ยานพาหนะ และผู้เดินทางให้มีความสัมพันธ์สอดคล้องกัน เช่น ลดระยะเวลาที่สูญเสียไปในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุ หรือเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง เพื่อทำให้เกิดความปลอดภัย ลดมลพิษ และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการพัฒนาแบบและหัวใจสำคัญที่จะทำให้แนวคิดนี้สามารถให้ประโยชน์ได้จริงคือการมีระบบสาธารณูปโภคเทคโนโลยีพื้นฐานและข้อมูลและสารสนเทศที่สามารถตอบสนองผู้ใช้งานได้แบบทันที (Real Time) และต้องมีการประมวลผล เผยแพร่ และแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการ โดยผ่านมาตรฐานของระบบที่กำหนดทั้งทางด้านสารสนเทศและรูปแบบการสื่อสารต่างๆ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้อยู่เป็นเอกภาพ



ที่ผ่านมายังไม่มีแหล่งข้อมูลใดที่จะทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด เพื่อให้บริการประชาชนในการเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้อย่างครบถ้วนภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมในสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างถูกต้อง ดังนั้นคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2550 โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่องการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่ง โดยมีมติเห็นชอบหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ในระยะเร่งด่วน และมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินโครงการระบบการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time และในคราวประชุม คจร. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ได้มีมติ

## 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, especially roads vehicles and those traveling with a corresponding relationship, for example, reducing travel time and accidents, or increasing travel convenience, for safety, pollution reduction, and increase travel convenience, energy and environmental conservation, and sustainable development promotion. 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.

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 27, 2007 chaired by the prime minister, 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

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 realtime traffic reporting, detail design of appropriate real time traffic

มอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการและบริหารจัดการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะหรือ ITS รวมทั้งทำการกำหนดมาตรฐานของข้อมูลเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ นำไปใช้เพื่อเป็นการลดปัญหาในการเชื่อมต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการลงทุนของหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนกันอีกด้วย

สนข. ได้ทำการพัฒนาและเปิดศูนย์ข้อมูลจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ศูนย์ ITS) เพื่อรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time โดยมีรัฐมนตรีว่า การกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในพิธีเปิดเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2552 ณ อาคาร สนข.

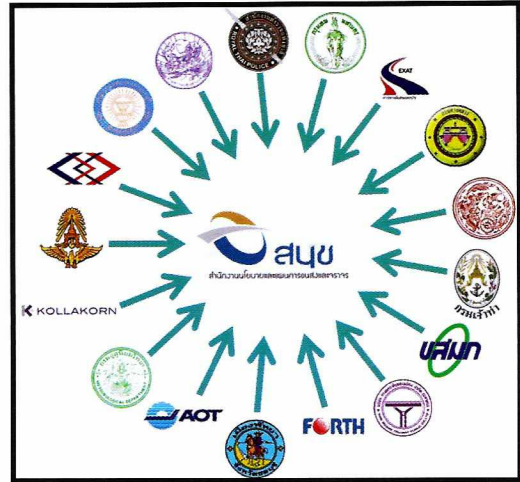
## ผลการดำเนินงานปัจจุบัน

สนข. ได้มีการดำเนินการพัฒนาการรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time มาอย่างเป็นระบบจริงจังอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงปี 2548 - 2549 ได้ทำการศึกษาเพื่อวางระบบโครงสร้างพื้นฐานของ ITS (พัฒนาและติดตั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับจัดทำระบบการรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time, ออกแบบรายละเอียดระบบรายงานและประเมินสภาพการจราจรแบบ Real Time ที่เหมาะสมพร้อมทั้งบำรุงรักษาระบบรายงานสภาพการจราจร) เพื่อให้ได้ข้อมูลจราจรรวมถึงได้ประสานงานด้านข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการขนส่งและจราจร และเริ่มมีการบูรณาการเชื่อมต่อข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะตั้งแต่ปี 2550

## การพัฒนาเชื่อมต่อข้อมูล

ในปัจจุบัน (เดือนกันยายน 2554) ได้มีการเชื่อมต่อข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ที่กระจายอยู่ในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมเข้ากับข้อมูลของ สนข. แล้วเสร็จรวม 17 หน่วยงาน คือ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2. กรุงเทพมหานคร
3. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
4. กรมทางหลวง
5. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
6. กรมเจ้าท่า
7. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
8. บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
9. บริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซิสเต็ม จำกัด
10. เมืองพัทยา
11. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
12. กรมอุตุนิยมวิทยา
13. การรถไฟแห่งประเทศไทย



reporting and evaluation system, and maintenance of traffic reporting system) to obtain traffic data. Data had also been exchanged with various agencies relating to transport and traffic and integrated the data since 2007.

## Data Link Development

Currently (September 2011), traffic and ITS data are shared between various agencies, both the agencies under the Ministry of Transport and others, and the OTP.

Those 17 agencies are:

1. Royal Thai Police
2. Bangkok Metropolitan Administration
3. Expressway Authority of Thailand
4. Department of Highways
5. Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport
6. Marine Department
7. Bangkok Mass Transit Authority
8. Don Muang Tollway Public Company Limited
9. Genius Traffic System Company Limited
10. Pattaya City
11. Airport of Thailand Public Company Limited
12. Thai Meteorological Department
13. State Railway of Thailand
14. Mass Rapid Transit Authority of Thailand
15. Nonthaburi City
16. Department of Land Transport
17. Kollakorn Company Limited

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

14. การรถไฟฟ้านครหลวงขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
15. เทศบาลนครนนทบุรี
16. กรมการขนส่งทางบก
17. บริษัท กลกร จำกัด

มาประมวลผลเป็นข้อมูลสภาพจราจรแบบ Real Time สามารถเผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ

### พื้นที่และช่องทางการเผยแพร่ระบบ

ระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time เป็นการรายงานสภาพจราจรครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ทางด่วน (ชั้นที่ 1, ชั้นที่ 2, และทางด่วนจากจตุจักร - รามอินทรา) ทางยกระดับตอนเมืองโทลเวย์ และ ทางสำคัญเข้า - ออก กทม. (ถนนพหลโยธิน, ถนนทางหลวงสาย 340 กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี, ถนนเมโทร-นครชัยศรี, ถนนเพชรเกษม, ถนนพระราม 2, ถนนบางนา-ตราด, ถนนสุขุมวิท และวงแหวนธัญบุรี) โดยแสดงข้อมูลรวม 966 ช่วงถนน (ครอบคลุม 117 ถนน) แสดงภาพจากกล้องวงจรปิดรวม 484 กล้อง แสดงข้อมูลจำนวนที่จอดรถว่างของ รฟม. 2 แห่ง (อาคารจอดรถที่ลาดพร้าว และอาคารจอดรถที่ศูนย์วัฒนธรรม) แสดงข้อมูลสภาพอากาศ และแสดงไฟล์ทการบิน 6 สนามบินนานาชาติ



### การเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรมีได้ 2 ทาง คือ

1. เผยแพร่ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต (www.itsotp.net): โดยแสดงออกในรูปแบบของการรายงานในลักษณะเส้นสีจำแนกตามระดับการติดขัดของสภาพการจราจร: สีเขียว (คล่องตัว) สีเหลือง (ติดขัดปานกลาง) และ สีแดง (ติดขัดมาก)
2. ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ทั่วไป (m.itsotp.net) และระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smart Phone (สามารถ download แอปพลิเคชันชื่อ "Thai Trafinfo" ได้ทาง App Store ของ iPhone และ Market ของ Android): โดยแสดงออกในรูปแบบ

### Area and Distribution Channel

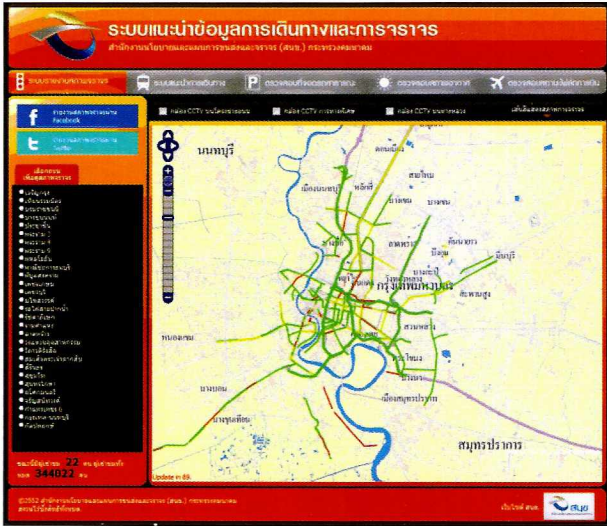
Real time traffic reporting system covers the area in Bangkok, expressways (first and second stages, and At Narong - Ram Inthra Expressway), Don Muang tollway, and major access roads to Bangkok (Phaholyothin Road, Highway No. 340 Bangkok - Suphan Buri, Pinklao Nakhon Chaisri Road, Petchakasem Road, Rama II Road, Bangna - Trad Road, Suvinthavong Road, and Thanya Buri Ring Road), including 966 road blocks (117 main roads), 484 images from CCTV cameras, the number of parking spaces for 2 of the Metropolitan Rapid Transit Authority (Building Parking at Ladprao and the Cultural Center), the weather data, and the flight schedule of 6 international airports.



### 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 typical mobile phone system (m.itsotp.net) and Mobile Smart Phone (can download an application name "Thai Trafinfo" via the iPhone App Store and the Market for Android): 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.

ของข้อมูลเส้นสี และข้อมูลภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด สำหรับบริการรายงานสภาพจราจรผ่านระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ ประชาชนจะเสียค่าใช้จ่ายตามโปรโมชั่นมือถือที่ประชาชนใช้งาน โดยไม่มีการแบ่งค่าการให้บริการมือถือ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการใช้งานต่อประชาชน



### การประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน

สนข. ต้องการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้เดินทางทุกเพศทุกวัย ในการช่วยเหลือสังคมโดยการรายงานข้อมูลสภาพการจราจรที่พบเห็นจริงในช่วงเวลาและสถานที่ต่างๆ ผ่านทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ "Twitter" โดยจัดดำเนินโครงการ "อาสาจราจรรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time" อันเป็นการช่วยให้ระบบมีข้อมูลสภาพการจราจรบนท้องถนนครอบคลุมพื้นที่ที่กว้างขวางมากขึ้น

นอกจากนี้ผู้เดินทางที่ใช้งาน Facebook สามารถติดตามข้อมูลสภาพการจราจรได้โดยทำการค้นหา "Thai Trafinfo" จากนั้นกด "ถูกใจ หรือ Like"

### แผนการดำเนินงานในอนาคต

ภายในปี 2555 สนข. มีแผนที่จะพัฒนาใน 3 มิติ ได้แก่ การพัฒนาเศรษฐกิจที่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายและระบบการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยเน้นการประหยัดพลังงานและลดมลภาวะพร้อมๆ กับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) และการส่งเสริมสังคมและคุณภาพชีวิตซึ่งเน้นการปรับปรุงความปลอดภัยในระบบการจราจร การให้บริการอย่างเป็นธรรม และการสร้างโอกาสที่เท่าเทียมกันในการเดินทางและขนส่ง ประกอบด้วยแผนงาน ดังนี้



### Public Relations

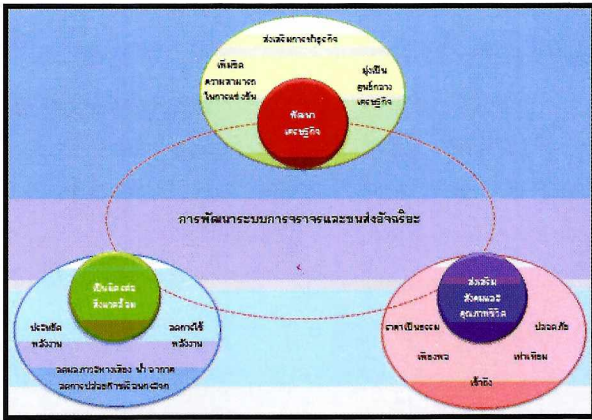
OTP has to establish the involvement of young people of all ages in helping the society by reporting traffic conditions found in the time and place via technology "Twitter" by implementing "voluntary traffic reports, traffic conditions in Real Time", which allows the system state traffic information on the road to more extensive coverage.

In addition, travelers who are using Facebook can track traffic information by searching for "Thai Trafinfo", then click "Like".



### Future Implementation Plan

By 2012, the OTP plans to improve in 3 dimensions, namely the economic development that focuses on the optimization of networks and systems, the environmentally friendly, with emphasis on energy efficiency and reduce pollution simultaneously to reduce greenhouse gas (GHG), and the promotion of social and living standards, which focus on improving safety in the traffic system, services fairly, and creating equal opportunity for travel and transportation, the plans are as follow.



● เพิ่มข้อมูลเส้นสี (แดง เหลือง และเขียว) แสดงสถานะสภาพจราจรบนถนนสายหลัก

● เพิ่มข้อมูลแสดงภาพการจราจรบริเวณท่าเรือที่สำคัญและโครงข่ายทางหลวงระหว่างจังหวัด นอกเหนือจากเดิมที่มีอยู่เฉพาะบนทางหลวงเข้าออกเมือง บนถนนสายหลักใน กทม. และบนทางด่วน โดยทั้งหมดจะได้จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด

● เพิ่มข้อมูลแสดงจำนวนที่จอดรถของระบบขนส่งสาธารณะและห้างสรรพสินค้า ที่มีการเชื่อมต่อกับระบบแบบ Real Time เพื่อแสดงข้อมูลจำนวนที่จอดรถคงเหลือในแต่ละห้างสรรพสินค้า เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณารูปแบบการเดินทางของประชาชน

● การขยายความสามารถของระบบการแนะนำการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมรูปแบบการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการเดินทางระหว่างเมือง

● การพัฒนาระบบการติดตามรถโดยสาร และรถไฟ (การจัดทำระบบติดตาม ซึ่งต้องส่งเสริมและจูงใจให้มีการดำเนินการหรือการขอความร่วมมือ) เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถติดตามการเดินทาง และดูแลทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในการวางแผนการเดินทาง

● การกำหนดมาตรฐานการเชื่อมต่อ แลกเปลี่ยน และการใช้ประโยชน์ของข้อมูล ระหว่างยานยนต์ อุปกรณ์ตรวจจับ และระบบบูรณาการข้อมูล

**ประโยชน์ที่ได้รับจากศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ- (ITS)**

**ภาครัฐบาล**

หน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ ที่ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจร จะมีฐานข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นมาตรฐานสำหรับใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง การบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ตำรวจสามารถใช้ข้อมูลในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

● Increase the number of main roads providing traffic color-coded lines (red, yellow, and green).

● Adding traffic condition data at major ports and interprovincial highways network, additional to the previous version that includes only the data on highways into the city, main roads in Bangkok, and expressways. The data will be obtained from CCTVs.

● Adding the data on the 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.

● The Enhancement of route suggestion system for public transport to cover more travel patterns, as well as traveling between towns).

● The Development of interprovincial bus and rail 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 and useful for people planning trips.

● Attempts to standardize the connection, exchange and use of traffic information between vehicles, detection devices, and data integration system.

**Benefits of Integrated Traffic and ITS Data Center 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.

**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.

## ภาคเอกชน

ประชาชนสามารถรับข้อมูลการให้บริการขนส่งสาธารณะ และข้อมูลสภาพการจราจรแบบ Real Time สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางและการเลือกเส้นทาง การเดินทางของตนเองได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมในช่วงเวลานั้นๆ และผู้ขับขี่รถยนต์สามารถรับทราบสภาพการจราจรบนโครงข่าย ถนนและทางด่วนได้แบบ Real Time ทำให้สามารถเลือกใช้เส้นทางที่มีการติดขัดของการจราจรน้อยที่สุด สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ ที่กำลังกีดขวางการจราจรอยู่ ปัจจุบันนี้มีผู้ใช้แล้วผ่านเว็บไซต์ 345,030 ครั้ง ผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ 1,913,369 ครั้ง (เริ่มเปิด ให้บริการ 10 กันยายน 2552)

ในภาพรวมศูนย์ข้อมูลการขนส่งและจราจร ช่วยให้เกิดผลดี ต่อสภาพการจราจร โดยจะช่วยกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่หรือ เส้นทางที่มีสภาพการจราจรเบาบาง ก่อให้เกิดสมดุลในการใช้ พื้นที่ผิวถนนในขณะนั้น ลดปริมาณจราจรที่ไม่จำเป็น ยังผลให้สภาพ การจราจรบนโครงข่ายถนนติดขัดน้อยลง และจะช่วยบรรเทา ปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมา เช่น ปัญหามลภาวะทางอากาศ จากท่อไอเสียรถยนต์ การสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง การที่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง ยาวนานจากสภาพการจราจรที่ติดขัด โดยจะก่อให้เกิดผลดีต่อ สภาพเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

Since September 10, 2009 there are public access through website 345,030 times and mobile 1,913,369 times.

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.



# 9 ปี สนข. กับภารกิจเพื่อสังคม

## 9 Years of OTP and its Corporate Social Responsibility



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงาน ที่รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผนและประสานการขนส่งและจราจร รวมทั้งวิเคราะห์แผนงาน/โครงการและงบประมาณ เพื่อการพัฒนาคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็วประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในปัจจุบัน สนข. ได้สนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยตระหนักถึงการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรควบคู่กับการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต รวมถึงสิ่งแวดล้อมที่ดีของประชาชนในอนาคต ตลอดระยะเวลา 9 ปี ที่ผ่านมา สนข. ได้ดำเนินการกิจเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด และในปี 2554 สนข. ได้ดำเนินโครงการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

The Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), Ministry of Transport is the agency responsible for studying, analyzing, proposing policy, planning and coordinating the transportation related activities as well as project planning and budgeting in Thailand. The goal is to bring the convenient, rapid, cheap, safe and environmental friendly transport to the citizens. Currently, the OTP supports the activities that are beneficial to the social and environment realizing the development of transport and traffic in parallel with social and people welfare development as well as good environment for our people in the future. Through out 9 years of OTP, we have involved with activities related to the social responsibility especially this year, the OTP join the nation in expressing their best wishes to His Majesty the King on the occasion of his 84th Birthday Anniversary on 5 December 2011. Details of these activities are as follows:

**โครงการกิจกรรมทาสถูปสัตว์ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554**

สนข. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าว เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2554 ณ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งการจัดกิจกรรมดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อสนองพระราชดำริและตามรอยเบื้องพระยุคลบาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว โดยการสนับสนุนและส่งเสริมเกษตรกรในโครงการเกษตรพอเพียง เกษตรกรผสมผสาน และเกษตรกรพันธุ์ใหม่ เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรผู้ยากไร้ให้ได้มีโค - กระบือ ไว้ใช้แรงงานและเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร รวมทั้งเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. ในการร่วมกันทำบุญทาสถูปสัตว์ทำความดีถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว โดยในครั้งนี้มีไก่-กระบือ ประกอบไปด้วย โค-กระบือ จำนวน 9 ตัว ปลาจำนวน 99 ตัว และนกจำนวน 999 ตัว



**โครงการแรลลี่การกุศล "สร้างฝายดินนี้...คืนความชุ่มฉ่ำให้กับป่า"เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554**

สนข. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและรักษาสภาพแวดล้อมในระบบนิเวศวิทยาให้กลับมามีความอุดมสมบูรณ์ รวมทั้งน้อมนำพระราชดำริพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถในด้านการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการไปแล้ว 2 โครงการ คือ "โครงการแรลลี่การกุศลปลูกป่าเฉลิมพระเกียรติคู่พระบารมี มิ่งขวัญชาวไทย" การปลูกป่าชายเลน ณ อำเภอคลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม และในปี 2553 สนข. ได้จัดโครงการ "แรลลี่ปลูกหญ้าแฝกเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสมหามงคล บรมราชาภิเษกปีที่ 60

**Charity activity to redeem cattle dedicating for the 84th Birthday Anniversary of HM the King**

The charity activity to redeem cattle dedicating for the 84<sup>th</sup> Birthday Anniversary of HM the King was arranged on 17 December 2011 at Ayutthaya Province. The objective of this activity is to respond to his majesty's thought by supporting and helping agriculturists on sufficiency agriculture projects, agricultural variety, and new generation of agriculturist to have cattle for labor and production increase. Furthermore, the activity aims to construct the cooperation among executives and staffs of the OTP. There are 9 cattle, 99 fishes, and 999 birds involved in this charity activity.



**Charity Rally for in celebration of HM the King's 84th Birthday Anniversary on 5 December 2011**

OTP is aware of the importance of environmental conservation, improvement of ecological exuberance as well as implementation in accordance with 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 Projects for HM the King and Queen" in Samutsongkram Province and "Charity Rally for Vetiver grasses Planting for HM the King" at Pasak Jolasit Dam, Lopburi Province. In 2011, to celebrate the 84th Birthday Anniversary of HM the King, OTP organized "Charity Rally for Vetiver grasses Planting" to be launched during 28 - 29 January 2012 at Thai Prajan National Park, Ratchaburi Province. The purpose of this project is also to call on the participation of the people in forest conservation and environmental protection.



และเฉลิมพระชนมพรรษา 83 พรรษา" ณ เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ จังหวัดลพบุรี และในปี 2554 สนข. ได้ดำเนินโครงการแรลลี่ การกุศล "สร้างฝายต้นน้ำ...คืนความชุ่มฉ่ำให้ผืนป่า" 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 ณ จังหวัดราชบุรี โดยมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ถึงอุทยานแห่งชาติไทยประจันต์ อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี เพื่อร่วมกันอนุรักษ์ผืนป่าและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสามารถฟื้นฟูสภาพ ป่าไม้บริเวณต้นน้ำลำธารให้ฟื้นคืนสภาพทางนิเวศที่เหมาะสม และสร้างความหลากหลายทางชีวภาพแก่สังคมของพืชและสัตว์ ตลอดจนนำความชุ่มชื้นคืนกลับมาสู่ผืนดิน นอกจากนี้ ยังเสริมสร้าง การมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการร่วมกันรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางอย่างปลอดภัย



### โครงการจัดสร้างห้องสมุดเพื่อมอบให้แก่นักเรียนที่ประสบภัยธรรมชาติ

สนข. ได้ดำเนินโครงการดังกล่าวตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว 4 โรงเรียน คือ โรงเรียนบ้านมอเกอ อำเภอบพพระ จังหวัดตาก โรงเรียนริมโขงวิทยา จังหวัดเชียงราย โรงเรียนบ้านห้วยโก้น จังหวัดน่าน และโรงเรียนบ้านทุ่งหนองบัว อำเภอยางเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งการจัดสร้างห้องสมุดดังกล่าว เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น นอกจากนี้ สนข. ยังได้รับความร่วมมือจากเครือข่ายพันธมิตรในทุกภาคส่วน นำอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา เสื้อผ้า ผ้าห่มกันหนาว ฯลฯ ไปมอบให้แก่โรงเรียน ในถิ่นทุรกันดาร ซึ่งเป็นการขยายโอกาสทางการศึกษาและพัฒนา ความรู้ให้แก่เยาวชนไทยอีกด้วย และในปี 2554 เนื่องในโอกาส ที่ สนข. ครบรอบ 9 ปี และครบรอบ 100 ปี กระทรวงคมนาคม สนข. จึงได้ดำเนินการจัดสร้างห้องสมุดแห่งที่ 5 ณ โรงเรียน บ้านโพนค้อโพนสวรรค์ จังหวัดนครพนม ซึ่งจะดำเนินการเสร็จสิ้น ในเดือนมีนาคม 2555

### The Library Building Project for schools

The Library Building Project for schools affected by natural disaster began in 2007. Up to now, libraries have been completed by built in 4 schools, comprising Ban Moh Keh School in Tak Province, Rim Khong Wittaya School in Chiang Rai Province, Ban Huay Gon School in Nan Province, and Ban Tung Nhong Bua in Ubon Ratchathani Province. Such projects have been cooperated by government sector agencies, private sector, and the communities. Furthermore, OTP and its alliances have been donating stationeries, sport equipments, clothes, blankets, etc. to schools in remote areas. Finally, to commemorate the centenary year of the Ministry of Transport, OTP will complete the fifth Library Building Project for another school named Ban Poan Kho Poan Sawan in Nakhon Panom Province by March 2012.



## โครงการสร้างพระประธานประจำอุโบสถเชิงไปทกาล สนข.ครบรอบ 9 ปี

ด้วยในวันที่ 9 ตุลาคม 2554 สนข. มีวาระครบรอบ 9 ปี นับตั้งแต่การสถาปนา สนข. ขึ้นตั้งแต่ปี 2545 โดยในโอกาสสำคัญดังกล่าวท่านสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. จึงมีแนวคิดว่างาน สนข. ควรจัดสร้างสิ่งอันเป็นที่ระลึกสำคัญแก่องค์กรจึงได้จัดสร้างพระประธานขนาดหน้าตักกว้าง 79 นิ้ว ถวายอุโบสถวัดในชนบทเนื่องในโอกาสที่ระลึก สนข. ครบรอบ 9 ปี และเพื่อเป็นการทะนุบำรุงพระพุทธศาสนา รวมทั้งต้องการธำรงไว้ซึ่งงานพุทธศิลป์อันทรงคุณค่าของแผ่นดินให้สืบไป ทั้งนี้ สนข. ได้พิจารณาคัดเลือกวัดที่ยังไม่มีพระประธานประจำอุโบสถ โดยได้คัดเลือกวัดสระสี่เหลี่ยม ตำบลอรุณภูมิ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก เพื่อจัดสร้างพระประธานประดิษฐานประจำอุโบสถ โดย สนข. ได้จัดพิธีเททองหล่อพระประธานดังกล่าวเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2554 ซึ่งพระประธานประดิษฐานประจำอุโบสถวัดสระสี่เหลี่ยม ท่านพระเดชพระคุณพระพรหมวชิรญาณ วัดยานนาวา กรุงเทพฯ ได้มอบมงคลนามพระประธานว่า "พระพุทธรูมิภักทรมงคล สุกตทศพลชินสีห์" หมายถึง "พระพุทธเจ้าพระองค์ผู้ทรงบันลือสีหนาทแห่งชัยชนะมารด้วยทศพลญาณ ทรงเสด็จไปดีแล้วเพื่อโปรดเวไนยสัตว์ให้ประสมมงคลโชคลาภเจริญสุขสวัสดิ์ในแผ่นดินแห่งนี้"



## Principal Buddha Image construction project to commemorate the 9th year of OTP

On 9 October 2011, the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTPP) celebrated its 9 years anniversary. In this regard, Director-General Soithip Trisuddhi thought that OTP should construct and present memorial Principal Buddha Image to the temple in remote area in order to preserve and conserve the valuable arts of Buddhism for the country. This Principal Buddha Image is determined to stay at the hall of Wat Sa Si Liam, Phitsanulok Province.

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**งบแสดงฐานะการเงิน**  
**ณ วันที่ 30 กันยายน 2554**

		(หน่วย : บาท)
สินทรัพย์	หมายเหตุ	
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2	2,881,571.80
ลูกหนี้ระยะสั้น	3	4,607,130.00
รายได้ค้างรับ		293,405.53
วัสดุคงเหลือ		1,529,616.49
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b><u>9,311,723.82</u></b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	4	74,290,875.66
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน (สุทธิ)	5	139,391.24
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b><u>74,430,266.90</u></b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b><u>83,741,990.72</u></b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)**  
**ณ วันที่ 30 กันยายน 2554**

(หน่วย : บาท)

<b>หนี้สิน</b>		
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>		
เจ้าหนี้ระยะสั้น	6	2,952,137.22
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	7	588,224.75
เงินรับฝากระยะสั้น		113,790.33
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8	57,173,037.68
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<u><u>60,827,189.98</u></u>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		
รายได้รอการรับรู้ระยะยาว	9	8,612,222.36
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		1,000,000.00
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<u><u>9,612,222.36</u></u>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<u><u>70,439,412.34</u></u>
<b>สินทรัพย์สุทธิ</b>		<u><u>13,302,578.38</u></u>
<b>สินทรัพย์สุทธิ</b>		
ทุน		84,328,885.24
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	10	(71,026,306.86)
<b>รวมสินทรัพย์สุทธิ</b>		<u><u>13,302,578.38</u></u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**งบรายได้และค่าใช้จ่าย**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	
รายได้จากการดำเนินงาน		
<b>รายได้จากรัฐบาล</b>		
รายได้จากงบประมาณ	11	510,745,138.46
<b>รวมรายได้จากรัฐบาล</b>		<u>510,745,138.46</u>
<b>รายได้จากแหล่งอื่น</b>		
รายได้จากเงินช่วยเหลือและเงินบริจาค		3,055,397.94
รายได้เงินนอกงบประมาณ		180,600.00
<b>รวมรายได้จากแหล่งอื่น</b>		<u>3,235,997.94</u>
<b>รวมรายได้จากการดำเนินงาน</b>		<u>513,981,136.40</u>
<b>ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน</b>		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	12	80,307,338.05
ค่าบำเหน็จบำนาญ		8,986,417.22
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม		3,221,844.02
ค่าใช้จ่ายเดินทาง		2,331,283.03
ค่าวัสดุ และค่าใช้จ่ายสอย	13	398,673,372.03
คาสถาธรรูปโภค	14	7,148,106.36
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	15	26,371,167.58
ค่าใช้จ่ายอื่น		(1,261,200.00)
<b>รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน</b>		<u>525,778,328.29</u>
<b>รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน</b>		<u>(11,797,191.89)</u>
<b>ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน</b>		
ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์		(13.00)
<b>รวมค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดจากการดำเนินงาน</b>		(13.00)
<b>รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจากกิจกรรมตามปกติ</b>		<u>(13.00)</u>
<b>รายการพิเศษ</b>		-
<b>รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ</b>		<u>(11,797,204.89)</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

## หมายเหตุประกอบงบการเงิน

### สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

#### ข้อมูลทั่วไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยโอนอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (สจร.) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในส่วนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (บางส่วน) และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (บางส่วน)

สนข. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่งการจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่งให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร เพื่อให้นโยบายด้านการขนส่งและจราจรมีความเป็นเอกภาพ

สนข. ตั้งอยู่เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

#### หมายเหตุที่ 1 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 1.1 หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์คงค้างโดยเป็นไปตามข้อกำหนดในหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐ ฉบับที่ 2 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2546 การจัดประเภทและการแสดงรายการในงบการเงินถือปฏิบัติตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0423.2/ว 410 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2551 เรื่อง รูปแบบรายงานการเงินของหน่วยงานภาครัฐ รอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ปีปัจจุบัน ถึงวันที่ 30 กันยายน ปีถัดไป

##### 1.2 หน่วยงานที่เสนอรายงาน

งบการเงินนี้เงินการแสดงผลภาพรวมในระดับกรม ซึ่งมีหน่วยเบิกจ่าย 1 หน่วยเบิกจ่ายในส่วนกลาง

##### 1.3 ขอบเขตของข้อมูลในรายงาน

รายการที่ปรากฏในงบการเงิน รวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของรัฐบาลในภาพรวม แต่ สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการให้แก่รัฐบาลภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และรวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของสำนักงานฯ ใช้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่เกิดจากเงินในงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

##### 1.4 การรับรู้รายได้ และค่าใช้จ่าย

1.4.1 รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้เมื่อได้รับอนุมัติค่าขอเบิกจากกรมบัญชีกลาง

1.4.2 รายได้เงินนอกงบประมาณรับรู้เมื่อเกิดรายได้

1.4.3 รายได้แผ่นดินรับรู้เมื่อได้รับเงิน

1.4.4 รายได้จากเงินช่วยเหลือและเงินบริจาค รับรู้เมื่อได้รับเงินช่วยเหลือหรือเงินบริจาค เงินที่ได้รับไม่ได้ระบุ

วัตถุประสงค์ รับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวน เงินที่ได้รับระบุวัตถุประสงค์ ทายอดรับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนค่าใช้จ่าย

1.4.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้างซึ่งไม่รวมเงินกันไว้เบิกเหลือในปี ที่ยังไม่มีการอนุมัติการเบิกจ่าย

##### 1.5 ลูกหนี้เงินยืมระยะสั้น

รับรู้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงินไม่ว่าจะจ่ายให้ยืมจากเงินงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

# สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

## หมายเหตุประกอบงบการเงิน

### สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

#### 1.6 วัสดุคงเหลือ

แสดงในราคาทุน และตีราคาวัสดุคงเหลือ โดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน (FIFO)

#### 1.7 อาคารและอุปกรณ์

1.7.1 อาคาร แสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ประกอบด้วยอาคารที่หน่วยงานมีกรรมสิทธิ์ และอาคารที่หน่วยงานไม่มีกรรมสิทธิ์ แต่ได้ครอบครองและนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน

1.7.2 อุปกรณ์ แสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

1.7.2.1 อุปกรณ์ที่ได้มาก่อนปี 2540 ไม่นำมาบันทึกบัญชี แต่บันทึกไว้ในทะเบียนคุมสินทรัพย์

1.7.2.2 อุปกรณ์ที่ได้มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2540 - 2545 บันทึกเฉพาะที่มีมูลค่าตั้งแต่ 30,000 บาท ขึ้นไป

1.7.2.3 อุปกรณ์ที่ได้มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2546 เป็นต้นไป บันทึกเฉพาะที่มีมูลค่าตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป

#### 1.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม

#### 1.9 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย คำนวณจากราคาทุนของอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยใช้วิธีคำนวณค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง 15 - 40 ปี

อุปกรณ์ 3 - 12 ปี

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ 3 - 5 ปี

#### 1.10 เจ้าหนี้การค้า

รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

#### 1.11 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่ายค้างจ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

#### 1.12 รายได้รอการรับรู้

1.12.1 รายได้รอการรับรู้ รับรู้เมื่อได้รับบริจาคหรือได้รับความช่วยเหลือเป็นเงินหรือสินทรัพย์และได้รับอนุญาตให้เก็บไว้เพื่อดำเนินงาน

1.12.2 เงินที่ได้รับไม่ได้ระบุวัตถุประสงค์ หรือสินทรัพย์ที่ได้รับที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนราชการ ภายในรอบระยะเวลาบัญชี ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์ทั้งจำนวน

1.12.3 เงินที่ได้รับระบุวัตถุประสงค์ หรือสินทรัพย์ที่ได้รับที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนราชการมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้บันทึกเป็นหนี้สิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาคเพื่อจับคู่รายได้ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง

#### 1.13 รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง

รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เป็นรายได้ที่หน่วยงานได้รับหรือจัดเก็บแทนรัฐบาล และมีภาระผูกพันจะต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน รับรู้เมื่อปิดบัญชีรายได้แผ่นดิน และบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง ณ วันที่จัดทำรายงาน

#### 1.14 ทุน

รับรู้เมื่อเริ่มปฏิบัติตามระบบบัญชีเกณฑ์คงค้าง ซึ่งเกิดจากผลต่างระหว่างสินทรัพย์และหนี้สิน

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หน่วย : บาท

<b>หมายเหตุที่ 2</b>	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	
	เงินสดในมือ	20,000.00
	เงินทดรองราชการ	1,000,000.00
	เงินฝากสถาบันการเงิน	298,088.47
	เงินฝากคลัง	<u>1,563,483.33</u>
	<b>รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด</b>	<b><u>2,881,571.80</u></b>
<b>หมายเหตุที่ 3</b>	ลูกหนี้ระยะสั้น	
	ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	282,130.00
	เงินจ่ายล่วงหน้า	<u>4,325,000.00</u>
	<b>รวมลูกหนี้ระยะสั้น</b>	<b><u>4,607,130.00</u></b>
<b>หมายเหตุที่ 4</b>	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	124,418,293.89
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(106,751,865.78)
	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง (สุทธิ)	17,666,428.11
	ครุภัณฑ์และอุปกรณ์	159,792,945.85
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(103,168,498.30)
	ครุภัณฑ์และอุปกรณ์ (สุทธิ)	<u>56,624,447.55</u>
	<b>รวมที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)</b>	<b><u>74,290,875.66</u></b>
<b>หมายเหตุที่ 5</b>	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน (สุทธิ)	
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	-
	หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (สุทธิ)	-
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนไม่ระบุรายละเอียด	19,578,928.08
	หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(19,439,536.84)
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนไม่ระบุรายละเอียด (สุทธิ)	<u>139,391.24</u>
	<b>รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน (สุทธิ)</b>	<b><u>139,391.24</u></b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**ขยายกรอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่ 6	<b>เจ้าหนี้ระยะสั้น</b> เจ้าหนี้การค้า - หน่วยงานภาครัฐ เจ้าหนี้การค้า - บุคคลภายนอก เจ้าหนี้อื่น - หน่วยงานภาครัฐ <b>รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น</b>	200,000.00 2,691,163.00 60,974.22 <hr/> <b>2,952,137.22</b>
หมายเหตุที่ 7	<b>ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย</b> ค่าสาธารณูปโภค ใบสำคัญค้างจ่าย <b>รวมค่าใช้จ่ายค้างจ่าย</b>	81,709.45 506,515.30 <hr/> <b>588,224.75</b>
หมายเหตุที่ 8	<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b> เงินประกันผลงาน เงินประกันอื่น <b>รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>	55,872,639.68 1,300,398.00 <hr/> <b>57,173,037.68</b>
หมายเหตุที่ 9	<b>รายได้รอการรับรู้ระยะยาว</b> รายได้รอการรับรู้ระยะยาว <b>รวมรายได้รอการรับรู้ระยะยาว</b>	8,612,222.36 <hr/> <b>8,612,222.36</b>
หมายเหตุที่ 10	<b>รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม</b> รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ 30 กันยายน 2554 ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาด บวก รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายระหว่างปี <b>รวมรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ 30 กันยายน 2554</b>	(55,261,122.43) (3,967,979.54) (59,229,101.97) <hr/> (11,797,204.89) <hr/> <b>(71,026,306.86)</b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หน่วย : บาท

<b>หมายเหตุที่ 11</b>	รายได้จากงบประมาณ	
	รายได้จากงบบุคลากร	66,547,468.70
	รายได้จากงบดำเนินงาน	37,298,666.69
	รายได้จากงบลงทุน	21,729,523.60
	รายได้จากงบกลาง	32,194,142.68
	รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	354,040,706.68
	หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	(1,065,369.89)
	<b>รวมรายได้จากงบประมาณ</b>	<b><u>510,745,138.46</u></b>
<b>หมายเหตุที่ 12</b>	ค่าใช้จ่ายบุคลากร	
	เงินเดือน	50,958,277.71
	เงินประจำตำแหน่ง	1,686,625.79
	ค่าจ้างประจำ	7,158,576.00
	เงินค่าตอบแทน	8,704,983.43
	ค่ารักษาพยาบาล	8,605,855.64
	ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	3,193,019.48
	<b>รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร</b>	<b><u>80,307,338.05</u></b>
<b>หมายเหตุที่ 13</b>	ค่าวัสดุและค่าใช้จ่าย	
	ค่าวัสดุ	3,511,671.65
	ค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษา	939,628.01
	ค่าจ้างเหมาบริการ	10,102,832.33
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	253,889.58
	ค่าจ้างที่ปรึกษา	375,358,202.00
	ค่าประชาสัมพันธ์	6,736,899.00
	ค่าใช้จ่ายในการประชุม	1,427,200.00
	ค่าใช้จ่ายอื่น	343,049.46
	<b>รวมค่าวัสดุและค่าใช้จ่าย</b>	<b><u>398,673,372.03</u></b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่ 14	ค่าสาธารณูปโภค	
	ค่าไฟฟ้า	3,617,646.16
	ค่าน้ำประปา	140,430.04
	ค่าสาธารณูปโภคอื่น	3,390,030.16
	<b>รวมค่าสาธารณูปโภค</b>	<b><u>7,148,106.36</u></b>
หมายเหตุที่ 15	ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	8,292,313.64
	อุปกรณ์	18,078,853.94
	<b>รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย</b>	<b><u>26,371,167.58</u></b>

หมายเหตุที่ 16 รายงานฐานะการเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบัน (2554)

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้าง					
พื้นฐานและระบบการบริหารจัดการ					
ขนส่งสินค้าและบริการ					
งบบุคลากร	74,229,300.00	7,597,238.86	-	66,632,061.14	-
งบดำเนินงาน	40,818,400.00	2,619,692.00	6,901,919.00	31,296,788.29	0.71
งบลงทุน	20,687,275.00	-	499,510.00	20,183,936.60	3,828.40
งบรายจ่ายอื่น	272,741,725.00	-	21,426,453.00	251,315,092.00	180.00
<b>รวม</b>	<b>408,476,700.00</b>	<b>10,216,930.86</b>	<b>28,827,882.00</b>	<b>369,427,878.03</b>	<b>4,009.11</b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หมายเหตุที่ 17

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2553

รายการ	เงินกันไว้เบิก จ่ายเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้าง			
พื้นฐานและระบบการบริหารจัดการ			
ขนส่งสินค้าและบริการ			
งบดำเนินงาน	8,611,086.17	7,611,086.17	1,000,000.00
งบลงทุน	1,635,587.00	1,635,587.00	-
งบรายจ่ายอื่น	108,382,534.00	84,102,635.00	24,279,899.00
<b>รวม</b>	<b>118,629,207.17</b>	<b>93,349,308.17</b>	<b>25,279,899.00</b>

หมายเหตุที่ 18

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2552

รายการ	เงินกันไว้เบิก จ่ายเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้าง			
พื้นฐานและระบบการบริหารจัดการ			
ขนส่งสินค้าและบริการ			
งบรายจ่ายอื่น	5,604,800.00	2,900,000.00	2,704,800.00
<b>รวม</b>	<b>5,604,800.00</b>	<b>2,900,000.00</b>	<b>2,704,800.00</b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หมายเหตุที่ 19

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2551

รายการ	เงินกันไว้เบิก จ่ายเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาระบบเครือข่าย			
การขนส่งและระบบการบริหารจัดการ			
ขนส่งสินค้าและบริการ			
งบรายจ่ายอื่น	28,775,370.00	12,684,000.00	16,091,370.00
<b>รวม</b>	<b>28,775,370.00</b>	<b>12,684,000.00</b>	<b>16,091,370.00</b>

หมายเหตุที่ 20

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2550

รายการ	เงินกันไว้เบิก จ่ายเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผนงานจัดระบบ			
การขนส่งและจราจร			
งบรายจ่ายอื่น	1,839,330.00	-	1,839,330.00
<b>รวม</b>	<b>1,839,330.00</b>	<b>-</b>	<b>1,839,330.00</b>

หมายเหตุที่ 21

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2549

รายการ	เงินกันไว้เบิก จ่ายเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงานนโยบายและแผนงานจัดระบบ			
การขนส่งและจราจร			
งบรายจ่ายอื่น	8,000,000.00	-	8,000,000.00
<b>รวม</b>	<b>8,000,000.00</b>	<b>-</b>	<b>8,000,000.00</b>

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554**

หน่วย : บาท

หมายเหตุที่ 22

รายงานรายได้แผ่นดิน  
 รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ  
 รายได้แผ่นดิน - นอกจากภาษี

รายได้จากการขายสินค้าและบริการ

2,650.00

รายได้อื่น

524,401.36

รวมรายได้แผ่นดิน - นอกจากภาษี

527,051.36

รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

527,051.36

0.00



# โครงการประกวดภาพถ่ายเมืองไทย สนช.ครบรอบ 9 ปี "ระบบคมนาคมขนส่ง...เชื่อมโยงสังคมไทย"



รางวัลชนะเลิศอันดับ 1 คุณจักรพงษ์ นุตาลัย



รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 คุณธีรรัช ไนต์ศิริ

# โครงการประกวดภาพถ่ายเมืองไทย สบช.ครบรอบ 9 ปี "ระบบคมนาคมขนส่ง...เชื่อมโยงสังคมไทย"



รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 คุณสร้อย ศรีเพ็ญ

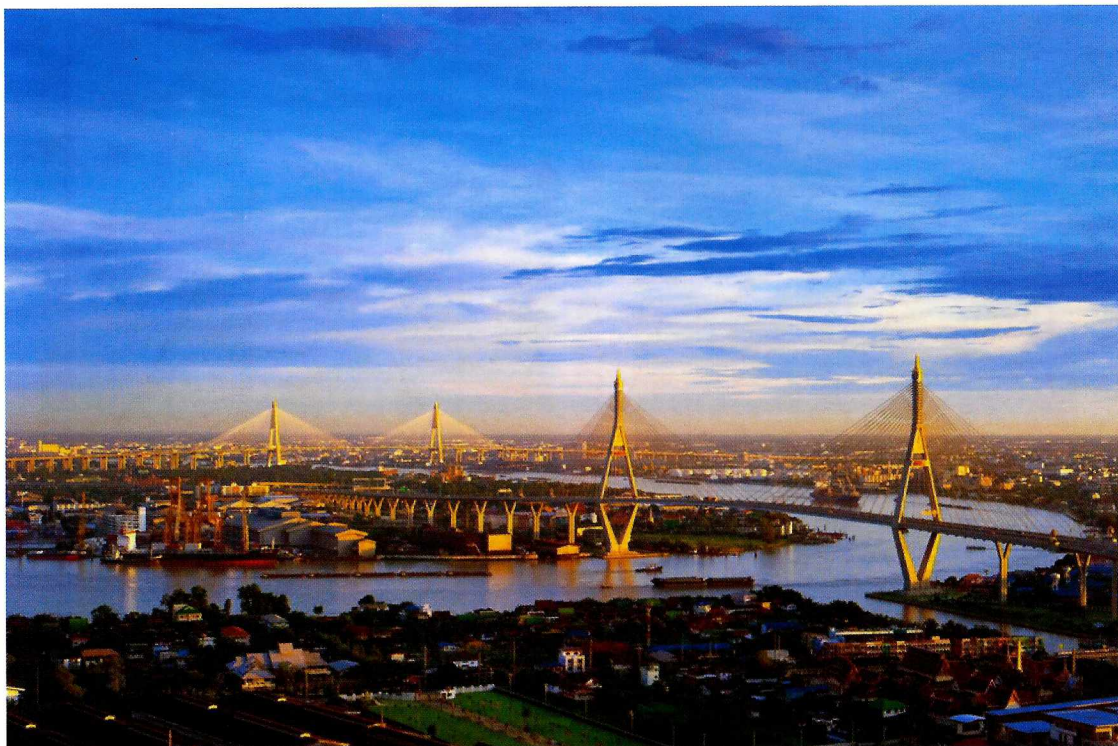


รางวัลชมเชย คุณสิัญชัย บัวทรง

# โครงการประกวดภาพถ่ายเนื่องใน สบช.ครบรอบ 9 ปี "ระบบคมนาคมขนส่ง...เชื่อมโยงสังคมไทย"



รางวัลชมเชย คุณบุญพิน ถือทอง

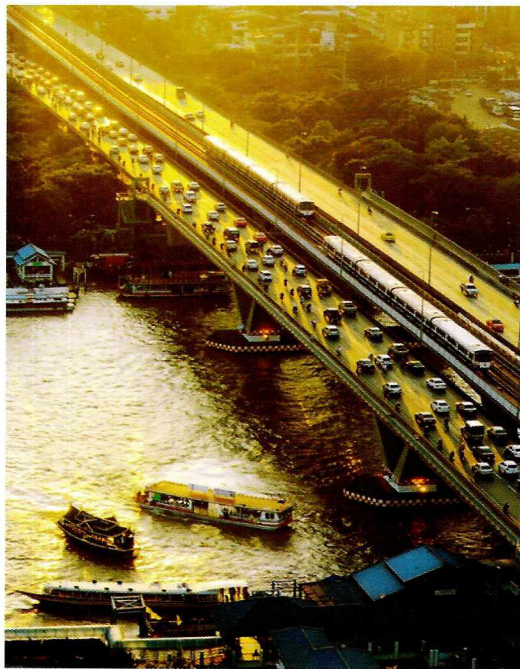


รางวัลพิเศษ คุณอนันต์ จิรมหาสุวรรณ

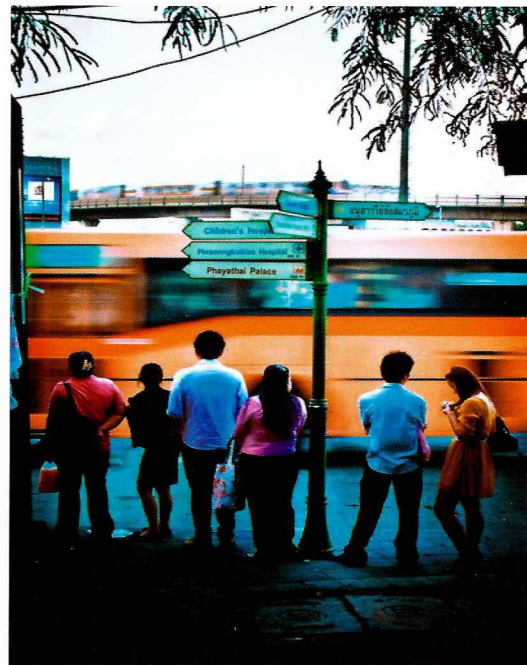
# โครงการประกวดภาพถ่ายเนื่องใน สนช.ครบรอบ 9 ปี "ระบบคมนาคมขนส่ง...เชื่อมโยงสังคมไทย"



รางวัลพิเศษ คุณกิตติพงษ์ แสนสุด



รางวัลชมเชย คุณวินนิวัตร ไตรตรงสัตย์



รางวัลพิเศษ คุณภูมิพัฒน์ วิวัฒน์ลักษณ์วงศ์



**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)**  
**กระทรวงคมนาคม**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)  
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี  
กทม. 10400 โทร 0-2215-5460 โทรสาร 0-2215-3500 [www.otp.go.th](http://www.otp.go.th)