



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
(Intelligent Transport Systems : ITS)
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(ITS Action Plan)

พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๗



สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

- ๑.๑ หลักการและเหตุผล ๑ - ๑
- ๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ๑ - ๓
- ๑.๓ กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล ๑ - ๙

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

- ๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (แผนระดับที่ ๑) ๒ - ๑
- ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ๒ - ๒
- ๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง ๒ - ๗
- ๒.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้อง ๒ - ๑๒

ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ ๓ - ๑

ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

- ๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ๔ - ๑
- ๔.๒ ภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (แผนปฏิบัติการ ITS) ๔ - ๒๕
- ๔.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการ ITS ไปดำเนินการ ๔ - ๔๗

ภาคผนวก ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอเพิ่มเติมตามแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ภายหลังแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมแล้วเสร็จ

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑-๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแผน	๑ - ๔
ตารางที่ ๑-๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑ - ๕
ตารางที่ ๑-๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑ - ๖
ตารางที่ ๑-๔ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑ - ๙
ตารางที่ ๒-๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	๒ - ๒
ตารางที่ ๒-๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๒ - ๓
ตารางที่ ๒-๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ	๒ - ๔
ตารางที่ ๒-๔ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ	๒ - ๕
ตารางที่ ๒-๕ ความสอดคล้องระหว่างนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดินของคณะรัฐมนตรีกับหน้าที่ของรัฐและแนวนโยบายแห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐	๒ - ๑๓
ตารางที่ ๔-๑ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของการพัฒนาระบบ ITS ในประเทศไทย	๔ - ๓
ตารางที่ ๔-๒ การวิเคราะห์สถานการณ์การพัฒนาระบบ ITS ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔ - ๔
ตารางที่ ๔-๓ ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ของประเทศไทย ๓ ระยะ	๔ - ๗
ตารางที่ ๔-๔ ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๓ ระยะ	๔ - ๑๗
ตารางที่ ๔-๕ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแผน	๔ - ๒๗
ตารางที่ ๔-๖ เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๔ - ๒๘
ตารางที่ ๔-๗ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS	๔ - ๒๙
ตารางที่ ๔-๘ จำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๔ - ๓๓
ตารางที่ ๔-๙ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๔ - ๓๕
ตารางที่ ๔-๑๐ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๔ - ๔๖
ตารางที่ ๔-๑๑ แหล่งเงินลงทุนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๔ - ๔๖

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ ๒-๑	เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับมหุดมหาย
รูปที่ ๒-๒	แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐
รูปที่ ๓-๑	ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อย ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
รูปที่ ๔-๑	แนวทางการดำเนินงานตามเป้าประสงค์ของประเทศ
รูปที่ ๔-๒	แนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาแผนแม่บท ITS ของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลตามเป้าประสงค์
รูปที่ ๔-๓	เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๔	กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๕	ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ของประเทศไทย ๓ ระยะ
รูปที่ ๔-๖	ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๗	ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และหัวข้อยุทธศาสตร์ ของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๘	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ของประเทศไทย
รูปที่ ๔-๙	แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๑๐	ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ
รูปที่ ๔-๑๑	ภาพรวมแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
รูปที่ ๔-๑๒	แนวคิดการพัฒนาระบบ ITS ให้มีความพร้อมสำหรับ Smart Metropolis
รูปที่ ๔-๑๓	เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๑๔	กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๑๕	การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะสั้น ๓ ปี
รูปที่ ๔-๑๖	การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะกลาง ๕ ปี
รูปที่ ๔-๑๗	การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะยาว ๑๐ ปี
รูปที่ ๔-๑๘	ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๑๙	ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และหัวข้อยุทธศาสตร์ ของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒๐	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒๑	แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒๒	ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒๓	กรอบแนวคิดหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒๔	ความเชื่อมโยงจากแผนแม่บท ITS และแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐
รูปที่ ๔-๒๕	แหล่งเงินทุนโครงการ

ชื่อย่อหน่วยงาน

กพข. สนข.	คือ	กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กจร. สนข.	คือ	กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กทพ.	คือ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
กพท.	คือ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ขบ.	คือ	กรมการขนส่งทางบก
ขร.	คือ	กรมการขนส่งทางราง
ขสมก.	คือ	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จท.	คือ	กรมเจ้าท่า
ตร.	คือ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ทช.	คือ	กรมทางหลวงชนบท
ทย.	คือ	กรมท่าอากาศยาน
ทน.ปากเกร็ด	คือ	เทศบาลนครปากเกร็ด
ทล.	คือ	กรมทางหลวง
ทอท.	คือ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
บก.จร.	คือ	กองบังคับการตำรวจจราจร
บก.ทล.	คือ	กองบังคับการตำรวจทางหลวง
บขส.	คือ	บริษัท ขนส่ง จำกัด
บกท.	คือ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
บวท.	คือ	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รพท.	คือ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟฟท.	คือ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
รฟม.	คือ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ศพท. สนข.	คือ	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สจส. กทม.	คือ	สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
สตร. สนข.	คือ	สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สนข.	คือ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สบพ.	คือ	สถาบันการบินพลเรือน
สปค.	คือ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
สศช.	คือ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สารบัญคำย่อภาษาอังกฤษ

คำย่อ	คำอธิบาย
CCTV	Closed Circuit Television
	กล้องวงจรปิด
GPS	Global Positioning System
	ระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลกผ่านดาวเทียม
ITS	Intelligent Transport System
	ระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ
iTIC	Intelligent Traffic Information Center
	ศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย
MaaS	Mobility as a Service
	การเข้าถึงการให้บริการ
NMTIC	National Multimodal Transport Integration Center
	ศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ
SDGs	Sustainable Development Goals
	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
TDM	Transport Demand Management
	การควบคุมความต้องการเดินทาง
WHO	World Health Organization
	องค์การอนามัยโลก

คำนำ

การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนแม่บท ITS) เป็นการกำหนดกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทยในระยะยาว ๑๐ ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) โดยเป็นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation) ด้านการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในรูปแบบต่าง ๆ มาใช้เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด/ความหนาแน่นของการจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ รวมถึงลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) เป็นการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บท ITS โดยได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะมาแล้ว จำนวน ๒ ระยะ ได้แก่ ๑) แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) และ ๒) แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) โดยจัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) รวมทั้งแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนแม่บท ITS) โดยได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แห่งสหประชาชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ซึ่งการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ เป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำตามคู่มือแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ได้แก่ ๑) พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport) ๒) พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management) ๓) พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management) ๔) เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety) และ ๕) จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center) ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) เป็นหน่วยงานหลักในการผลักดันแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งได้บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันพิจารณาและจัดทำข้อมูลแผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่ออำนวยความสะดวก เพิ่มความปลอดภัย และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

กันยายน ๒๕๖๗

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ หลักการและเหตุผล

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ข้อ ๔.๔.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้สนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศในการร่วมสร้างงานวิจัยและนวัตกรรมจากภาคเอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยหรือมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก เพื่อสร้างและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นพื้นฐานและเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้จริง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและเอกชน พร้อมทั้งสร้างระเบียบทางด่วนดิจิทัล และเสริมสร้างความรู้โอกาสในการเข้าถึงโครงข่ายบรรดแบนด์หลากหลายรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาข้อ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมายความว่าแผนพัฒนาที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น้อยอยู่ ปลอดภัย เด็บโตได้อย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมืองกลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐานที่ทันสมัย ทัวถึง และได้คุณภาพ ตลอดจนนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) กำหนดวิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์” ที่ได้มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม ข้อมูล ทุนมนุษย์ และทรัพยากรอื่นใดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ภาครัฐกำหนด จึงจำเป็นต้องนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาช่วยในการการขนส่งและจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่วยแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศ มีบทบาทหน้าที่จัดทำแผนและเสนอแนะนโยบาย และขึ้นนำการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) จึงได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนแม่บท ITS) ซึ่งกำหนดกรอบการดำเนินงานการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบูรณาการและไม่ก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย

สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย เพื่อการพัฒนาระบบ ITS ของประเทศต่อไป โดยแบ่งระยะการพัฒนาตามแผนแม่บท ITS แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) ระยะกลาง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (คค.) โดย สนข. ขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒

สนข. ได้ดำเนินการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ผ่านแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แผนปฏิบัติการ ITS) ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) โดยปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว และให้ สนข. กำกับ ติดตามการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ และรายงานผลด้วย ต่อมา คค. ได้มีคำสั่งที่ คค. ๑๙๙/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS) โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง (รปค. (คพ.)) ในฐานะผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูงระดับกระทรวง (Ministry Chief Information Officer : MCIO) ประจำ คค. เป็นประธานกรรมการ และมีผู้แทนหน่วยงานในสังกัด คค. ผู้แทนหน่วยงานภายนอก คค. ที่เกี่ยวข้อง และ รอง ผอ.สนข. ร่วมเป็นกรรมการ โดย สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ซึ่ง สนข. ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) ผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS อีกทั้งได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และนำเสนอคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS เพื่อพิจารณา ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ ซึ่ง ปกค. ได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และ สนข. รายงานผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) ให้ คค. ทราบเรียบร้อยแล้ว

จากนโยบายรัฐบาล แผนยุทธศาสตร์ และการดำเนินการข้างต้น ประกอบกับระยะเวลาการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) สนข. จึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ โดยเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

๑.๒.๑ วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis”

๑.๒.๒ วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะผนวกเข้ากับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ ผ่านแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๓ เป้าประสงค์ ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่

(๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ ITS for Green Mobility จากปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะภายในเมือง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนพื้นที่รองรับปริมาณจราจรเนื่องจากการก่อสร้าง นำมาสู่แนวทางการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ ITS Integrated Center จากปัญหาการดำเนินการด้าน ITS ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีแนวทางแก้ไขปัญหาโดยการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการดำเนินงานภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจากกรอบการพัฒนาระบบ ITS ของประเทศ จะมีการตั้งศูนย์บูรณาการ ITS ภายในแต่ละพื้นที่ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง ควบคุมและจัดการจราจร และตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งการดำเนินการของศูนย์ฯ ดังกล่าวจะเป็นหน่วยงานกลางในการแก้ไขปัญหาการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลได้อย่างบูรณาการ

(๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ ITS Assistive Solution ITS เป็นการนำระบบ ITS มาแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญในปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๒.๔ เป้าหมายและตัวชี้วัด

(๑) เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙๐ มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยแผนดังกล่าวได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในตารางที่ ๑ - ๑

ตารางที่ ๑ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแผน

แผน	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด				
ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๑. ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ๒. ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น	-				
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นหลัก (๐๗) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)				
		ค่าเป้าหมาย				
		<table> <tr> <th>ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐</th><th>ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕</th><th>ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐</th></tr> <tr> <td>ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐</td><td>ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐</td><td>ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖๐</td></tr> </table>	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐
ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐				
ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖๐				
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน	การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง	๑. เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๑๐๕ พื้นที่ภายในปี ๒๕๗๐ ๒. เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น <u>หมายเหตุ :</u> กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ (จก) ขับเคลื่อนเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ				

ในการนี้ คค. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ยุกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ และกำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งค่าเป้าหมายรายปี ดังแสดงในตารางที่ ๑ - ๒

ตารางที่ ๑ - ๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายปี พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)	๑๔.๔๔	๒๐.๐๐	๒๕.๐๐	๓๐.๐๐	๔๐.๐๐

(๒) เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนาจำนวน ๕ แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายระดับแผน โดยเป้าหมายแนวทางการพัฒนา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังแสดงในตารางที่ ๑ - ๓

ตารางที่ ๑ - ๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS For Green Mobility				
๑. พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)	๑.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)	๑๔.๔๖	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ร้อยละ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ร้อยละ ๒๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ร้อยละ ๓๐ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ร้อยละ ๔๐ ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
๒. พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)	๒.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)		
	๒.๒ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๒.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)	๒๓.๖๙	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๒๓.๑๔ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๒๒.๖๑ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๒๒.๐๘ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๑.๕๕ ที่มา : โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (พ.ศ. ๒๕๖๕)
๓. พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)	๓.๑ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓.๑.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)		

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS Assistive Solution				
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)	๔.๑ ลดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔.๑.๑ อัตราผู้เสียชีวิตในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อแสนประชากร	๑๗.๘๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๑๖.๐๙ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๑๔.๒๗ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๑๔.๒.๔๖ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๑๐.๖๕ ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
เป้าประสงค์ ITS Integrated Center				
๕. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)	๕.๑ การจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้านข้อมูล	๕.๑.๑ มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	-	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ : ลงนามในหนังสือขอรับการสนับสนุนความช่วยเหลือทางวิชาการจากสำนักงานส่งเสริมการค้าและการพัฒนาแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency : USTDA) เพื่อจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ : มีแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ : คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ/หรือ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ : จัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ ๑ - ๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS For Green Mobility				
๑. พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)	๑.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)	๑๔.๔๖	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ร้อยละ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ร้อยละ ๒๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ร้อยละ ๓๐ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ร้อยละ ๔๐ ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
๒. พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)	๒.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)		
	๒.๒ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๒.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)	๒๓.๖๙	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๒๓.๑๔ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๒๒.๖๑ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๒๒.๐๘ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๑.๕๕ ที่มา : โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (พ.ศ. ๒๕๖๕)
๓. พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)	๓.๑ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓.๑.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)		

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS Assistive Solution				
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)	๔.๑ ลดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔.๑.๑ อัตราผู้เสียชีวิตในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อแสนประชากร	๑๗.๘๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๑๖.๐๙ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๑๔.๒๗ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๑๔.๔๖ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๑๐.๖๕ ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
เป้าประสงค์ ITS Integrated Center				
๕. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)	๕.๑ การจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้านข้อมูล	๕.๑.๑ มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	-	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ : ลงนามในหนังสือขอรับการสนับสนุนความช่วยเหลือทางวิชาการจากสำนักงานส่งเสริมการค้าและการพัฒนาแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency : USTDA) เพื่อจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ : มีแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ : คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ/หรือ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ : จัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๒.๕ แนวทางการพัฒนา

เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนด จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง ประกอบด้วย

(๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport) ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ๑๔ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๒,๑๘๖.๑๒๗๖ ล้านบาท

(๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management) ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๑๖๔.๖๐ ล้านบาท

(๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management) ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๑,๗๒๓.๗๔๐๐ ล้านบาท

(๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety) ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ๖ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๘๙๕.๙๖๗๔ ล้านบาท

(๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕ จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center) ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ๔ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๒๓๓.๖๐ ล้านบาท

๑.๒.๖ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ และขอความอนุเคราะห์หน่วยงานในฐานคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS) ทั้งหน่วยงานภายในสังกัด คค. และหน่วยงานนอก คค. ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส. กทม.) กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ ตร. เพื่อพิจารณาข้อมูลรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS และพิจารณาเพิ่มเติมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ซึ่ง สนข. ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (Workshop) เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยเป็นการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และหน่วยงานรับผิดชอบให้มีความชัดเจนในการขับเคลื่อนและติดตามผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในภาพรวมต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗ และครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณา (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ โดยมี รปค. (คพ.) ในฐานะผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูงระดับกระทรวง

(Ministry Chief Information Officer : MCIO) ประจำ คค. เป็นประธานกรรมการ และในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ โดยมีมอบหมาย ฝ่ายเลขานุการฯ (สนข.) นำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ให้ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินการในลำดับถัดไป

ตารางที่ ๑ - ๔ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	รวมแผนงาน/โครงการ และ งบประมาณแต่ละแนวทางการพัฒนา		หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	จำนวนแผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑. พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)	๑๔	๒,๑๘๖.๑๒๗๖	สนข. รฟท. สปค. ขบ. ทย. ขสมก.
๒. พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)	๑๐	๑๖๔.๖๐๐๐	ขบ. จท. ขร.
๓. พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)	๑๐	๑,๗๒๓.๗๔๐๐	ทช. ทล. กทพ. สปค. สนข. สจส.กทม. ขบ. เทศบาลนครปากเกร็ด
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)	๖	๘๙๕.๙๖๗๔	ทล. ขบ. บก.ทล.
๕. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)	๔	๒๓๓.๖๐๐๐	สนข. สจส.กทม. ทย. ขบ.
รวมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ	๔๔	๕,๒๐๔.๐๓๕๐	

๑.๓ กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดกรอบระยะเวลาการติดตามในไตรมาสที่ ๑ และไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ โดย สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS จะดำเนินการจัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในฐานะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ให้รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ และ สนข. จะดำเนินการรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลเพื่อจัดทำรายงานผลการติดตามฯ รวมทั้งสรุปประเด็นปัญหา อุปสรรค พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาให้เกิดการดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดและนำเสนอคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS พิจารณา ก่อนนำเสนอ คค. เพื่อทราบตามขั้นตอนต่อไป

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (แผนระดับที่ ๑)

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาวที่จะทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกในทุกมิติทุกรูปแบบและทุกระดับ ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการของประเทศได้รับการพัฒนายกระดับไปสู่การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาเทคโนโลยีที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจใหม่ที่จะสร้างและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติจะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยความร่วมมือของทุกภาคส่วนในรูปแบบประชารัฐ โดยมียุทธศาสตร์ชาติที่มีความสอดคล้อง คือ

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

(๑.๑) เป้าหมายที่ ๒.๑ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน

(๑.๒) เป้าหมายที่ ๒.๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

• ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

○ ข้อ ๔.๔.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ สนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศในการร่วมสร้างงานวิจัยและนวัตกรรมจากภาคเอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยหรือมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก เพื่อสร้างและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นพื้นฐานและเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้จริง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน พร้อมทั้งการสร้างระเบียบทางด่วนดิจิทัล และเสริมสร้างความรู้โอกาสในการเข้าถึงโครงข่าย broadband หลากรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีรูปแบบการเชื่อมโยงด้านดิจิทัลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในระดับสากลทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการวางกรอบในการจัดการทรัพยากรคลื่นความถี่ให้เพียงพอรองรับบริการที่มีคุณภาพในราคาที่ประชาชนทั่วไปเข้าถึงได้ มีการสนับสนุนธุรกิจแบบแพลตฟอร์ม ที่ทำให้เกิดการสร้างงานบริการในโลกดิจิทัลใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของงานบริการและบริหารของภาครัฐและภาคเอกชน และสร้างความมั่นคงในการเชื่อมโยงเครือข่ายดิจิทัลเชื่อมต่อกับโลก และการสนับสนุนและเร่งรัดการนำวิทยาศาสตร์ข้อมูล ปัญญาประดิษฐ์และหุ่นยนต์ การออกแบบที่คำนึงถึงผู้ใช้เป็นศูนย์กลางมาใช้ในภาคการผลิตและบริการ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในรูปแบบที่ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากข้อมูลหลากหลายแหล่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเพิ่มศักยภาพคนในสังคมด้วยการเข้าถึงความรู้ เครื่องมือบนพื้นฐานของธรรมาภิบาลข้อมูล ซึ่งครอบคลุมความปลอดภัยไซเบอร์ ความมีจริยธรรม และการไม่ละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งด้านการพัฒนาศักยภาพข้อมูล ระบบฐานข้อมูล การบริการจัดการการเดินทาง และการใช้ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายที่ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตได้อย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒.๒ แผนระดับที่ ๒

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประกอบด้วย ๒๓ ประเด็น โดยเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่มีผลผูกพันให้ทุกหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องแปลงไปสู่การปฏิบัติร่วมกันอย่างบูรณาการ รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณต่าง ๆ จำเป็นต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ฯ เพื่อให้บรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม และส่งผลให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (ประเด็นหลัก)

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมาย

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

ตารางที่ ๒ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับภายในปี ๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐)	ไม่เกิน ๓๘	ไม่เกิน ๓๑	ไม่เกิน ๒๕

๒) การบรรลุเป้าหมายระดับประเด็น

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งด้านการพัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยพัฒนาข้อมูลข่าวสารเพื่อวางแผนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการใช้ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงและการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการความต้องการการเดินทางการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น

(๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ให้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒) เป้าหมายของแผนย่อย

- การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๒ - ๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	(๑) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ (๒) เมืองหลักในภูมิภาค* ไม่น้อยกว่า ๑๐	(๑) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ (๒) เมืองหลักในภูมิภาค* ไม่น้อยกว่า ๒๐	(๑) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ (๒) เมืองหลักในภูมิภาค* ไม่น้อยกว่า ๒๐

หมายเหตุ : * เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต

เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี

และพระนครศรีอยุธยา

เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี

และพระนครศรีอยุธยา

๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อย

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้เดินทาง และใช้ระบบ ITS ในการเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง ตลอดจนพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและควบคุมจราจร เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้เดินทางให้สามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัย ผ่านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะสมัยใหม่ เพื่อโน้มน้าวและสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้เดินทางเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

(๒) ประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมื่อนำอยู่อัจฉริยะ (ประเด็นรอง)

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมื่อนำอยู่อัจฉริยะ

๑) เป้าหมาย

ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตารางที่ ๒ - ๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๓.๖	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๔	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๕

๒) การบรรลุเป้าหมายระดับประเด็น

กรอบแนวคิดการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้มุ่งเน้นให้ประเทศไทยพัฒนาการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาผนวกเข้ากับโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงควรมีการพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพัฒนาให้เป็น Smart Metropolis หรือนครหลวงอัจฉริยะ ส่วนในระดับเมืองหลักต่าง ๆ จะนำไปสู่การเป็น Smart City เช่นเดียวกัน ซึ่งเห็นได้ชัดว่ามีความสอดคล้องกับการบรรลุเป้าหมายของประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

(๑.๒) แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ โดยพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ ประกอบด้วย เมืองในกรุงเทพฯ และใน ๑๓ จังหวัดหลักในแต่ละภูมิภาค ได้แก่ ปริมณฑล (สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นนทบุรี และนครปฐม) เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา เมืองในระเบียงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ระยอง และชลบุรี) สงขลา และภูเก็ต โดยมีแนวทางที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของประชาชนในเมือง รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัยเพื่อสร้างบรรยากาศให้พร้อมต่อการลงทุนด้านนวัตกรรมและดิจิทัล และนำเทคโนโลยีมายกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง

๒) เป้าหมายของแผนย่อย

- เป้าหมายที่ ๐๖๐๑๐๑ เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำทุกมิติ

ตารางที่ ๒ - ๔ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (จำนวนเมืองสะสม)	ไม่น้อยกว่า ๑๐๕	ไม่น้อยกว่า ๑๕๕	ไม่น้อยกว่า ๒๐๕

๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อย

แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis ซึ่งเป็นการพัฒนาเมืองโดยเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งการพัฒนาระบบข้อมูล การบริหารจัดการระบบการจราจรและขนส่งของเมืองร่วมกับระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะเพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรในเมืองมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีความสอดคล้องต่อการบรรลุเป้าหมายเมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำทุกมิติ

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งแผนพัฒนาฯ ดังกล่าว ได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนาจำนวน ๑๓ หมุดหมาย โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) เป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ที่เกี่ยวข้อง

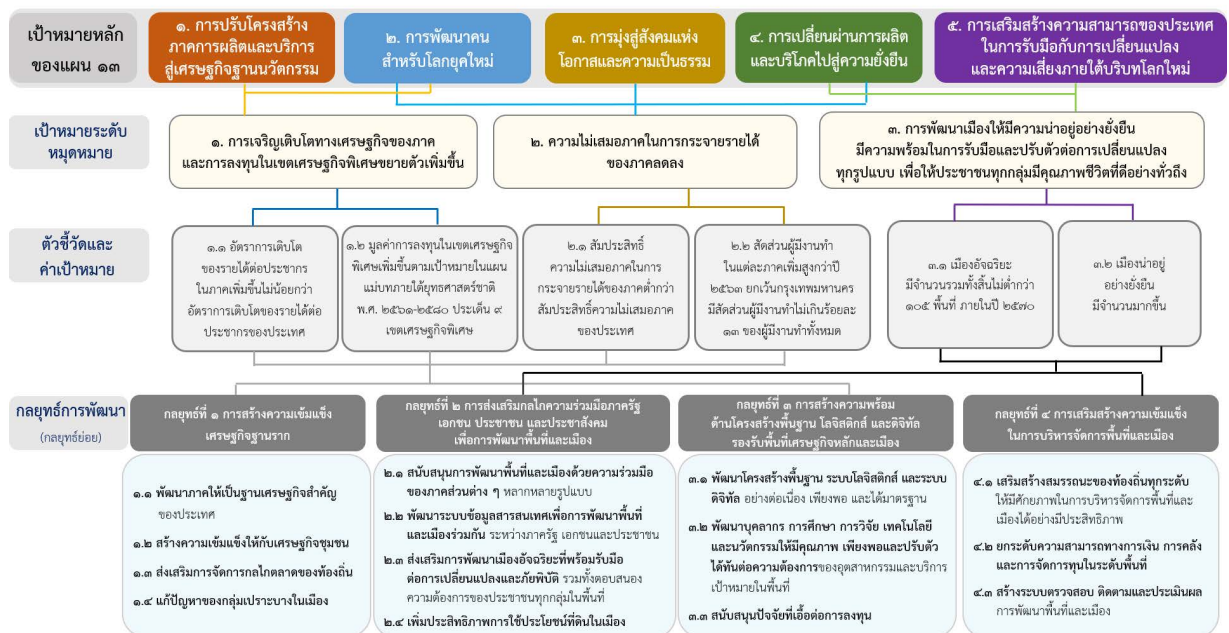
(๑.๑) เป้าหมายที่ ๑ การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มโดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

(๑.๒) เป้าหมายที่ ๕ การเสริมสร้างขีดความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ มุ่งสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

(๒) หมายเหตุการพัฒนา

(๒.๑) หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เดิมได้ดียิ่งขึ้น

● กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อยุติและได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐานที่ทันสมัย ทัวถึง และได้คุณภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ ๒ - ๑ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมายเหตุ

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับหมายเหตุที่ ๘ กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรให้มีความทันสมัย มีการใช้เทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อทำให้การเดินทางมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว รวมทั้งส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองและระหว่างเมือง พัฒนาระบบขนส่งสินค้า มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้เดินทาง ผู้ให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการบูรณาการร่วมกัน ซึ่งจะช่วยในการสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อยุติ และได้มาตรฐาน

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

การกำหนดแนวทางการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตามนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้ดำเนินการโดยยึดถือหลักการพื้นฐาน คือ ความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศการใช้ประโยชน์สูงสุดจากพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล และการเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม การวางแผนจากข้อมูลความพร้อมของประเทศและการรวมพลังทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนระดับชาติฯ ตามแนวทางประชารัฐ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืน ให้สอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ โดยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาหรือภูมิทัศน์ดิจิทัลออกเป็น ๔ ระยะ ได้แก่ (๑) ระยะที่ ๑ Digital Foundation (๑ ปี ๖ เดือน) (๒) ระยะที่ ๒ Digital Thailand I : Inclusion (๕ ปี) (๓) ระยะที่ ๓ Digital Thailand II : Full Transformation (๑๐ ปี) และ (๔) ระยะที่ ๔ Global Digital Leadership (๒๐ ปี) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาดิจิทัลของประเทศไทยตามวิสัยทัศน์และแนวทางการพัฒนาตามภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ (๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ (๒) ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (๓) สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (๔) ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล (๕) พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล และ (๖) สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล โดยยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๔ มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับเทคโนโลยีดิจิทัลในภาคคมนาคม เนื่องจากมีแผนงาน/โครงการ ที่สนับสนุนการพัฒนาดิจิทัลในระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อการคมนาคม รวมถึงแพลตฟอร์มบริการพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น

๒.๓.๒ แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)

แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีวิสัยทัศน์การพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย คือ “บริการภาครัฐสะดวก โปร่งใส ทันสมัย ตอบโจทย์ประชาชน” มีเป้าหมายเพื่อเป็นภาครัฐที่ปรับตัวทันการณ ให้บริการที่ตอบสนอง และลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการ เพิ่มความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันภาครัฐกิจ และโปร่งใส เปิดเผยข้อมูล ประชาชนเชื่อถือและมีส่วนร่วม ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ (๑) ยกระดับการเปลี่ยนผ่านดิจิทัลภาครัฐ เพื่อการบริหารงานที่ยืดหยุ่นคล่องตัว และขยายสู่หน่วยงานภาครัฐระดับท้องถิ่น (๒) พัฒนารัฐบริการที่สะดวกและเข้าถึงง่าย (๓) สร้างมูลค่าเพิ่มและอำนวยความสะดวกแก่ภาครัฐกิจ และ (๔) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน และเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐ โดย ๔ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวอาจไม่ได้กล่าวถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งโดยตรง เนื่องจากเป็นแผนนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาการดำเนินงานภาครัฐของประเทศ ทั้งในด้านกระบวนการทำงาน และรูปแบบการให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ดังนั้น ทั้ง ๔ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะถือเป็นทิศทางการพัฒนาที่ทุกหน่วยงานภาครัฐต้องนำไปประยุกต์ใช้

๒.๓.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลของประเทศ ในระยะกลาง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๕) ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลของประเทศ ในระยะกลาง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๕) มีวิสัยทัศน์ ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลในระดับโลก โดยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล ซึ่ง International Institute for Management Development (IMD) อยู่ใน ๒๕ อันดับแรก พ.ศ. ๒๕๗๕” โดยได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลของประเทศไว้ ๕ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับประสิทธิภาพของกลไกการทำงานระหว่างหน่วยงานรัฐให้เหมาะสมกับการเพิ่มขีดความสามารถด้านดิจิทัล (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริมศักยภาพอุตสาหกรรมดิจิทัลของไทย (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่เหมาะสม (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างทรัพยากรมนุษย์ที่มีศักยภาพ และ (๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ส่งเสริมกระบวนการ Digital Transformation ในประเทศไทย

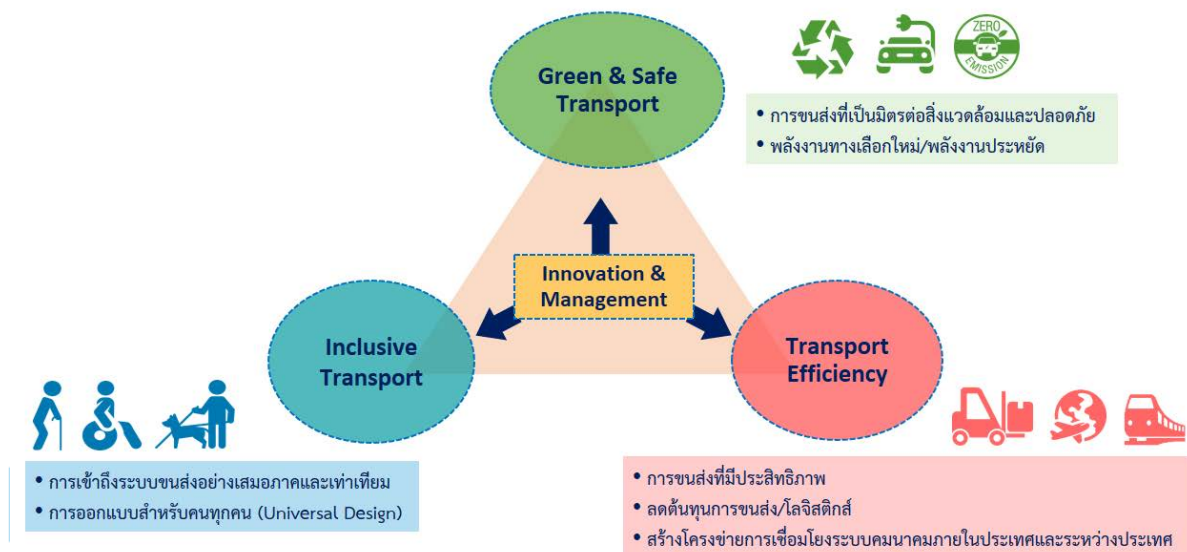
๒.๓.๔ แผนปฏิบัติการว่าด้วยการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G ของประเทศไทย ระยะที่ ๑ ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนปฏิบัติการว่าด้วยการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G ของประเทศไทย ระยะที่ ๑ มีวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยสามารถประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี 5G ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน” โดยได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ (๑) เป้าหมายระยะ ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕) - 5G Inclusion ประเทศไทยมีโครงข่าย 5G ครอบคลุมในพื้นที่เป้าหมาย และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบนิเวศ 5G เพื่อให้เทคโนโลยี 5G เข้ามามีบทบาทในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน และ (๒) เป้าหมายระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) - 5G Transformation ทุกภาคส่วนใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G ได้อย่างเต็มศักยภาพ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งสอดคล้องกับภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทยในระยะที่ ๒ (Digital Thailand I : Inclusion) และระยะที่ ๓ (Digital Thailand II : Full Transformation) ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ และเป้าหมาย จึงประกอบด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนา ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ (๑) ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่าย 5G ประสิทธิภาพสูง (5G Infrastructure Development) (๒) ขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัลผ่านเทคโนโลยี 5G (5G for Economic Expansion) (๓) สร้างสังคมคุณภาพด้วยเทคโนโลยี 5G (5G for Social Development) และ (๔) พัฒนาระบบนิเวศให้พร้อมต่อการใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G (5G Ecosystem Acceleration)

๒.๓.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ของกระทรวงคมนาคม

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึง

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) (๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ (๓) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต ดังแสดงในรูปที่ ๒ - ๒



รูปที่ ๒ - ๒ แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยฯ มีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชน ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน ให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

จากวิสัยทัศน์ข้างต้น คค. ได้กำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพ และยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ใช้ขับเคลื่อนทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมาย ๕ ยุทธศาสตร์ ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

• **ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)** ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหาร

จัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริม การผลิตของภาคเกษตรและอุตสาหกรรม

๒.๓.๖ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เป็นแผนที่ทำหน้าที่ในการระบุทิศทางและเป้าหมายการดำเนินการที่ควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการ ในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด คือ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทย เป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บท ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกิดความต่อเนื่องและขับเคลื่อนการดำเนินการให้ไปสู่การปฏิบัติ และดำเนินการเสร็จทันตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ ข้างต้น คค. (โดย สสนช.) จึงได้ดำเนินการ จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนของ คค. เพื่อเป็นการถ่ายทอดเป้าหมายจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ตามที่ สศช. ได้ดำเนินการจัดทำไว้ โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานและขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมุ่งหวังเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฯ ในส่วนของ คค. มุ่งหวังให้หน่วยงาน ในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถดำเนินการและขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุ เป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประเทศสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และพร้อมเติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป

ทั้งนี้ คค. เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบแนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบไปด้วย ๔ กลยุทธ์ ซึ่งมีกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ กลยุทธ์ที่ ๔ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยี สมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐ ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม อาทิ การใช้ประโยชน์จาก ยานยนต์ไร้คนขับและการพัฒนา Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการ การขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

๒.๓.๗ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนพัฒนา คมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๗)

แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๗) มีวิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่ง แบบอัตโนมัติ” เพื่อใช้ในการกำหนดแนวทางให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของประเทศทั้งในระดับนโยบาย ระดับการควบคุม กำกับ ดูแล ระดับบริการ และระดับการประกอบการขนส่ง

รวมทั้งในระดับการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการคมนาคมขนส่ง ให้สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในโลกยุคปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นการรองรับระบบการคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport) ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดรวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่งด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence) (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Infrastructure) (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (Digital Transportation Ecosystem) และ (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับองค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและผู้ให้บริการ เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People)

๒.๓.๘ แผนปฏิบัติการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกระทรวงคมนาคม

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของการพัฒนาด้านดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม จึงจำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เทคโนโลยี 5G เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของ คค. ให้สอดคล้องกับการนำเทคโนโลยี 5G มาใช้ในการขับเคลื่อน และเพื่อให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ คค. มีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน และมีเอกภาพ สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลในการนำองค์กร ภาครัฐจากรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Government) ไปสู่รัฐบาลอัจฉริยะ (Smart Government) และยุทธศาสตร์ของประเทศไทย โดยแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยกรอบยุทธศาสตร์ ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อรองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G และการวางมาตรฐานกลางของเทคโนโลยี 5G สำหรับภาคส่วนคมนาคมขนส่ง (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ด้วยเทคโนโลยี 5G (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางราง ด้วยเทคโนโลยี 5G (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ ด้วยเทคโนโลยี 5G (๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การพัฒนาขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ ด้วยเทคโนโลยี 5G และ (๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การพัฒนาขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ด้วยเทคโนโลยี 5G

๒.๓.๙ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ฉบับปรับปรุง

เป็นการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเสริมศักยภาพของยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเมืองในด้านต่าง ๆ ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้น และให้สอดคล้องกับการส่งเสริมให้ก้าวขึ้นเป็นเมืองแนวหน้าในฐานะมหานครแห่งเอเชียผ่านการยกระดับยุทธศาสตร์ทั้ง ๗ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างเมืองปลอดภัยและยั่งยืนต่อวิกฤตการณ์ (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาสิ่งแวดล้อมยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การลดความเหลื่อมล้ำด้วยการบริหารเมืองรูปแบบอารยะสำหรับทุกคน (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ (๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ส่งเสริมการสร้างเมืองประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม (๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การต่อยอดความเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการเรียนรู้ และ (๗) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การสร้างความเป็นมืออาชีพในการบริหารจัดการมหานคร ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นกรอบการกำกับดูแลทิศทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรุงเทพมหานครในทุกภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นในตลอดระยะเวลา ๒๐ ปี ต่อจากนี้ไป

แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีความสอดคล้องกับแผนระดับ ๓ ของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้ามาปรับใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพื่อมุ่งสู่ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดความครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทางการขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐

๒.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๑ นโยบายสำคัญของรัฐบาล

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อรัฐสภา เมื่อวันที่วันจันทร์ที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ โดยนโยบายรัฐบาลมีการนำเทคโนโลยีและระบบดิจิทัลรวมทั้งคลื่นความถี่และสิทธิในวงโคจรดาวเทียมมาใช้อย่างเต็มรูปแบบเพื่อประโยชน์ของประเทศและประชาชน รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง อุตสาหกรรมสีเขียว และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศรวมทั้งการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศ เพื่อเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ยกระดับศักยภาพการแข่งขันของประเทศ และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางรางและทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขาย และเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก โดยมีนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ดังแสดงในตารางที่ ๒ - ๕

ตารางที่ ๒ - ๕ ความสอดคล้องระหว่างนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดินของคณะรัฐมนตรีกับหน้าที่ของรัฐและแนวนโยบายแห่งรัฐของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย	นโยบายของรัฐบาล
มาตรา ๕๖ รัฐต้องจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน โครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของรัฐอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของรัฐ รัฐจะกระทำด้วยประการใดให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน หรือทำให้รัฐเป็นเจ้าของน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดมิได้ การจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง รัฐต้องดูแลมิให้มีการเรียกเก็บค่าบริการจนเป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร การนำสาธารณูปโภคของรัฐไปให้เอกชนดำเนินการทางธุรกิจไม่ว่าด้วยประการใด ๆ รัฐต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนอย่างเป็นธรรม โดยคำนึงถึงการลงทุนของรัฐ ประโยชน์ที่รัฐและเอกชนจะได้รับและค่าบริการที่จะเรียกเก็บจากประชาชนประกอบกัน	- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางรางและทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก - การนำเทคโนโลยีและระบบดิจิทัลรวมทั้งคลื่นความถี่และสิทธิในวงโคจรดาวเทียมมาใช้อย่างเต็มรูปแบบเพื่อประโยชน์ของประเทศและประชาชน
ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐	นโยบายของรัฐบาล
ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ๒. อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต ประกอบด้วย (๑) อุตสาหกรรมชีวภาพ (๒) อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร (๓) อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัลข้อมูลและปัญญาประดิษฐ์ (๔) อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (๕) อุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ	- การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง อุตสาหกรรมสีเขียว และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ รวมทั้งการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศ เพื่อเป็นเครื่องยนต์ใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับศักยภาพการแข่งขันของประเทศ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมพื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดย (๑) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ (๒) สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๓) เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ (๔) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และ (๕) รักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค	- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางรางและทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

ในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติ สมัยสามัญ ครั้งที่ ๗๐ เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๘ ณ สำนักงานใหญ่ สหประชาชาติ ประเทศไทยและประเทศสมาชิกสหประชาชาติรวม ๑๙๓ ประเทศ ร่วมรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. ๒๐๓๐ (2030 Agenda for Sustainable Development) ให้เป็นกรอบการพัฒนาของโลก เพื่อร่วมกันบรรลุการพัฒนาทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ และกำหนดให้มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ๑๗ เป้าหมาย ซึ่งเป็นแนวทางให้แต่ละประเทศดำเนินการร่วมกัน โดย SDGs ๑๗ เป้าหมาย มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดย SDGs ทั้ง ๑๗ เป้าหมาย และ ๑๖๙ เป้าหมายย่อย (SDGs Targets) มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ ๖ ด้าน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง ๒๓ ประเด็นที่มีความเป็นสากล เชื่อมโยงและเกื้อหนุนกัน โดยแบ่งแยกมิได้ จึงจำเป็นต้องดำเนินการขับเคลื่อนในทุกเป้าหมายไปพร้อมกัน

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชื่อมโยงเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (y1) กับเป้าหมายย่อย (Targets) ของ SDGs ดังแสดงในรูปที่ ๓ - ๑ ซึ่งเป็นไปตามแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (กพย.) เสนอ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการและแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ

การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ ๓ - ๑ ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

จากรูปที่ ๓ - ๑ จะเห็นได้ว่า เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ เป้าหมายย่อย ๐๖๐๑๐๑ เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ และประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายย่อยที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ๒ เป้าหมายได้แก่

(๑) เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

- **เป้าหมายย่อย ๙.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน**

(๒) เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน

- **เป้าหมายย่อย ๑๑.๒ จัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ และปลอดภัย ในราคาที่จ่ายได้สำหรับทุกคน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง อาทิ สตรี เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี ๒๕๗๓**

ดังนั้น การดำเนินการในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยในประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และบรรลุเป้าหมายย่อยของ SDGs เช่นเดียวกัน ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยการบริหารจัดการการขนส่งและจราจรด้วยระบบการขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ ทำให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว เข้าถึงได้อย่างปลอดภัยในราคาที่ทุกคนจ่ายได้ รวมทั้งมีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ระบบขนส่งสาธารณะขยายตัว จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตได้อย่างมีเสถียรภาพ ยั่งยืน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นด้วย

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

๔.๑.๑ สถานการณ์ด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของประเทศไทย

แนวโน้มการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในอนาคตได้มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) มาช่วยในการแก้ไขปัญหาและพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับเป้าหมายการพัฒนาระบบ ITS ในประเทศไทย จะมุ่งเน้นให้ระบบจราจรและขนส่งและระบบเทคโนโลยี ผสมผสานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยใช้ชื่อเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่า “Smart Transportation” ซึ่งเกิดจากการรวมคำว่า “Transportation” ในที่นี้หมายถึงการคมนาคมขนส่งภายในประเทศไทย และคำว่า “Smart” ในที่นี้หมายถึง เทคโนโลยีอัจฉริยะที่นำมาช่วยตอบสนองความต้องการของมนุษย์ โดยจะพบว่า จุดแข็งของการดำเนินงานด้าน ITS ในประเทศไทยคือ ข้อมูลการจราจรและขนส่ง โดยในปัจจุบันมีการเก็บรวบรวม ข้อมูลจำนวนมากจากทั้งภาครัฐ และเอกชน เช่น กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีข้อมูลติดตามยานพาหนะของรถบรรทุกและรถสาธารณะ กรมทางหลวง (ทล.) มีข้อมูลจราจรบนช่วงถนนในความรับผิดชอบของหน่วยงาน มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจร อัจฉริยะไทย (Intelligent Traffic Information Center : ITC) มีข้อมูลยานพาหนะตัวแทนของตน นอกจากนี้ ยังได้มีการริเริ่มในการบูรณาการ ข้อมูลผ่านการจัดตั้งศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integration Center : NMTIC) ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานภายใต้สังกัดของ คค. จากจุดแข็งนี้ หากดำเนินการส่งเสริมให้มีการรวบรวมข้อมูลให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการข้อมูล โดยเฉพาะภาครัฐและเอกชน จะเป็นแนวทางที่สำคัญและเป็นฐาน ในการพัฒนาระบบ ITS ในส่วนอื่น ๆ ต่อไป โดยการพัฒนาในส่วนนี้ควรอยู่ภายใต้ชื่อ “Informative ITS” หรือข้อมูล ITS ที่มีความครอบคลุมและเชื่อถือได้หรืออีกนัยหนึ่งคือจำนวนข้อมูลที่ใช้ในการประมวลผล ต้องมีจำนวนที่เพียงพอและครอบคลุมพื้นที่ดำเนินการ

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคของการนำระบบ ITS มาใช้ที่สำคัญอย่างหนึ่ง คือขาดงบประมาณในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา เนื่องจากหน่วยงานต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ก่อสร้างถนน รถไฟฟ้า ทางพิเศษ มากกว่าการให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบริหารจัดการ ทำให้งบประมาณ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งส่วนใหญ่จะอยู่ในโครงการประเภทก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า การบริหารจัดการ อย่างไรก็ตาม จากนโยบายภาครัฐและสถานการณ์แนวโน้มการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ดังกล่าวจึงเป็นโอกาสที่จะนำเอาระบบ ITS เข้ามาช่วยแก้ไขปัญหา และตอบสนองนโยบายของประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ โดยการใช้ระบบ ITS นั้น จะแสดงให้เห็นถึงผลลัพธ์ว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งได้ หรือเป็นแนวทางที่เรียกว่า “Assistive ITS”

นอกจากแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านงบประมาณที่กล่าวไปแล้ว ปัญหายังเกิดจากอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ไม่มีการระบุให้ดำเนินการด้าน ITS เป็นภารกิจหลักของหน่วยงาน ทำให้การนำงบประมาณไปใช้ในงานที่เกี่ยวข้องกับระบบ ITS จึงเป็นเรื่องที่ยากกว่าการนำไปใช้ในงานอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่มากกว่า ดังนั้นวิธีการแก้ปัญหาในลักษณะนี้ ควรมีการบูรณาการการดำเนินงานด้าน ITS ภายในองค์กรเดียว หรือแนวทางที่เรียกว่า “Integrated ITS” ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวจะรับผิดชอบในการจัดสรรงบประมาณการติดตั้งระบบ ITS และบำรุงรักษา การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้าน ITS การพัฒนามาตรฐานกลาง เพื่อเชื่อมต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ITS และการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการด้าน ITS ต่อไป

๔.๑.๒ การศึกษาสภาพแวดล้อมการพัฒนาระบบ ITS

การศึกษาสภาพแวดล้อมในการพัฒนาระบบ ITS โดยการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนาระบบ ITS เพื่อการศึกษาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรคและความท้าทายในการพัฒนา ซึ่งชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์ แนวโน้ม ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาที่สามารถที่จะกำหนดบทบาทและทิศทางของการพัฒนาได้ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT Analysis) เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์สำหรับองค์กรหรือโครงการ ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารสามารถกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อน จากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ ต่อการทำงานขององค์กร โดยการวิเคราะห์จะเริ่มจากการประเมินปัจจัยภายใน และประเมินปัจจัยภายนอก ซึ่งประกอบด้วย

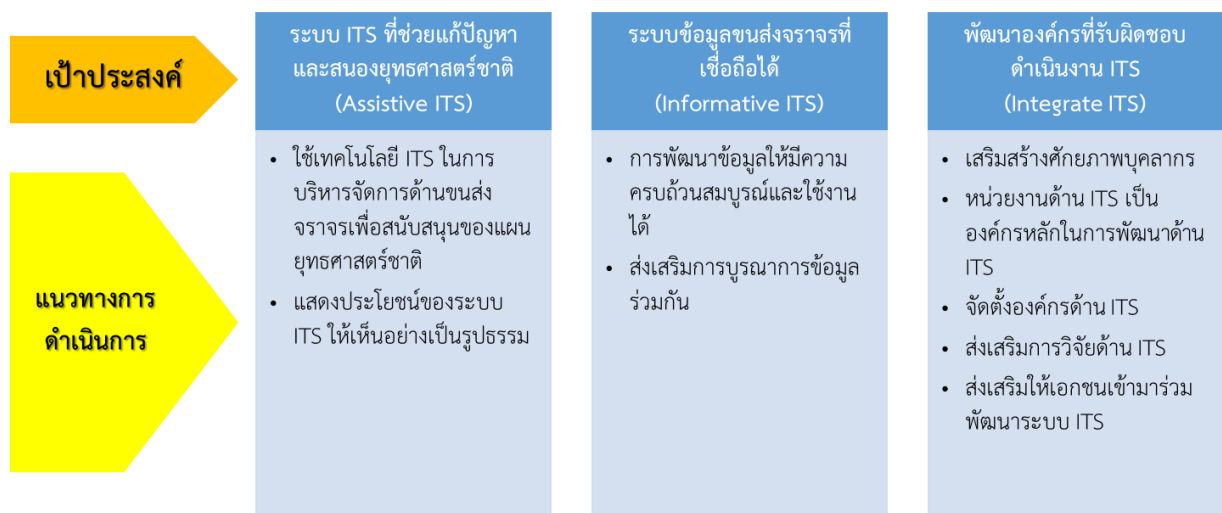
- ประเมินปัจจัยภายใน
 - Strengths จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ
 - Weaknesses จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ
- ประเมินปัจจัยภายนอก
 - Opportunities โอกาสที่จะดำเนินการได้
 - Threats อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์กร

จากการประเมินปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก พบว่า การพัฒนาระบบ ITS ในประเทศไทย มีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑

ตารางที่ ๔ - ๑ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของการพัฒนาระบบ ITS ในประเทศไทย

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weakness)
- รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการ เช่น การจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล - มีการริเริ่มในการพัฒนาข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง เช่น ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) - มีการริเริ่มในการบูรณาการข้อมูลร่วมกันภายใน คค. - มีการริเริ่มนำเทคโนโลยีการบริหารจัดการจราจรมาใช้ภายในเมือง เช่น ระบบสัญญาณไฟอัจฉริยะ ระบบป้ายจราจรอัจฉริยะ กล้อง CCTV	- ขาดแผนพัฒนาระบบ ITS - การขาดงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบ ทำให้ขาดความต่อเนื่องของการพัฒนาโครงการ - การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และเชี่ยวชาญในระบบ ITS ของแต่ละหน่วยงาน และไม่มีความเชื่อมั่นและคิดว่าเป็นสิ่งที่ยู้ง่ายในการนำระบบ ITS มาใช้ - ไม่มีมาตรฐานระบบ ITS และข้อตกลงร่วมกัน - ขาดการบูรณาการข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน - ขาดการวิจัยและพัฒนาด้าน ITS
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
- ความพร้อมของเทคโนโลยีในต่างประเทศ - การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากต่างประเทศในระบบรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง ทำให้มีแนวโน้มในการนำเข้าเทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น - ภาคเอกชนหลายแห่งให้ความสนใจในการพัฒนาและใช้ประโยชน์ระบบ ITS ในกิจกรรมต่าง ๆ จึงเป็นโอกาสดีที่หน่วยงานภาครัฐจะพึงพาและพัฒนา ระบบ ITS เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน - เป้าหมายของยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ - ปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง	- ต้นทุนในการนำเข้าระบบ ITS มีมูลค่าสูง เนื่องจากต้องนำเข้าจากต่างประเทศ - ปัญหาสิทธิของระบบ ITS ทำให้การพัฒนาระบบขึ้นมาเองเป็นเรื่องยาก - ปัญหาจากหน่วยงานการตรวจสอบงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถของงบประมาณเพิ่มเติมได้ และไม่เพียงพอในการบำรุงรักษาระบบ ITS - สภาพลักษณะโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่งในบางพื้นที่ ไม่สามารถเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาและนำระบบ ITS มาใช้ - ขาดความเชื่อมั่นต่อระบบ ITS

โดยสามารถสรุปแนวทางการดำเนินการเพื่อพัฒนาแผนแม่บท ITS โดยจัดกลุ่มเป้าประสงค์ได้ดังนี้



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

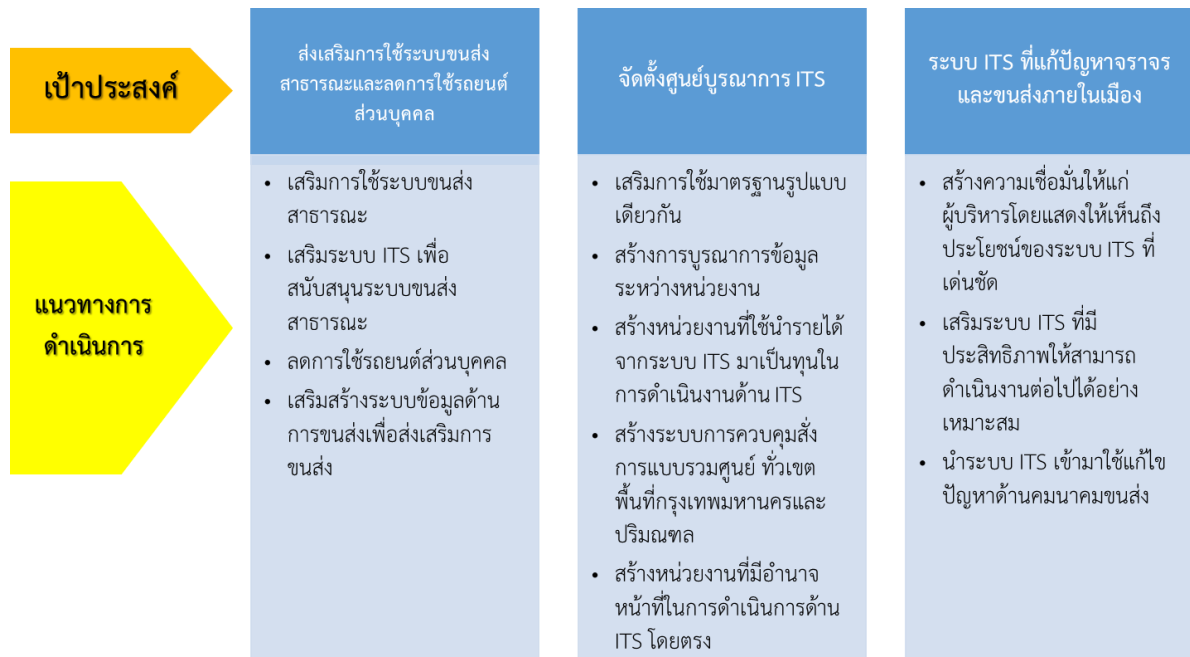
รูปที่ ๔ - ๑ แนวทางการดำเนินงานตามเป้าประสงค์ของประเทศ

นอกจากนี้สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของการพัฒนาระบบ ITS ในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๒

ตารางที่ ๔ - ๒ การวิเคราะห์สถานการณ์การพัฒนาระบบ ITS ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีหน่วยงานที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานด้านระบบ ITS เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) - มีการริเริ่มในการพัฒนาข้อมูลด้านการจราจรขนส่งและบูรณาการร่วมกัน - มีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย และมีการพัฒนาระบบตัวร่วม	- การขาดงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบ ทำให้ขาดความต่อเนื่องของการพัฒนาโครงการ - การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และเชี่ยวชาญในระบบ ITS ของหน่วยงานท้องถิ่น - ขาดความเชื่อมั่นในการนำระบบ ITS มาใช้ - การยังไม่มีมาตรฐานระบบ ITS ที่ชัดเจน ทำให้การพัฒนาระบบ ITS ของหน่วยงานต่าง ๆ ไม่สอดคล้องกัน - ปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมการจราจร และใช้เพียงประสบการณ์ในการตัดสินใจในการควบคุมสัญญาณไฟ - ความล่าช้าของกระบวนการทำงานของภาครัฐ
โอกาส	อุปสรรค
- ความพร้อมของเทคโนโลยีในต่างประเทศ - มูลค่าเวลาของผู้เดินทางในประเทศมีค่าสูงขึ้น เนื่องจากมีอัตราค่าจ้างที่สูงขึ้น ทำให้ผู้เดินทางยังมีความต้องการที่จะจ่ายเพื่อใช้ระบบ ITS เพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง - ภาคเอกชนหลายแห่งให้ความสนใจในการพัฒนาและใช้ประโยชน์ระบบ ITS ในกิจกรรมต่าง ๆ จึงเป็นโอกาสดีที่หน่วยงานภาครัฐจะพึงพาและพัฒนาระบบ ITS เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน - เป็นจุดยุทธศาสตร์ของประเทศทำให้มีงบประมาณในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก - ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่ ซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข	- ต้นทุนในการนำเข้ระบบ ITS มีมูลค่าสูง เนื่องจากต้องนำเข้าจากต่างประเทศ - ปัญหาลิขสิทธิ์ของระบบ ITS ทำให้การพัฒนาระบบขึ้นมาเองเป็นเรื่องยาก - ปัญหาจากหน่วยงานการตรวจสอบงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถของบประมาณเพิ่มเติมได้ และไม่มีงบประมาณเพียงพอในการบำรุงรักษาระบบ ITS - สภาพลักษณะโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมขนส่งในบางพื้นที่ ไม่สามารถเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาและนำระบบ ITS มาใช้ - ขาดความเชื่อมั่นต่อระบบ ITS

ทั้งนี้ สามารถสรุปแนวทางการดำเนินการเพื่อพัฒนาแผนปฏิบัติการ ITS โดยแบ่งตามเป้าประสงค์ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

รูปที่ ๔ - ๒ แนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาแผนแม่บท ITS ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามเป้าประสงค์

๔.๑.๓ แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) (แผนแม่บท ITS) ของประเทศไทย

(๑) กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บท ITS ของประเทศไทย

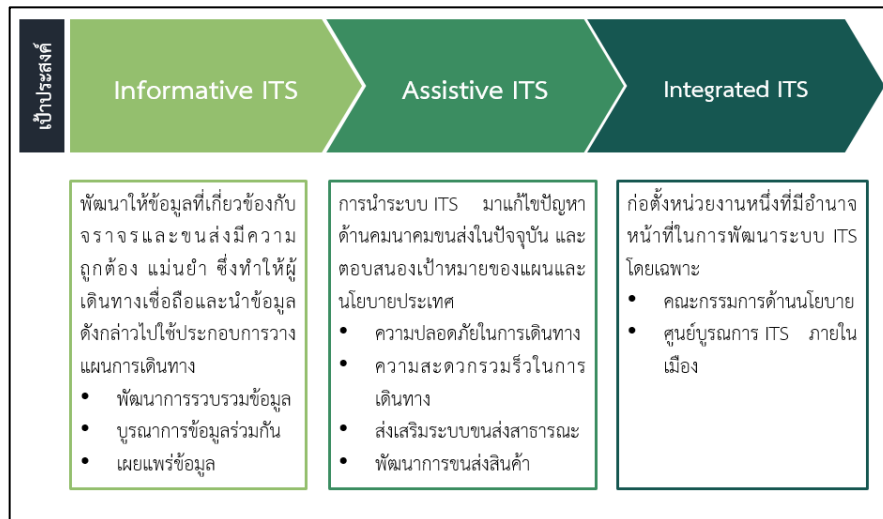
แนวคิดการพัฒนาระบบ ITS ในประเทศไทยอยู่ภายใต้านิยามของคำว่า Smart Transportation ซึ่งเกิดจากการรวมคำว่า “Transportation” ในที่นี้หมายถึงการคมนาคมขนส่งภายในประเทศไทย และคำว่า “Smart” ในที่นี้หมายถึง เทคโนโลยีอัจฉริยะที่นำมาช่วยสนองความต้องการของมนุษย์ ประกอบด้วย ๓ ปัจจัย คือ Informative Assistive Intergrated จากแนวคิดข้างต้นจะสามารถพัฒนาเป็นเป้าประสงค์ ดังนี้

(๑.๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ Informative ITS แนวคิด Informative ITS เกิดจากการพัฒนาต่อยอดจุดเด่นของการพัฒนาระบบ ITS ในปัจจุบัน คือการพัฒนาข้อมูลจราจรและขนส่งภายในประเทศ ซึ่งมีการดำเนินการเป็นจำนวนมากจากภาครัฐและเอกชน เป้าหมายของ Informative ITS คือการพัฒนาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจราจรและขนส่งมีความถูกต้อง แม่นยำ ซึ่งทำให้ผู้เดินทางเชื่อถือและนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบการวางแผนการเดินทาง

(๑.๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ Assistive ITS Assistive ITS เป็นการนำระบบ ITS มาแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และตอบสนองเป้าหมายของแผนและนโยบายประเทศ

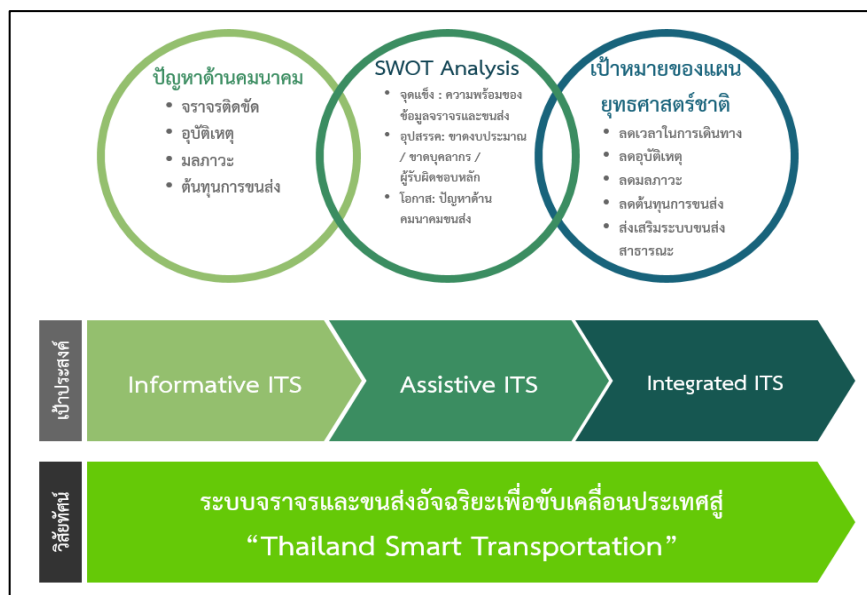
(๑.๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ Integrated ITS แนวคิด Integrated ITS เกิดจากการแก้ไขปัญหาความชัดเจนของอำนาจหน้าที่ โดยให้มีหน่วยงานหนึ่งที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบ ITS ภายในเมืองโดยเฉพาะ โดยหากมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับ ITS เป็นหน่วยงานหลัก

จะทำให้การของบประมาณมีประสิทธิภาพ และสามารถรับบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในด้านดังกล่าว มาดำเนินงานและบำรุงรักษาได้ นอกจากนี้หน่วยงานดังกล่าวยังสามารถหารายได้จากการติดตั้งระบบ ITS เช่น ราวล์นำจับจากกล้อง Image Processing เพื่อมาใช้ในการบำรุงรักษา ซึ่งทำให้ลดงบประมาณในการดำเนินงานได้ในอีกรูปแบบหนึ่ง ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๓ และ ๔ - ๔



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

รูปที่ ๔ - ๓ เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

รูปที่ ๔ - ๔ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ

(๒) วิสัยทัศน์ : ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่ Thailand Smart Transportation

Smart Transportation เป็นการผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้แนวคิด Informative Assistive Integrated ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่จะพัฒนาระบบการจราจรขนส่งให้ตอบสนองความต้องการในการเดินทางและการเคลื่อนย้ายสินค้า

(๓) พันธกิจ : พัฒนาระบบข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการของ ITS เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่งสู่การเป็น Thailand Smart Transportation

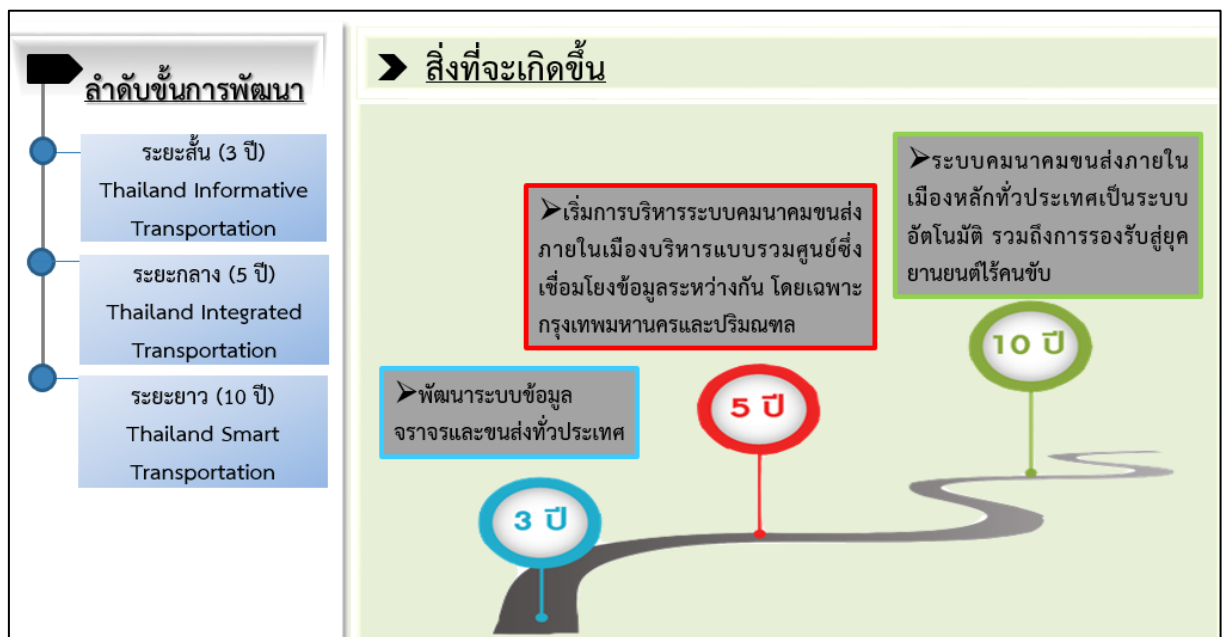
โดยพัฒนาระบบข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการของ ITS เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่ง นำไปสู่การขับเคลื่อนสู่การเป็น Thailand Smart Transportation

(๔) ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ของประเทศไทย แบ่งเป็น ๓ ระยะ โดยมีรายละเอียดเป้าหมายแต่ละระยะดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๓ และรูปที่ ๔ - ๕

ตารางที่ ๔ - ๓ ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ของประเทศไทย ๓ ระยะ

องค์ประกอบ	ระยะสั้น (๓ ปี) Thailand Informative Transportation	ระยะกลาง (๕ ปี) Thailand Integrated Transportation	ระยะยาว (๑๐ ปี) Thailand Smart Transportation	พื้นที่นำร่อง (Priority Area)
สิ่งที่เกิดขึ้น	ข้อมูลการเดินทางขนส่งภายในประเทศจะเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง มีคุณภาพ (Informative) และเป็นปัจจุบัน (Active) นำไปสู่ข้อมูลสำหรับผู้เดินทางและการวางแผนการขนส่งของเจ้าหน้าที่	การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานครมีการบูรณาการ (Integrated) ของระบบ ITS เช่น ระบบการจับเก็บค่าโดยสาร การควบคุมจราจรและมีการเชื่อมโยงกัน (Interactive) ระหว่างผู้เดินทาง โครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการ	การบูรณาการระบบ (Integrated) และการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Interactive) ในเมืองหลักทั่วประเทศ การคมนาคมขนส่งในประเทศไทยเข้าสู่ยุค Autonomous	-
การเดินทางระหว่างเมือง	- มีระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจรทั้งติดตั้งบนถนน และข้อมูลจาก GPS ของรถโดยสารและรถบรรทุก - มีข้อมูลการกระทำผิดกฎจราจรบนทางหลวงสายอาเซียน	ระบบการจับเก็บค่าโดยสาร (ตัวร่วม) ร่วมกัน	เส้นทางนำร่องรองรับ Connected & Autonomous Vehicle บนทางหลวงพิเศษระหว่างสายกรุงเทพ - พัทยา (ทล.๗)	เส้นทาง Smart Route (ลาดกระบัง-แหลมฉบัง)
การเดินทางภายในเมือง	มีระบบรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลจราจรและระบบตัวร่วมภายในเมือง	ศูนย์ควบคุมจราจรแบบบูรณาการภายในเมืองพื้นที่รองรับ Autonomous Vehicle	Connected & Autonomous Vehicle ที่สามารถเดินทางได้ภายในถนนหลักของเมือง	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
การขนส่งสินค้า	ข้อมูลการขนส่งสินค้าเป็นรูปแบบ Digital ทั้งหมด	ข้อมูลการขนส่งสินค้าทั้งหมดเชื่อมต่อกัน		เส้นทาง Smart Route

องค์ประกอบ	ระยะสั้น (๓ ปี) Thailand Informative Transportation	ระยะกลาง (๕ ปี) Thailand Integrated Transportation	ระยะยาว (๑๐ ปี) Thailand Smart Transportation	พื้นที่นำร่อง (Priority Area)
		เกิดเป็น Smart Gateway และ Smart Terminal		(ลาดกระบัง-แหลมฉบัง)
การให้บริการขนส่งสาธารณะ	มีการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อภาคเอกชนในการดำเนินการ	เกิด MaaS และ Sharing Mobility ขึ้นภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	เกิด MaaS และ Sharing Mobility ในเมืองสำคัญ	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
องค์กร	จัดตั้งคณะกรรมการด้าน ITS เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานด้าน ITS ของประเทศ	จัดตั้งองค์กรด้าน ITS ของประเทศ	จัดตั้งองค์กรด้าน ITS ระดับภูมิภาค	-
ภาคเอกชน	ริเริ่มการดำเนินงานด้านระบบ ITS โดยได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ	เปิดเสรีให้เกิดการแข่งขันด้าน ITS	เกิดการส่งออกอุตสาหกรรม/นวัตกรรมด้าน ITS	-



รูปที่ ๔ - ๕ ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ของประเทศไทย ๓ ระยะ

(๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

(๕.๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาด้านข้อมูลจราจรและขนส่ง (Smart Transportation Data)

มุ่งเน้นการพัฒนาด้านข้อมูลการจราจรและขนส่งให้มีความทันสมัย (Active) รวมทั้งการบูรณาการข้อมูลระหว่างกัน (Integrated) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังพิจารณาถึงคุณภาพของข้อมูล (Informative) เพื่อบริหารจัดการและให้ข้อมูลผู้เดินทาง

(๕.๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว (Smart Traffic Mobility)

ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาความล่าช้าในการเดินทางภายในเมือง โดยใช้เทคโนโลยีที่บูรณาการร่วมกันภายในพื้นที่ (Integrated) สามารถทำงานได้อย่างอัตโนมัติ (Automatic) มีคำแนะนำการเดินทางที่เหมาะสมด้วยข้อมูลที่มีคุณภาพ (Informative) และเป็นปัจจุบัน (Active) รวมถึงเชื่อมต่อและประสานงานกันระหว่างผู้เดินทางกับโครงสร้างพื้นฐาน (Interactive)

(๕.๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Smart Public transport)

ให้ความสำคัญในการใช้ระบบ ITS เพื่อส่งเสริมให้เกิดการตัดสินใจเลือกเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งในรูปแบบของการขนส่งระหว่างเมืองและการขนส่งภายในเมือง ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างผู้เดินทาง ผู้ให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐาน (Interactive) อย่างมีประสิทธิภาพ (Automated) และการบูรณาการร่วมกัน (Integrated)

(๕.๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การขนส่งอัจฉริยะเพื่อความปลอดภัย (Smart Transport Safety)

มุ่งเน้นการใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติ (Automatize) เช่น ระบบตรวจสอบการกระทำผิดกฎอัตโนมัติ ระบบยานยนต์อัตโนมัติ เป็นต้น

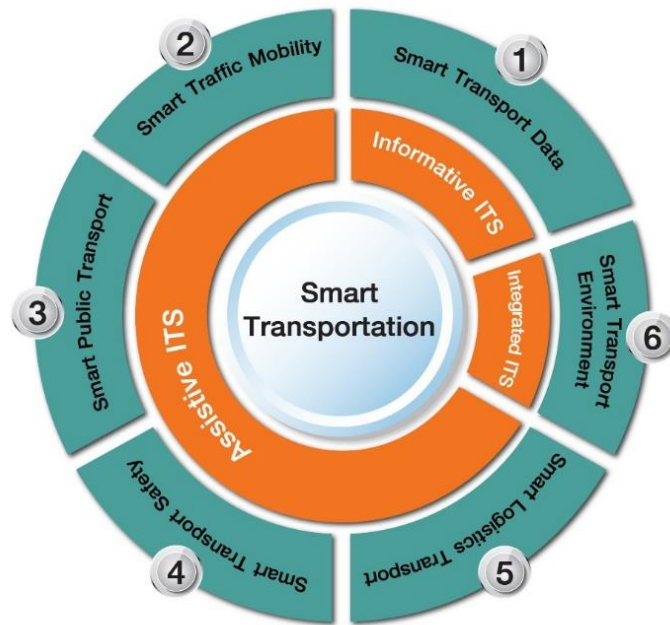
(๕.๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการขนส่งสินค้า (Smart Logistics Transport)

เน้นให้ความสำคัญและสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถจัดการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้อย่างคุ้มค่า ด้วยการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างกัน (Integrated) และระบบบริหารจัดการอัตโนมัติที่เชื่อมต่อกับโลจิสติกส์ต่าง ๆ

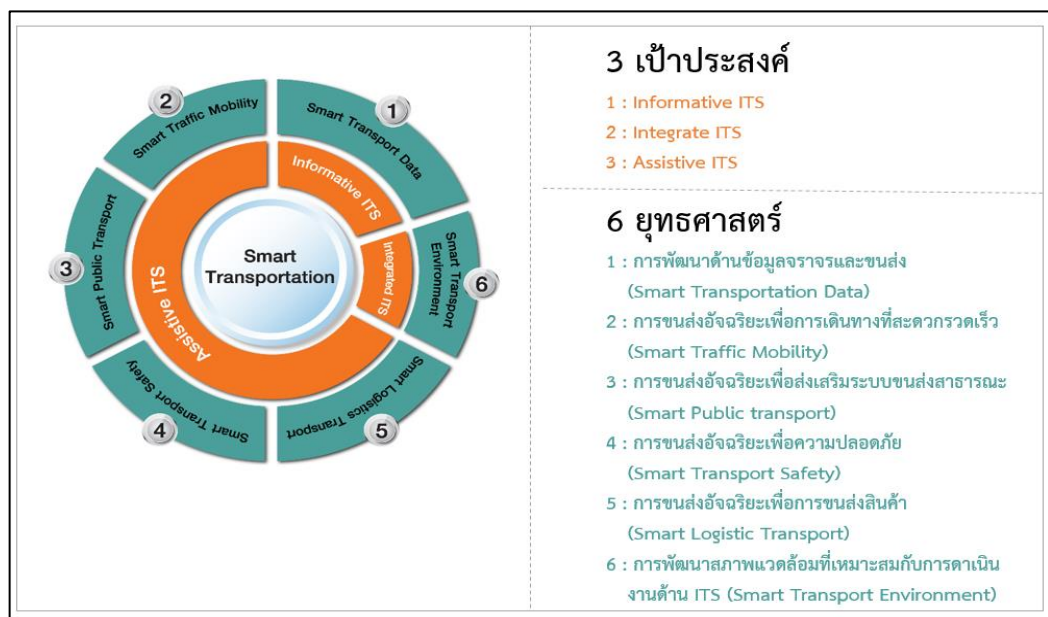
(๕.๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการดำเนินงานด้าน ITS (Smart Transport Environment)

มุ่งเน้นการบูรณาการ (Integrated) การดำเนินงานด้าน ITS โดยจัดตั้งหน่วยงานกำกับด้านนโยบาย และหน่วยงานด้านปฏิบัติการ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาระบบ ITS ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาบุคลากร และการส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนา ระบบ ITS ระดับประเทศ สามารถแสดงความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๖ และ ๔ - ๗

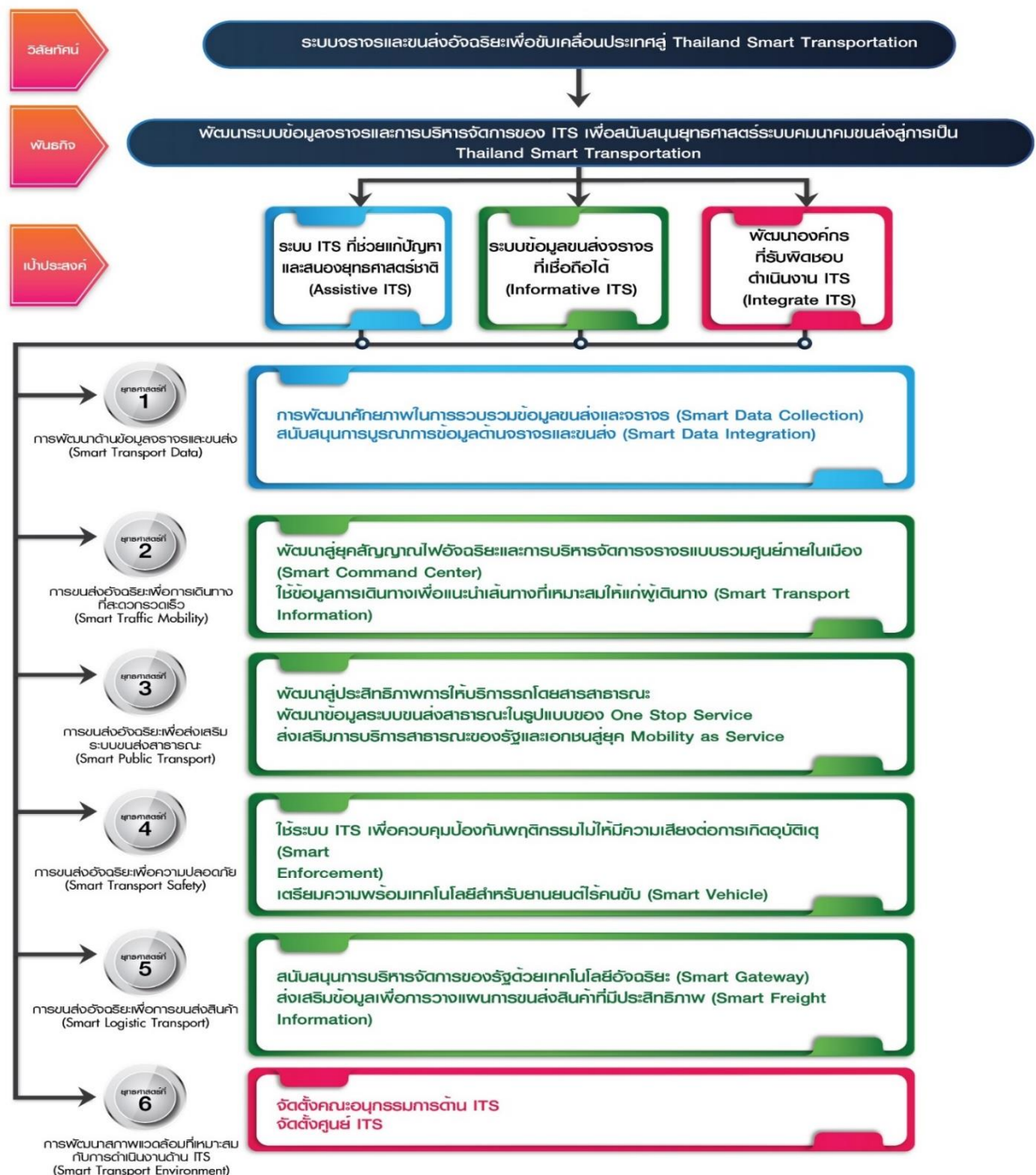


รูปที่ ๔ - ๖ ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ



รูปที่ ๔ - ๗ ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และหัวข้อยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ

สรุปแผนยุทธศาสตร์ในภาพรวมดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๘ โดยในการดำเนินการตามแผนแม่บท จำเป็นจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาข้อมูลเป็นอันดับแรก เนื่องจากข้อมูลจะเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินงาน และเป็นปัจจัยหลักของความสำเร็จ จากนั้นจึงนำข้อมูลจราจรและขนส่งไปใช้ร่วมกับระบบ ITS เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เด่นชัด นำไปสู่การสร้างความเชื่อมั่นของทุกภาคส่วนว่าระบบ ITS มีประโยชน์และควรนำมาใช้ในการสนับสนุนการจราจรและขนส่ง ในส่วนของการพัฒนาสภาพแวดล้อม จะเป็นการดำเนินงานคู่ขนานไปกับยุทธศาสตร์อื่น ๆ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๙ แนวทางการดำเนินงานของแผน



รูปที่ ๔ - ๘ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ของประเทศไทย

(๖) แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ

	ระยะสั้น (3 ปี)	ระยะกลาง (5 ปี)	ระยะยาว 10 ปี
ยุทธศาสตร์ที่ 1	การพัฒนาศักยภาพในการรวบรวมข้อมูลขนส่งและจราจร (Informative Data Collection)		
		สนับสนุนการบูรณาการข้อมูลและเผยแพร่ด้านจราจรและขนส่ง (Smart Data Integration)	
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาสู่ศูนย์กลางไฟอัจฉริยะและการบริหารจัดการจราจรแบบรวมศูนย์ภายในเมือง (Integrated Command Center)		
	พัฒนาสู่ระบบวางแผนการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ (Informative Journey Planning)		
ยุทธศาสตร์ที่ 3	พัฒนาสู่ประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ (Assistive Public Transport)		
	พัฒนาข้อมูลและตัวโดยสารสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบของ One Stop Service		
	ส่งเสริมการบริการสาธารณะของรัฐและเอกชนสู่ยุค Mobility as a Service		
ยุทธศาสตร์ที่ 4	ควบคุมป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอัจฉริยะ (Smart Enforcement)		
		เตรียมความพร้อมเทคโนโลยีสำหรับยานยนต์ไร้คนขับ (Smart Vehicle)	
ยุทธศาสตร์ที่ 5	สนับสนุนการบริหารจัดการของรัฐด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะ (Interactive Gateway)		
		ส่งเสริมข้อมูลเพื่อการวางแผนการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ (Smart Freight Information)	
ยุทธศาสตร์ที่ 6	จัดตั้งคณะกรรมการด้าน ITS		
		ผลักดันให้มีศูนย์บูรณาการ ITS ภายในเมืองหลักของประเทศ	

รูปที่ ๔ - ๙ แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ

(๗) ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ

สำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จ อ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถแข่งขันของประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑๐

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปัจจุบัน	ค่าเป้าหมาย			หน่วยงานรับผิดชอบข้อมูล
					3 ปี	5 ปี	10 ปี	
Informative ITS	1	การรวบรวมข้อมูล	1.1.1 ระยะห่างเฉลี่ยระหว่างจุดสำรวจปริมาณจราจรอัตโนมัติบนทางหลวงอาเซียน (กม.)	90	66	50	10	ทล.
			1.1.2 จำนวนข้อมูลตำแหน่งรถบรรทุกและรถสาธารณะที่เชื่อมเข้ามายังศูนย์ NMTIC (ร้อยละ)	N/A	100	100	100	ขบ.
		การบูรณาการและเผยแพร่ข้อมูล	1.2.1 จำนวนเมืองที่จัดตั้งศูนย์ที่มีภารกิจในการบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง (เมือง)	ไม่มี	-	6	12	สนข.
			1.2.2 จำนวนมาตรฐานด้านข้อมูลที่ใช้ประกาศใช้	ไม่มี	1	3	3	สนข.
Assistive ITS	2	ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง	2.1.1 จำนวนเมืองสำคัญที่มีช่วงความเชื่อมั่นที่ 95 % ของความเร็วบนโครงข่ายภายในเมืองครอบคลุมหรือเกินกว่า 28 กิโลเมตร/ชม. (เมือง)	N/A	4	6	12	ท้องถิ่น
	3	การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ	2.2.1 จำนวนเมืองสำคัญที่มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเดินทางในเขตเมืองเกินร้อยละ 45 (เมือง)	N/A	4	6	12	ขบ.
			2.2.2 สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง (ร้อยละ)	50.28	56	60	70	ขบ.
	4	ความปลอดภัยในการเดินทาง	2.3.1 จำนวนอุบัติเหตุบนถนน (แสนครั้ง)	2.7	1.4	1.2	0.7	ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ
	5	พัฒนาการขนส่งสินค้า	2.4.1 ระยะเวลาในการตรวจสอบปล่อยสินค้า (นาที)	131	126	66	7	ศก.
Integrate ITS	6	จัดตั้งคณะกรรมการด้าน ITS	3.1.1 มีการจัดตั้งคณะกรรมการที่รับผิดชอบงานด้าน ITS โดยเฉพาะภายใต้ ครร.	ไม่มี	มี	มี	มี	ครร.
		จัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้าน ITS	3.1.2 จำนวนเมืองที่จัดตั้งศูนย์ที่มีภารกิจในการดำเนินงานด้าน ITS ภายในเมือง	ไม่มี	-	6	12	สนข.

รูปที่ ๔ - ๑๐ ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ระดับประเทศ

๔.๑.๔ แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) (แผนแม่บท ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

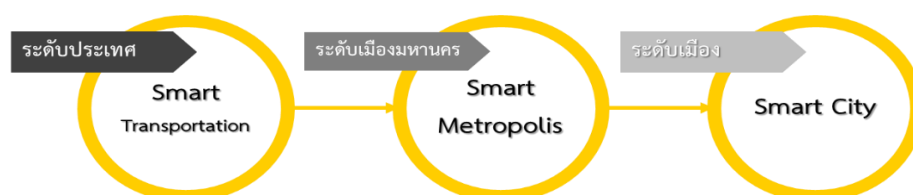
แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เป็นโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ ITS ในภาพรวมระดับประเทศและระดับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีระยะการพัฒนา แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) ระยะกลาง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑๑



รูปที่ ๔ - ๑๑ ภาพรวมแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

(๑) กรอบแนวคิดการจัดทำแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากแผนแม่บท ITS ในประเทศไทย ได้มุ่งเน้นให้ประเทศไทยพัฒนาการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาผนวกเข้ากับโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน การพัฒนาระบบ ITS ในเขตพื้นที่เมืองต่าง ๆ จึงควรนำเทคโนโลยีอัจฉริยะมาผนวกกับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะภายในเมือง ซึ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควรพัฒนาให้เป็น Smart Metropolis หรือนครหลวงอัจฉริยะ ส่วนในระดับเมืองต่าง ๆ จะนำไปสู่การเป็น Smart City เช่นเดียวกัน ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑๒



รูปที่ ๔ - ๑๒ แนวคิดการพัฒนาระบบ ITS ให้มีความพร้อมสำหรับ Smart Metropolis

เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ จากการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถสรุปเป้าประสงค์หลัก ได้แก่

(๑.๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ ITS for Green Mobility จากปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะภายในเมือง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนพื้นที่รองรับปริมาณจราจรเนื่องจากการก่อสร้าง นำมาสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้แก่ การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

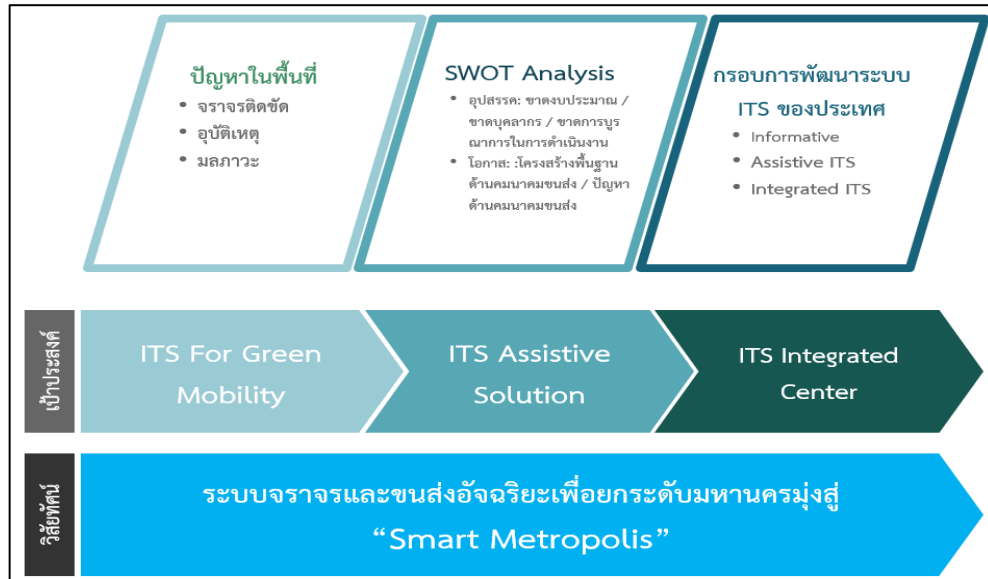
(๑.๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ ITS Integrated Center จากปัญหาการดำเนินการด้าน ITS ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการดำเนินงานภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจากกรอบแผนการพัฒนาระบบ ITS ของประเทศ จะมีการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS ภายในแต่ละพื้นที่ ซึ่งรวมถึงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วย เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง ควบคุมและจัดการจราจร และตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งการดำเนินการของศูนย์ฯ จะเป็นหน่วยงานกลางแก้ไขปัญหาภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้อย่างบูรณาการ

(๑.๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ ITS Assistive Solution ITS เป็นการนำระบบ ITS มาแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญในปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

รูปที่ ๔ - ๑๓ เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สนข., ๒๕๖๑

รูปที่ ๔ - ๑๔ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๒) วิสัยทัศน์ : ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมั่งคั่ง Smart Metropolis

การพัฒนาเมืองโดยที่เชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งการพัฒนาระบบและการบริหารจัดการการจราจรและขนส่งของเมืองเข้าด้วยกันกับระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะ เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรในเมืองมีประสิทธิภาพสูงสุด สำหรับพันธกิจของแผน จะกำหนดให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์ ประกอบด้วย การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การบูรณาการด้านข้อมูล และการดำเนินการด้าน ITS และการสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบ ITS

(๓) พันธกิจ : การพัฒนาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล

มีการบูรณาการด้านข้อมูลและการดำเนินงาน รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการเพื่อนำไปสู่การเป็น Smart Metropolis

(๔) เป้าหมายระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แบ่งเป็น ๓ ระยะ

(๔.๑) เป้าหมายระยะสั้น ๓ ปี ITS for Informative Metropolis มหานครแห่งข้อมูลการเดินทาง

(๔.๒) เป้าหมายระยะกลาง ๕ ปี ITS for Integrated Metropolis มหานครแห่งการบูรณาการ

การเดินทาง

(๔.๓) เป้าหมายระยะยาว ๑๐ ปี Smart Metropolis มหานครแห่งการเดินทางอัจฉริยะ

การพัฒนาในระยะต่าง ๆ จะพิจารณาให้ครอบคลุมในด้านต่าง ๆ ดังนี้ ด้านข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ด้านการควบคุมจราจร ด้านระบบขนส่งสาธารณะ ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง รายละเอียดฉันทกฏของการดำเนินงานในแต่ละระยะ โดยมีรายละเอียดเป้าหมายแต่ละระยะ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๔ และรูปที่ ๔ - ๑๕ ถึงรูปที่ ๔ - ๑๗

ตารางที่ ๔ - ๔ ทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๓ ระยะ

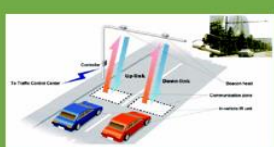
องค์ประกอบ	ระยะสั้น (๓ ปี) Informative Metropolis	ระยะกลาง (๕ ปี) Integrated Metropolis	ระยะยาว (๑๐ ปี) Smart Metropolis	พื้นที่นำร่อง
การบริหารจัดการด้านจราจร	- มีระบบเก็บข้อมูลจราจรครอบคลุมทั่วพื้นที่และเผยแพร่ข้อมูลเพื่อวางแผนการเดินทางผ่านป้ายจราจรและ Application - มีการติดตั้งสัญญาณไฟอัจฉริยะบนเส้นทางสายหลักเชื่อมต่อระหว่างเมือง	- มีสัญญาณไฟอัจฉริยะทั่วพื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก - ศูนย์ควบคุมจราจรกลางที่เชื่อมต่อการควบคุมจราจรและข้อมูลจราจรเพื่อบริหารจัดการแบบบูรณาการ	- มีระบบการควบคุมความต้องการเดินทาง (Transport Demand Management : TDM) เช่น Road Pricing/ การเก็บค่าจอดรถ - สัญญาณไฟอัจฉริยะทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	วงแหวนรัชดาภิเษก
ระบบขนส่งสาธารณะ	- มีการพัฒนาระบบตัวร่วมซึ่งสามารถใช้งานตัวร่วมกันได้ทุกระบบ - มีระบบเก็บรวบรวมข้อมูลรถโดยสารประจำทางและระบบเผยแพร่ผ่านป้าย - เกิด Mobility as a Service โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อภาคเอกชนมากขึ้น	- มีระบบเผยแพร่ข้อมูลรถโดยสารประจำทางผ่านป้ายทั่วพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก - มีรถโดยสารประจำทางอัตโนมัติในเส้นทางนำร่อง - Mobility as a Service และ Sharing Mobility	- มีการให้บริการรถโดยสารประจำทางอัตโนมัติให้บริการเต็มรูปแบบ - มีระบบเผยแพร่ข้อมูลรถโดยสารประจำทางผ่านป้ายทั่วพื้นที่	วงแหวนรัชดาภิเษก
ความปลอดภัยในการเดินทาง	- มีระบบติดตามรถโดยสารเพื่อตรวจสอบการกระทำผิด - มีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจการกระทำผิดกฎที่ครอบคลุมทั่วทางหลวงสายหลักเชื่อมต่อระหว่างเมือง	มีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจการกระทำผิดกฎที่ครอบคลุมทั่วพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก	มีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจการกระทำผิดกฎที่ครอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ทางหลวงหมายเลข ๑, ๒, ๓, ๔, ๗ และ ๙
ยานยนต์อัจฉริยะ (Connected & Autonomous Vehicle)	มีการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับ	พื้นที่นำร่องสำหรับยานยนต์ไร้คนขับบริเวณศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา และ ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน	เส้นทางหลักนำร่องสำหรับยานยนต์ไร้คนขับบนทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและพิเศษแห่งประเทศไทยและ	ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา และศูนย์

องค์ประกอบ	ระยะสั้น (๓ ปี) Informative Metropolis	ระยะกลาง (๕ ปี) Integrated Metropolis	ระยะยาว (๑๐ ปี) Smart Metropolis	พื้นที่นำร่อง
			ทางพิเศษระหว่างเมือง ของกรมทางหลวง	คมนาคม พหลโยธิน

ระยะสั้น 3 ปี

- ป้ายรถเมล์อัจฉริยะบนจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ
- ระบบตัวร่วม
- ป้ายทางลัดอัจฉริยะทั่วพื้นที่
- ทำเทียบเรืออัจฉริยะบนคลองแสนแสบและเจ้าพระยา
- มาตรฐานระบบ ITS
- ระบบควบคุมพฤติกรรมคนขับรถสาธารณะ
- ระบบเก็บข้อมูลจราจรทั่วพื้นที่



รูปที่ ๔ - ๑๕ การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะสั้น ๓ ปี

ระยะกลาง 5 ปี

- พื้นที่นำร่องสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ
- รถโดยสารประจำทางอัตโนมัติระยะนำร่อง
- ศูนย์บูรณาการ ITS
- สัญญาณไฟอัจฉริยะทั่ววงแหวนรัชดาภิเษก
- ระบบกล้อง CCTV เพื่อบังคับใช้กฎหมายภายในวงแหวนรัชดาภิเษก
- Smart School Bus
- ระบบเก็บค่าจอดรถภายในวงแหวนรัชดาภิเษก








รูปที่ ๔ - ๑๖ การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะกลาง ๕ ปี



รูปที่ ๔ - ๑๗ การพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะยาว ๑๐ ปี

(๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

(๕.๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)

พัฒนาระบบข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะให้มีความน่าเชื่อถือ (Informative)
สำหรับผู้เดินทาง และสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อโน้มน้าวให้ผู้เดินทางเปลี่ยนแปลง
พฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๕.๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)

จากสภาพปัญหาการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเกิดจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนไม่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากมีปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก จึงควรมีแนวทางการแก้ไขตามยุทธศาสตร์และใช้ระบบ ITS เพื่อควบคุมความต้องการการเดินทางในพื้นที่และโน้มน้าวให้ผู้ใช้เดินทางใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๕.๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)

เป้าหมายหลัก ได้แก่ การใช้เทคโนโลยี ITS บริหารจัดการสภาพการจราจร
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรติดขัด (และเมืองใหญ่อื่น ๆ) เน้นการลดระยะเวลา
การเดินทางของผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

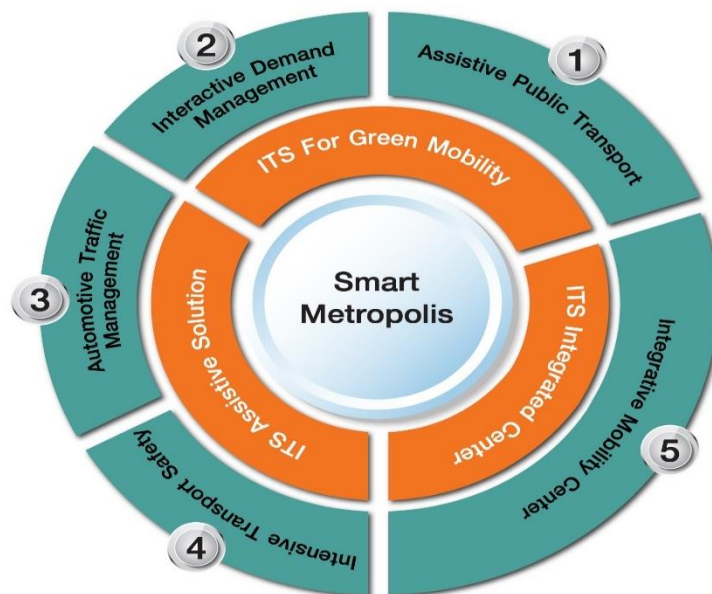
(๕.๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)

การควบคุมพฤติกรรมของการขับขี่ให้มีความปลอดภัย ทั้งในด้านการควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎจราจรซึ่งจะมีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือการเปลี่ยนเทคโนโลยีการขับขี่โดยระบบอัตโนมัติ ทำให้ลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับมนุษย์ซึ่งจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้

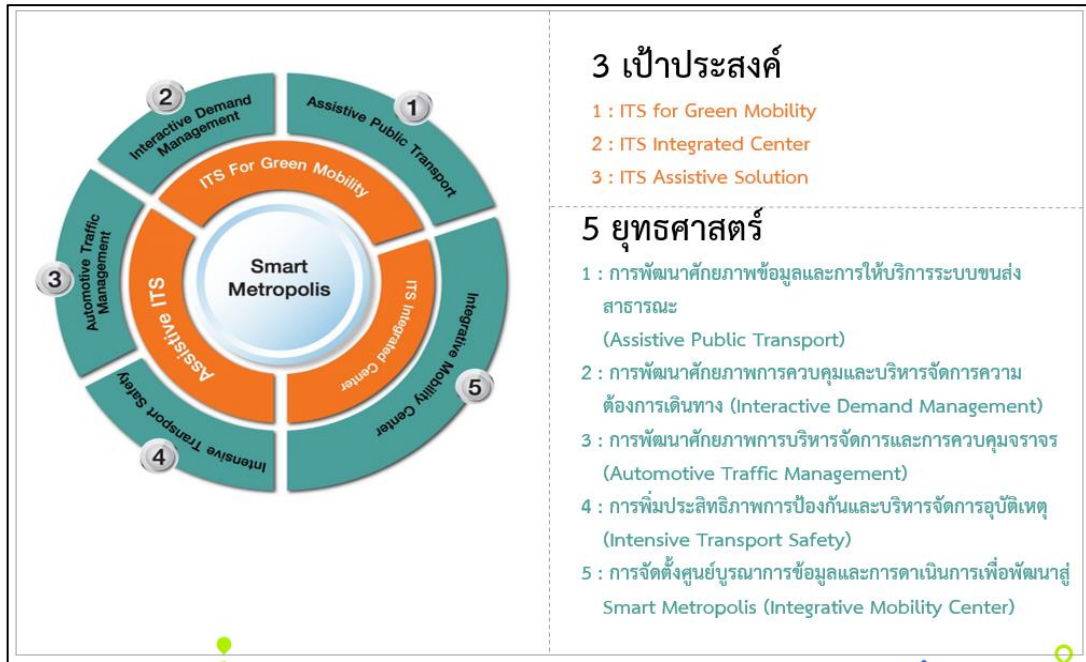
(๕.๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)

เพื่อการบูรณาการข้อมูลและการดำเนินการด้านระบบ ITS ของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้อยู่ในรูปแบบของการสั่งการเดียว เพื่อความเป็นเอกภาพในการจัดการจราจรและขนส่ง

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถแสดงความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑๘ และ ๔ - ๑๙

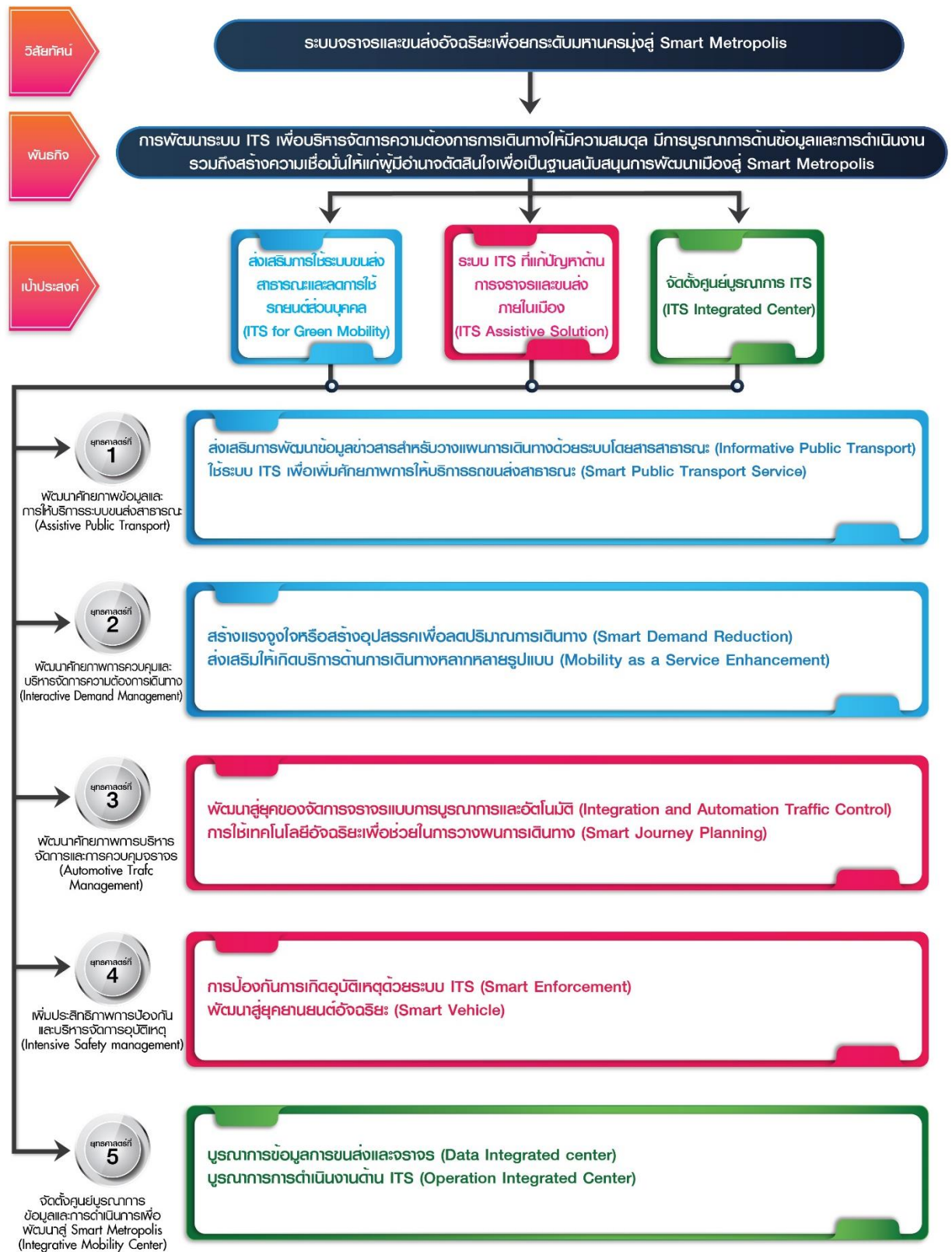


รูปที่ ๔ - ๑๘ ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



รูปที่ ๔ - ๑๙ ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และหัวข้อยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์สามารถสรุปได้ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๐ ทั้งนี้ การพัฒนาปรับปรุงเพื่อส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นปัจจัยที่ควรเริ่มดำเนินการก่อน เพื่อปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตการเดินทางของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ให้ปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นและตอบสนองความต้องการการเดินทางที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และเพื่อช่วยลดปัญหาสภาพจราจรที่เกินความจุถนนในปัจจุบัน และต้องการการแก้ไขเร่งด่วน นอกจากนี้ ในแง่ของโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะมีความพร้อมมากกว่าการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ เนื่องจากไม่ต้องมีการติดตั้งเทคโนโลยีเพิ่มเติมมากนัก จึงควรมีการดำเนินงานควบคู่ไปกับยุทธศาสตร์อื่น ๆ



รูปที่ ๔ - ๒๐ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๖) แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
 ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๑

	ระยะสั้น (3 ปี)	ระยะกลาง (5 ปี)	ระยะยาว 10 ปี
ยุทธศาสตร์ที่ 1	ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยระบบโดยสาธารณะ (Informative Public Transport)		
	ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ (Smart Public Transport Service)		
ยุทธศาสตร์ที่ 2	สร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง (Smart Demand Reduction)		
		ส่งเสริมให้เกิดบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ (Mobility as a Service Enhancement)	
ยุทธศาสตร์ที่ 3	พัฒนาศูนย์ของจัดการจราจรแบบบูรณาการและอัตโนมัติ (Integrated and Automated Traffic Control)		
	พัฒนาการวางแผนการเดินทางที่ครบถ้วนและทันกาล (Informative Journey Planning)		
ยุทธศาสตร์ที่ 4	การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS (Smart Enforcement)		
		พัฒนาศูนย์ยานยนต์อัจฉริยะ (Smart Vehicle)	
ยุทธศาสตร์ที่ 5	บูรณาการข้อมูลการขนส่งและจราจร (Data Integrated Center)		
		บูรณาการการดำเนินงานด้าน ITS (Operation Integrated Center)	

รูปที่ ๔ - ๒๑ แนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๗) ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จ อ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถแข่งขันของประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๒

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปัจจุบัน	ค่าเป้าหมาย			หน่วยงานรับผิดชอบ
					3 ปี	5 ปี	10 ปี	
ITS For Green Mobility	1	การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ	1.1.1 สัดส่วนของผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	32.82	42	45	53	สปก.
	2	ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง	1.2.1 ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)	22.30	28	28	28	สนข.
	3							
ITS Assistive Solution	4	ลดอุบัติเหตุ	2.1.1 จำนวนอุบัติเหตุบนถนน (แสนครั้ง)	0.53	0.28	0.24	0.13	ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ
ITS Integrated Center	5	การจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้านข้อมูล	3.1.1 มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	ไม่มี	-	มี	มี	สนข.
			3.1.2 ร้อยละหน่วยงานที่เชื่อมข้อมูลจราจรที่เชื่อมต่อกับศูนย์บูรณาการ ITS	ไม่มี	-	60	100	สนข.
			3.1.3 ร้อยละทางแยกสัญญาณไฟที่ควบคุมและสั่งการโดยศูนย์บูรณาการ ITS	ไม่มี	-	-	100	สนข.
			3.1.4 ร้อยละของกล้องตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจรที่เชื่อมต่อกับศูนย์บูรณาการ ITS	ไม่มี	-	-	100	สนข.

รูปที่ ๔ - ๒๒ ตัวชี้วัดสำหรับแผนแม่บท ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๑.๕ ความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ข้อ ๔.๔.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้สนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศในการร่วมสร้างงานวิจัยและนวัตกรรมจากภาคเอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยหรือมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก เพื่อสร้างและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นพื้นฐานและเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้จริง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและเอกชน พร้อมทั้งการสร้างระเบียบทางด่วนดิจิทัล และเสริมสร้างความรู้โอกาสในการเข้าถึงโครงข่ายบรอดแบนด์ หลากรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาข้อ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมายเหตุการพัฒนาที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมืองกลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐานที่ทันสมัย ทัวถึง และได้คุณภาพ ตลอดจนนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) กำหนดวิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์” ที่ได้มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม ข้อมูล ทุนมนุษย์ และทรัพยากรอื่นใดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ภาครัฐกำหนด จึงจำเป็นต้องนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาช่วยในภาคการขนส่งและจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่วยแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศ มีบทบาทหน้าที่จัดทำแผนและเสนอแนะนโยบาย และชี้แนะการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) จึงได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนแม่บท ITS) ซึ่งกำหนดกรอบการดำเนินงานการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการและไม่ก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย

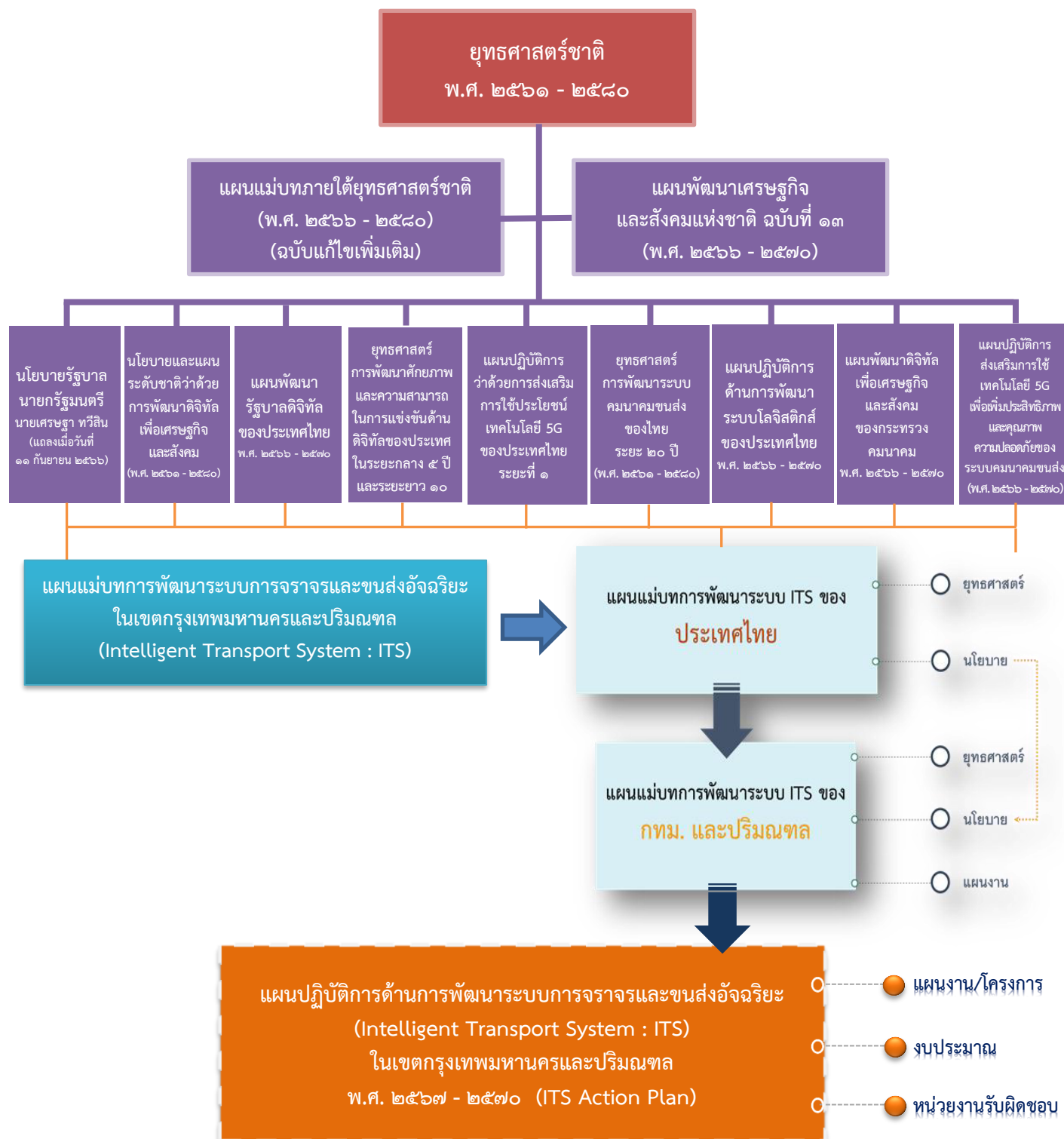
เพื่อพัฒนาระบบ ITS ของประเทศต่อไป โดยแบ่งระยะการพัฒนาตามแผนแม่บท ITS แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) ระยะกลาง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS และมอบหมายให้ คค. โดย สนข. ขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒

สนข. ได้ดำเนินการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ผ่านแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แผนปฏิบัติการ ITS) ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) โดยปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว และให้ สนข. กำกับติดตามการปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติการฯ และรายงานผลด้วย ต่อมา คค. ได้มีคำสั่งที่ คค ๑๙๙/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS) โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง (รปค. (คพ.)) ในฐานะผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูงระดับกระทรวง (Ministry Chief Information Officer : MCIO) ประจำ คค. เป็นประธานกรรมการ และมีผู้แทนหน่วยงานในสังกัด คค. ผู้แทนหน่วยงานภายนอก คค. ที่เกี่ยวข้อง และ รอง ผอ.สนข. ร่วมเป็นกรรมการ โดย สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ซึ่ง สนข. ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) ผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS อีกทั้งได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และนำเสนอคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS เพื่อพิจารณาในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ ซึ่ง ปกค. ได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และ สนข. รายงานผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) ให้ คค. ทราบเรียบร้อยแล้ว

จากนโยบายรัฐบาล แผนยุทธศาสตร์ และการดำเนินการข้างต้น ประกอบกับระยะเวลาการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) สนข. จึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ โดยเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

๔.๒ ภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (แผนปฏิบัติการ ITS)

จากการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาระบบ ITS ในต่างประเทศ ตลอดจนสถานการณ์การพัฒนาระบบ ITS ของไทยในปัจจุบันสามารถนำมาประมวลเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการวางแผนระบบ ITS สำหรับประเทศไทย และกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแผนแม่บท ITS มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๓



รูปที่ ๔ - ๒๓ กรอบแนวคิดหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๒.๑ วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis”

๔.๒.๒ วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะผนวกเข้ากับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ ผ่านแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๓ เป้าประสงค์ ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่

(๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ ITS for Green Mobility จากปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะภายในเมือง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนพื้นที่รองรับปริมาณจราจรเนื่องจากการก่อสร้าง นำมาสู่แนวทางการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ ITS Integrated Center จากปัญหาการดำเนินการด้าน ITS ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีแนวทางแก้ไขปัญหาโดยการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการดำเนินงานภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจากกรอบแผนการพัฒนาระบบ ITS ของประเทศ จะมีการตั้งศูนย์บูรณาการ ITS ภายในแต่ละพื้นที่ ซึ่งรวมถึงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วย เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการข้อมูล ด้านจราจรและขนส่ง ควบคุมและจัดการจราจร และตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งการดำเนินการของศูนย์ฯ จะเป็นหน่วยงานกลางแก้ไขปัญหาภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างบูรณาการ

(๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ ITS Assistive Solution ITS เป็นการนำระบบ ITS มาแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญในปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๒.๔ เป้าหมายและตัวชี้วัด

(๑) เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแผน

แผนปฏิบัติการ ITS มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยแผนดังกล่าวได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๕

ตารางที่ ๔ - ๕ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแผน

แผน	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๑. ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ๒. ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น	-
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)

แผน	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ประเด็นหลัก (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์		ค่าเป้าหมาย
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐
		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐
		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖๐
แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมวดหมู่ที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และ เมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโต ได้อย่างยั่งยืน	การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือ และปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่ม มีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง	๑. เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๑๐๕ พื้นที่ ภายในปี ๒๕๗๐ ๒. เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น หมายเหตุ : กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ (จก) ขับเคลื่อนเป้าหมายของ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

ในการนี้ คค. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ และกำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งค่าเป้าหมายรายปี ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๖

ตารางที่ ๔ - ๖ เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายปี พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)	๑๔.๔๔	๒๐.๐๐	๒๕.๐๐	๓๐.๐๐	๔๐.๐๐

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

(๒) เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนภายใต้อำนาจหน้าที่ของ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

ภายใต้อำนาจหน้าที่ของ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนา จำนวน ๕ แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายระดับแผน โดยเป้าหมายแนวทางการพัฒนา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๗

ตารางที่ ๔ - ๗ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS For Green Mobility				
๑. พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)	๑.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)	๑๔.๔๖	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ร้อยละ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ร้อยละ ๒๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ร้อยละ ๓๐ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ร้อยละ ๔๐ ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
๒. พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)	๒.๑ การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๑.๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)		
	๒.๒ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒.๒.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)	๒๓.๖๙	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๒๓.๑๔ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๒๒.๖๑ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๒๒.๐๘ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๑.๕๕ ที่มา : โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (พ.ศ. ๒๕๖๕)
๓. พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)	๓.๑ ส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓.๑.๑ ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)		

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ค่าเป้าหมาย
เป้าประสงค์ ITS Assistive Solution				
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)	๔.๑ ลดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔.๑.๑ อัตราผู้เสียชีวิตในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อแสนประชากร	๑๗.๘๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ๑๖.๐๙ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ๑๔.๒๗ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๑๔.๒๕ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๑๐.๖๕ ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
เป้าประสงค์ ITS Integrated Center				
๕. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)	๕.๑ การจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้านข้อมูล	๕.๑.๑ มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	-	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ : ลงนามในหนังสือขอรับการสนับสนุนความช่วยเหลือทางวิชาการจากสำนักงานส่งเสริมการค้าและการพัฒนาแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency : USTDA) เพื่อจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ : มีแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ : คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ/หรือ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบแผนการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ : จัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานด้าน ITS ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๒.๔ แนวทางการพัฒนา

เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบรรลุวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์ที่กำหนด จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง ประกอบด้วย

(๑) **แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)** พัฒนาระบบข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะให้มีความน่าเชื่อถือ (Informative) สำหรับผู้เดินทาง และสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อโน้มน้าวให้ผู้เดินทางเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

(๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยระบบรถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งสิ้น ๑๐ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๑.๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้น ๔ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๒) **แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)** จากสภาพปัญหาการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกิดจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนในพื้นที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการเนื่องจากมีคนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก จึงควรมีแนวทางการแก้ไขตามแนวทางการพัฒนาและใช้ระบบ ITS เพื่อควบคุมความต้องการการเดินทางในพื้นที่และโน้มน้าวให้ผู้เดินทางใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

(๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๑ สร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง รวมทั้งสิ้น ๑ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๒.๒) กลยุทธ์ที่ ๒.๒ ส่งเสริมให้เกิดบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ รวมทั้งสิ้น ๔ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๓) **แนวทางการพัฒนาที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)** เป้าหมายหลักของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การใช้เทคโนโลยี ITS เข้ามาช่วยในการจัดการสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพยายามบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรติดขัด (และเมืองใหญ่อื่น ๆ) โดยเน้นลดเวลาในการเดินทางของผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

(๓.๑) กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาสู่ยุคของการจัดการจราจรแบบการบูรณาการและอัตโนมัติ รวมทั้งสิ้น ๘ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๓.๒) กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาการวางแผนการเดินทางที่ครบถ้วนและทันกาล รวมทั้งสิ้น ๒ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๔) **แนวทางการพัฒนาที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)** อุบัติเหตุการจราจรบนโครงข่ายถนนในประเทศเป็นปัญหาใหญ่ โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ได้จัดลำดับให้ประเทศไทยมีอุบัติเหตุสูงติดอันดับ ๒ ของโลก ซึ่งแสดงถึงสภาพปัญหาที่มีความรุนแรง ดังนั้นจะเห็นว่าพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ จึงควรมีการควบคุมพฤติกรรมของการขับรถ ให้มีความปลอดภัย ทั้งในด้านการควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎจราจรซึ่งจะมีความเสี่ยงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือการเปลี่ยนเทคโนโลยีการขับขี่โดยระบบอัตโนมัติ ทำให้ลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับมนุษย์ซึ่งจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้ นอกจากนี้หากอุบัติเหตุเกิดขึ้น การกู้ภัยก็เป็นประเด็นหนึ่งที่จะช่วยลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

(๔.๑) กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS รวมทั้งสิ้น ๕ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๔.๒) กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาสู่ยุคยานยนต์อัจฉริยะ รวมทั้งสิ้น ๑ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕ จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center) แนวทางการพัฒนานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการบูรณาการข้อมูลและการดำเนินการด้านระบบ ITS ของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้อยู่ในรูปแบบของการสั่งการแบบเดียว เป้าหมายคือ การที่ศูนย์บูรณาการ ITS สามารถบูรณาการการขนส่งจราจร การควบคุมและจัดการจราจร และการตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจรไว้ด้วยกันภายในศูนย์เดียว เพื่อความเป็นเอกภาพในการจัดการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

(๕.๑) กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ ITS รวมทั้งสิ้น ๒ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๕.๒) กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS รวมทั้งสิ้น ๒ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

๔.๒.๕ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ และขอความอนุเคราะห์หน่วยงานในฐานะคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS) ทั้งหน่วยงานภายในสังกัด คค. และหน่วยงานนอก คค. ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สจส. กทม. บก.จร. ตร. สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ ตร. เพื่อพิจารณาข้อมูลรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS และพิจารณาเพิ่มเติมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ซึ่ง สนข. ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (Workshop) เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยเป็นการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และหน่วยงานรับผิดชอบให้มีความชัดเจนในการขับเคลื่อนและติดตามผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในภาพรวมต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗ และครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณา (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ โดยมี รปค. (คพ.) ในฐานะผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูงระดับกระทรวง (Ministry Chief Information Officer : MCIO) ประจำ คค. เป็นประธานกรรมการ และในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ โดยมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ (สนข.) นำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ให้ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินการในลำดับถัดไป

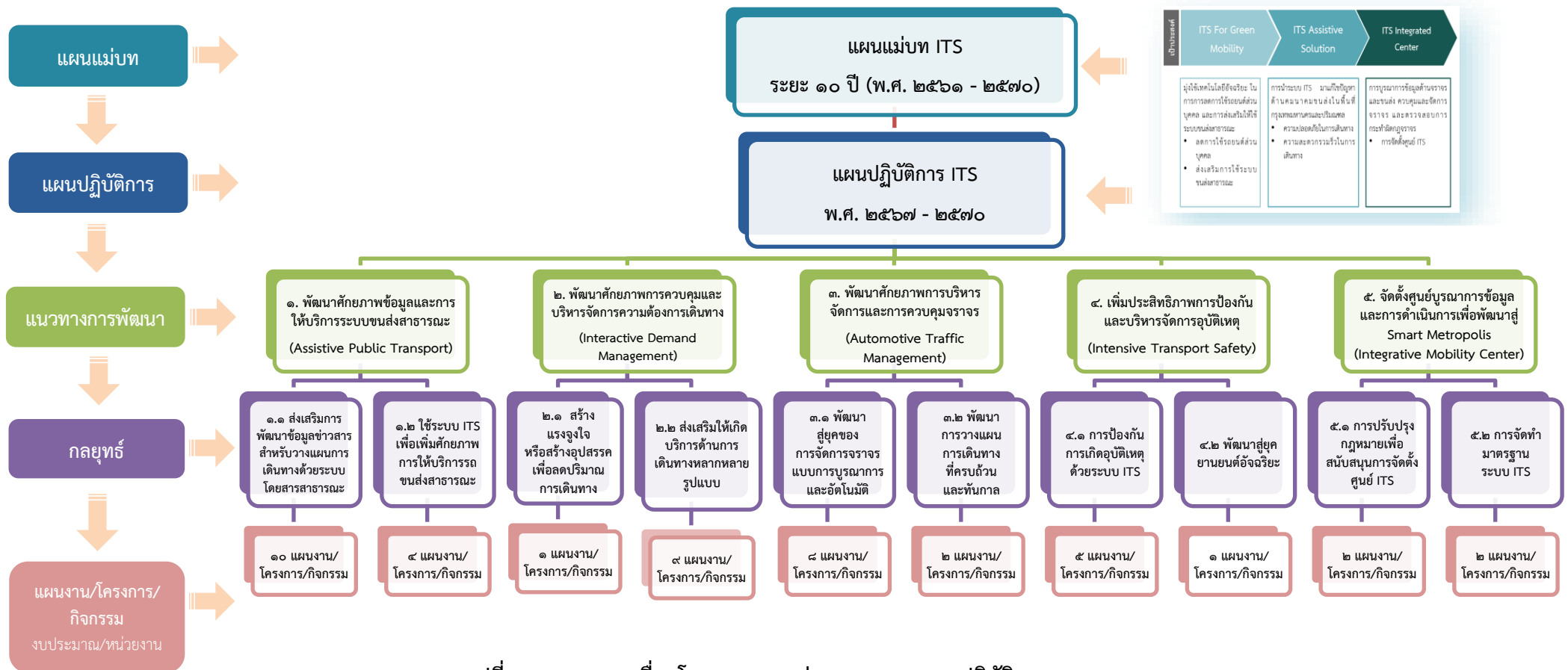
แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รวมทั้งสิ้น ๔๔ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๘

ตารางที่ ๔ - ๘ จำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม การพัฒนาระบบ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม (จำนวน)
๑. แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนแม่บท ITS ระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) แผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๗ - ที่อยู่ระหว่างดำเนินการและที่ยังไม่ได้ดำเนินการ	๑๒
๒. แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เสนอเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ - ที่อยู่ระหว่างดำเนินการและที่ยังไม่ได้ดำเนินการ	๓๒
รวม	๔๔

โดยได้แสดงความเชื่อมโยงจากแผนแม่บท ITS และแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมของหน่วยงาน ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๔

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ITS Action Plan)



รูปที่ ๔ - ๒๔ ความเชื่อมโยงจากแผนแม่บท ITS และแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๙

ตารางที่ ๔ - ๙ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ													
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยระบบโดยสารสาธารณะ													
๑. โครงการจัดทำมาตรฐานการให้บริการข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ	สนข. (ศทท.)	ไม่ใช้ งบประมาณ			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒. โครงการพัฒนาระบบสนับสนุนและบริการข้อมูลโครงข่ายและเส้นทาง การเดินรถการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) (วงเงินรวม ๔๖๘,๙๗๕,๐๐๐ บาท)	รฟท.	๔๖๘.๙๗๕๐								✓ ๔๖๘.๙๗๕	✓		- รฟท. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
๓. โครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์และรายงานสรุปผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) (วงเงินรวม ๗๒,๑๑๐,๐๐๐ บาท)	รฟท.	๗๒.๑๑๐๐									✓ ๗๒.๑๑		- รฟท. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๗๐
๔. โครงการยกระดับขีดความสามารถของศูนย์ NMTIC สู่การเป็นศูนย์กลางการบูรณาการข้อมูลการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (วงเงินรวม ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	สปค.	๒๐.๐๐๐๐								✓ ๑๐.๐๐	✓ ๑๐.๐๐		- ข้อมูลจากแผนพัฒนาด้านดิจิทัล คค. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๕. แผนการกำหนดมาตรฐานในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจุดจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และศึกษาแนวทางการปรับปรุงข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางในปัจจุบันเพื่อการบูรณาการเข้ากับระบบอื่น	ขบ.	ไม่ใช้งบประมาณ						✓	✓	✓			- ขบ. เปลี่ยนชื่อแผนการดำเนินงานเป็น “แผนการกำหนดมาตรฐานในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจุดจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และศึกษาแนวทางการปรับปรุงข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางในปัจจุบัน เพื่อบูรณาการเข้ากับระบบอื่น”
๖. โครงการจัดทำข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการวางแผนการเดินทาง (วงเงินรวม ๒๘,๗๐๐,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๒๘.๗๐๐๐								✓ ๒๘.๗๐			- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๘
๗. ศึกษาและออกแบบแนวทางในการจัดทำระบบข้อมูลจุดจอดรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถรับจ้าง)	ขบ.	ไม่ใช้งบประมาณ									✓		- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
๘. โครงการจ้างพัฒนาระบบตอบข้อมูลผู้โดยสารทำอากาศยานแบบอัตโนมัติ (Chatbot) (วงเงินรวม ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ทย.	๑๕.๐๐๐๐										✓ ๑๕.๐๐	- ทย. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๗๐
๙. โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสำหรับนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการบริหารจัดการประมินผลการพัฒนาจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (วงเงินรวม ๒๗,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๖,๓๒๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๐,๘๘๐,๐๐๐ บาท)	สนข. (กพข.)	๒๗.๒๐๐๐									✓ ๑๖.๓๒	✓ ๑๐.๘๘	- สนข. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
๑๐. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) กรุงเทพมหานคร	สนข. (ศทท.)	๒๕.๒๒๗๑							✓ ๕.๐๔๕๕	✓ ๑๐.๕๓๒๓	✓ ๙.๖๔๙๓		- สนข. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
(วงเงินรวม ๒๕,๒๒๗,๑๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๕,๐๔๕,๕๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๑๐,๕๓๒,๓๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๙,๖๔๙,๓๐๐ บาท)													
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ													
๑๑. โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) (วงเงินรวม ๑,๓๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๓๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๕๗๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๑ = ๒๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๒ = ๗๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	สนข. (สตร.)	๑,๓๐๐.๐๐๐๐									✓ ๓๙๐.๐	✓ ๕๗๒.๐	- สนข. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
๑๒. โครงการศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (วงเงินรวม ๓๕,๙๓๗,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๘,๙๘๔,๓๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๖,๒๖๑,๕๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๐,๖๙๑,๒๐๐ บาท)	สนข. (สตร.)	๓๕.๙๓๗๐								✓ ๘.๙๘๔๓	✓ ๑๖.๒๖๑๕	✓ ๑๐.๖๙๑๒	- สนข. เสนอเพิ่มเติม - ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๘
๑๓. โครงการศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระบบการเดินทางของคนและขนส่งสินค้าในเขตเมือง (Urban Mobility and Logistics) (วงเงินรวม ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	สนข. (กพข.)	๒๐.๐๐๐๐									✓ ๘.๐๐	✓ ๑๒.๐๐	- สนข. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑๔. โครงการเช่าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) (วงเงินรวม ๕๑๐,๙๗๘,๕๔๐ บาท ปี ๖๗ = ๕๓,๓๗๐,๕๔๐ บาท ปี ๖๘ = ๑๕๒,๕๓๖,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๕๒,๕๓๖,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๕๒,๕๓๖,๐๐๐ บาท)	ขสมก.	๕๑๐.๙๗๘.๕๔	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓ ๕๓.๓๗	✓ ๑๕๒.๕๓๖	✓ ๑๕๒.๕๓๖	✓ ๑๕๒.๕๓๖	- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างดำเนินการ
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง													
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ สร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง													
๑๕. โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาและการกำกับดูแลระบบการให้บริการแบ่งปันรถให้ใช้ หรือ Car Sharing (วงเงินรวม ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๘.๐๐๐๐									✓ ๘.๐๐		- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ ส่งเสริมให้เกิดบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ													
๑๖. โครงการศึกษาวางแผนพัฒนาศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (วงเงินรวม ๓๙,๔๒๔,๕๐๐ บาท ปี ๖๔ = ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๕ = ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๑๕,๔๒๔,๕๐๐ บาท)	จท.	๓๙.๔๒๔.๕				✓ ๘.๐๐	✓ ๑๖.๐๐	✓ ๑๕.๔๒๔.๕					- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างตรวจสอบเล่มรายงานการสำรวจออกแบบร่างแบบรายละเอียด ร่างเอกสารประกวดราคา ร่างข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑๗. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนา แบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการ การเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนา โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (วงเงินรวม ๖๐,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๔ = ๑๘,๓๘๒,๕๐๐ บาท ปี ๖๕ = ๒๔,๕๐๙,๙๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๑๘,๐๐๗,๗๐๐ บาท)	ขร.	๖๐.๙๐๐๐				✓ ๑๘.๓๘	✓ ๒๔.๕๑	✓ ๑๘.๐๑					- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๑๘. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพระราม ๕ จังหวัดนนทบุรี (วงเงินรวม ๑๙,๔๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๑๙.๔๐๐๐						✓ ๑๙.๔๐					- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะกลาง ๖ ปี - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๑๙. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๑๕.๐๐๐๐									✓ ๑๕.๐๐		- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๖๙
๒๐. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี้) กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๒๐.๐๐๐๐									✓ ๒๐.๐๐		- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๖๙
๒๑. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสี่พระยา กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๒๒.๐๐๐๐										✓ ๒๒.๐๐	- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๗๐
๒๒. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ	จท.	๑๕.๐๐๐๐									✓ ๑๕.๐๐		- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
ทำเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)													ปี ๒๕๖๙
๒๓. โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณท่าเรือ เทเวศร์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ๑ แห่ง (วงเงินรวม ๔๑,๗๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๔๑.๗๐๐๐								✓ ๔๑.๗			- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
๒๔. โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสาร ในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าเรือ โอเรียนเต็ล เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ๑ แห่ง (วงเงินรวม ๔๒,๙๐๐,๐๐๐ บาท)	จท.	๔๒.๙๐๐๐								✓ ๔๒.๙			- จท. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร													
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาสู่ยุคของการจัดการจราจรแบบการบูรณาการและอัตโนมัติ													
๒๕. โครงการระบบสัญญาณไฟจราจร อัตโนมัติ (วงเงินรวม ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ทช.	๗๕.๐๐๐๐						✓ ๒๕.๐๐	✓ ๒๕.๐๐	✓ ๒๕.๐๐			- ทช. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๖. โครงการพัฒนาระบบสำรวจ ปริมาณจราจรชนิดติดตั้งถาวร (วงเงินรวม ๑๙๔,๙๔๘,๐๐๐ บาท ปี ๖๑ = ๓๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๒ = ๓๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๓ = ๓๓,๘๘๒,๐๐๐ บาท ปี ๖๔ = ๑๖,๙๔๑,๐๐๐ บาท ปี ๖๕ = ๑๖,๙๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๑๖,๙๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑๖,๙๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๘,๔๗๕,๐๐๐ บาท)	ทล.	๑๙๔.๙๔๘๐	✓ ๓๓.๙๐	✓ ๓๓.๙๐	✓ ๓๓,๘๘๒	✓ ๑๖,๙๔๑	✓ ๑๖,๙๕๐	✓ ๑๖,๙๕๐	✓ ๑๖,๙๕๐	✓ ๘,๔๗๕	✓ ๘,๕๐	✓ ๘,๕๐	- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างดำเนินการ

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
ปี ๖๙ = ๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท)													
๒๗. งานติดตั้งโครงสร้างพื้นฐาน ของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (วงเงินรวม ๑,๕๔๙,๗๔๔,๔๕๔ บาท ปี ๖๓ = ๑๗๙,๐๔๔,๔๕๔ บาท ปี ๖๔ = ๔๕๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๕ = ๑๑๗,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๑๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๑๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๑๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ทล.	๑,๕๔๙.๗๔๔๕			✓ ๑๗๙.๐๔	✓ ๔๕๓.๐	✓ ๑๑๗.๗	✓ ๑๖๐.๐๐	✓ ๑๖๐.๐๐	✓ ๑๖๐.๐๐	✓ ๑๖๐.๐๐	✓ ๑๖๐.๐๐	- ข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๘. แผนงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบ ยานพาหนะไร้คนขับ (วงเงินรวม ๑๙,๘๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๑,๙๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๖,๙๓๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๑๐,๘๙๐,๐๐๐ บาท)	กทพ.	๑๙.๘๐๐๐					✓ ๑.๙๘	✓ ๖.๙๓	✓ ๑๐.๘๙				- กทพ. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๙. โครงการระบบเก็บค่าผ่านทาง Multilane Free Flow (วงเงินรวม ๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๒๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๘๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	กทพ.	๒๑๐.๐๐๐๐								✓ ๒๑	✓ ๑๘๙		- กทพ. เสนอเพิ่มเติม - เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนนโยบาย ระบบเก็บค่าผ่านทางในเขตเมือง เพื่อให้ เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพด้านเก็บ ค่าผ่านทางพิเศษของ กทพ. ทำให้ไม่ สามารถเปิดใช้งานระบบ M-Flow ได้

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๓๐. โครงการนำเทคโนโลยีแห่งอนาคตมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง (วงเงินรวม ๑๓,๐๙๐,๐๐๐ บาท)	สปค.	๑๓.๐๙๐๐									✓ ๑๓.๐๙		- สปค. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๙
๓๑. โครงการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๑๕,๓๖๘,๐๐๐ บาท ปี ๖๖ = ๓,๒๖๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑๒,๑๐๘,๐๐๐ บาท)	สนข. (กจร.)	๑๕.๓๖๘๐						✓ ๓.๒๖	✓ ๑๒.๑๐๘				- สนข. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓๒. โครงการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยกแบบ Adaptive Signal (วงเงินรวม ๖๖๙,๐๖๗,๐๐๐ บาท ๖๗ = ๑๗๔,๐๖๗,๐๐๐ บาท ๖๘ = ๐ บาท ๖๙ = ๔๙๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	สจส. กทม.	๖๖๙.๐๖๗							✓ ๑๗๔.๐๖๗	✓ ๐.๐๐	✓ ๔๙๕.๐		- สจส. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาการวางแผนการเดินทางที่ครบถ้วนและทันกาล													
๓๓. โครงการป้ายทางลัดอัจฉริยะ - โครงการการพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัดในเขตพื้นที่จังหวัดนนทบุรี (วงเงินรวม ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	เทศบาลนครปากเกร็ด	๑๔.๐๐๐๐								✓	✓ ๑๔.๐๐	✓	- ข้อมูลจากแผนแม่บท ITS - ยังไม่ได้ดำเนินการ

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๓๔. โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย (วงเงินรวม ๕๕,๒๓๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑๐,๐๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๒๗,๙๑๗,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑๗,๒๖๓,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๕๕.๒๓๐๐							✓ ๑๐.๐๕	✓ ๒๗.๙๑๗	✓ ๑๗.๒๖๓		- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ													
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS													
๓๕. งานพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุกรมทางหลวง (HTOC) (วงเงินรวม ๗๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๑๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ทล.	๗๙๐.๐๐๐๐							✓ ๑๒๐	✓ ๑๗๐	✓ ๒๕๐	✓ ๒๕๐	- ทล. เสนอเพิ่มเติม โดยขอเปลี่ยนแปลงชื่อโครงการจากเดิม “งานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ ๑ แห่ง” - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓๖. โครงการระบบแจ้งเตือนการกระทำความผิดแก่ผู้ประกอบการเดินรถแบบอัตโนมัติ (วงเงินรวม ๕,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๑,๕๖๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๓,๖๔๐,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๕.๒๐๐๐							✓ ๑.๕๖	✓ ๓.๖๔			- ข้อมูลจากแผนพัฒนาด้านดิจิทัล คค. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓๗. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบแผนที่ฐานเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (วงเงินรวม ๔๙,๑๓๗,๓๖๙ บาท ปี ๖๘ = ๑๒,๒๘๔,๓๔๒.๒๕ บาท)	ขบ.	๔๙.๑๓๗๔								✓ ๑๒.๒๘๔	✓ ๓๖.๘๕๓		- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างนำเสนอของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี ๒๕๖๘ - ปรับลดงานและงบประมาณ โดยยังไม่ได้ดำเนินการ

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
ปี ๖๙ = ๓๖,๘๕๓,๐๒๖.๗๕ บาท)													หมายเหตุ งปม. ปี ๖๘ งวด ๑ = ๔,๙๑๓,๗๓๖.๙๐ บาท งวด ๒ = ๗,๓๗๐,๖๐๕.๓๕ บาท งปม. ปี ๖๙ งวด ๓ = ๒๔,๕๖๘,๖๘๔.๕๐ บาท งวด ๔ = ๑๒,๒๘๔,๓๔๒.๒๕ บาท
๓๘. โครงการพัฒนาระบบการควบคุม กำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย ทางถนน (วงเงินรวม ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๗ = ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๖๘ = ๒๓,๘๓๔,๐๐๐ บาท ปี ๖๙ = ๑,๖๖๖,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๓๐.๐๐๐๐							✓ ๔.๕๐	✓ ๒๓.๘๓๔	✓ ๑.๖๖๖		- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓๙. โครงการประเมินผล การเข้ามาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี (วงเงินรวม ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	บก.ทล.	๑๗.๐๐๐๐								✓ ๑๗.๐๐	✓	✓	- ข้อมูลจากแผนแม่บท ITS - ยังไม่ได้ดำเนินการ
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาสู่ยุคยานยนต์อัจฉริยะ													
๔๐. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ ทางยุทธศาสตร์ (Strategic Roadmap) ในการควบคุมกำกับดูแลยานยนต์ เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติและระบบ ที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน (วงเงินรวม ๔,๖๗๕,๕๐๐ บาท)	ขบ.	๔.๖๗๕๕							✓ ๔.๖๗๕๕	✓			- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างดำเนินการ

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ รวม (ล้านบาท)	ปีดำเนินการ (ล้านบาท)										หมายเหตุ
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis													
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ ITS													
๔๑. โครงการศึกษาจัดตั้งศูนย์บูรณาการระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS Integrated Center)	สนข. (ศทท.)	ไม่ใช้งบประมาณ			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	- ข้อมูลจากแผนแม่บท ITS และแผนปฏิบัติการ ITS ระยะสั้น ๓ ปี และระยะกลาง ๖ ปี - อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔๒. โครงการติดตั้งศูนย์ควบคุมและบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีจราจรและความปลอดภัยของกรุงเทพมหานคร ระยะที่ ๑ (วงเงินรวม ๑๙๔,๖๐๐,๐๐๐ บาท)	สจส. กทม.	๑๙๔.๖๐๐๐							✓ ๑๙๔.๖				- ข้อมูลจาก สจส. กทม. - ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๗ - อยู่ระหว่างดำเนินการ
กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS													
๔๓. โครงการศึกษาและออกแบบแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทย (วงเงินรวม ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ทย.	๑๔.๐๐๐๐										✓ ๑๔.๐๐	- ทย. เสนอเพิ่มเติม - อยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงแผนดิจิทัลกรมท่าอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐
๔๔. โครงการสร้างมาตรฐานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลการเดินทางบรรทุกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย (วงเงินรวม ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๐ = ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๗๑ = ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท)	ขบ.	๕๐.๐๐๐๐										✓ ๒๕.๐๐	- ขบ. เสนอเพิ่มเติม - ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๗๐

๔.๒.๖ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

ตารางที่ ๔ - ๑๐ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

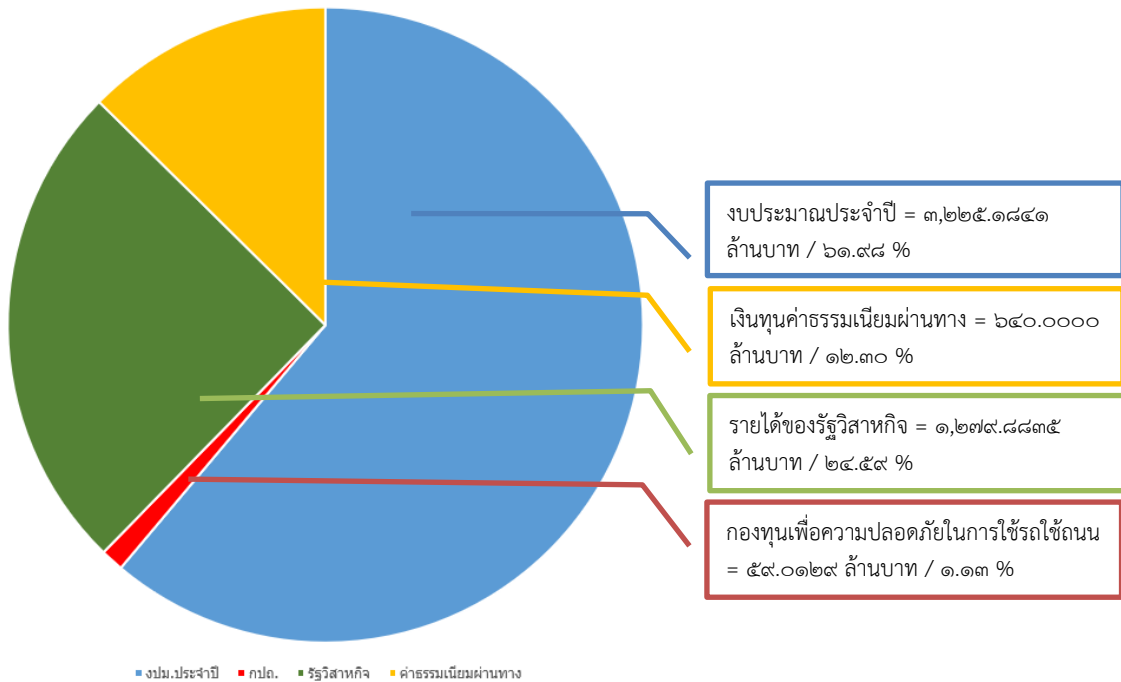
แนวทางการพัฒนา	รวมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณแต่ละแนวทางการพัฒนา		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	จำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑. พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport)	๑๔	๒,๑๘๖.๑๒๗๖	สนข. รฟท. สปค. ขบ. ทย. ชสมก.
๒. พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management)	๑๐	๑๖๔.๖๐๐๐	ขบ. จท. ขร.
๓. พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management)	๑๐	๑,๗๒๓.๗๔๐๐	ทช. ทล. กทพ. สปค. สนข. สจส.กทม. ขบ. เทศบาลนครปากเกร็ด
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety)	๖	๘๙๖.๐๑๒๙	ทล. ขบ. บก.ทล.
๕. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center)	๔	๒๓๓.๖๐๐๐	สนข. สจส.กทม. ทย. ขบ.
รวมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ	๔๔	๕,๒๐๔.๐๘๐๕	

๔.๒.๗ แหล่งเงินลงทุนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

กรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ รวมทั้งสิ้น **๕,๒๐๔.๐๘๐๕ ล้านบาท** จำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุนได้ ๔ แหล่ง ได้แก่ งบประมาณประจำปี กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ขบ. ๓ โครงการ) รายได้ของรัฐวิสาหกิจ (รฟท. ๒ โครงการ กทพ. ๒ โครงการ และ ชสมก. ๑ โครงการ) และเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง (ทล. ๑ โครงการ) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๑ และรูปที่ ๔ - ๒๕

ตารางที่ ๔ - ๑๑ แหล่งเงินลงทุนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

ลำดับ	แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
		จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
๑	งบประมาณประจำปี	๓,๒๒๕.๑๘๔๑	๖๑.๙๘
๒	กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๕๙.๐๑๒๙	๑.๑๓
๓	รายได้ของรัฐวิสาหกิจ	๑,๒๗๙.๘๘๓๕	๒๔.๕๙
๔	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๖๔๐.๐๐๐๐	๑๒.๓๐
รวมทั้งสิ้น		๕,๒๐๔.๐๘๐๕	๑๐๐



รูปที่ ๔ - ๒๕ แหล่งเงินลงทุนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

๔.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการ ITS ไปดำเนินการ

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติและบรรลุผลภายใต้แผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันซึ่งเป็นประเด็นหลักภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยมีแนวทางการขับเคลื่อนตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ ดังนี้

๔.๓.๑ ระดับนโยบาย

คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS) เป็นกลไกสำคัญในการกำกับการจัดทำ บริหารจัดการ และขับเคลื่อนการดำเนินการแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนแม่บท และ/หรือแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง และรายงานผลการดำเนินงานให้กระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะต่อไป

๔.๓.๒ ระดับการขับเคลื่อนแผน

หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนมีหน้าที่ดำเนินการตามภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการ ITS พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ และดำเนินการตามนโยบายที่คณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS มอบหมาย โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อดำเนินงานขับเคลื่อนและติดตามประเมินผล โดย สนข. จะดำเนินการติดตามและประเมินผลในไตรมาสที่ ๑ และไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ และจัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลฯ สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาให้แผนการขับเคลื่อนฯ บรรลุเป้าหมายที่กำหนด เพื่อนำเสนอรายงานดังกล่าวต่อ คค. ตามขั้นตอนต่อไป

ภาคผนวก ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการ
 ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอเพิ่มเติม ตามแผนปฏิบัติการ ITS
 พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ภายหลังแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม
 ดำเนินการแล้วเสร็จ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
๑	โครงการพัฒนาระบบสนับสนุนและบริการข้อมูลโครงข่ายและเส้นทางการเดินทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	รฟท.	๑. มีระบบสารสนเทศสำหรับสนับสนุนและบริการข้อมูลโครงข่ายและเส้นทาง การเดินรถ (CTD) ของ รฟท. ที่มีประสิทธิภาพในเชิงบูรณาการ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ๒. มีศูนย์ควบคุมปฏิบัติการเดินรถ (Train Operation Control Center) ๓. มีระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่ายเพื่อรองรับและสนับสนุนในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ	ผลผลิต ๑. ระบบสนับสนุนและบริการข้อมูลโครงข่ายและเส้นทางเดินรถ (CTD) ๒. ระบบศูนย์ควบคุมปฏิบัติการเดินรถ (Train Operation Control Center) ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ผลลัพธ์ - เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการเส้นทาง การเดินรถ (CTD) ให้มีประสิทธิภาพ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๒	โครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์และรายงานสรุปผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	รฟท.	๑. มีระบบสารสนเทศสำหรับกลุ่มธุรกิจการเดินรถ (Traffic Operation and Management System: TOMs) ในส่วนของระบบวิเคราะห์และรายงานสรุปผู้บริหารที่มีประสิทธิภาพในเชิงบูรณาการ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ๒. มีฐานข้อมูลกลาง (Centralized Database) ด้านการเดินรถ การบริการขนส่งผู้โดยสาร และการบริการขนส่งสินค้าที่ถูกต้อง สามารถใช้งานร่วมกันของเขต แขวง สถานี และเป็นข้อมูลปัจจุบัน	ผลผลิต - ระบบวิเคราะห์และรายงานสรุปผู้บริหาร (Executive Information System (Business Intelligence)) ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ผลลัพธ์ - รฟท. สามารถนำข้อมูลที่ได้จากระบบวิเคราะห์และรายงานสรุปผู้บริหารไปดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๓	แผนการกำหนดมาตรฐานในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจุดจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และศึกษาแนวทาง	ขบ.	๑. สามารถบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ง่ายขึ้น	๑. ผลผลิต : แนวทางในการกำหนดมาตรฐานเพื่อจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจุดจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และข้อมูลการเดินรถโดยสารประจำทางที่มีมาตรฐานและพร้อมใช้งาน	ผลลัพธ์ - มีการทำงานในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานร่วมกัน เพิ่มความเร็ว ลดความผิดพลาด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
	ปรับปรุงข้อมูลการเดินทาง โดยสารประจำทางในปัจจุบัน เพื่อการบูรณาการเข้ากับ ระบบอื่น		๒. ลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บและแลกเปลี่ยน ข้อมูลที่ยืดหรือจอตกรเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๓. สนับสนุนการศึกษาและพัฒนามาตรฐาน ITS ในด้านการขนส่งสาธารณะของประเทศ	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีแนวทาง ในการกำหนดมาตรฐานเพื่อจัดทำข้อมูลที่ยืด หรือจอตกรเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และมีข้อมูล การเดินทางโดยสารประจำทางที่มีมาตรฐาน และพร้อมใช้งาน ๒. ผลผลิต : แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง กับการจัดการข้อมูลที่ยืดหรือจอตกร เพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีแผนการดำเนินการสำหรับการจัดการข้อมูล ที่ยืดหรือจอตกรเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๓. ผลผลิต : ข้อเสนอการปรับเปลี่ยน กระบวนการที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : สามารถนำข้อเสนอดังกล่าวมาปรับเปลี่ยน กระบวนการที่เกี่ยวข้องได้	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ต้นทุนต่อหน่วยผลิตมีมูลค่าลดลง
๔	โครงการจัดเก็บข้อมูลที่ยืด หรือจอตกร เพื่อการจัดทำ ข้อมูลการขนส่ง ด้วยรถโดยสารประจำทาง สำหรับการวางแผน การเดินทาง	ขบ.	๑. มีระบบข้อมูลการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยรถโดยสารสาธารณะที่สามารถตอบโจทย์ การใช้งานทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ๒. ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจ และความมั่นใจในการใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะ จากการได้รับข้อมูลที่ตอบโจทย์ การเดินทาง	๑. ผลผลิต : มาตรฐานในการจัดทำข้อมูล ที่ยืดหรือจอตกรเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีมาตรฐาน การจัดทำข้อมูลที่ยืดหรือจอตกรเพื่อรับส่ง ผู้โดยสาร	๑. ผลลัพธ์ : แนวทางและเครื่องมือ ในการทำงานในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานร่วมกัน เพิ่มความเร็ว ลดความผิดพลาด ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ : มีแนวทาง และเครื่องมือในการทำงานในรูปแบบที่เป็น มาตรฐานร่วมกัน เพิ่มความเร็ว ลดความ ผิดพลาด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
				๒. ผลผลิต : แนวทางในการบริหารจัดการข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีแนวทางในการบริหารจัดการข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๓. ผลผลิต : เครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีเครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๔. ผลผลิต : ข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๕. ผลผลิต : ข้อมูลสำหรับการวางแผนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีข้อมูลสำหรับการวางแผนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง	๒. ผลลัพธ์ : ประชาชนและหน่วยงานภายนอกสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ : สามารถบูรณาการข้อมูลให้ประชาชนและหน่วยงานภายนอกเข้าถึงข้อมูลได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง
๕	ศึกษาและออกแบบแนวทางในการจัดทำระบบข้อมูลจุดจอดรถโดยสาร	ขบ.	๑. สามารถบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ง่ายขึ้น	๑. ผลผลิต : แนวทางในการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสาร	ผลลัพธ์ - มีการทำงานในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานร่วมกัน เพิ่มความรวดเร็ว ลดความผิดพลาด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
	ไม่ประจำทาง (รถรับจ้าง)		๒. ลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๓. สนับสนุนการศึกษาและพัฒนามาตรฐาน ITS ในด้านการขนส่งสาธารณะของประเทศ	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีแนวทางการจัดทำข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๒. ผลผลิต : แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : มีแผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการข้อมูลที่หยุดหรือจอดรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ๓. ผลผลิต : ข้อเสนอการปรับเปลี่ยนกระบวนการที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต : สามารถนำข้อเสนอดังกล่าวมาปรับเปลี่ยนกระบวนการที่เกี่ยวข้องได้	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ต้นทุนต่อหน่วยผลผลิตมีมูลค่าลดลง
๖	โครงการจ้างพัฒนาระบบตอบข้อมูลผู้โดยสารท่าอากาศยานแบบอัตโนมัติ (Chatbot)	ทย.	ทย. ได้รับระบบสำหรับให้บริการผู้โดยสารที่สามารถประมวลผลในการตอบคำถามต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานต่าง ๆ ได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	ผลผลิต ๑. มีระบบตอบข้อมูลผู้ใช้งานท่าอากาศยานแบบอัตโนมัติ (Chatbot) ๒. มีข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานในสังกัด ทย. ให้บริการผู้โดยสาร	ผลลัพธ์ - ทย. สามารถนำข้อมูลข่าวสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานในสังกัด ทย. มาให้บริการตอบข้อมูลแก่ผู้โดยสารแบบอัตโนมัติ (Chatbot)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
				ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - มีการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานในสังกัด ทย. มาใช้ในระบบตอบข้อมูลผู้โดยสารท่าอากาศยานแบบอัตโนมัติ (Chatbot)	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - เพิ่มประสิทธิภาพการบริการของ ทย. ที่สูงขึ้น ด้วยการให้ข้อมูลข่าวสารที่มีความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ และมีคุณภาพ ส่งผลให้ผู้โดยสารที่นำข้อมูลไปใช้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้บริการท่าอากาศยาน
๗	โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสำหรับนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการบริหารจัดการประเมินผลการพัฒนาจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน	สนข.	๑. สามารถพัฒนาให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะที่คนทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ทั้งในด้านสภาพกายภาพอาคาร สถานที่ บริการขนส่ง ๒. สามารถพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อรองรับการบริการของคนพิการและผู้สูงอายุ และสร้างทักษะองค์ความรู้สำหรับผู้ให้บริการหรือจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีระบบการติดตามกำกับ ประเมินผล อย่างเป็นระบบ และสามารถให้บริการได้อย่างสะดวก สบาย ปลอดภัย ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม รวมทั้งส่งเสริมการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	ผลผลิต - ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ในส่วนที่ สนข. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. External/Internal Audit ๒. Data System ๓. Knowledge management ๔. Pilot Project 5 Areas/stations ๕. Internet of things in 5 stations	ผลลัพธ์ - ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งที่เท่าเทียมในความรับผิดชอบของ สนข. ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งที่เท่าเทียมในความรับผิดชอบของ สนข. ครอบคลุมด้านสภาพกายภาพ ด้านการสร้างองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยี
๘	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) กรุงเทพมหานคร	สนข.	๑. มีข้อมูลด้านคมนาคมเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในรูปแบบดิจิทัลที่มีมาตรฐานถูกต้อง มีความปลอดภัยทางไซเบอร์ พร้อมใช้งาน และมีการเปิดเผยข้อมูลที่จำเป็นต่อสาธารณะ	ผลผลิต ๑. รายการข้อมูลที่ใช้ประกอบการจัดทำนโยบายและแผน รวมทั้งการตัดสินใจด้านคมนาคม ๒. แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยี	ผลลัพธ์ - ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			อย่างเป็นธรรม และเป็นเครื่องมือหรือนวัตกรรมที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลด้านคมนาคมเชิงยุทธศาสตร์ในเชิงลึกเพื่อประมวลผลข้อมูลด้านคมนาคมสำหรับประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย (Decision Support System) และการบริหารจัดการภาครัฐที่สามารถติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลสัมฤทธิ์ในภาพรวม ในการใช้ข้อมูลในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. ผู้รับบริการสามารถได้รับบริการดิจิทัลภาครัฐที่ดีขึ้น โดยสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากข้อมูลเปิดภาครัฐแบบดิจิทัล รวมถึงสามารถนำข้อมูลไปพัฒนาหรือต่อยอดนวัตกรรมต่าง ๆ ได้	ขององค์กรและกรอบการพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) ๓. ศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) สำหรับเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมแก่ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน และใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม รวมทั้งเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายของผู้บริหารของ คค. ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	
๙	โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH)	สนข.	๑. ภาครัฐมีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) รองรับการใช้นโยบายค่าโดยสารร่วมภายหลังการประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงิน (Common Fare) ที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนระบบตัวร่วมอยู่รอดได้อย่างยั่งยืน	ผลผลิต ๑. ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) (จำนวน ๑ ระบบ) เพื่อทำหน้าที่รองรับการทำงานส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการข้อมูลการใช้งาน ทั้งในระบบขนส่งและนอกภาคขนส่ง การรับข้อมูลและชำระดุลให้กับผู้ประกอบการที่เข้าร่วมระบบ	ผลลัพธ์ ๑. มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารสนับสนุนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยเฉพาะนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วม ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นการละเมิดจนเกินไปแก่ผู้ประกอบการขนส่งมวลชน และผู้ใช้บริการ ๒. ประชาชนได้รับความสะดวกและ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			๒. หน่วยงานรัฐมีข้อมูลการเดินทางระบบขนส่งมวลชนของประชาชน เพื่อประยุกต์ใช้ในการวางแผนภาครัฐได้อย่างเหมาะสม ๓. หน่วยงานรัฐมีความเข้าใจด้านการพัฒนาและบริหารระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) การประยุกต์ใช้ข้อมูลการเดินทาง และการบริหารนโยบายระบบตัวร่วมไปสู่การปฏิบัติได้ดียิ่งขึ้น ๔. ประชาชนผู้เดินทางในระบบขนส่งมวลชนสามารถได้รับประโยชน์จากระบบตัวร่วมทั้งความสะดวกสบายและความประหยัดในการเดินทาง ตลอดจนเกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Mode) จากระถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก	๒. ระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารเพื่อการประยุกต์ใช้ข้อมูลในการกำหนดนโยบายและการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าโดยสารและวางแผนรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อ (feeder) ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) (จำนวน ๑ ระบบ) ๒. ระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารและประสิทธิภาพการกำหนดอัตราค่าโดยสารและวางแผนรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อ (feeder)	ความประหยัดในการเดินทางด้วยระบบตัวร่วม สนับสนุนให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนการเดินทางจากระถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน ลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง ๓. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลการเดินทางของประชาชน มาใช้ในการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ เพื่อกำหนดเป็นนโยบายและวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่ง และมีรายได้เข้าสู่รัฐเพิ่มขึ้น ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร สนับสนุนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และผลสำเร็จตามนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วม ๒. ประชาชนได้รับความสะดวกและความประหยัดในการเดินทางด้วยระบบตัวร่วม ประชาชนสามารถ เปลี่ยนการเดินทางจากระถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง ๓. มีข้อมูลการเดินทางของประชาชนมาใช้ในการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ สามารถกำหนดเป็นนโยบายและวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่ง และมีรายได้เข้าสู่รัฐเพิ่มขึ้น

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
๑๐	โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	สนข.	๑. มีหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกำหนดแนวทางบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ของระบบตั๋วร่วม ๒. มีอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกสายในรูปแบบตารางอัตราค่าโดยสารเดียวกัน (Common Fare Table) และเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนการเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแต่ละสาย ๓. มีอัตราค่าโดยสารและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งอื่น เช่น รถไฟชานเมือง รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รถโดยสารของ ขสมก.) และรถโดยสารของบริษัทเอกชน) และเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ๔. มีค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมที่เหมาะสม สนับสนุนการพัฒนาและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๕. มีแนวปฏิบัติในการนำตารางอัตราค่าโดยสารเดียวกัน ค่าโดยสารและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง	ผลผลิต ๑. รายงานการศึกษาจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกำหนดแนวทางบริหาร ๒. รายงานมาตรฐานกลางของระบบตั๋วร่วมที่รองรับรูปแบบระบบตั๋วผูกบัญชี (Account Based Ticketing: ABT) ๓. ร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม จำนวนอย่างน้อย ๑๘ ฉบับ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายงานและร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมตามที่กำหนด ดังนี้ ๑. รายงานการศึกษาจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกำหนดแนวทางบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ของระบบตั๋วร่วม	ผลลัพธ์ ๑. การกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม สามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยความร่วมมือจากผู้ประกอบการขนส่งมวลชน ๒. ประชาชนเกิดความสะดวกในการเดินทางและสนับสนุนให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนการเดินทางจากระบบขนส่งมวลชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน ช่วยลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง ๓. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลการเดินทางของประชาชนที่ใช้ระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งสาธารณะมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์และคาดการณ์ เพื่อประกอบการกำหนดนโยบายและการวางแผนพัฒนาระบบตั๋วร่วมในอนาคต รวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งผู้โดยสาร มีความเหมาะสมไม่ซ้ำซ้อน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ ๑๐) ๒. ร้อยละของผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารผ่านระบบตั๋วร่วม (ร้อยละ ๑๕)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			ข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ให้บริการภาคขนส่ง หน่วยงานที่จะจัดตั้งขึ้น เป็นต้น นำไปใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ๖. มีมาตรฐานกลางของระบบตัวร่วมที่รองรับรูปแบบระบบตั๋วผูกบัญชี (Account Based Ticketing: ABT) เพื่อให้ระบบตัวร่วมทั้งหมดมีมาตรฐานเดียวกัน สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ และการประกอบกิจการระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ๗. มีแนวทางการลดผลกระทบของกฎ หรือระเบียบ ภายใต้กฎหมายฉบับอื่นในปัจจุบันที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานระบบตัวร่วม ๘. มีแนวทางการแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมต่อสัญญาสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ๙. มีร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	๒. รายงานมาตรฐานกลางของระบบตัวร่วมที่รองรับรูปแบบระบบตั๋วผูกบัญชี (Account Based Ticketing: ABT) ๓. ร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จำนวนอย่างน้อย ๑๘ ฉบับ	
๑๑	โครงการศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	๑. มีแผนที่นำทาง (Roadmap) การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อรองรับเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่	ผลผลิต - หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาดังกล่าวไปใช้ประโยชน์	ผลลัพธ์ - หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีแผนการดำเนินงาน

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
	เพื่อพัฒนาระบบการเดินทาง ของคนและขนส่งสินค้า ในเขตเมือง (Urban Mobility and Logistics)		๒. มีการบูรณาการความร่วมมือภาคีเครือข่าย ที่เกี่ยวข้องในภาพรวมของประเทศ ด้านแผนการพัฒนาระบบคมนาคม เพื่อรองรับเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ ๓. มีแนวทางการพัฒนาการเดินทาง ส่วนบุคคลของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พาหนะส่วนบุคคล และส่งเสริม การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ สนับสนุน Digital Logistics รวมถึงระบบคมนาคม ขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport) และสร้างความสามารถในการแข่งขัน และพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ	และดำเนินการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐) ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. เชิงปริมาณ : แผนการพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งเพื่อรองรับเทคโนโลยี และนวัตกรรมสมัยใหม่ ๑ แผน ๒. เชิงคุณภาพ : หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำผลการศึกษาดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ และดำเนินการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐)	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับ เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำผล การศึกษาดังกล่าวไปใช้ประโยชน์และดำเนินการ ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐)
๑๒	โครงการศึกษาแนวทาง การพัฒนาและการกำกับดูแล ระบบการให้บริการ แบ่งปันรถให้ใช้ หรือ Car Sharing	ขบ.	ประเทศไทยมีแผนในการพัฒนาระบบ Car Sharing ที่เหมาะสมและสามารถ สนับสนุนการเกิดระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และเป็นการส่งเสริม การใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อลดการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ ส่วนบุคคล	ผลผลิต ๑. แผนการกำกับดูแล Car Sharing ๒. ร่างข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล Car Sharing ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าใจและยอมรับแผน และข้อกฎหมายในการกำกับดูแล Car Sharing	ผลลัพธ์ - ประชาชนครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลลดน้อยลง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - จำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลใหม่ ลดน้อยลง
๑๓	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณท่าเรือพระราม ๕ จังหวัดนนทบุรี	จท.	๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ ตามนโยบายของรัฐบาล ๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ	ผลผลิต - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โป๊ะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด	ผลลัพธ์ - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือ พร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด แล้วเสร็จ สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ	- มีการออกแบบระบบอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร อาทิ ระบบการเข้าออกของเรือ บริเวณท่าเรือ ระบบการจ่ายตั๋วโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบตรวจจับวัตถุอันตราย รวมทั้งการติดตั้งกล้อง CCTV ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๑๔	ก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ ๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ	ผลผลิต - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด - มีการออกแบบระบบอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร อาทิ ระบบการเข้าออกของเรือ บริเวณท่าเรือ ระบบการจ่ายตั๋วโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบตรวจจับวัตถุอันตราย รวมทั้งการติดตั้งกล้อง CCTV ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ผลลัพธ์ - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด แล้วเสร็จ สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๑๕	ก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี)	จท.	๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ	ผลผลิต - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด	ผลลัพธ์ - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด แล้วเสร็จ สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ	- มีการออกแบบระบบอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร อาทิ ระบบการเข้าออกของเรือ บริเวณท่าเรือ ระบบการจ่ายตั๋วโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบตรวจจับวัตถุอันตราย รวมทั้งการติดตั้งกล้อง CCTV ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๑๖	ก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือสี่พระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ ๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ	ผลผลิต - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด - มีการออกแบบระบบอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร อาทิ ระบบการเข้าออกของเรือ บริเวณท่าเรือ ระบบการจ่ายตั๋วโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบตรวจจับวัตถุอันตราย รวมทั้งการติดตั้งกล้อง CCTV ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ผลลัพธ์ - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด แล้วเสร็จ สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๑๗	ก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	จท.	๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ	ผลผลิต - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด	ผลลัพธ์ - ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร ๑ หลัง โปะเทียบเรือพร้อมสะพานปรับระดับ ๑ ชุด แล้วเสร็จ สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับผู้ใช้บริการ	- มีการออกแบบระบบอำนวยความสะดวก ให้แก่ผู้โดยสาร อาทิ ระบบการเข้าออกของเรือ บริเวณท่าเรือ ระบบการจ่ายตั๋วโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบตรวจจับวัตถุอันตราย รวมทั้งการติดตั้ง กล้อง CCTV ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -
๑๘	โครงการระบบสัญญาณไฟ จราจรอัตโนมัติ	ทช.	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการกระแส จราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรที่สามารถ ปรับได้ตามปริมาณจราจรที่แท้จริง และแก้ไข ปัญหาความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจร ไม่เหมาะสม	ผลผลิต ๑) สายทางตามกรอบที่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ และเชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่ศูนย์บริหารจัดการ ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะของ ทช. ๒) ความล่าช้าที่ลดลงบริเวณแยกสัญญาณไฟ ที่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑) ร้อยละของสายทางตามกรอบที่ได้รับ การติดตั้งอุปกรณ์และเชื่อมโยงข้อมูล เข้าสู่ศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งและจราจร อัจฉริยะของ ทช. ๒) ร้อยละของความล่าช้าที่ลดลงบริเวณแยก สัญญาณไฟที่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์	ผลลัพธ์ มีการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติ บนสายทางและเชื่อมต่อกับศูนย์ ITS ทช. ได้ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ภายใน ๓ ปี สามารถติดตั้งและเชื่อมต่อระบบ สัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติได้
๑๙	แผนงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับระบบยานพาหนะ	กทพ.	๑. แผนที่มีเนื้อจริงสามมิติของสายทางพิเศษ และ Simulation Model ที่สามารถ วิเคราะห์การทำงานของรถยนต์อัตโนมัติได้	ผลผลิต - รายงานผลการศึกษาข้อมูลการทำงานพื้นฐาน และการสื่อสารของระบบของยานพาหนะ	ผลลัพธ์ - กทพ. มีการรับรู้และเข้าใจ ในการเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐาน

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
	ไร้คนขับ		๒. สถานีอัดประจุไฟฟ้าแบบธรรมดา (EV Normal Charger) สำหรับชาร์จแบตเตอรี่รถทดสอบของโครงการ ๓. รายงานการศึกษาข้อมูลการทำงานพื้นฐานและการสื่อสารของระบบ Sensor ต่าง ๆ ของยานพาหนะไร้คนขับกับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อนำไปต่อยอดพัฒนาโครงการในแผน ITS Next 10 Years ๔. เจ้าหน้าที่ที่สามารถรับรู้และปฏิบัติตามมาตรฐานการกักยานยนต์ไฟฟ้าและมาตรฐานการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อใช้งานยานยนต์อัตโนมัติบนทางพิเศษได้เป็นอย่างดี ๕. แนวทางการต่อยอดเชิงพาณิชย์ที่จะสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับ กทพ. ได้ทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน	ไร้คนขับกับโครงสร้างพื้นฐาน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ Final Report แล้วเสร็จตามแผนงาน	และการพัฒนาทางด้านเทคนิคและบุคคล ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ร้อยละความเข้าใจในการอบรมการปฏิบัติตามมาตรฐานการกักยานพาหนะไฟฟ้าบนทางพิเศษมากกว่า ๗๐
๒๐	โครงการระบบเก็บค่าผ่านทาง Multilane Free Flow	กทพ.	บรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อให้รถสามารถผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้โดยเร็ว ไม่หยุดชะงัก ลดความแออัดของรถบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทั้งสายทางพิเศษฉลองรัช	ผลผลิต - ได้ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบ Multi-Lane Free Flow มาใช้งานบนทางพิเศษฉลองรัชครบทุกด่านฯ ซึ่งสามารถใช้งานร่วมกับระบบเก็บค่าผ่านทางแบบ Multi-Lane Free Flow ของ ทล. ภายใต้รูปแบบ Single Platform System เดียวกัน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - การดำเนินงานโครงการสำเร็จตามร้อยละ	ผลลัพธ์ - ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ ทำให้รถสามารถผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้โดยเร็ว ไม่หยุดชะงัก และลดความแออัดของรถบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตลอดจนลดการสัมผัสจากการใช้เงินสดที่อาจเป็นสาเหตุในการเกิดโรคระบาดได้อีกด้วย ซึ่งการดำเนินงานระบบเก็บค่าผ่านทางดังกล่าวเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ในอนาคต

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
				ของแผนงาน	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - การจราจรในภาพรวมของกรุงเทพและปริมณฑล ดีขึ้น ลดระยะเวลาในการเดินทาง ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย
๒๑	โครงการนำเทคโนโลยี แห่งอนาคตมาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพความปลอดภัย ของระบบคมนาคมขนส่ง	สปค.	๑. ในภาพรวมของประเทศ การประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีแห่งอนาคตของหน่วยงาน ภาคคมนาคมขนส่งจะช่วยให้ระบบคมนาคม ขนส่ง สามารถรองรับและเป็นส่วนหนึ่ง ของห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ (Logistics Supply Chain) ของประเทศ รวมทั้ง สามารถตอบสนองนโยบายการพัฒนา Trade Facilitation ของประเทศได้อย่างมี ประสิทธิภาพ ๒. การขับเคลื่อนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี แห่งอนาคตของหน่วยงานภาคคมนาคมขนส่ง จะสามารถผลักดันให้การดำเนินงานพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (Smart Transport) ตามยุทธศาสตร์ของแผนคมนาคม ดิจิทัล ๒๐๒๗ เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ของเทคโนโลยี ๓. การกำหนดนโยบาย และทิศทาง การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคต ของหน่วยงานภาคคมนาคมขนส่งอย่างชัดเจน รวมทั้งการมีกฎ ระเบียบ และมาตรฐาน	ผลผลิต - มีร่างนโยบาย กฎ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่ง ยานพาหนะ และกระบวนการขนส่ง ที่รองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคต ร่างประกาศกระทรวงคมนาคมในการใช้อากาศยาน ไร้คนขับ และเทคโนโลยี V2X สำหรับภารกิจ ด้านการคมนาคมขนส่งที่เป็นไปตามมาตรฐาน สากล และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมแห่งอนาคตในการเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคม ขนส่ง และการให้บริการแก่ประชาชน ผู้ใช้บริการ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. ในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ กระทรวงคมนาคม มีร่างนโยบาย กฎ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่ง ยานพาหนะ และกระบวนการขนส่ง ที่รองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคต ๒. ในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ คค. มีร่างประกาศ คค. ในการใช้อากาศยานไร้คนขับ	ผลลัพธ์ - สามารถผลักดันให้การดำเนินงานพัฒนาระบบ การคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (Smart Transport) บรรลุผลตามเป้าประสงค์ของแผนคมนาคมดิจิทัล และมีทิศทางการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี แห่งอนาคตของหน่วยงานภาคคมนาคมขนส่ง ที่มีความชัดเจน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. การขับเคลื่อนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี แห่งอนาคตของกระทรวงคมนาคม สามารถ ผลักดันให้การดำเนินงานพัฒนาระบบ การคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (Smart Transport) บรรลุผลตามเป้าประสงค์ของแผนคมนาคมดิจิทัล ๒. ทิศทางการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคต ของหน่วยงานภาคคมนาคมขนส่ง มีความชัดเจน

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			การดำเนินงาน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน จะทำให้การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานและประชาชน ๔. การปรับปรุง กำหนด และประกาศใช้ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการนำยานยนต์ไร้คนขับ รวมทั้งอากาศยานไร้คนขับ มาใช้ในการกิจด้านการคมนาคมขนส่ง นอกจากจะทำให้การประยุกต์ใช้ยานยนต์ไร้คนขับ และอากาศยานไร้คนขับ เป็นไปอย่างเหมาะสม มีระเบียบ คุ้มค่า และเกิดประโยชน์แล้ว ยังเอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม การผลิตยานยนต์ไร้คนขับ รวมทั้งอากาศยานไร้คนขับภายในประเทศอีกด้วย	และเทคโนโลยี V2X สำหรับภารกิจด้านการคมนาคมขนส่งที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ๓. ในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ หน่วยงานในสังกัด หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการด้านการคมนาคมขนส่งมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งอนาคต ในการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพ ความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง และการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ	
๒๒	โครงการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง กรุงเทพมหานคร	สนข.	๑. มีแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ ITS ประกอบด้วย แผนงานโครงการ/มาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อผลักดันไปสู่การปฏิบัติ ๒. มีระบบฐานข้อมูลกลางและพัฒนาระบบบริหารจัดการจราจรเพื่อใช้วิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูลและนำเสนอในการบริหารจัดการจราจร	ผลผลิต ๑. มีพื้นที่นำร่องการใช้ระบบ ITS ๒. มีฐานข้อมูลกลางในพื้นที่นำร่อง ๓. มีระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูลในพื้นที่นำร่อง ๔. มีแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ ITS ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. มีแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจร	ผลลัพธ์ ๑. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ๒. ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ๓. การบูรณาการระบบฐานข้อมูล และการควบคุม สั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะที่มีประสิทธิภาพ ๔. การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			๓. มีพื้นที่/เส้นทางนำร่องที่เหมาะสม สามารถดำเนินการในการพัฒนาระบบ ITS และเห็นผลได้เป็นรูปธรรม ครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัด อย่างน้อยจำนวน ๓ พื้นที่/เส้นทาง ในตำแหน่งหรือพื้นที่ที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ และมีระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล สำหรับ การบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่ นำร่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ ITS ประกอบด้วย แผนงานโครงการ/มาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อผลักดันไปสู่ การปฏิบัติ ๒. มีระบบฐานข้อมูลกลางและพัฒนาระบบ บริหารจัดการจราจรเพื่อใช้วิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูลและนำเสนอในการบริหารจัดการจราจร ๓. มีพื้นที่/เส้นทางนำร่องที่เหมาะสม สามารถ ดำเนินการในการพัฒนาระบบ ITS และเห็นผลได้เป็นรูปธรรม ครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัด อย่างน้อยจำนวน ๓ พื้นที่/เส้นทาง ในตำแหน่งหรือพื้นที่ที่มีความพร้อมและ สามารถดำเนินการได้ และมีระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล สำหรับ การบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่ นำร่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ ๒. ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในช่วงเวลา เร่งด่วน ๓. อันดับความสามารถในการแข่งขัน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ๔. มีการจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบการดำเนินงาน ด้าน ITS ๕. ร้อยละหน่วยงานที่ใช้ระบบควบคุมสั่งการ และบริหารจัดการจราจร ๖. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ ๗. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม ของพื้นที่
๒๓	โครงการติดตั้งระบบควบคุม สัญญาณไฟจราจรทางแยก แบบ Adaptive Signal	สจส. กทม.	๑. นำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจร ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรจริง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต อีกทั้งสามารถ พัฒนาเป็นระบบสัญญาณไฟจราจร	ผลผลิต - ระบบสัญญาณไฟจราจรทางแยกแบบ Fix Time เปลี่ยนเป็นระบบสัญญาณไฟจราจร ทางแยกแบบ Adaptive	ผลลัพธ์ - การจราจรบนถนนของกรุงเทพมหานคร มีความคล่องตัวขึ้น ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			แบบประสานสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control : ATC) ได้ในอนาคต ๒. ลดปัญหาการจราจรและความล่าช้าในการสัญจรผ่านทางแยก	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - จำนวนระบบสัญญาณไฟจราจรทางแยกแบบ Adaptive เพิ่มขึ้น	
๒๔	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	๑. ขบ. สามารถใช้ระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นเครื่องมือในการกำกับ ดูแล การดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน อาทิเช่น การบริหารจัดการยานพาหนะ การบำรุงรักษา รถขนส่ง การวางแผนเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม การเชื่อมต่อข้อมูลการกระทำผิดของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถ ๒. สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและทักษะด้านดิจิทัลของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยผู้ประกอบการดังกล่าวสามารถใช้ระบบบริหารจัดการขนส่งที่พัฒนาขึ้นในการวางแผนการขนส่ง ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นการพัฒนาศักยภาพและยกระดับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ให้เข้าสู่มาตรฐาน Q Mark ๓. ขบ. สามารถนำข้อมูลสถิติที่สำคัญด้านการขนส่งสินค้าเพื่อใช้สำหรับการวิเคราะห์ ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ผลผลิต - ได้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน จำนวน ๑ ระบบ รองรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดกลาง และขนาดเล็ก และผู้ประกอบการที่ได้รับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - การได้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศตามความต้องการฯ	ผลลัพธ์ ๑. ผู้ประกอบการที่ได้รับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสามารถใช้ระบบบริหารจัดการขนส่งที่พัฒนาขึ้นเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งของผู้ประกอบการ โดยเชื่อมต่อกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลของ ขบ. ที่มีการจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า ข้อมูลทะเบียนรถ ข้อมูลใบอนุญาตขับรถ ข้อมูลจากระบบ GPS ๒. ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กสามารถใช้ระบบบริหารจัดการขนส่งที่พัฒนาขึ้นในการวางแผนการขนส่งสินค้า บริหารจัดการต้นทุนในการขนส่ง และการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ซึ่งจะเป็นการวางรากฐานให้ผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็กสามารถพัฒนาตัวเอง เพื่อเข้าสู่มาตรฐาน Q Mark อันจะช่วยยกระดับอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าของประเทศไทย ให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			ในระดับมหภาค และนำไปต่อยอดพัฒนา นโยบายด้านการควบคุม กำกับ ดูแล พัฒนา และส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้า ของประเทศไทย		๓. ขบ. สามารถวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งสินค้าจากระบบ อาทิ เส้นทาง-ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ข้อมูลการบริหาร จัดการความปลอดภัยในการขนส่ง อันจะนำไปสู่ การวิเคราะห์ เพื่อกำหนดแผนนโยบายเพื่อพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
๒๕	งานพัฒนาระบบขนส่ง อัจฉริยะเพื่อสนับสนุน ศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุกรมทางหลวง (HTOC)	ทล.	๑. การเคลื่อนตัวของจราจรบนโครงข่าย ทางหลวงดีขึ้น ๒. จำนวนอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการฝ่าฝืนวินัยจราจร เช่น การขับซิ่งเกินความเร็วที่กำหนดลดลง เป็นต้น ๓. ในภาพรวมส่งผลให้ช่วยประหยัดระยะเวลา ในการเดินทาง ลดการสิ้นเปลืองน้ำมัน เชื้อเพลิง ลดมลพิษ และลดต้นทุน ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ	ผลผลิต ๑. อุปกรณ์และระบบที่ติดตั้งบนทางหลวง สายหลักและสายรองสู่ภูมิภาค ๒. ข้อมูลประยุกต์จากฐานข้อมูล Big Data ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์และระบบบนทางหลวง สายหลักและสายรองสู่ภูมิภาค และสามารถ เชื่อมต่อการทำงานเข้าสู่ศูนย์บริหารจัดการ จราจรและอุบัติเหตุแล้วเสร็จตามสัญญา ๒. มีการวิเคราะห์ข้อมูลประยุกต์จากฐานข้อมูล Big Data ที่ได้จากศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุแล้วเสร็จ	ผลลัพธ์ ๑. มีการนำอุปกรณ์และระบบที่ติดตั้ง บนสายทาง มาใช้ในการบริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุบนทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. มีการนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ มาประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาจราจร และอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. มีการนำอุปกรณ์และระบบที่ติดตั้ง บนสายทาง มาใช้ในการบริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุบนทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. มีการนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
					มาประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง
๒๖	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบแผนที่ฐานเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	๑. มีระบบบริหารจัดการข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์บนโครงสร้างพื้นฐานของตนเองระดับสูงสำหรับผู้ใช้งานส่วนกลางและภูมิภาคครอบคลุมทั้ง ๗๗ จังหวัด ๒. มีเครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. มีข้อมูลแผนที่ฐานในรูปแบบเวกเตอร์ (Digital Vector) เช่น ถนนทุกเส้นทางในประเทศไทย เขตการปกครองในระดับตำบล สถานที่สำคัญ ฯลฯ เป็นต้น ที่จำเป็นในการทำงานของ ขบ. ในด้านการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและควบคุมผู้ประกอบการครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของประเทศไทย และมีความเป็นปัจจุบัน เพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างแม่นยำและมีคุณภาพ ๔. เจ้าหน้าที่ของ ขบ. มีความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านภูมิสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยทางถนน	ผลผลิต - ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต -	ผลลัพธ์ - ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ -

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
๒๗	โครงการพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน	ขบ.	๑. หน่วยงานภาครัฐมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ๒. หน่วยงานภาครัฐมีฐานข้อมูลด้านการประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ๓. บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล	ผลผลิต ๑. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ๒. การพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรในการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน จำนวน ๑ ระบบ	ผลลัพธ์ ๑. ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนนของประเทศไทยสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายตามแนวทางของ ADR ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. ป้องกันและลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนน ๓. ภาครัฐและภาคเอกชนมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องตามหลักมาตรฐานสากล ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ประเทศไทยมีระบบ กฎเกณฑ์ และบุคลากรที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล
๒๘	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ทางยุทธศาสตร์ (Strategic Roadmap) ในการควบคุมกำกับดูแลยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	๑. ได้ข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับสถานะและความสามารถในการขับเคลื่อนอัตโนมัติของยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Connected and Autonomous Vehicle : CAV) รวมทั้งข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นสากลของยานยนต์พาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติในปัจจุบันและทิศทางในอนาคต ๒. ได้ผลการศึกษาทบทวนสถานการณ์	ผลผลิต - แผนที่ทางยุทธศาสตร์ (Strategic Roadmap) ในการควบคุมกำกับดูแลยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผลลัพธ์ ๑. ข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับสถานะและความสามารถในการขับเคลื่อนอัตโนมัติของยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Connected and Autonomous Vehicle : CAV) รวมทั้งข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นสากลของยานยนต์พาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติในปัจจุบันและทิศทางในอนาคต

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
			และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม สังคม และสิ่งแวดล้อม หากรัฐบาลไทย และ ขบ. สามารถดำเนินการตามแผนที่ทางยุทธศาสตร์ด้านยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ และแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติของ ขบ. ๓. ได้ร่างแผนที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนายานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติและระบบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย (Thailand's Strategy Roadmap for CAV) สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในภาพรวม โดยแบ่งช่วงระยะเวลาตามความเหมาะสม เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอการขับเคลื่อนยานยนต์อัตโนมัติเชิงนโยบายระดับประเทศ ๔. ได้ร่างแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับยานยนต์อัตโนมัติของ ขบ. (DLT's Action Plan for CAV) โดยแบ่งช่วงระยะเวลาตามความเหมาะสม ๕. เป็นการเตรียมการเพื่อรองรับและขับเคลื่อนเทคโนโลยียานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศไทยให้เป็นไปได้ด้วยความปลอดภัย เรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ	ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - มีข้อมูลแผนที่ทางยุทธศาสตร์ (Strategic Roadmap) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) สำหรับใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการและบูรณาการความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับและขับเคลื่อนเทคโนโลยียานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศไทยให้เป็นไปได้ด้วยความปลอดภัย เรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ	๒. ผลการสำรวจเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Connected and Autonomous Vehicle : CAV) ของบริษัทผู้ผลิตหรือจัดจำหน่ายรถยนต์ ๓. ผลการทบทวนสถานการณ์และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม สังคม และสิ่งแวดล้อม หากรัฐบาลไทย และ ขบ. สามารถดำเนินการตามแผนที่ทางยุทธศาสตร์ด้านยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ และแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติของ ขบ. ๔. ร่างแผนที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนายานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติและระบบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย (Thailand's Strategy Roadmap for CAV) สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในภาพรวม โดยแบ่งช่วงระยะเวลาตามความเหมาะสม เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอการขับเคลื่อนยานยนต์อัตโนมัติเชิงนโยบายระดับประเทศ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ ๑. มีข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับสถานะและความสามารถในการขับเคลื่อนอัตโนมัติของยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Connected and Autonomous Vehicle : CAV) รวมทั้งข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นสากลของยานยนต์พาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติในปัจจุบันและทิศทางในอนาคต

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
					๒. มีผลการสำรวจเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับ ยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Connected and Autonomous Vehicle : CAV) ของบริษัท ผู้ผลิตหรือจัดจำหน่ายรถยนต์ ๓. มีผลการศึกษาทบทวนสถานการณ์และ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม สังคม และสิ่งแวดล้อม หากรัฐบาลไทยและ ขบ. สามารถ ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านยานยนต์ เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ และแผนปฏิบัติการ เพื่อบริการยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติของ ขบ. ๔. สามารถจัดทำร่างแผนที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนา ยานยนต์เชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติและระบบ ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย (Thailand's Strategy Roadmap for CAV) สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดในภาพรวม โดยแบ่งช่วงระยะเวลาตามความ เหมาะสม เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอการขับเคลื่อน ยานยนต์อัตโนมัติเชิงนโยบายระดับประเทศ
๒๙	โครงการติดตั้งศูนย์ควบคุม และบริหารจัดการระบบ เทคโนโลยีจราจร และความปลอดภัย ของกรุงเทพมหานคร ระยะที่ ๑	สจส. กทม.	กรุงเทพมหานครจะมีศูนย์กลางในการควบคุม และสั่งการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบ การจัดการจราจรอัจฉริยะ (ITMS) เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องใช้เป็น ข้อมูลในการบริหารจัดการภารกิจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพื่อบูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน	ผลผลิต - ศูนย์กลางควบคุมและสั่งการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - มีการนำข้อมูลไปใช้เพื่อการบริหารจัดการ จราจร	ผลลัพธ์ - ระบบการจัดการจราจรอัจฉริยะ (ITMS) เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรทั้งโครงข่าย ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ปัญหาการจราจรทั้งโครงข่ายดีขึ้น

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
๓๐	โครงการศึกษาและออกแบบแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทย	ทย.	ทย. ได้นำข้อมูลผลการศึกษาด้านแบบและแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทยที่ผ่านการศึกษา วิเคราะห์ และตัวอย่างการออกแบบจากผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้องสำหรับนำไปพัฒนาแพลตฟอร์มกลางที่เหมาะสมด้านการบินของประเทศไทยต่อไป	ผลผลิต - ผลการศึกษาต้นแบบแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทยสำหรับให้บริการประชาชน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต - ผลการศึกษาที่ผ่านการศึกษา วิเคราะห์ และตัวอย่างการออกแบบจากผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้อง	ผลลัพธ์ - ทย. สามารถนำข้อมูลผลการศึกษาด้านแบบแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทยไปจัดทำข้อกำหนดรายละเอียดการพัฒนาแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทย ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ทย. ได้ร่างข้อกำหนดรายละเอียดการพัฒนาแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทยสำหรับการจ้างพัฒนาแพลตฟอร์มกลางด้านการบินของประเทศไทย
๓๑	โครงการสร้างมาตรฐานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลการเดินทางรถบรรทุกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย	ขบ.	ประเทศไทยมีมาตรฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนน สามารถเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูลในระบบการขนส่งสินค้าอัจฉริยะได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ผลผลิต ๑. หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถพัฒนาและบูรณาการข้อมูลในระบบการขนส่งอัจฉริยะได้มาตรฐานความปลอดภัยของการใช้ข้อมูลและการเก็บรักษาข้อมูลในระบบการขนส่งอัจฉริยะ ๒. มาตรฐานข้อมูล (Data Standard) ของการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต ๑. มาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล ๒. จำนวนหน่วยงานของรัฐที่มีการใช้ระบบฐานข้อมูลร่วมกัน ๓. จำนวนชุดข้อมูลการขนส่งที่เผยแพร่สู่สาธารณะ	ผลลัพธ์ ๑. ระบบการขนส่งสินค้าทางถนนมีประสิทธิภาพ เพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน บรรเทาปัญหาด้านการขนส่งและจราจร สามารถรับมือกับสถานการณ์วิกฤต และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ๒. การบูรณาการและแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันระหว่างภายใต้มาตรฐานข้อมูลการขนส่งที่กำหนดไว้ และอยู่ภายใต้แนวคิดการรักษาความเป็นส่วนตัวบุคคล (PDPA) และความปลอดภัยของข้อมูล ๓. การพัฒนาศูนย์กลางข้อมูลการขนส่งอัจฉริยะที่หน่วยงานของรัฐและเอกชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผลผลิต/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลผลิต	ผลลัพธ์/ ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์
					ตัวชี้วัดความสำเร็จของผลลัพธ์ - ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางถนน เพิ่มขึ้นจากการบูรณาการข้อมูลระหว่าง หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชน



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

๓๕ ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๑๑ หรือ ๔๐๑๘

E-mail : itsacplan@gmail.com

