



รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)
ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)
ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
กลุ่มติดตามและประเมินผล

คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554) ในเชิงบูรณาการแผนด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2548 เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศให้เกิดศักยภาพ ดุลยภาพ ประสิทธิภาพ เสถียรภาพ และสมรรถภาพ และชี้แนะโครงการและแผนงานให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีพันธกิจหลักตามแผนหลักฯ ดังกล่าว นำไปดำเนินการจัดตั้งงบประมาณตามลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

สนข. ได้จัดทำรายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมตามแผนหลักฯ ดังกล่าว ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552) ขึ้นเพื่อให้ทราบถึงความก้าวหน้าในการพัฒนาการขนส่งและจราจรตามทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรที่ได้ชี้แนะ 5 ด้าน ได้แก่ ศักยภาพการขนส่ง ดุลยภาพการขนส่ง ประสิทธิภาพการขนส่ง เสถียรภาพการขนส่ง และสมรรถภาพการขนส่ง และใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศในระยะต่อไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กุมภาพันธ์ 2553

บัญชีอักษรย่อส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

กรม.	คณะรัฐมนตรี
ศจร.	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
สศช.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

ส่วนราชการ

คค.	กระทรวงคมนาคม
สปค.	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ชน.	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*
خب.	กรมการขนส่งทางบก
ขอ.	กรมการขนส่งทางอากาศ*
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
สนช.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รัฐวิสาหกิจ

กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
บกท.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
บวท.	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รทส.	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
ทอส.	บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

หมายเหตุ : ปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมเจ้าท่า” และ
กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการบินพลเรือน”

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ 1 : สารสำคัญของแผนหลักและแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)	1-2
ส่วนที่ 2 : สรุปผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมที่สอดคล้องกับแผนหลักการขนส่งและจราจรด้านการขนส่งและจราจร	3- 14
1. ด้านศักยภาพการขนส่ง	3
2. ด้านดุลยภาพการขนส่ง	5
3. ด้านประสิทธิภาพการขนส่ง	7
4. ด้านเสถียรภาพการขนส่ง	10
5. ด้านสมรรถภาพการขนส่ง	12
ส่วนที่ 3 : แผนงาน งาน/โครงการด้านคมนาคมที่สอดคล้องกับแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)	15-79
1. ด้านศักยภาพการขนส่ง	15-24
1.1 ศูนย์กลางการบินของภูมิภาค	15
1.2 ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค	16
1.3 ศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาค	19
2. ด้านดุลยภาพการขนส่ง	24-29
2.1 การลดสัดส่วนการขนส่งทางถนน	24
2.2 ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	24
2.3 กองทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งบริษัทศูนย์กำไรร่วมระบบขนส่งมวลชน	28
3. ด้านประสิทธิภาพการขนส่ง	30-36
3.1 ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างใจกลางเมือง	30
3.2 ศูนย์กลางการขนส่งมวลชนทางน้ำท่าเรือคลองเตย	34
3.3 ศูนย์กลางผู้ประกอบการโลจิสติกส์	34

สารบัญ (ต่อ)

4. ด้านเสถียรภาพการขนส่ง	36-41
4.1 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวน้ำ	36
4.2 ศูนย์กลางการท่องเที่ยทางอากาศ	37
4.3 การพัฒนาเมืองชายแดนประตูเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน	38
4.4 ศูนย์กลางการบริหารจัดการความปลอดภัยเชิงบูรณาการ ของระบบขนส่งและจราจร	38
5. ด้านสมรรถภาพการขนส่ง	41-45
5.1 การมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ใช้บริการ องค์กร ประชาชนและองค์กรเอกชนในการบริหารจัดการ การขนส่ง	41
5.2 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหาร จัดการการขนส่งและจราจร	41

**ส่วนที่ 1 : สารสำคัญของแผนหลักด้านการขนส่ง
และจราจร (พ.ศ. 2547-2554)**

**รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)
ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552)**

**ส่วนที่ 1 : สารสำคัญของแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร
(พ.ศ. 2547-2554)**

1. สารสำคัญของแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)

แผนหลักการขนส่งและจราจร(พ.ศ.2547-2554) ได้กำหนดวัตถุประสงค์ นโยบาย และยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เป็น 5 ด้าน ได้แก่

1.1 ด้านศักยภาพการขนส่ง

การพัฒนาศักยภาพการขนส่งสู่ความเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาค รวมทั้งการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าอินโดจีนและศูนย์กลางการขนส่งน้ำมันของภูมิภาคจะสามารถเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศได้ ในขณะเดียวกันก็พัฒนาศักยภาพการขนส่งสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ภายในประเทศเชื่อมต่อถึงกันกับศูนย์กลางการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศระหว่างประเทศ

1.2 ด้านดุลยภาพการขนส่ง

การพัฒนาและเสริมสร้างดุลยภาพการขนส่งเพื่อสังคมให้มีความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน โดยการปรับรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งต้นทุนต่ำกว่า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเล การเป็นศูนย์กลางการบินต้นทุนต่ำ (สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อเที่ยวบิน) การปรับลดสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนมาเป็นการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางเรือและระบบรางทดแทน การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสาธารณะ การขนส่งสินค้าและการขนส่งมวลชน

1.3 ด้านประสิทธิภาพการขนส่ง

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยเน้นการขนส่งมวลสินค้า และการขนส่งมวลชน โดยการพัฒนาต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศูนย์รวมการเชื่อมต่อ ระหว่างรูปแบบการขนส่งทั้งศูนย์คมนาคม (Intermodal Center) ศูนย์กลางการ ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics) ระบบทรานส์โลจิสติกส์ (Trans Logistics) สถานีรวม กระจายสินค้า (Distribution Center) สถานีขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot) ย่านเก็บกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ระบบจัดเก็บสินค้า/คลังสินค้า (Warehouse Management) ณ พื้นที่ยุทธศาสตร์การขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ จะสามารถยกระดับความคล่องตัวของการสัญจรและการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่ง

1.4 ด้านเสถียรภาพการขนส่ง

การเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายการขนส่งและจราจรเสริมสร้างเสถียรภาพ การขนส่งรองรับเศรษฐกิจไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์ โดยเฉพาะการรองรับเขตการค้าเสรี ประตุเศรษฐกิจและศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางบก ทางน้ำ ทางอากาศของอินโดจีน เป็นการ พัฒนาการขนส่งเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของชาติอย่างยั่งยืน

1.5 ด้านสมรรถภาพการขนส่ง

การเสริมสร้างสมรรถภาพการขนส่งด้านการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสารด้วยระบบการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี ประกอบด้วย การลดต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการเดินทาง โดยการลดการผูกขาดในระบบการขนส่งแต่ละสาขาเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขัน การมีส่วนร่วมของเอกชน ประชาชน องค์กรท้องถิ่น รวมถึงการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและคนเพื่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม

**ส่วนที่ 2 : สรุปผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ที่สอดคล้องกับแผนหลักการขนส่งและจราจร
(พ.ศ. 2547-2554)**

**รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)
ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552)**

**ส่วนที่ 2 : สรุปผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมที่สอดคล้องกับ
แผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)**

ในปีงบประมาณ 2552 กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินแผนงาน งาน/โครงการที่สอดคล้องกับแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554) ตามทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร 5 ด้าน ดังนี้

1. ด้านศักยภาพการขนส่ง

คค. ได้มีการพัฒนาศักยภาพการขนส่งเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค ทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ โดยเน้นการลงทุนก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดรองรับการเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาคในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและการค้า เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

1.1 ศูนย์กลางการบินของภูมิภาค คค. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อยกระดับการให้บริการและบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ ส่วนท่าอากาศยานภูเก็ตได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ทั้งนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ตให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นต่อไป

นอกจากนี้ คค. ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อสนามบิน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยดำเนินโครงการก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างระบบทางพิเศษกับ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 รวมทั้งดำเนินโครงการจัดหาเครื่องบิน A 330-300 จำนวน 8 ลำ เพื่อเพิ่มศักยภาพของฝูงบินให้มีความทันสมัยและปลอดภัย ซึ่งได้รับมอบเครื่องบิน A 330-300 จำนวน 3 ลำ ในเดือนเมษายน พฤษภาคม และกรกฎาคม 2552 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือจะทยอยรับมอบต่อไป

1.2 ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค คค. ได้ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรือ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง (บริเวณแนวเขื่อนหินป้องกันชายฝั่งระหว่างท่าเทียบเรือตู้สินค้า B5 และ C3) เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือบริการไว้สำหรับจอดเรือลากจูงและเรือบริการอื่นๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง ขณะนี้การสำรวจออกแบบแล้วเสร็จอยู่ระหว่างดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอ คค. และ สศช. พิจารณานุมัติงบประมาณเพิ่มเติม ก่อนนำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบต่อไป โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย โครงการก่อสร้างต่อเติมท่าเทียบเรือเชียงของ จ.เชียงราย โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ร่องน้ำนาทับ จ.สงขลา โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือคลองสามเสียม ต.นาชะอัง อ.เมือง จ.ชุมพร ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนโครงการเรือถอนและก่อสร้างท่าเทียบเรือกันตัง จ.ตรัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้าง

นอกจากนี้ ได้ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อท่าเรือเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นจากการขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ดังนี้ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2553 โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ เชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา เรื่อยมาจนถึงเขตท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง และงานปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและออกแบบพร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระยะที่ 1 (VTS) ที่ศรีราชา จ.ชลบุรี เพื่อจัดระบบการขนส่งทางน้ำให้ได้มาตรฐานสากล แบ่งเป็นระยะสั้น ในพื้นที่เขตท่าเรือศรีราชา และระยะยาว ในพื้นที่มาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพ บริเวณอ่าวไทย อันดามัน และที่อื่น ๆ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 30 เมษายน 2553

1.3 ศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาค คค. ได้พัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางบกในภูมิภาค รวมทั้งกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยดำเนินโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ก่อสร้างแล้วเสร็จ 8 สายทาง ระยะทางรวม 145.133 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 8 สายทาง ระยะทางรวม 114.363 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง โดยเชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ ณ จุดพื้นที่การขนส่งสินค้าเข้า-ออกที่สำคัญ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 5 สายทาง ระยะทางรวม 72.992 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม โดยเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปสู่ภาคกลางของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และถึงท่าเรือน้ำลึกห้วงอ่าวของเวียดนาม ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย โดยเชื่อมโยงโครงข่ายถนนใน อ.เชียงของ จ.เชียงราย กับเมืองห้วยทราย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน อยู่ระหว่างการสรรหาผู้รับจ้างโครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค จำนวน 3 สายทาง ได้แก่ อ.สุโขทัย-อ.แก่ง-อ.บึงกาฬ, อ.พิบูลมังสาหาร-ช่องเม็ก และ อ.ควนสตอ-วังประจัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้าง การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 8 สายทาง ระยะทาง 64.530 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 7 สายทาง ระยะทาง 74.385 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกในภูมิภาค ได้แก่ โครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงให้สามารถเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอื่นกับการขนส่งระบบรางทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ โครงการศึกษาการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัด ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ไทย-ลาว) ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ 2 ขณะนี้การก่อสร้างงานส่วนโครงสร้างอาคารชั้นล่างและชั้นบนแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการก่อสร้างถนนทางเข้า-ออก

2. ด้านคุณภาพการขนส่ง

คค. ได้มีการเสริมสร้างคุณภาพการขนส่งโดยเน้นการปรับประเภทการขนส่ง (Modal Shift) อย่างเหมาะสม ทั้งการขนส่งสินค้าและคนไปสู่การขนส่งต้นทุนต่ำ โดยลดการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ โดยดำเนินการ ดังนี้

2.1 การลดสัดส่วนการขนส่งทางถนน คค. ได้ดำเนินโครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ พร้อมกับพิจารณาแนวเส้นทางที่มีศักยภาพต่อการตอบสนองการพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีต้นทุนที่ลดต่ำลง โดยได้กำหนดแนวเส้นทางที่มีศักยภาพในการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย 4 แนวเส้นทาง ได้แก่ 1) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง 2) ภาคเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง 3) ภาคใต้-ท่าเรือแหลมฉบัง และ 4) ภาคกลาง-ท่าเรือแหลมฉบัง/เกาะสีชัง

2.2 ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล คค. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ รัฐบาลญี่ปุ่นให้ รฟม. กู้เงินผ่าน JBIC ในงวดแรกวงเงิน 18,733.000 ล้านบาท ขณะนี้ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนตะวันออก (สัญญาที่ 1) แล้ว อยู่ระหว่างประกวดราคาการก่อสร้างโครงการยกระดับส่วนตะวันตก (สัญญาที่ 2) การก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร (สัญญาที่ 3) และงานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา และจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อกำหนดแนวทางการร่วมทุนกับภาคเอกชนนำเสนอ สศช. ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 สำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน อยู่ระหว่างการจัดจ้างผู้รับจ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางเพื่อประเมินราคาค่าทดแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ และสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา คาดว่าจะสามารถประกวดราคาได้ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2553 และปลายปี 2553 ตามลำดับ และรอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินฯ ต่อไป โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงบางซื่อ-รังสิต รัฐบาลไทยโดยกระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ภายใต้โครงการเงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่นครั้งที่ 31 กับ JICA เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2552 ในวงเงิน 63,018.000 ล้านบาท ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา โดยรอผลการพิจารณาจาก JICA เกี่ยวกับการปรับปรุงเงื่อนไขบางประการในเอกสารการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้รับจ้าง และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

2.3 กองทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งบริษัทศูนย์กำไรร่วมระบบขนส่งมวลชน คค. ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นใน รฟท. อย่างเร่งด่วนในลักษณะของการยกเครื่องหรือปฏิรูป รฟท. ทั้งองค์กรในทุกด้าน จึงได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. โดยแต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

คณะกรรมการฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ และ คณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง เพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ รฟท. อย่างเป็นทางการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่ง คค. ได้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาระบบขนส่ง ทางรถไฟและแนวทางแก้ไขปัญหามาตรการบริหารจัดการ รฟท. โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้านทรัพย์สิน 3) ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ และ 4) ด้านบุคลากรและอัตรากำลังเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ และ ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 รับทราบและเห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี เศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 ตามที่ สศช. เสนอ โดยเห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบ ขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. และมอบหมายให้ คค. เร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ช่วงปี 2553-2557 ที่ชัดเจน เสนอ สศช. และคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณา และเห็นชอบในหลักการของการ ปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้ คค.หารือและทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้อง ในเรื่องดังกล่าวต่อไป

3. ด้านประสิทธิภาพการขนส่ง

คค. ได้มีการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเภทการขนส่ง เพื่อให้มีโครงข่ายการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งภายในเมือง ระหว่างเมือง ภายในประเทศและ ระหว่างประเทศ และมีบริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างใจกลางเมือง ชานเมือง และ สนามบิน เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรและโอกาสในการเข้าถึงของประชาชน รวมทั้งพัฒนา ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ โดยดำเนินการ ดังนี้

3.1 ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างใจกลางเมือง ได้แก่

1) การเชื่อมต่อระบบการขนส่งสาธารณะกับสนามบิน คค. ได้ดำเนินโครงการ ระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ) (Airport Rail Link) โดยดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ สายพญาไท-มักกะสัน (อโศก)-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารท่าอากาศยาน ในเมือง (BCAT-Bangkok City Air Terminal) เพื่อให้มีเส้นทางรถไฟบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน รองรับบริการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

เมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และกำหนดเปิดให้บริการทดลองใช้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า ในวันที่ 5-7 ธันวาคม 2552 คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ภายในเดือนเมษายน 2553

2) การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร คค. ได้ดำเนินโครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าเมืองกับชุมชนมหาวิทยาลัย (บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) ด้วยระบบขนส่งมวลชน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา และเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรใน กทม. และปริมณฑล ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบริเวณทางร่วม ทางแยก รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการจราจรและขนส่งในพื้นที่ กทม. โดยดำเนินการก่อสร้างทางและสะพานลอยในพื้นที่ กทม. แล้วเสร็จจำนวน 6 สายทาง ระยะทางรวม 20.593 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวม 17.012 กิโลเมตร และก่อสร้างทางพิเศษ ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับทางพิเศษบูรพาวิถี ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม กำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2554

3) การเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง คค. ได้ดำเนินโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทเมืองในภูมิภาคจังหวัดกำแพงเพชร เพชรบูรณ์ ประจวบคีรีขันธ์ ชัยภูมิ ยโสธร และสงขลา เพื่อจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร โดยการบูรณาการแผนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้การคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมือง และภูมิภาคมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมให้เหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว และโครงการศึกษาจัดทำระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่และเชื่อมโยงเมืองสงขลา เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของอำเภอหาดใหญ่ โดยศึกษารูปแบบการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมเพื่อให้เป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคมและอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และศึกษาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเชื่อมโยงระหว่างอำเภอหาดใหญ่กับอำเภอเมืองสงขลา โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา

3.2 ศูนย์กลางการขนส่งมวลชนทางน้ำท่าเรือคลองเตย คค. ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้ การปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายและวางตู้สินค้าให้มีประสิทธิภาพและลดอุบัติเหตุ ขณะนี้ได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal 1 ตั้งแต่ช่องทางวิ่ง 1-13 แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal 2 โครงการพัฒนาลานบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกบริเวณท่าเรือกรุงเทพ พื้นที่ 45 ไร่ บริเวณล๊อค 7-12 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

3.5 ศูนย์กลางผู้ประกอบการโลจิสติกส์ คค. ได้ดำเนินการเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางผู้ประกอบการโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ ได้แก่ โครงการศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบ Logistics ทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบรางของสินค้ายุทธศาสตร์หลักที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และองค์ประกอบต่อเนื่องอื่น ๆ และเสนอแนะนโยบาย มาตรการและโครงสร้างต้นทุนการขนส่งเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งอย่างประหยัดและสมดุล รวมทั้งกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ในกระบวนการวางแผนการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ขณะนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยกำหนดให้มีเส้นทางที่ควรได้รับการพัฒนาเชื่อมโยง ประกอบด้วย 1) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจินตอนใต้กับภาคเหนือของไทยมายังท่าเรือแหลมฉบัง และฝั่งทะเลอันดามัน ตามแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor 2) เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาวมายัง จ.มุกดาหารสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor 3) เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ไปยังพม่าและอินเดีย 4) เส้นทางเชื่อมโยงทางทะเล ระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันของไทยกับอินเดีย และ 5) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งพลังงานผ่านไทยไปยังประเทศอุตสาหกรรมฝั่งแปซิฟิก และกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติได้ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบขนส่ง และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายระบบขนส่ง โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) เพื่อให้มีการเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และโครงการศึกษาจัดทำแผนบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กลุ่มที่ 2) จังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสกลนคร เพื่อวางแผนบูรณาการระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในปัจจุบันรองรับการพัฒนาในอนาคตและการเป็นศูนย์กลางประตูสู่อินโดจีน สนองต่อการพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่งเสริมการค้าชายแดน

เส้นทางท่อกึ่งท่ียวภายในประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศีกษา

4. ด้านเสถียรภาพการขนส่ง

คค. ได้มีการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพการขนส่ง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่อกึ่งท่ียวและการขนส่งระหว่างประเทศ และพัฒนามาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าและการเดินทางผู้โดยสารให้ได้ระดับสากล ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยดำเนินการ ดังนี้

4.1 ศูนย์กลางการท่อกึ่งท่ียวทางน้ำ คค. ได้ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรือเพื่อส่งเสริมการท่อกึ่งท่ียวทางน้ำ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่บริเวณบ้านแหลมศอก จ.ตราด เพื่อเพิ่มศักยภาพแหล่งท่อกึ่งท่ียวบนชายฝั่ง จ.ตราด รวมทั้งเชื่อมโยงแหล่งท่อกึ่งท่ียวบนชายฝั่งและเกาะอื่นๆ เป็นทางเลือกในการเดินทางไปยังเกาะอื่นๆ นอกจากเกาะช้าง เช่น เกาะกูด เกาะหมาก เป็นต้น ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2551 โครงการซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือหาดรีน จ.สุราษฎร์ธานี โดยดำเนินการก่อสร้างโป๊ะหรือบันไดขึ้น-ลงเรือที่ทำเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 7 มิถุนายน 2553 และโครงการซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือปากบารา (เดิม) จ.สตูล เป็นท่าเรือท่อกึ่งท่ียวและอเนกประสงค์ เพื่อก่อสร้างท่าเรือท่อกึ่งท่ียวและท่าเรือประมงเพิ่มเติมให้เพียงพอ สะดวก ปลอดภัย และส่งเสริมการท่อกึ่งท่ียวของท้องถิ่น รวมทั้งการให้บริการด้านการท่อกึ่งท่ียวบริเวณเกาะใกล้เคียง เช่น อาดัง ราวี หลีปะ๊ะ ฯลฯ ตลอดจนส่งเสริมการขนส่งสินค้าและการประมงของท้องถิ่น กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 2 มิถุนายน 2554

4.2 ศูนย์กลางการท่อกึ่งท่ียวทางอากาศ คค. ได้ดำเนินการพัฒนา ปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานนราธิวาส เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาสให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ (Airbus A33) และบริการขนส่งทางอากาศให้มีความสะดวก และได้มาตรฐานสากล ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับ ลานจอดเครื่องบินและระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่ อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมให้สามารถรองรับผู้โดยสารต่างประเทศ ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สะพานเทียบเครื่องบิน ลิฟท์ บันไดเลื่อน สะพานขนส่งสัมภาระ เพอร์นิเจอร์ และป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ รวมทั้งก่อสร้างทางเชื่อมอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมและหลังใหม่ และก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินเพื่อขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถรองรับเครื่องบินเพิ่มขึ้น ท่าอากาศยานอุดรธานี อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง-ทางขับ ไฟส่องลานจอดเครื่องบิน ปรับปรุงระบบไฟ PAPI และ Distance Marker ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่าง

ดำเนินการปรับปรุงระบบไฟส่องทางขับ ระบบไฟฟ้าแรงสูง-แรงต่ำ และทำอากาศยานลำปาง ขณะนี้ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ถนนภายในทำอากาศยานแล้วเสร็จ

4.3 การพัฒนาเมืองชายแดนประตูเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน คค. ได้ดำเนินการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยพัฒนาพื้นที่ในเขตจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและปลอดภัย ขณะนี้ก่อสร้างทางแล้วเสร็จ ระยะทาง 47.367 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระยะทาง 59.360 กิโลเมตร

4.4 ศูนย์กลางการบริหารจัดการความปลอดภัยเชิงบูรณาการของระบบขนส่งและจราจร คค. ได้ดำเนินการเพื่อควบคุมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุของระบบขนส่งและจราจร และการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

1) การควบคุมความปลอดภัยทางถนน คค. ได้ดำเนินการ ดังนี้ โครงการศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล เพื่อจัดทำแผนแก้ไขและลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน สำหรับรถไฟทางไกล ในระยะรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาค ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา แผนงานตรวจสอบปราบปรามและจับกุมรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2552 เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ และผู้ประจํารถปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย และให้รถที่นำมาใช้งานบนท้องถนนมีความมั่นคง แข็งแรง อุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องและมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยดำเนินการเรียกรถเข้าทำการตรวจสอบ และดำเนินการออกคำสั่งผู้ตรวจการและเปรียบเทียบปรับสำหรับรถที่กระทำผิดเรียบร้อยแล้ว โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2552 ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จำนวน 224 ครั้ง ในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลสำคัญประจำจังหวัด โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ประจำปี 2552 โดยดำเนินการออกหน่วยเคลื่อนที่จัดกิจกรรมอบรมสนามจราจรเยาวชนฯ จำนวน 5 รุ่น ในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับในส่วนภูมิภาค ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมแล้วเสร็จและจัดทำรายงานผลในภาพรวมทั้งจังหวัด และโครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบการตรวจสภาพรถ ให้มีมาตรฐานและรองรับข้อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสภาพเทียบเท่าในระดับสากล ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ จำนวน 12 ระบบ

2) การควบคุมความปลอดภัยในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ คค. ได้ดำเนินการ ดังนี้ โครงการคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุรถโดยสาร โดยดำเนินการสุ่มตรวจรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ตรวจการแต่งกายของพนักงานประจำรถ ตรวจยาบ้า พนักงานขับรถ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงานขับรถ ระดับควันดำ ระดับเสียงรถโดยสาร รับเรื่องราวร้องทุกข์ขัลด บขส. และรถร่วม และได้ดำเนินการแก้ไข รวมทั้งตรวจการเดินรถที่พาด

เงื่อนไขการเดินทาง และตรวจมาตรฐานการให้บริการห้องน้ำที่บริเวณอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพฯ จตุจักรและเอกมัย จำนวน 18 แห่ง ยกเว้นสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (สายใต้) และโครงการลดและป้องกันภัยอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทาง ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุตามเขตการเดินทางทุกเขต และดำเนินการอบรมพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร

3) การควบคุมความปลอดภัยทางอากาศ คค. ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบติดตาม และควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัย ได้แก่ การจัดหาและติดตั้งอาคารสถานี Glide Slope พร้อมเสาส่งสายอากาศ จำนวน 4 สถานี ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการติดตั้งอาคารสถานีด้านหัวทางวิ่ง 19R และ 01R แล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปีงบประมาณ 2551 และการติดตั้งอาคารสถานีด้านหัวทางวิ่ง 01L และ 19L แล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วในเดือนมกราคม 2552 จัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ เพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี อุบลราชธานีและภูเก็ต ขณะนี้ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม 2552 จัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ เพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่และหาดใหญ่ พร้อมจัดหาอุปกรณ์ MODE S SITE MONITOR สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ และภูเก็ต ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่และหาดใหญ่ ส่วนงานระบบ/อุปกรณ์ได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2552 อยู่ระหว่างรออาคารเรดาร์แล้วเสร็จและดำเนินการติดตั้งต่อไป และจัดหาและติดตั้งระบบ Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามอากาศยาน โดยจะได้ดำเนินการติดตั้งครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ จำนวน 22 แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างรอส่งมอบอุปกรณ์

5. ด้านสมรรถภาพการขนส่ง

คค. ได้มีการพัฒนาและเสริมสร้างสมรรถภาพในการบริหารจัดการขนส่งและจราจร ทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ทั้งในแง่การพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานขององค์กร และการให้บริการขององค์กร เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย และให้ความสำคัญกับการลดต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเดินทางด้วยระบบตัวต่อ/ตัวร่วมการสัญจรเชื่อมต่อระหว่างประเภทการจราจร และการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) โดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการขนส่ง โดยดำเนินการ ดังนี้

5.1 การมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ใช้บริการ องค์กรประชาชนและองค์กรเอกชน ในการบริหารจัดการการขนส่ง คค. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารคลังข้อมูล

เรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูล การดำเนินการเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ในระดับประเทศ ขณะนี้ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ กระบวนการร้องเรียนร้องทุกข์ของ คค. และออกแบบโปรแกรมประยุกต์แล้ว จำนวน 3 โปรแกรม ได้แก่ โปรแกรมระบบฐานข้อมูลกลางเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ โปรแกรมระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล เรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ด้วยเทคโนโลยีเว็บเซอร์วิส และโปรแกรมระบบคลังข้อมูลกลางเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ของ คค. รวมทั้งได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบจัดการฐานข้อมูล สำหรับเป็น ฐานข้อมูลของโปรแกรมประยุกต์ดังกล่าว

5.2 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการการขนส่งและ จราจร คค. ได้ดำเนินการประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนผู้ประกอบการระบบขนส่ง สาธารณะ รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งมวลชนให้เป็นรูปธรรม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนได้รับบริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมต่อในระบบขนส่งมวลชนน้อยลง โดยได้ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางดำเนินงานระบบตัวร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงาน ความเป็นไปได้ ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการระบบตัวร่วม และได้ศึกษาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อ การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนและการจัดตั้งศูนย์บริการรายได้ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอ คค. พิจารณา โครงการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time ระยะที่ 2 ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนเพิ่มเติมเพื่อขยาย ขอบเขตพื้นที่การให้บริการให้กว้างขวางขึ้น และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบรายงานสภาพ จราจรแบบ Real Time โดยเฉพาะการเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรผ่านระบบ Internet สนข. แล้วเสร็จ โครงการศึกษา พัฒนา ปรับปรุง บำรุงรักษาศูนย์เทคโนโลยีและการสื่อสารเพื่อการ บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แบบอัตโนมัติ) ของหน่วยงานด้านการจราจร และขนส่ง (ITIS) ขณะนี้ได้บูรณาการข้อมูลด้าน ITS แล้วเสร็จ จากกรุงเทพมหานคร สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานในสังกัด คค. (ทล. กทพ.) นำมาประมวลผลออกมาเป็นระบบ รายงานสภาพจราจรแบบ Real Time เผยแพร่ผ่านระบบ Internet (www.trafinfo.net) และผ่าน ระบบโทรศัพท์มือถือ (m.trafinfo.net) ครอบคลุมบนถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ ถนนทางหลวงสำคัญเข้าออก กทม. (ทางด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตกบางส่วน) บนถนนสายหลัก 45 สายหลัก และจะได้ดำเนินการพัฒนาระบบเพิ่มเติมเพื่อให้มีความสมบูรณ์และ มีความละเอียดในการรายงานสภาพจราจรในปีงบประมาณ 2553 ต่อไป โครงการศึกษาพัฒนา ระบบฐานข้อมูลข้อสนเทศและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML II) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ โครงการศึกษา และพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ระยะที่ 2 เพื่อรองรับ National

Integrated Single Windows e-Logistics ขณะนี้ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ซึ่งรองรับกระบวนการแจ้งเรือเข้าออกท่าเรือ การขออนุญาตใช้เรือต่างประเทศ และการขออนุญาตการบิน ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการ เช่น สายเรือ หรือสายการบินสามารถยื่นขออนุญาต หรือขอใบรับรองจาก ขน. หรือ ขอ. ได้ผ่านทางระบบ Transport Single Window e-Logistics ทำให้ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร โครงการจ้างบริการระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคม (MONET) เพื่อปฏิบัติงานในฐานะระบบประสาทดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม โดยได้ดำเนินการเชื่อมโยงส่วนราชการในส่วนกลาง 7 แห่ง และส่วนภูมิภาค 562 แห่ง รวมทั้งสิ้น 569 แห่ง ปัจจุบันมีการใช้งานระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูงอย่างต่อเนื่อง โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการเดินรถและการจัดการเดินรถรวมทั้งระบบสารสนเทศสนับสนุน ของ บขส. ประกอบด้วย ระบบการบริหารการเดินรถและระบบการจัดการเดินรถ จำนวน 1 ระบบ ใน และระบบสารสนเทศสนับสนุน จำนวน 9 ระบบ โดยได้เปิดใช้งานระบบอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 โครงการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru Service) เพื่อยกระดับคุณภาพมาตรฐานและลดขั้นตอนระยะเวลาการให้บริการ โดยนำขั้นตอนที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันมารวมไว้ในจุดบริการเดียวกัน ขณะนี้ได้เปิดให้บริการรับชำระภาษีรถทางระบบอินเทอร์เน็ตผ่านจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิส ตั้งแต่วันที่ 19 มีนาคม 2552 สำหรับเจ้าของรถที่ไม่อยู่ในข่ายต้องตรวจสอบสภาพกับสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ก่อนต่ออายุภาษี ได้แก่ รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ อายุการใช้งานไม่เกิน 7 ปี และรถจักรยานยนต์ อายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี

นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate) ณ ท่าเรือกรุงเทพ ระบบเครือข่ายและระบบรักษาความปลอดภัยบนเครือข่ายภายในท่าเรือกรุงเทพ ติดตั้งระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านท่า (e-Toll Collection System) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

**ส่วนที่ 3 : แผนงาน งาน/โครงการด้านคมนาคม
ที่สอดคล้องกับแผนหลักการขนส่ง
และจราจร (พ.ศ. 2547-2554)**

**รายงานติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)
ประจำปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551-กันยายน 2552)**

**ส่วนที่ 3 : แผนงาน งาน/โครงการด้านคมนาคมที่สอดคล้องกับ
แผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)**

1. ด้านศักยภาพการขนส่ง

1.1 ศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กลุ่มงานอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เพื่อก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ยกกระตือรือร้นให้บริการและบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศได้ 20 ล้านคนต่อปี ในวงเงิน 9,133.520 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงานปีงบประมาณ 2553-2556 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของ ทอท. โดยนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการเงินและการลงทุนของ ทอท. ก่อนนำเสนอให้คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาดำเนินการต่อไป

2) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีขีดความสามารถที่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 12.50 ล้านคนต่อปี ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารได้จนถึงปี 2561 โดย ทอท. ได้ดำเนินการในวงเงิน 5,791.122 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงานปีงบประมาณ 2552-2556 ขณะนี้ได้นำเสนอ คค. และ สศช. เพื่อพิจารณา ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

3) แผนการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ทอท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคและมีศักยภาพในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทอท. ได้ดำเนินโครงการในวงเงิน 2,012.120 ล้านบาท ระยะเวลา

ดำเนินการปีงบประมาณ 2547-2552 ขณะนี้งานก่อสร้าง/ปรับปรุงดำเนินการแล้วเสร็จ 12 งาน คงเหลืองานที่จะดำเนินงานต่อไปอีก 2 งาน

3.2) ทำอากาศยานภูเก็ต เพื่อพัฒนาทำอากาศยานภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางการบิน ในภาคใต้ ทอท. ได้ดำเนินโครงการในวงเงิน 628.313 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ 2547-2552 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว

4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค ดังนี้

4.1) โครงการก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษ บูรพาวิถี เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างระบบทางพิเศษกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเชื่อมต่อ ทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางเข้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง โดย กทพ. ได้ว่าจ้างบริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ในวงเงิน 2,122.000 ล้านบาท เริ่มงานเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2550 ครม. มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 เรื่อง ขยาย ระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญา 180 วัน ดังนั้น จึงมีกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ในเดือนตุลาคม 2552 ขณะนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552

5) โครงการจัดหาเครื่องบิน A 330-300 จำนวน 8 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุ การใช้งานมานานกว่า 20 ปี และเพิ่มศักยภาพของฝูงบินให้มีความทันสมัย ปลอดภัย ตลอดจน เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 เห็นชอบให้ บกท. จัดหาเครื่องบินแบบ A 330-300 จำนวน 8 ลำ ในวงเงิน 33,451.00 ล้านบาท ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบิน A 330-300 จำนวน 3 ลำ ในเดือนเมษายน พฤษภาคม และ กรกฎาคม 2552 ตามลำดับ ทั้งนี้ บกท. ได้นำเครื่องบินดังกล่าว เข้าประจำฝูงบิน และให้บริการในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย ส่วนที่เหลือจำนวน 5 ลำ จะทยอยรับมอบ ในเดือนพฤศจิกายน 2552 และมกราคม-เมษายน 2553 ตามลำดับ

1.2 ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ได้แก่

1) การก่อสร้าง และปรับปรุงท่าเรือ ดังนี้

1.1) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง (บริเวณ แนวเขื่อนหินป้องกันชายฝั่งระหว่างท่าเทียบเรือตู้สินค้า B5 และ C3) เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือ บริการไว้สำหรับจอดเรือลากจูงและเรือบริการอื่นๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง ในวงเงิน 162.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี 2551-2553 กทพ. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบและ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้ดำเนินการสำรวจออกแบบแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 9 กันยายน

2551 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอ คค. และ สศช. พิจารณอนุมัติงบประมาณเพิ่มเติม ก่อนนำเสนอ กรม. ให้ความเห็นชอบต่อไป

1.2) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย เพื่อเป็นการเสริมสร้างระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนและจีนตอนใต้ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเชื่อมโยงการขนส่งมายังภาคกลางที่ทำเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนองเพื่อการส่งออก ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมการลงทุนในวงเงิน 1,546.400 ล้านบาท โดย ขน. ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท พอร์ต แอนด์ มารีน คอร์ปอเรชั่น (พี.เอ.เอ็ม.) จำกัด เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 28 ธันวาคม 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ 0.81

1.3) โครงการก่อสร้างต่อเติมท่าเทียบเรือเชียงของ จ. เชียงราย ให้มีหน้าท่าลึกลงไปเพิ่มเติม เพื่อให้เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้ ในช่วงเวลาที่ระดับน้ำลงต่ำมาก โดย ขน. ได้ลงนามสัญญากับห้างหุ้นส่วน จำกัด พัฒนานุภาพก่อสร้าง เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2552 ในวงเงิน 9.660 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 23 พฤษภาคม 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

1.4) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ร่องน้ำนาทับ จ.สงขลา เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในอาชีพการประมงชายฝั่ง ทำให้มาตรฐานการครองชีพของราษฎรในท้องถิ่นดีขึ้น โดย ขน. ได้ลงนามในสัญญากับห้างหุ้นส่วน จำกัด หาดใหญ่เรือชัยการโยธา เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552 ในวงเงิน 11.180 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 22 สิงหาคม 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

1.5) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือคลองสามเสียม ต.นาชะอัง อ.เมือง จ.ชุมพร เพื่อก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือรองรับเรือประมงที่ใช้ร่องน้ำประมาณ 200 ลำ และอำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการทำประมงส่งผลให้ชาวประมงในท้องถิ่นมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2553 โดย ขน. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท พระนครออกแบบและก่อสร้าง จำกัด เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 ในวงเงิน 31.040 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 9 กันยายน 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

1.6) โครงการรื้อถอนและก่อสร้างท่าเทียบเรือกันตัง จ.ตรัง เพื่อรื้อถอนและก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่ทดแทนท่าเรือเดิม ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2553 ขณะนี้ ขน. อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบจากสำนักงบประมาณเพื่อจัดจ้างบริษัท พอร์ต แอนด์ มารีน คอร์ปอเรชั่น (พี.เอ.เอ็ม) จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ในวงเงิน 62.400 ล้านบาท

2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ดังนี้

2.1) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สามารถรองรับปริมาณ

การขนส่งโดยขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นจากการขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 โดย รฟท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

(1) สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 ในวงเงิน 5,850.00 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 28 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ 44.16

(2) สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนโครงการฯ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2551 ในวงเงิน 39.698 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2552 และได้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (ครร.) ให้ความเห็นชอบให้ดำเนินโครงการฯ ในวงเงิน 11,348.355 ล้านบาท และขอออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อการสำรวจเวนคืนที่ดินแล้ว ซึ่ง ครร. มีมติเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 เห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอ ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

2.2) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ศึกษาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเสนอแนะแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม ในวงเงิน 91.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน โดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2552 กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2553

2.3) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาเรื่อยมา จนถึงเขตท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ในวงเงิน 379.600 ล้านบาท โดย สน. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ยู.ซี.ดี. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2552 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 14 ตุลาคม 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

2.4) งานปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและออกแบบพร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระยะที่ 1 (VTS) ที่ศรีราชา จ.ชลบุรี เพื่อจัดระบบการขนส่งทางน้ำให้ได้มาตรฐานสากล แบ่งเป็นระยะสั้น ในพื้นที่เขตท่าเรือศรีราชา และระยะยาวในพื้นที่มาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพ บริเวณอ่าวไทย อันดามัน และที่อื่นๆ งบประมาณ 360.000 ล้านบาท โดย สน. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2550 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 30 เมษายน 2552 แต่เนื่องจากระบบบริษัทวิทยุการบินฯ ไม่สามารถ

ดำเนินการเองได้ จึงได้จัดหาผู้รับจ้าง และได้ลงนามในสัญญากับบริษัท อาร์ทีเอส 2003 จำกัด เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ในวงเงิน 214.70 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 30 เมษายน 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ 34.04

1.3 ศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาค ได้แก่

1) โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพในการรับรองปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น สนับสนุนและชี้้นำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนในส่วนภูมิภาค ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

1.1) เส้นทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 8 สายทาง ในวงเงิน 3,031.616 ล้านบาท ระยะทางรวม 145.133 กิโลเมตร ได้แก่

(1) พังงา-กระบี่ ตอน 2 (ส่วนที่ 2) ในวงเงิน 175.134 ล้านบาท ระยะทาง 7.617 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2552

(2) เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก ตอน 1 ในวงเงิน 496.805 ล้านบาท ระยะทาง 15.770 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม 2552

(3) อ.กบินทร์บุรี-อ.วังน้ำเขียว ตอน 1 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 316.416 ล้านบาท ระยะทาง 14.600 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2552

(4) อุบลราชธานี-แยกทางหลวงหมายเลข 24 ตอน 1 ในวงเงิน 384.481 ล้านบาท ระยะทาง 24.300 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนเมษายน 2552

(5) อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ ตอน 1 ในวงเงิน 358.976 ล้านบาท ระยะทาง 20.800 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2552

(6) แยกเข้าแหลมฉบัง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 36 ในวงเงิน 427.999 ล้านบาท ระยะทาง 22.700 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมกราคม 2552

(7) ปราจีนบุรี-อ.กบินทร์บุรี ตอน 1 ในวงเงิน 385.326 ล้านบาท ระยะทาง 20.230 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2552

(8) นครศรีธรรมราช-อ.สทิงพระ ตอน 1 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 486.479 ล้านบาท ระยะทาง 19.116 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2552

1.2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 8 สายทาง ในวงเงิน 2,298.075 ล้านบาท ระยะทางรวม 114.363 กิโลเมตร ได้แก่

(1) แยกทางหลวงหมายเลข 340-อ.บางปะหัน ตอน 1 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 299.997 ล้านบาท ระยะทาง 12.650 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 57.08

(2) อุดรดิตต์-อ.เด่นชัย ตอน 1 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 412.497 ล้านบาท ระยะทาง 17.343 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 92.84

(3) ตาก-อ.แม่สอด ในวงเงิน 193.989 ล้านบาท ระยะทาง 12.000 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 4.35

(4) มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด ตอน 3 ในวงเงิน 241.865 ล้านบาท ระยะทาง 13.764 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 0.63

(5) อุบลราชธานี-ยโสธร ตอน 1 ในวงเงิน 339.947 ล้านบาท ระยะทาง 25.416 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 89.66

(6) อำนาจเจริญ-อ.เลิงนกทา ตอน 3 ในวงเงิน 64.992 ล้านบาท ระยะทาง 2.200 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 34.31

(7) พังงา-กระบี่ ตอน 2 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 515.304 ล้านบาท ระยะทาง 21.690 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 46.10

(8) อุดรธานี-หนองบัวลำภู ตอน 3 ในวงเงิน 229.484 ล้านบาท ระยะทาง 9.300 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

1.3) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้าง 17 สายทาง ในวงเงิน 12,040.994 ล้านบาท ระยะทางรวม 459.691 กิโลเมตร ได้แก่

(1) พิษณุโลก-หล่มสัก ตอน 1 ในวงเงิน 980.000 ล้านบาท ระยะทาง 30 กิโลเมตร อยู่ระหว่างประเมินราคากลาง

(2) อ.กุนนารายณ์-คำชะอี ในวงเงิน 950.000 ล้านบาท ระยะทาง 45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างสำรวจและออกแบบแนวเส้นทางใหม่

(3) อ.สีคิ้ว-ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว-บ.หนองบัวโคก ในวงเงิน 1,350.000 ล้านบาท ระยะทาง 58.149 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ

(4) อ.สีคิ้ว-อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง-อ.ปราสาท ในวงเงิน 1,500.000 ล้านบาท ระยะทาง 66.717 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ

(5) แยกทางหลวงหมายเลข 36-แยกทางหลวงหมายเลข 3 (อ.สัตหีบ) ในวงเงิน 750.000 ล้านบาท ระยะทาง 28 กิโลเมตร อยู่ระหว่างประเมินราคาเบื้องต้น

(6) อ.พนมสารคาม-สระแก้ว ในวงเงิน 1,750.000 ล้านบาท ระยะทาง 73 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างพิจารณาเงื่อนไขเงินกู้สมทบ

(7) อ.นครศรีธรรมราช-สงขลา ตอนระโนด-อ.สทิงพระ ในวงเงิน 900.000 ล้านบาท ระยะทาง 36 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างพิจารณาเงื่อนไขเงินกู้สมทบ

(8) พังงา-กระบี่ ตอน 3 (ทับปุด-อ่าวลึก) ในวงเงิน 700.000 ล้านบาท ระยะทาง 30 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างพิจารณาเงื่อนไขเงินกู้สมทบ

(9) อุดรดิตถ์-อ.เด่นชัย ตอนที่ 2 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 393.092 ล้านบาท ระยะทาง 10 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาอนุมัติราคา

(10) อุดรดิตถ์-อ.เด่นชัย ตอนที่ 2 (ส่วนที่ 2) ในวงเงิน 196.720 ล้านบาท ระยะทาง 6 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาอนุมัติราคา

(11) อุดรดิตถ์-อ.เด่นชัย ตอนที่ 2 (ส่วนที่ 3) ในวงเงิน 258.994 ล้านบาท ระยะทาง 10.389 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาอนุมัติราคา

(12) เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก ตอน 2 ในวงเงิน 590.661 ล้านบาท ระยะทาง 20.600 กิโลเมตร อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา

(13) อ.หนองเรือ-อ.ชุมแพ-อ.คอนสาร ตอน 2 ในวงเงิน 554.779 ล้านบาท ระยะทาง 16.436 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(14) แยกทางหลวงหมายเลข 340-อ.บางปะหัน ตอน 2 (ส่วนที่ 1) ในวงเงิน 325.179 ล้านบาท ระยะทาง 10.685 กิโลเมตร อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา

(15) แยกทางหลวงหมายเลข 340-อ.บางปะหัน ตอน 2 (ส่วนที่ 2) ในวงเงิน 170.044 ล้านบาท ระยะทาง 7.500 กิโลเมตร อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา

(16) ปราชินบุรี-อ.กบินทร์บุรี ตอน 2 ในวงเงิน 570.000 ล้านบาท ระยะทาง 7.715 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(17) แยกทางหลวงหมายเลข 340-อ.บางปะหัน ตอน 1 (ส่วนที่ 2) ในวงเงิน 101.525 ล้านบาท ระยะทาง 3.500 กิโลเมตร อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา

2) โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง เพื่อให้การขนส่งสินค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และทันเวลา โดยเชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ ณ จุดพื้นที่การขนส่งสินค้าเข้า-ออกที่สำคัญ ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

2.1) เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 5 สายทาง ในวงเงิน 1,920.552 ล้านบาท ระยะทางรวม 72.992 กิโลเมตร ได้แก่

(1) ตราด-หาดเล็ก ตอน 1 (ตราด-บ.ท่าเส้น) ในวงเงิน 377.186 ล้านบาท ระยะทาง 18.100 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 5.59

(2) อ.แม่สาย-อ.เชียงแสน ในวงเงิน 598.030 ล้านบาท ระยะทาง 30.467 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

(3) ตลาดหนองมน-อ.บางละมุง ตอน 1 ในวงเงิน 353.912 ล้านบาท ระยะทาง 7.200 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

(4) ตลาดหนองมน-อ.บางละมุง ตอน 2 ในวงเงิน 473.498 ล้านบาท ระยะทาง 2.600 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

(5) ทราย-หาดเล็ก ตอน 2 (ทราย-บ.ท่าเส้น) ในวงเงิน 117.896 ล้านบาท ระยะทาง 14.625 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

2.2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้าง 5 สายทาง ในวงเงิน 2,294.743 ล้านบาท ระยะทางรวม 61.139 กิโลเมตร ได้แก่

(1) ทางเลี่ยงเมืองสตูล ในวงเงิน 150.000 ล้านบาท ระยะทาง 10 กิโลเมตร ขณะนี้ประเมินราคาเบื้องต้นแล้ว

(2) เชียงราย-อ.เชียงของ ตอน 2 ในวงเงิน 663.760 ล้านบาท ระยะทาง 18.900 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(3) อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงแสน) ในวงเงิน 630.983 ล้านบาท ระยะทาง 19.200 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(4) ทางแยกต่างระดับปทุมพร ในวงเงิน 400.000 ล้านบาท อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(5) บ.ฉลุง-อ.ละงู ตอน 3 ในวงเงิน 450.000 ล้านบาท ระยะทาง 13.039 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

3) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดนครพนม เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปสู่ภาคกลางของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และถึงท่าเรือน้ำลึกห้วงอ่าวของเวียดนามในระยะทางรวมที่สั้นที่สุด (ประมาณ 300 กิโลเมตร) โดย ทล. ได้ดำเนินการในวงเงิน 1,761.515 ล้านบาท ขณะนี้ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ 2.93

4) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศใน อ.เชียงของ จ.เชียงราย กับเมืองห้วยทราย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ในวงเงิน 1,200.000 ล้านบาท ขณะนี้ ทล. อยู่ระหว่างการสรรหาผู้รับจ้าง

5) โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศรองรับประเทศให้เป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

5.1) อ.สุโขทัย-อ.เวียง-บุญเค๊าตา ในวงเงิน 450.000 ล้านบาท ระยะทาง 32 กิโลเมตร อยู่นี้อยู่ระหว่างการประกวดราคา

5.2) อ.พิบูลมังสาหาร-ช่องเม็ก ในวงเงิน 699.387 ล้านบาท ระยะทาง 25.148 กิโลเมตร อยู่นี้อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

5.3) อ.คอนสาร-วังประจัน ในวงเงิน 240.000 ล้านบาท ระยะทาง 21.850 กิโลเมตร อยู่นี้อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

6) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณขนส่ง เพื่อปรับปรุงโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งอื่น ๆ รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดย ทช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 613.742 ล้านบาท อยู่นี้อำนาจการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 8 สายทาง ระยะทาง 64.530 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 7 สายทาง ระยะทาง 74.385 กิโลเมตร

7) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรองรับศูนย์กลางการขนส่งทางบกในภูมิภาค ดังนี้

7.1) โครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงการรถไฟรองรับโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและรถไฟความเร็วสูงให้สามารถเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอื่นกับการขนส่งระบบรางทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ โดย สนช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 37.670 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน อยู่นี้อำนาจการกำกับการศึกษา อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานฉบับกลาง

7.2) โครงการศึกษาการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัด เพื่อจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการในการปรับโครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะ โดยกำหนดเป้าหมายและวางแนวทางในการปรับโครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาคและการจัดเก็บค่าโดยสารให้มีความชัดเจน ในวงเงิน 43.210 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2552-2554 โดยปีงบประมาณ 2552 ได้รับงบประมาณจำนวน 16.000 ล้านบาท ซึ่ง สนช. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 ระยะเวลาดำเนินการ 20 เดือน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 8 ธันวาคม 2552 อยู่นี้อำนาจการกำกับการศึกษา อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2

7.3) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ไทย-ลาว) เพื่อศึกษาและสำรวจความเหมาะสมในการเปิดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศเส้นทางใหม่ และสำรวจความเป็นไปได้ในการขยายเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามที่ได้เห็นชอบร่วมกัน วงเงินงบประมาณ 0.060 ล้านบาท อยู่นี้อำนาจการดำเนินการแล้วเสร็จ

7.4) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ 2 เพื่ออำนวยความสะดวก ปลอดภัยแก่ผู้เดินทาง และให้มีพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางอย่างเพียงพอและเป็นระเบียบเรียบร้อย โดย ขบ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท อันทาภูเก็ต จำกัด เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2551 ระยะเวลาดำเนินการ 420 วัน ขณะนี้การก่อสร้างงานส่วนโครงสร้างอาคารชั้นล่างและชั้นบนแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการก่อสร้างถนนทางเข้า-ออก

2. ด้านคุณภาพการขนส่ง

2.1 การลดสัดส่วนการขนส่งทางถนน ได้แก่

1) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ โดย สนข. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการฯ ในวงเงิน 34.120 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 15 เดือน ซึ่งที่ปรึกษาได้ขอขยายระยะเวลาดำเนินการศึกษา จำนวน 2 ครั้ง รวม 210 วัน ดังนั้น จึงมีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 22 เมษายน 2552 โดยได้ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ พร้อมกับพิจารณาแนวเส้นทางที่มีศักยภาพต่อการตอบสนองการพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีต้นทุนที่ลดต่ำลง ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้กำหนดแนวเส้นทางที่มีศักยภาพในการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย 4 แนวเส้นทาง ดังนี้

- 1.1) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.2) ภาคเหนือ-ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.3) ภาคใต้-ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.4) ภาคกลาง-ท่าเรือแหลมฉบัง/เกาะสีชัง

2.2 ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่

1) โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางและขนส่งมวลชน ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ที่มีความพร้อมในระยะแรก รวม 5 โครงการ 7 สายทาง ระยะทาง 145 กิโลเมตร และมอบหมายให้ คค. และ รฟม. เร่งศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดในเส้นทางเพิ่มเติมตามนโยบายรัฐบาล เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป ซึ่ง คค. ได้เร่งรัดดำเนินโครงการฯ ระยะเร่งด่วน (ระยะแรก) ดังนี้

1.1) โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

(1) สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2556 ในกรอบวงเงิน 60,185.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า) ทั้งนี้ รฟม.ได้กู้เงินผ่าน JBIC ในงวดแรกวงเงิน 18,733.000 ล้านบาท และได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มบริษัท CKTC เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ สัญญาที่ 1 การก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนตะวันออก เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ในวงเงิน 14,292.000 ล้านบาท เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 10 พฤศจิกายน 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างประกวดราคา งานสัญญาที่ 2 การก่อสร้างโครงการยกระดับส่วนตะวันตก งานสัญญาที่ 3 การก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร และงานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการ ส่วนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน มีผลการดำเนินงานร้อยละ 63.53

(2) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2557 ในกรอบวงเงิน 83,123.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบรถไฟฟ้า) แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

(2.1) ช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทางรวม 14 กิโลเมตร โดยมีโครงสร้างเป็นแบบใต้ดิน 6.5 กิโลเมตร (ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ) และแบบยกระดับ 7.5 กิโลเมตร (ช่วงท่าพระ-บางแค)

(2.2) ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทางรวม 13 กิโลเมตร โดยมีโครงสร้างเป็นแบบยกระดับทั้งหมด

ขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา และจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อกำหนดแนวทางการร่วมทุนกับภาคเอกชนนำเสนอ สศช. ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 สำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่ระหว่างการจัดจ้างผู้รับจ้างสำรวจจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางเพื่อประเมินราคาค่าทดแทน

(3) สายสีเขียวอ่อน ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 กิโลเมตร ในกรอบวงเงิน 25,900.000 ล้านบาท เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2557 ครม. พิจารณานุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา คาดว่าจะสามารถประกวดราคาได้ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2553 และรอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินฯ ต่อไป

(4) สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง 12 กิโลเมตร ในกรอบวงเงิน 33,212.000 ล้านบาท เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2557 ครม. พิจารณานุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เมื่อวันที่ 27

พฤศจิกายน 2551 ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา คาดว่าจะสามารถประกวดราคาได้ปลายปี 2553 และรอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินฯ ต่อไป

1.2) โครงการรถไฟชานเมือง สายสีแดง ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนก่อสร้างจาก 59,888.000 ล้านบาท เป็น 65,148.000 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟเพื่อใช้ในโครงการ ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400.000 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย

(1) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (พ.ศ. 2551-2557) วงเงิน 62,74.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานไฟฟ้าและเครื่องกล 13,372.000 ล้านบาท งานรื้อย้าย 105.000 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244.000 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเพื่อขาด 1,381.000 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 864.000 ล้านบาท) และกรอบวงเงินค่าจัดหารถตู้ไฟฟ้า 6,560.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟ 6,131.000 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251.000 ล้านบาท) โดย รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 ซึ่งที่ปรึกษาได้เสนอเอกสารประกวดราคาให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาจากกรมบัญชีกลางในเรื่องการขอยกเว้นไม่ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธี E-Auction และรอผลการพิจารณาจาก JICA เกี่ยวกับการปรับปรุงเงื่อนไขบางประการในเอกสารการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้รับจ้างสำหรับการพิจารณาแหล่งเงินกู้มาดำเนินงานรัฐบาลไทยโดยกระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ภายใต้โครงการเงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่นครั้งที่ 31 กับ JICA เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2552 ในวงเงิน 63,018.000 ล้านบาท ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552

(2) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี (พ.ศ. 2549-2555) วงเงิน 2,403.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย งานไฟฟ้าและเครื่องกล 2,162.000 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84.000 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม 157.000 ล้านบาท) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และกรอบวงเงินค่าจัดหารถตู้ไฟฟ้า 3,840.000 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟ 3,589.000 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251.000 ล้านบาท) รฟท. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัทกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo Joint Venture เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 และได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอน แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงบประมาณ 213.000 ล้านบาท เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2552 ขณะนี้มีผลการก่อสร้างร้อยละ 10.01 ทั้งนี้ ได้มีการขอแก้ไขปริมาณวัสดุถมและปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างโครงการ ซึ่งสำนักงบประมาณเห็นชอบค่าก่อสร้างจาก 8,748.399 ล้านบาท เป็น 9,087.390 ล้านบาท เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2552 อยู่ระหว่างรอรูปแบบที่ปรับปรุงแก้ไขจากที่ปรึกษา

1.3) โครงข่ายเส้นทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553-2572) มีจำนวนทั้งสิ้น 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 495 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายสายหลัก 8 เส้นทาง และโครงข่ายสายรอง 4 เส้นทาง โครงข่ายสายหลัก ประกอบด้วย โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train, CT) จำนวน 2 เส้นทาง ร่วมกับระบบรถไฟฟ้าสาย Airport Rail Link จำนวน 1 เส้นทาง รวมระยะทาง 176 กิโลเมตร และโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit, MRT) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทาง 217 กิโลเมตร โครงข่ายสายรองที่เป็นระบบขนส่งมวลชนรอง จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 102 กิโลเมตร โดยสามารถแบ่งเป็นกลุ่มแผนงานทั้งหมด 3 ระยะ ได้แก่

(1) แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 จำนวน 5 สายทาง 7 โครงการ โดยมีการก่อสร้างเพิ่มเติมระยะทางรวม 151 กิโลเมตร ประกอบด้วย

(1.1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ธรรมศาสตร์ และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

(1.2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน และช่วงมักกะสัน-หัวหมาก

(1.3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

(1.4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

(1.5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-หัวลำโพง-บางแค

(2) แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี 2562 ประกอบด้วย โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักส่วนต่อขยายและเส้นทางใหม่ รวมทั้งระบบรถไฟฟ้าสายรอง ประกอบด้วย

(2.1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-บางบอน

(2.2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

(2.3) โครงการรถไฟฟ้าสาย Airport Rail Link ช่วงบางซื่อ-พญาไท

(2.4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-คูคต

(2.5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส

(2.6) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ

(2.7) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม, ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ และช่วงบางกะปิ-มีนบุรี

(2.8) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-ปากเกร็ด, ช่วงปากเกร็ด-วงเวียนหลักสี่, ช่วงวงเวียนหลักสี่-วงแหวนรอบนอก และช่วงวงแหวนรอบนอก-มีนบุรี

(3) แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572 โครงข่ายเพิ่มเติมในระยะ 10 ปีถัดไป ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของโครงข่ายหลักเดิมและเพิ่มเติมโครงข่ายรอง โดยเพิ่มส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหลักไปยังศูนย์ชุมชนและศูนย์พาณิชย์กรรมย่อยตามผังเมืองรวม และต่อขยายและเพิ่มเส้นทางรถไฟฟาระบบรองสายใหม่เพื่อรองรับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการของระบบ ประกอบด้วย

(3.1) โครงการรถไฟฟ้ายาสีแดงเข้ม ช่วงบางบอน-มหาชัย

(3.2) โครงการรถไฟฟ้ายาสีแดงอ่อน ช่วงบางบำหรุ-มักกะสัน

(3.3) โครงการรถไฟฟ้ายาสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา และช่วงสมุทรปราการ-บางปู

(3.4) โครงการรถไฟฟ้ายาสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4

(3.5) โครงการรถไฟฟ้ายาสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ และช่วงพัฒนาการ-สำโรง

(3.6) โครงการรถไฟฟ้ายาสีเทา ช่วงวัชรพล-ลาดพร้าว, ช่วงลาดพร้าว-พระราม 4 และช่วงพระราม 4-สะพานพระราม 9

(3.7) โครงการรถไฟฟ้ายาสีฟ้า ช่วงดินแดง-สาทร

2.3 กองทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งบริษัทศูนย์กำไรร่วมระบบขนส่งมวลชนได้แก่

1) การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. โดย คค. ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นใน รฟท. อย่างเร่งด่วนในลักษณะของการยกเครื่องหรือปฏิรูป รฟท. ทั้งองค์กรในทุกด้าน จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ และ คณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง เพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ รฟท. อย่างเป็นรูปธรรมนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่ง คค. ได้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้านทรัพย์สิน 3) ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ และ 4) ด้านบุคลากรและอัตรากำลังเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 และ ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 รับทราบและเห็นชอบ ดังนี้

1.1) เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป และมอบหมายให้

คค. เร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ช่วงปี 2553-2557 ที่ชัดเจน ทั้งในการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ การปรับปรุงหมอนรองราง ประแจกล และอาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการพัฒนา ระบบรางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัย ในการเดินทาง และสามารถเพิ่มความเร็วรถจาก 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 80-100 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง โดยมีกรอบเงินลงทุนเบื้องต้นประมาณ 100,000.000 ล้านบาท และให้ คค. เร่งจัดส่ง รายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้ สศช. พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ พิจารณาต่อไป

1.2) เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะดำเนินการ จัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้ คค. ทารือและ ทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต่อไป และให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหา ภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรและภาระการเงินของ รฟท. ด้วย

1.3) มอบหมายให้ คค. เร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและ แผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก- ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณา ความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน โดยอาจจะดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งเงินทุน จากต่างประเทศ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อสรุปในการเชื่อมโยงระบบรถไฟ ฟ้ากับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

1.4) มอบหมายให้ คค. เร่งศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงใน เส้นทางกรุงเทพ-ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของ กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.5) มอบหมายให้ คค. รับไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศให้ สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและ การสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

3. ด้านประสิทธิภาพการขนส่ง

3.1 ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างใจกลางเมือง ได้แก่

1) การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะกับสนามบิน ได้แก่

1.1) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ) (Airport Rail Link) ในวงเงินประมาณ 34,383.930 ล้านบาท รฟท. ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน (อโศก)-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (BCAT-Bangkok City Air Terminal) เพื่อให้มีเส้นทางรถไฟบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน สามารถรองรับการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี (พ.ศ. 2548-2554) เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานโดยรวมทั้งโครงการคิดเป็นร้อยละ 99.26 สำหรับการจัดตั้งบริษัทบริหารรถไฟฟ้า ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาระหว่างผู้บริหาร รฟท. และสหภาพรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อหาข้อสรุปและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ รฟท. ได้กำหนดเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า ในวันที่ 5-7 ธันวาคม 2552 คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ภายในเดือนเมษายน 2553

2) การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ได้แก่

2.1) โครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมืองกับชุมชนมหาวิทยาลัย (บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) ด้วยระบบขนส่งมวลชน เพื่อศึกษา สำนวจ ออกแบบการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต กับชุมชนมหาวิทยาลัย จัดทำแผนและแนวทางการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมืองฯ กับชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และสถานีรถไฟเชียงรากด้วยระบบขนส่งมวลชน และออกแบบระบบขนส่งมวลชนขนาดรองหรือระบบขนถ่ายผู้โดยสารจากบริเวณชุมชนมหาวิทยาลัย เพื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง โดย สนข. ได้ดำเนินการในวงเงิน 13.524 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 เดือน ขณะนี้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้เห็นชอบรายงานฉบับกลางแล้ว เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2552

2.2) โครงการก่อสร้างทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงในการลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบริเวณ

ทางร่วม ทางแยก รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการจราจรและขนส่งในพื้นที่ กทม. โดย ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

(1) เส้นทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 6 สายทาง ในวงเงิน 4,048.108 ล้านบาท ระยะทางรวม 20.593 กิโลเมตร ได้แก่

(1.1) สายเชื่อมต่อถนนสุขาภิบาล 1-วงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก ในวงเงิน 768.492 ล้านบาท ระยะทาง 2.478 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2552

(1.2) สะพานลอยจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับถนนเสรีไท ในวงเงิน 179.614 ล้านบาท ระยะทาง 2.741 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2552

(1.3) บางใหญ่-แคราย ตอน 2 (สะพานพระนั่งเกล้า) ในวงเงิน 1,306.514 ล้านบาท ระยะทาง 0.500 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2552

(1.4) แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-บรรจบทางหลวง หมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) ตอน 2 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในวงเงิน 972.000 ล้านบาท ระยะทาง 4.482 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2552

(1.5) อ.บางพลี-อ.บางบ่อ (ถนนเทพารักษ์) ในวงเงิน 557.457 ล้านบาท ระยะทาง 8 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2551

(1.6) อ.บางพลี-อ.บางบ่อ (ถนนเทพารักษ์) ส่วนที่ 1 ในวงเงิน 264.031 ล้านบาท ระยะทาง 2.392 กิโลเมตร แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2552

(2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 8 สายทาง ในวงเงิน 3,490.016 ล้านบาท ระยะทางรวม 17.012 กิโลเมตร ได้แก่

(2.1) ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ (5+099-อนุสาวรีย์หลักสี่) ในวงเงิน 187.729 ล้านบาท ระยะทาง 1.232 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 0.07

(2.2) สะพานลอยทางเข้า-ออกศูนย์ราชการถนนแจ้งวัฒนะ ในวงเงิน 264.800 ล้านบาท มีผลงานร้อยละ 87.25

(2.3) แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-ปทุมธานี ส่วนที่ 2 ในวงเงิน 81.260 ล้านบาท ระยะทาง 1.570 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 53.99

(2.4) แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-บรรจบทางหลวง หมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) ตอน 1 แยกต่างระดับที่บางคูวัด ในวงเงิน 497.000 ล้านบาท ระยะทาง 3.357 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 98.03

(2.5) แยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด)-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) ในวงเงิน 448.951 ล้านบาท ระยะทาง 3.154 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 50.89

(2.6) แยกทางหลวงหมายเลข 3 (บางปู)-บ้านคลองกระปือ ตอน 1 ในวงเงิน 778.005 ล้านบาท ระยะทาง 3.009 กิโลเมตร มีผลงานร้อยละ 3.08

(2.7) สะพานลอยที่อนุสาวรีย์หลักสี่ ในวงเงิน 426.500 ล้านบาท อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

(2.8) บางพลี-บางบ่อ (กม. 23+092 - 28+061) ในวงเงิน 805.771 ล้านบาท ระยะทาง 4.690 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

(3) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้าง 3 สายทาง ในวงเงิน 728.472 ล้านบาท ระยะทางรวม 5.024 กิโลเมตร ได้แก่

(3.1) สะพานลอยข้ามทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 302 (แยกไทรมา) ในวงเงิน 300.000 ล้านบาท อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(3.2) สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 307 กับ 306 (แยกสวนสมเด็จ) ในวงเงิน 200.000 ล้านบาท อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(3.3) แยกทางหลวงหมายเลข 35-สมุทรสาคร (เอกชัย) ในวงเงิน 228.472 ล้านบาท ระยะทาง 5.024 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

2.3) โครงการก่อสร้างทางพิเศษ เพื่อเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษให้มีความสมบูรณ์ และแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งในปัจจุบันและอนาคตในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กทพ. ได้ดำเนินการ ดังนี้

(1) โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร เพื่อขยายขอบข่ายการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัชทางด้านเหนือของ กทม. บริเวณถนนรามอินทราให้เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เป็นการเพิ่มเส้นทางไปสู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของ กทม. ระยะทาง 9.500 กิโลเมตร ระยะเวลาในการก่อสร้าง 22 เดือน ในวงเงิน 13,708.000 ล้านบาท กทพ. แบ่งการก่อสร้างเป็น 4 สัญญา ดังนี้

(1.1) สัญญาที่ 1 งานโยธาและไฟฟ้า บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,768.00 ล้านบาท

(1.2) สัญญาที่ 2 งานโยธาและไฟฟ้า บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,839.00 ล้านบาท

(1.3) สัญญาที่ 3 งานโยธาและไฟฟ้า บริษัท กรุงธน เอ็นจิเนียร์ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,998.456 ล้านบาท

(1.4) สัญญาที่ 4 งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร ได้กลุ่มผู้ร่วมค้าซีเมนส์ ในวงเงิน 274.150 ล้านบาท

กทพ. ได้เห็นชอบการปรับแผนงานก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างได้รับการขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญา 180 วัน ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ดังนั้น จึงมีกำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2552 ทั้งนี้ กทพ.ได้ขยายระยะเวลาแล้วเสร็จสัญญาที่ 4 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 และ กทพ. ได้เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552

(2) โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อให้มีการเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ โดย กทพ. ได้ว่าจ้างบริษัท วิจิตรภักดิ์ ก่อสร้าง จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ในวงเงิน 1,168.925 ล้านบาท เริ่มงานเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 พฤษภาคม 2552 ขณะนี้มีผลการดำเนินงานร้อยละ 89.59 เร็วกว่าแผนร้อยละ 3.67 อย่างไรก็ตาม กทพ. ได้เห็นชอบการปรับแผนงานก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างได้รับการขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญา 180 วัน ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 จากเดิมสัญญาสิ้นสุดวันที่ 1 พฤษภาคม 2552 เป็นวันที่ 28 ตุลาคม 2552

(3) โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อให้มีการเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ โดย กทพ. ได้ว่าจ้าง บริษัท ทิพากร จำกัด ในวงเงิน 2,472.281 ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2552 เริ่มงานเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2552 กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2554 ขณะนี้มีผลการดำเนินงานร้อยละ 6.16 เร็วกว่าแผนร้อยละ 4.70

3) การเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง ได้แก่

3.1) โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทเมืองในภูมิภาคจังหวัดกำแพงเพชร เพชรบูรณ์ ประจวบคีรีขันธ์ ชัยภูมิ ยโสธร และสงขลา เพื่อจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรโดยการบูรณาการแผนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้การคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมือง และภูมิภาค มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมให้เหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งวางแผนการเดินทางและการขนส่งโดยรวมให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้พลังงาน ทำให้มีการใช้ระบบขนส่งแต่ละระบบได้อย่างเต็มศักยภาพและประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในปัจจุบันของเมืองหรือชุมชนและการพัฒนาในอนาคต โดย สนข. ได้ดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว ในวงเงิน 14.390 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ พิจารณาแล้ว

3.2) โครงการศึกษาจัดทำระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่และเชื่อมโยงเมืองสงขลา เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนของอำเภอหาดใหญ่ โดยศึกษารูปแบบการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมเพื่อให้เป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคมและอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และศึกษาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเชื่อมโยงระหว่างอำเภอหาดใหญ่กับอำเภอเมืองสงขลา โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดย สนข. ได้ดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว ในวงเงิน 11.998 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับกลางให้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ พิจารณาแล้ว

3.2 ศูนย์กลางการขนส่งมวลชนทางน้ำท่าเรือคลองเตย ได้แก่

1) โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือกรุงเทพ โดย กทท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

1.1) ปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายและวางตู้สินค้าให้มีประสิทธิภาพและลดอุบัติเหตุ กทท. ได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal 1 ตั้งแต่ช่องทางวิ่ง 1-13 ในวงเงิน 534.100 ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ Container Terminal 2 งบประมาณ 254.000 ล้านบาท

1.2) โครงการพัฒนาลานบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกบริเวณท่าเรือกรุงเทพ พื้นที่ 45 ไร่ บริเวณลัด 7-12 งบประมาณ 248.834 ล้านบาท โดย กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างทำหุ้มส่วนจำกัด ท่าทรายสุขสวัสดิ์ ในวงเงิน 194.998 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามผู้รับจ้างไม่สามารถเข้าไปปฏิบัติงานได้ เนื่องจากชุมชนที่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 98 หลังคาเรือนไม่ยอมย้ายออก ซึ่ง กทท. ได้จัดสร้างพื้นที่แห่งใหม่ให้กับชาวชุมชนย้ายเข้าไปอยู่อาศัย จำนวน 823 ตารางวา ปัจจุบันได้ทยอยย้ายเข้าไปอยู่บ้างแล้วและคงเหลือประมาณ 70 หลังคาเรือน

3.3 ศูนย์กลางผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ได้แก่

1) โครงการศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบ Logistics เพื่อศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศและระบบรางของสินค้ายุทธศาสตร์หลักที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และองค์ประกอบต่อเนื่องอื่น ๆ ปัจจัยและผลกระทบโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบ Logistics ต่อมิติการพัฒนาภาคการขนส่งในปัจจุบัน และเสนอแนะนโยบาย มาตรการและโครงสร้างต้นทุนการขนส่งเพื่อให้เกิดการใช้

พลังงานในภาคการขนส่งอย่างประหยัดและสมดุล รวมทั้งกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ในกระบวนการวางแผนการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่ง โดย สนช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 22.610 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2552-2554 โดย สนช. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน กำหนด แล้วเสร็จวันที่ 8 ตุลาคม 2553 ขณะนี้ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2

2) โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน เพื่อกำหนดเป้าหมายหลักของ ยุทธศาสตร์ การพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยเชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเข้าด้วยกัน กับพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจภายในประเทศและเชื่อมต่อโครงข่ายในระดับภูมิภาคอย่างเหมาะสม และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมตามแนวเส้นทางการค้าหลัก (New Trade Lane) ของไทยกับคู่ค้าสำคัญอื่น ๆ ในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคกับประตูการค้า (Gateway) ของ ประเทศ โดย สนช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 29.578 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 16 เดือน ซึ่งที่ปรึกษาได้ขอขยายระยะเวลาการศึกษา จำนวน 2 ครั้ง รวม 135 วัน ดังนั้น จึงมีกำหนด แล้วเสร็จวันที่ 8 มีนาคม 2552 ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยผลการศึกษาได้กำหนดให้มีเส้นทาง ที่ควรได้รับการพัฒนาเชื่อมโยง ประกอบด้วย

2.1) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจินตอนใต้กับภาคเหนือของไทยมายังท่าเรือ แหลมฉบัง และฝั่งทะเลอันดามัน ตามแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor

2.2) เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาวมายัง จ.มุกดาหาร สู่ท่าเรือน้ำลึก ฝั่งอันดามัน ตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor

2.3) เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของไทย ไปยังพม่าและอินเดีย

2.4) เส้นทางเชื่อมโยงทางทะเล ระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันของไทยกับอินเดีย

2.5) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งพลังงานผ่านไทยไปยังประเทศอุตสาหกรรม ฝั่งแปซิฟิก

นอกจากนี้ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพที่สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติได้ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการ ระบบขนส่ง และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่ง

3) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการโดยการ คัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง วางรูปแบบโครงสร้างช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นและ เสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งออกแบบเบื้องต้นเพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย สนช. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

ดำเนินการ ในวงเงิน 275.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 14 เดือน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 14 สิงหาคม 2553 ขณะนี้คณะกรรมการกำกับการศึกษา ได้เห็นชอบรายงานเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2552

4) โครงการศึกษาจัดทำแผนบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กลุ่มที่ 2) จังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสกลนคร เพื่อศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในจังหวัดและระดับกลุ่มจังหวัดที่เกี่ยวข้องในการวางแผนบูรณาการ ระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ในปัจจุบัน และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปรับปรุงเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต ศึกษาความต้องการการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางประตูสู่อินโดจีน และความเจริญทางเศรษฐกิจที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต เสนอแนะแนวทางระบบการขนส่งและจราจรที่เหมาะสม สนองตอบต่อการพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่งเสริมการค้าชายแดน เส้นทางทางท่องเที่ยวภายในประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลในระดับกลุ่มจังหวัด เพื่อสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในขั้นตอนการวางแผนบูรณาการ ระดับแผนงาน/โครงการและการบริหารจัดการร่วมกัน ทั้งที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเดินทางให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดย สนข. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว ในวงเงิน 11.975 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานการศึกษาระดับกลางให้คณะกรรมการกำกับการศึกษา พิจารณาเรียบร้อยแล้ว

4. ด้านเสถียรภาพการขนส่ง

4.1 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำ ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่บริเวณบ้านแหลมศอก จ.ตราด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและเพิ่มศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวบนชายฝั่ง จ.ตราด รวมทั้งเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวบนชายฝั่งและเกาะอื่นๆ เป็นทางเลือกในการเดินทางไปยังเกาะอื่นๆ นอกจากเกาะช้าง เช่น เกาะกูด เกาะหมาก เป็นต้น ระยะเวลาดำเนินการปี 2551-2552 โดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาฉบับที่ บริษัท พอร์ท แอนด์ มารีน คอร์ปอเรชั่น (พี.เอ.เอ็ม) เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551 ในวงเงิน 71.900 ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2551

2) โครงการซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือหาดรีน จ.สุราษฎร์ธานี เพื่อให้ นักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการท่าเรือได้รับความสะดวก ปลอดภัย โดยดำเนินการก่อสร้างโป๊ะหรือ บันไดขึ้น-ลงเรือที่ทำเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน โดย ขน. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกับห้างหุ้นส่วน จำกัด ตรังทอง เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2552 ในวงเงิน 6.459 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 7 มิถุนายน 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

3) โครงการซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือปากบารา (เดิม) จ.สตูล เป็น ท่าเรือท่องเที่ยวและอเนกประสงค์ เพื่อก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวและท่าเรือประมงเพิ่มเติม ให้เพียงพอ สะดวก ปลอดภัย และส่งเสริมการท่องเที่ยวของท้องถิ่น รวมทั้งการให้บริการ ด้านการท่องเที่ยวบริเวณเกาะใกล้เคียง เช่น อาดัง ราวี หลีเป๊ะ ฯลฯ ตลอดจนส่งเสริมการขนส่ง สินค้าและการประมงของท้องถิ่น ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนใน จังหวัดสตูลและพื้นที่ใกล้เคียงให้ดีขึ้น ระยะเวลาดำเนินการปี 2552-2554 โดย ขน. ได้ลงนาม ในสัญญากับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2552 ในวงเงิน 371.880 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 2 มิถุนายน 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน มีผลงานร้อยละ 4.48

4.2 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางอากาศ ได้แก่

1) การพัฒนา ปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค ขอ. ได้ดำเนินการ ดังนี้

1.1) ท่าอากาศยานนราธิวาส เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาสให้สามารถ รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ (Airbus A33) และบริการขนส่งทางอากาศให้มีความสะดวกและ ได้มาตรฐานสากล ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบิน

1.2) ท่าอากาศยานกระบี่ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังเดิมให้สามารถรองรับผู้โดยสารต่างประเทศ ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สะพานเทียบเครื่องบิน ลิฟท์ บันไดเลื่อน สะพานขนส่งสัมภาระ เพอร์นิเจอร์ และป้ายสัญลักษณ์ ต่าง ๆ รวมทั้งก่อสร้างทางเชื่อมอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมและหลังใหม่ และก่อสร้างต่อเติม ลานจอดเครื่องบินเพื่อขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถรองรับเครื่องบินเพิ่มขึ้น

1.3) ท่าอากาศยานอุดรธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงระบบไฟฟ้า สนามบิน ทางวิ่ง-ทางขับ ไฟส่องลานจอดเครื่องบิน ปรับปรุงระบบไฟ PAPI และ Distance Marker มีผลงานร้อยละ 50.00

1.4) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงระบบ ไฟส่องทางขับ ระบบไฟฟ้าแรงสูง-แรงต่ำ มีผลงานร้อยละ 33.05

1.5) ทำอากาศยานลำปาง ขณะนี้ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ถนนภายในท่าอากาศยานแล้วเสร็จ

4.3 การพัฒนาเมืองชายแดนประตูเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

1) งานพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตจังหวัดชายแดนภาคใต้ ให้มีการคมนาคมขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย โดย ทช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 378.993 ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ 47.367 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 59.360 กิโลเมตร

4.4 ศูนย์กลางการบริหารจัดการความปลอดภัยเชิงบูรณาการของระบบขนส่งและจราจร ได้แก่

1) การควบคุมความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1.1) โครงการศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน สำหรับรถไฟทางไกล เพื่อจัดทำแผนแก้ไขและลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน สำหรับรถไฟทางไกล ในระยะรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาค และศึกษาวิเคราะห์ นำเสนอกระบวนการเกี่ยวกับการบริหารจัดการตามแผนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีปัญหามวลชน รวมทั้งมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องและจัดทำเป็นข้อมูลสารสนเทศ (GIS) สนับสนุนภารกิจด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งลงบนแผนที่ดังกล่าว โดย สนช. ได้ดำเนินการในวงเงิน 18.372 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2552-2553 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 14 พฤษภาคม 2553 ขณะนี้คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้เห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 แล้ว

1.2) แผนงานตรวจสอบปราบปรามและจับกุมรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2552 เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถและผู้ประจำรถปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายและให้รถที่นำมาใช้งานบนท้องถนนมีความมั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องและมีความปลอดภัยมากขึ้น ในวงเงิน 0.150 ล้านบาท โดย ขบ. ได้ดำเนินการเรียกรถเข้าทำการตรวจสอบ จำนวน 403,023 ราย ปรากฏว่า พบการกระทำ ความผิด จำนวน 18,309 ราย ซึ่งได้ดำเนินการออกคำสั่งผู้ตรวจการและเปรียบเทียบปรับเรียบร้อยแล้ว

1.3) โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2552 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ในวงเงิน 82.420 ล้านบาท ซึ่ง ขบ. ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 224 ครั้ง ประกอบด้วย เทศกาลปีใหม่ จำนวน 76 ครั้ง (76 จังหวัด) เทศกาลสงกรานต์ จำนวน 76 ครั้ง (76 จังหวัด) และเทศกาลสำคัญประจำจังหวัด จำนวน 72 ครั้ง (72 จังหวัด)

1.4) โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ประจำปี 2552 เพื่อวางรากฐานเกี่ยวกับจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง ปลอดภัย และให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบ เครื่องหมายจราจรให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมาย ในวงเงิน 18.820 ล้านบาท โดย ขบ. ได้ดำเนินการออกหน่วยเคลื่อนที่จัดกิจกรรมอบรมสนามจราจรเยาวชน จำนวน 5 รุ่น ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 1,028 คน ผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ 900 คน สำหรับในส่วนภูมิภาค ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมแล้วเสร็จ และจัดทำรายงานผลในภาพรวมทั้งจังหวัด

1.5) โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบการตรวจสภาพรถ เพื่อพัฒนาปรับปรุงระบบการตรวจสภาพรถของภาครัฐให้มีมาตรฐานและรองรับข้อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสภาพเทียบเท่าในระดับสากล และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการด้านการตรวจสภาพรถของภาครัฐ โดย ขบ. ได้ลงนามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2552 ด้วยวงเงิน 85.200 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบ จำนวน 12 ระบบ

2) การควบคุมความปลอดภัยในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

2.1) โครงการคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุโดยสาร เพื่อเป็นการรณรงค์และเตรียมความพร้อมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควบคุมตรวจตราการเดินทาง และคุ้มครองสวัสดิภาพผู้โดยสาร โดยการช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารให้ได้ เกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งให้สถานที่ทำการและสภาพรถยนต์โดยสารมีมาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนดของราชการ ในวงเงิน 2.629 ล้านบาท โดย ขบส. ได้ดำเนินการ ดังนี้ สุ่มตรวจรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ตรวจการแต่งกายของพนักงานประจำรถ ตรวจยาบ้าพนักงานขับรถ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงานขับรถ ระดับควันดำ ระดับเสียงรถโดยสาร รับเรื่องราวร้องทุกข์ รถ ขบส. และรถร่วม และได้ดำเนินการแก้ไข รวมทั้งตรวจการเดินทางที่ทำผิดเงื่อนไขการเดินทาง จำนวน 2,956,455 เที่ยววิ่ง พบเที่ยววิ่งที่กระทำความผิด 1,993 เที่ยววิ่ง นอกจากนี้ได้ตรวจมาตรฐานการให้บริการห้องน้ำที่บริเวณอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ จตุจักรและเอกมัย จำนวน 18 แห่ง ยกเว้นสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (สายใต้)

2.2) โครงการลดและป้องกันภัยอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะ โดยรถโดยสารประจำทาง เพื่อกำหนดแนวทาง วิธีการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการและผู้ร่วมทาง สร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยให้กับผู้ให้บริการ และลดความสูญเสียที่เกิด

จากอุบัติเหตุ โดย ชสมก. ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุตามเขตการเดินรถทุกเขต และดำเนินการอบรมพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร

3) การควบคุมความปลอดภัยทางอากาศ บวท. ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบติดตาม และควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัย ดังนี้

3.1) จัดหาและติดตั้งอาคารสถานี Glide Slope พร้อมเสาส่งสายอากาศจำนวน 4 สถานี ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อช่วยลดความรุนแรงและความเสียหายให้กับอากาศยานและผู้โดยสาร หากเกิดอุบัติเหตุเครื่องบินชนสถานี Glide Slope ตามข้อกำหนดและมาตรฐานอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้งาน ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศตลอด 24 ชั่วโมง ในวงเงิน 10.550 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี 2551-2552 ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2551 โดยได้ดำเนินการติดตั้งอาคารสถานีด้านหัวทางวิ่ง 19R และ 01R แล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปีงบประมาณ 2551 และดำเนินการติดตั้งอาคารสถานีด้านหัวทางวิ่ง 01L และ 19L แล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วในเดือนมกราคม 2552

3.2) จัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ เพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี อุบลราชธานีและภูเก็ต เพื่อให้มีระบบติดตามอากาศยานที่สามารถใช้ติดตามอากาศยานได้ครอบคลุมทั่วบริเวณเขตความรับผิดชอบและเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสามารถทำงานและให้บริการได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ในวงเงิน 489.580 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2550-2552 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2550 ขณะนี้ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม 2552

3.3) จัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ เพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่และหาดใหญ่ พร้อมจัดหาอุปกรณ์ MODE S SITE MONITOR สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ และภูเก็ต เพื่อให้อุปกรณ์ในระบบงานบริการควบคุมจราจรทางอากาศสามารถสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในวงเงิน 562.160 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่และหาดใหญ่ ส่วนงานระบบ/อุปกรณ์ได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2552 อยู่ระหว่างรออาคารเรดาร์แล้วเสร็จและดำเนินการติดตั้งต่อไป มีผลงานร้อยละ 54.00

3.4) จัดหาและติดตั้งระบบ Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามอากาศยาน เพื่อให้มีระบบติดตามอากาศยานที่สามารถใช้ติดตามอากาศยานได้ครอบคลุมทั่วบริเวณเขตความรับผิดชอบ เป็นระบบที่สามารถ

ทำงานและให้บริการได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา โดยดำเนินการติดตั้งครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ จำนวน 22 แห่ง ในวงเงิน 150.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2550-2553 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2551 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอส่งมอบอุปกรณ์ มีผลงาน ร้อยละ 70.00

5. ด้านสมรรถภาพการขนส่ง

5.1 การมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ใช้บริการ องค์กรประชาชนและองค์กรเอกชนในการบริหารจัดการการขนส่ง ได้แก่

1) โครงการพัฒนาระบบบริหารคลังข้อมูลเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลการดำเนินการเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ในระดับประเทศ เพื่อศึกษา วิเคราะห์กระบวนการดำเนินงานด้านร้องเรียนร้องทุกข์ และเอกสาร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ รายงาน และพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลาง ระบบคลังข้อมูลกลาง รวมทั้งเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ระหว่าง คค. กับหน่วยงานในสังกัด ตลอดจนรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ของรัฐบาล ในวงเงิน 4.750 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน โดย คค. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 ขณะนี้ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์กระบวนการร้องเรียนร้องทุกข์ของ คค. และออกแบบโปรแกรมประยุกต์แล้ว จำนวน 3 โปรแกรม ได้แก่ โปรแกรมระบบฐานข้อมูลกลาง เรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ โปรแกรมระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ด้วยเทคโนโลยีเว็บเซอร์วิส และโปรแกรมระบบคลังข้อมูลกลางเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของ คค. รวมทั้งได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบจัดการฐานข้อมูล สำหรับเป็นฐานข้อมูลของโปรแกรมประยุกต์ดังกล่าว

5.2 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการการขนส่งและจราจร ได้แก่

1) การใช้ระบบตัวร่วมเพื่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน สนข. ได้รับมอบหมายให้ประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการพัฒนาระบบตัวร่วมให้เกิดเป็นรูปธรรม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนได้รับบริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมต่อในระบบขนส่งมวลชนน้อยลง โดย สนข. ได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางดำเนินงานระบบตัวร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงาน ความเป็นไปได้ ปัญหาอุปสรรคในการ

ดำเนินการระบบตัวร่วม และได้ศึกษาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และการจัดตั้งศูนย์บริการรายได้ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอ คค. พิจารณาต่อไป

2) โครงการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time ระยะที่ 2 ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time ระยะที่ 1 โดยดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนเพิ่มเติมเพื่อขยายขอบเขตพื้นที่การให้บริการให้กว้างขวางขึ้น และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time โดยเฉพาะการเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรผ่านระบบ Internet สนข. ได้ดำเนินการในวงเงิน 24.260 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

3) โครงการศึกษา พัฒนา ปรับปรุง บำรุงรักษาศูนย์เทคโนโลยีและการสื่อสารเพื่อการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แบบอัตโนมัติ) ของหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่ง (ITIS) คจร. ได้มีมติ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2550 ให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการและบริหารจัดการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะหรือ ITS รวมทั้งกำหนดมาตรฐานของข้อมูลเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ นำไปใช้เพื่อลดปัญหาในการเชื่อมต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และนำไปใช้ประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการเลือกเส้นทางเดินทาง ทั้งรถยนต์และระบบขนส่งสาธารณะ ประหยัดพลังงาน ลดความสูญเสีย และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน รวมทั้งเป็นความร่วมมือของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อบริการประชาชนใช้งานผ่าน Internet และผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ โดยในปีงบประมาณ 2552 สนข. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมต่อข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ในวงเงิน 22.500 ล้านบาท ขณะนี้ได้บูรณาการข้อมูลด้าน ITS แล้วเสร็จ จากกรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานในสังกัด คค. (ทล. กทพ.) นำมาประมวลผลออกมาเป็นระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time เผยแพร่ผ่านระบบ Internet (www.trafinfo.net) และผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ (m.trafinfo.net) ครอบคลุมบนถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และถนนทางหลวงสำคัญเข้าออก กทม. (ทางด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตกบางส่วน) บนถนนสายหลัก 45 สายหลัก และจะได้ดำเนินการพัฒนาระบบเพิ่มเติมเพื่อให้มีความสมบูรณ์และมีความละเอียดในการรายงานสภาพจราจรในปีงบประมาณ 2553 ต่อไป

4) โครงการศึกษาพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML II) เพื่อพัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ภูมิสารสนเทศและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ ศึกษาการเคลื่อนย้ายและลักษณะการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ และประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ในวงเงิน 26.944 ล้านบาท ระยะเวลา

ดำเนินการ 10 เดือน ขณะนี้ สนข. ได้ดำเนินการเบิกจ่ายเงินงวดที่ 3 เรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนกันยายน 2552

5) โครงการศึกษาและพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ระยะที่ 2 เพื่อรองรับ National Integrated Single Windows e-Logistics เพื่อดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในส่วนกระบวนการและเอกสารด้านการขนส่งเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศ ให้เกิดความสะดวกและมีประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากโครงการศึกษาและพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ระยะที่ 1 ภายใต้แผนพัฒนาระบบระยะ 3 ปี โดย คค. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2551 ในวงเงิน 14.800 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 150 วัน และแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2552 โดยการขยายระยะเวลาดำเนินงานอีก 90 วัน ขณะนี้ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ซึ่งรองรับกระบวนการแจ้งเรือเข้าออกท่าเรือ การขออนุญาตใช้เรือต่างประเทศ และการขออนุญาตการบิน ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการ เช่น สายเรือ หรือสายการบิน สามารถยื่นขออนุญาต หรือขอใบรับรอง จาก ขน. หรือ ขอ. ได้ผ่านทางระบบ Transport Single Window e-Logistics ซึ่งจะช่วยให้ลดการกรอกข้อมูลที่ซ้ำกันของแบบฟอร์มต่าง ๆ และไม่ต้องเดินทางมายังหน่วยงาน ทำให้ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร

6) โครงการจ้างบริการระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคม (MONET) เพื่อปฏิบัติงานในฐานะระบบประสาทดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม เพื่อพัฒนาระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคมให้มีความเป็นเอกภาพ ครอบคลุมการใช้ประโยชน์ของหน่วยงานในสังกัด หลีกเลี่ยงการลงทุนซ้ำซ้อน และมีระบบบริหารเครือข่ายสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดย คค. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริการระบบเครือข่าย MONET ในวงเงิน 99.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน เพื่อเชื่อมโยงส่วนราชการในส่วนกลาง 7 แห่ง และส่วนภูมิภาค 562 แห่ง รวมทั้งสิ้น 569 แห่ง ปัจจุบันมีการใช้งานระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูงอย่างต่อเนื่อง และได้ประสานการใช้ระบบกับผู้รับบริการทั้งหมด รวมทั้งดำเนินการตรวจสอบติดตามการใช้ระบบอย่างใกล้ชิด

7) โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการเดินทางและการจัดการเดินทางรวมทั้งระบบสารสนเทศสนับสนุน เพื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานแบบศูนย์ EVM และสามารถประมวลผลข้อมูลสารสนเทศทางด้านการเดินทาง การจัดการเดินทาง การบัญชี การเงิน และการบริหารงานด้านต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันต่อการตัดสินใจในทุกสถานการณ์ ประกอบด้วย ระบบการบริหารการเดินทางและระบบการจัดการเดินทาง จำนวน 1 ระบบ ในวงเงิน 33.814 ล้านบาท และระบบสารสนเทศสนับสนุน จำนวน 9 ระบบ ในวงเงิน 32.000 ล้านบาท โดย บขส. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท Advanced Information Technology จำกัด (มหาชน) เป็นที่ปรึกษา

โครงการและพัฒนา Application Software ขณะนี้ได้ติดตั้งระบบโปรแกรม เครื่องคอมพิวเตอร์ ลูกข่ายที่จะใช้ในระบบสารสนเทศสนับสนุน จำนวน 130 ชุด พร้อมทั้งเชื่อมต่อสัญญาณกับตัวแม่ข่าย และดำเนินการทดสอบใช้งานระบบงานจริงควบคู่กับระบบเดิม รวมทั้งติดตั้งระบบสัญญาณสื่อสารในระบบ Management Information System (MIS) ที่เชื่อมต่อระหว่างสำนักงานใหญ่ และสถานีต่างจังหวัดและเปิดใช้งานระบบอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2552

8) โครงการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru Service) เพื่อยกระดับคุณภาพมาตรฐาน และลดขั้นตอนระยะเวลาการให้บริการ โดยนำขั้นตอนที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันมารวมไว้ในจุดบริการเดียวกัน เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และตอบสนองความต้องการของประชาชน โดย ขบ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท ศรีชลธร จำกัด เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552 ในวงเงิน 12.000 ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2552

9) โครงการรับชำระภาษีรถผ่านจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิส เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการประชาชนให้สะดวกมากขึ้น โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยดำเนินงาน ขบ. ได้เปิดให้บริการรับชำระภาษีรถทางระบบอินเทอร์เน็ตผ่านจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิส ตั้งแต่วันที่ 19 มีนาคม 2552 สำหรับเจ้าของรถที่ไม่อยู่ในข่ายต้องตรวจสอบสภาพกับสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ก่อนต่ออายุภาษี ได้แก่ รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ อายุการใช้งานไม่เกิน 7 ปี และรถจักรยานยนต์ อายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี โดยเข้าไปสมัครใช้บริการทางเว็บไซต์ www.dlte-serv.in.th หากประสงค์ชำระภาษีรถผ่านธนาคาร จะต้องมีบัญชีเงินฝากกับธนาคารที่เข้าร่วมโครงการ สำหรับผู้ที่ไม่มียุติเงินฝาก จะต้องพิมพ์ใบแจ้งหนี้จากระบบแล้วนำไปชำระยังธนาคารหรือชำระผ่านจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิส ในร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น หรือภายในห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีอยู่กว่า 7,000 แห่ง ทั่วประเทศ โดยเมื่อ ขบ. ได้รับค่าภาษีรถเรียบร้อยแล้ว จะจัดส่งเครื่องหมายการเสียภาษี (ป้ายวงกลม) ให้แก่เจ้าของรถทางไปรษณีย์ต่อไป

10) การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) กทท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

10.1) ติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate) ณ ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ พร้อมเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยของยานพาหนะ และบุคคลที่ผ่านเข้า-ออกเขตรั้วศุลกากร ณ ประตูเข้า-ออกของท่าเรือกรุงเทพ ระยะเวลาดำเนินการปีงบประมาณ 2551-2552 โดย กทท. ได้ลงนาม ในสัญญาจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในวงเงิน 230.910 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

10.2) ติดตั้งระบบเครือข่ายและระบบรักษาความปลอดภัยบนเครือข่ายภายในท่าเรือกรุงเทพ เพื่อขยายขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลในการ

ใช้งานระบบสารสนเทศต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพอย่างมั่นคง ปลอดภัย และสามารถตรวจสอบการใช้งานของผู้ใช้ระบบได้ โดย กทท. ได้จัดจ้างบริษัท เวสเทิร์น อินทิเกรทชั่น จำกัด ในวงเงิน 32.897 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2553 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

10.3) ติดตั้งระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทาง (e-Toll Collection System)

ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทางอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลตู้สินค้าเข้ากับระบบ e-Custom ของกรมศุลกากร ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของยานพาหนะและบุคคลที่ผ่านเข้า-ออก ณ ประตูตรวจสอบ 1-3 ตามมาตรฐาน ISPS CODE กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในวงเงิน 78.588 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ