

รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘



คำนำ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. รับผลสรุปรายงานการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ พร้อมกับแผนงาน/โครงการ และมาตรการ (Flagship Project) ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา รายสาขาการขนส่ง (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง) แผนลงทุน และแผนปฏิบัติการไปพิจารณา ประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับขีดความสามารถในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายหรืองบลงทุน กรอบระยะเวลา ในแต่ละปี ตลอดจนสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อมตามกระบวนการขั้นตอนต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ และให้แจ้งเวียนให้กระทรวงและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสาน การดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการสอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไปตามที่ คค. เสนอ

ในการนี้ สนข. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ณ มีนาคม ๒๕๕๙) ทั้งนี้ ได้พิจารณาถึงการแปลงแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ การบริหารงบประมาณ และผลการพัฒนาของแผนหลักฯ โดยอาศัยตัวชี้วัดความสำเร็จที่สอดคล้องตามเป้าประสงค์ รวมทั้งติดตาม ความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการและมาตรการสำคัญ ของ คค. ที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ฯ ครอบคลุม ๖ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและ เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) และเป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง เพื่อมุ่งให้แผนหลักฯ สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม และหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฯ ดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุง การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ และ บรรลุผลเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มีนาคม ๒๕๕๘

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๒.๑-๑	สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	๒-๑
ตารางที่ ๒.๒-๑	ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๒-๑๒
ตารางที่ ๒.๒-๒	ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน	๒-๑๓
ตารางที่ ๒.๒-๓	ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๒-๑๓
ตารางที่ ๒.๒-๔	ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์และขนส่งสินค้า	๒-๑๔
ตารางที่ ๒.๒-๕	ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์	๒-๑๕
ตารางที่ ๒.๒-๖	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ	๒-๑๖
ตารางที่ ๒.๒-๗	ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค	๒-๑๖
ตารางที่ ๒.๒-๘	จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งสาธารณะทางน้ำ	๒-๑๗
ตารางที่ ๒.๒-๙	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศและ จากโครงข่ายทางหลวงในสังกัด คค.	๒-๑๘
ตารางที่ ๒.๒-๑๐	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง	๒-๑๘
ตารางที่ ๒.๒-๑๑	สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	๒-๑๙
ตารางที่ ๒.๒-๑๒	สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมด	๒-๒๐
ตารางที่ ๒.๒-๑๓	จำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอ เปิดเส้นทางใหม่	๒-๒๐
ตารางที่ ๒.๒-๑๔	ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	๒-๒๑
ตารางที่ ๒.๒-๑๕	ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาเร่งด่วน	๒-๒๑

ชื่อย่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ชื่อย่อ	หน่วยงาน
คค.	กระทรวงคมนาคม
หน่วยงานด้านการขนส่งทางบก	
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รฟฟท.	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
หน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำ	
จท.	กรมเจ้าท่า
กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
หน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ	
บพ.	กรมการบินพลเรือน
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
บกท.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
บวท.	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สาระสำคัญของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานที่สำคัญ เพื่อพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไทยในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)

๒. เป้าประสงค์ / ยุทธศาสตร์

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๒ การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift Mode)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงาน และยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)
- ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ
อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง
- ยุทธศาสตร์ที่ ๖.๑ การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาการจราจร และ
ลดปัญหาการจราจรติดขัด
- ยุทธศาสตร์ที่ ๖.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management)

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

สนช. ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศในระยะ ๑๐ ปีข้างหน้า ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง โดยมุ่งพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport) ภายใต้ ๖ เป้าประสงค์หลัก ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

มีโครงการลงทุนและมาตรการที่สำคัญที่กำหนดไว้ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบการขนส่งและจราจรครอบคลุมทั้ง ๖ เป้าประสงค์หลัก จำนวน ๑๐๑ โครงการ และ ๘๔ มาตรการ ซึ่งแสดงสถานะการดำเนินงานดังตารางที่ ๒.๑-๑

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)	การขนส่งทางถนน	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการทางหลวงระหว่างประเทศ	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	๓) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม	แล้วเสร็จ
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	แล้วเสร็จ	
๕) โครงการขยับทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)	

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘
	๖) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน จำนวน ๑๒ แห่ง	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	✓
	การขนส่งทางราง	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	แล้วเสร็จ
	๒) โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า- แก่งคอย	✓
	๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่	✓
	๔) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของ ประเทศเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน	✓
	๒) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Provider)	-
	การขนส่งทางน้ำ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ จ.เชียงราย	แล้วเสร็จ
	๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	✓
	๓) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ ๑)	✓
	๔) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒	✓
	๕) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	✓
	๖) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	✓
	๗) โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหารประกอบการท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒	-
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	-
	๒) การกำหนดมาตรการทางภาษีและควบคุมค่าระวางเรือและตู้สินค้า	✓
	๓) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียน (Asean Connectivity) ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ ข้อบังคับ การกำกับดูแลที่มีมาตรฐานเดียวกัน กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	✓
	๔) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี	✓
	๕) มาตรการกำหนดความร่วมมือและสร้างตลาดและฐานผลิตสินค้ารวมทั้งบริการ เดียวกันในภูมิภาค	✓
	การขนส่งทางอากาศ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	✓
	๒) โครงการจัดหาเครื่องบิน ๑๔ ลำ ตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๔๘/๔๙-๒๕๕๒/๕๓	รับมอบครบแล้ว
	๓) โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕ ลำ	รับมอบครบแล้ว

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ	✓
	๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจระเข้-ขอนแก่น	✓
	๕) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	✓
	๖) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายปากน้ำโพ-ตะพานหิน	✓
	๗) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	✓
	๘) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี	✓
	๙) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕	✓
	๑๐) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖	✓
	๑๑) โครงการปรับปรุงสะพาน	✓
	๑๒) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	✓
	๑๓) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี	✓
	๑๔) โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน (Landbridge)	- (ไม่ได้รับงบประมาณ)
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน	✓
	๒) มาตรการส่งเสริมการค้ากับดูแลการขนส่งทางราง โดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ..... ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง	✓
	การขนส่งทางน้ำ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง	✓
	๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร	✓
	๓) โครงการขุดลอกร่องน้ำในประเทศ (จ่างเหมา)	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	๔) โครงการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ่างเหมา)	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการ การแก้ไขปัญหาความสูงของตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำ อุบสรุค และสิ่งกีดขวางในลำน้ำ โดยการร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	✓
	๒) มาตรการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการกำหนดตัวชี้วัด (KPI)	✓
	๓) มาตรการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรเพื่อลดขั้นตอนเอกสาร ระเบียบพิธีการทางศุลกากรต่างๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ โดยการประสานงานกับกรมศุลกากร	✓
	๔) มาตรการจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติให้มีหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดทิศทางการพัฒนาท่าเรือทั่วประเทศไทย	✓
	๕) มาตรการช่วยเหลือ และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดยจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี	✓
	๖) มาตรการปรับปรุง แก้ไข ขยายผล ยกร่าง กฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายด้านพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องเพื่อเอื้อต่อการดำเนินการขนส่งทางน้ำ	✓
	๗) มาตรการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำ โดยการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อจัดหาระบบฐานข้อมูล	✓

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / โครงการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘
	๘) มาตรการให้รัฐจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีรวมทั้งการฝึกอบรมและดูงาน (ทั้งในและต่างประเทศ) และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือและอุปกรณ์การเรียน การสอน	✓
	๙) มาตรการพัฒนาระบบหลักสูตร (ด้านวิชาการ ภาษา ทักษะ ปฏิบัติการ และความรู้ด้าน IT) และเพิ่มสถาบันการเรียนการสอนด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อผลิตบุคลากรให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการ	✓
	๑๐) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อรองรับภารกิจการบริหารงานด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	✓
	การขนส่งทางอากาศ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	✓
	๒) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน และก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่	แล้วเสร็จ
	๓) โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่าอากาศยานนราธิวาส	แล้วเสร็จ
	๔) โครงการขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	✓
	๕) โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	แล้วเสร็จ
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยให้แรงจูงใจสายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานต่างๆ ในภูมิภาคของไทย เช่น การช่วยเหลือให้ข้อมูลด้านการตลาดแก่สายการบิน รวมทั้งส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค เช่น การท่องเที่ยว การค้า	✓
	๒) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย	✓
	๓) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้ใช้บริการ	✓
	๔) มาตรการส่งเสริมความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการเดินทางไปและกลับจากท่าอากาศยาน โดยการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาค	✓
	๕) มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Highly Customer Oriented) ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบิน ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า เป็นต้น	✓
	๖) มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ	✓
	๗) มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management) เพื่อส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานนานาชาติให้มากขึ้น	✓
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่ม ความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง	การขนส่งทางถนน	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย	-
	๒) โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่บนทางหลวงสายประธาน	✓

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	๓) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ มีทั้งหมด ๓๑ แห่ง	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	๔) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)
	๕) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถ ๕ ระบบ	- (ไม่ขอรับจัดสรรงบ)
	๖) โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถบางปิ้ง จ.สมุทรปราการ	-
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็ว (Speed Management) อย่างเป็นทางการ	✓
	๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นทางการ เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถโดยสารและรถบรรทุกจัดทำสมุดคู่มือการขับรถ (Log Book)	✓
	๓) มาตรการบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	✓
	๔) มาตรการกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	-
	๕) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสาร สาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	✓
	๖) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุ และสารสนเทศ ด้านความปลอดภัย	-
	๗) มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย / คาดเข็มขัดนิรภัย	สิ้นสุดมาตรการ
	การขนส่งทางราง	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร	✓
	๒) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่)	✓
	๓) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น	✓
	๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	✓
	๒) มาตรการการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน	- (ปรับเปลี่ยนหลักสูตร)
	๓) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ	✓
	๔) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัด ทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลัดผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด	✓
	การขนส่งทางน้ำ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิดเพื่อเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ	แล้วเสร็จ
	๒) โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือสาธารณะ และระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา	- (ไม่ได้รับงบประมาณ)
	๓) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์	✓

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	๔) โครงการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย มาตรการสำคัญ ๑) มาตรการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางลำน้ำและชายฝั่ง ๒) มาตรการจัดฝึกอบรม ทดสอบ และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับเรือและ ผู้ใช้บริการอยู่เป็นประจำ ๓) มาตรการบังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษที่เคร่งครัด	✓ ✓ - ✓
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัด พลังงาน (Energy Saving) และ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	การขนส่งทางถนน	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขมวี่ง	- (ไม่ได้รับงบประมาณ)
	๒) โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและจอดรถโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบิน บางปิ้ง จ.สมุทรปราการ	-
	๓) โครงการปรับปรุงและก่อสร้างภายในอุโมงค์และอุโมงค์ใหม่สำหรับจอดรถโดยสาร ปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง	-
	๔) โครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๘๓ คัน	✓
	๕) โครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ทดแทนรถโดยสาร ปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล ๘๐๐ คัน	- (ยกเลิกโครงการ)
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน (Eco Driving) โดยอาจใช้ร่วมกับ ระบบสารสนเทศผู้เดินทางและเทคโนโลยีเพื่อช่วยการขับขี่อย่างประหยัด	-
	๒) มาตรการลดปริมาณการเดินทางในเขตเมืองโดยการริเริ่มการใช้มาตรการด้านราคา อาทิ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ	-
	๓) มาตรการส่งเสริมการเดินทางขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์	✓
	๔) มาตรการส่งเสริมการใช้การเดิน จักรยาน และจักรยานไฟฟ้า	✓
	การขนส่งทางราง	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน	- (ชะลอโครงการ)
๒) โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	✓	
๓) โครงการสร้างโรงรถจักรและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	✓	
๔) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	✓	
๕) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้นต่อเพลลา)	✓	
๖) โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค	✓	
มาตรการสำคัญ		
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบ การขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM)	✓	

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	การขนส่งทางน้ำ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	แล้วเสร็จ
	๒) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.เมือง จ.อ่างทอง	- (ยกเลิกโครงการ)
	๓) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการส่งเสริมการซ่อมและต่อเรือครบวงจรภายในประเทศ โดยการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากล	✓
	๒) มาตรการพัฒนามาตรฐานการประกอบการธุรกิจการขนส่งทางน้ำและมีตัวชี้วัดในการชี้วัดคุณภาพการดำเนินงาน	-
	๓) มาตรการด้านภาษีที่เอื้อต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบการธุรกิจ	✓
	๔) มาตรการจัดหาแหล่งเงินทุน ดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาคืดนานแบบผ่อนปรน เพื่อให้ผู้ประกอบการกู้ยืมมาลงทุนในธุรกิจ และปรับปรุงคุณภาพการบริการ	✓
	๕) มาตรการควบคุมและกำหนดตารางราคากลางของ ค่าภาระทางเรือและค่าขนส่งสินค้า	-
	๖) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานค้นคว้า วิจัยด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ของเรือพลังงานสะอาด และพลังงานทดแทน	✓
	การขนส่งทางอากาศ	
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีด้านการบินที่ประหยัดพลังงานและลดมลพิษ โดยการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการเรียนรู้และการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์	-
	๒) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	✓
	๓) มาตรการส่งเสริมการประหยัดและอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารผู้โดยสาร	✓
	๔) มาตรการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน (Fuel Management) การส่งเสริมให้ใช้อากาศยานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อลดการใช้พลังงานที่ทางวิ่ง (Runway) เป็นต้น	✓
	๕) มาตรการบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม	-
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่ม การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	การขนส่งทางถนน	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)	✓
๒) มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงระบบขนส่งไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถโดยสารเอกชน รถแท็กซี่ และรถสาธารณะอื่นๆ	✓	
๓) มาตรการลงทุนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ (รถประจำทาง) โดยอาจพิจารณาเป็นการลงทุนประเภท PPP	-	

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	๔) มาตรการวางแผนและพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Management Center) และการติดตามรถโดยสารสาธารณะ(รถประจำทางรถแท็กซี่ รถตู้ และรถสาธารณะอื่น ๆ)	- (ยกเลิกโครงการ)
	๕) มาตรการวางระบบเงินอุดหนุน (Subsidy) เพื่อการบริการสาธารณะ (Public Service Obligation)	-
	๖) มาตรการด้านราคา เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ย่อยโอกาส ผู้พิการ เช่น การกำหนดราคาสำหรับผู้พิการ ผู้สูงอายุ เป็นต้น	✓
	การขนส่งทางราง	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	✓
	๒) โครงการรถไฟชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	✓
	๓) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	✓
	๔) โครงการรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก	✓
	๕) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	✓
	๖) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรี	✓
	๗) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	✓
	๘) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	✓
	๙) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ รฟม.	✓
	๑๐) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค	✓
	๑๑) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	✓
	๑๒) โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร รฟท.	✓
	๒) มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร	✓
	การขนส่งทางน้ำ	
	โครงการสำคัญ	
	๑) โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง	✓
	๒) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑๐ แห่ง	✓
	มาตรการสำคัญ	
	๑) มาตรการควบคุมและกำกับอัตราค่าเรือโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม	✓
	๒) มาตรการจัดให้มีเรือโดยสารสาธารณะฟรีจำนวนหนึ่งไว้ให้บริการ	-
	๓) มาตรการจัดตั้งสำนักหักบัญชีกลาง (Clearing House) เพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket)	✓
	๔) มาตรการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินทางเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา	✓

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	<p style="text-align: center;">การขนส่งทางอากาศ</p> <p>มาตรการสำคัญ</p> <p>๑) มาตรการส่งเสริมกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินทาง ทางอากาศในภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว ภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม ในภูมิภาค ในการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมในภูมิภาค เพื่อเป็นการดึงดูดสายการบินให้เปิดจุดบินในภูมิภาคเพิ่ม</p> <p>๒) มาตรการส่งเสริมการดำเนินกิจการของสายการบินต้นทุนต่ำให้มีการกระจายการให้บริการไปยังภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน สายการบิน เช่น การศึกษาเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการเดินทางสูง เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนในต่างจังหวัดได้มากขึ้นและสายการบินดำเนินกิจการได้โดยไม่ขาดทุน</p> <p>๓) มาตรการส่งเสริมการแข่งขันระหว่างสายการบิน เช่น ปรับค่าธรรมเนียมให้จูงใจและเหมาะสม การให้การสนับสนุนการดำเนินการของสายการบิน</p> <p>๔) มาตรการกำกับดูแลและกำหนดเกณฑ์การแข่งขันให้ยุติธรรม โปร่งใส และเหมาะสม โดยการตั้งหน่วยงานในการกำกับดูแล</p> <p>๕) มาตรการส่งเสริมการดำเนินงานของสายการบินให้มีต้นทุนที่ประหยัด เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบสารสนเทศในการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่และให้เกิดประโยชน์สูงสุด การจัดการบริการ (Ground Service) ที่ต้นทุนต่ำ เช่น Low Cost Terminal</p> <p>๖) มาตรการส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p>
<p>เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง</p>	<p style="text-align: center;">การขนส่งทางถนน</p> <p>โครงการสำคัญ</p> <p>๑) โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา</p> <p>๒) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก</p> <p>๓) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค</p> <p>๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี</p> <p>๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนนราชพฤษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก</p> <p>๖) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนนราชพฤษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ-ใต้</p> <p>๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</p> <p>มาตรการสำคัญ</p> <p>๑) มาตรการกำหนดแผนการปรับปรุงทางเพื่อลดความแออัดบนช่วงถนนที่มีการจราจรติดขัด</p> <p>๒) มาตรการวางแผนการพัฒนาระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการจัดการสถานการณ์คับขัน (Emergency Response)</p> <p>๓) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะที่ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (กระทรวง) ต่างๆ รวมถึงความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน</p>	<p style="text-align: center;">✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)</p> <p style="text-align: center;">✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)</p> <p style="text-align: center;">✓ (แล้วเสร็จบางส่วน)</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p style="text-align: center;">✓</p>

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานะการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

เป้าประสงค์	โครงการ / มาตรการสำคัญ (Flagship Project)	การดำเนินการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗
	การขนส่งทางอากาศ	
	<i>โครงการสำคัญ</i>	✓
	๑) โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ	✓
	๒) โครงการเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ	✓
	๓) โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง	✓
	จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญทั้งหมด	๑๐๑ โครงการ / ๘๔ มาตรการ
	จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญที่ได้มีการดำเนินงาน	๘๙ โครงการ / ๖๗ มาตรการ
	จำนวนโครงการ / มาตรการสำคัญที่ไม่ได้ดำเนินงาน	๑๒ โครงการ / ๑๗ มาตรการ

- หมายเหตุ : ✓ หมายถึง โครงการ/มาตรการ ที่หน่วยงานได้มีการดำเนิน ประกอบด้วยโครงการ/มาตรการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ หรือ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ
- หมายถึง โครงการ/มาตรการ ที่ไม่ได้ถูกนำมาดำเนินการ ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ถูกยกเลิก/ชะลอโครงการ หรือ ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๒.๒ ผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

ภายใต้กรอบการดำเนินการตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘ มีผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร โดยอาศัยตัวชี้วัดความสำเร็จที่สำคัญสอดคล้องตามเป้าประสงค์ที่กำหนด สำหรับใช้ประเมินผลการดำเนินงานตามกลยุทธ์ภายใต้กรอบแนวทาง การพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรที่กำหนด ซึ่งสรุปผลความก้าวหน้าที่สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนา ด้านการขนส่งและจราจร โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัด ดังนี้

๒.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของ โครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ และยุทธศาสตร์การเสริมสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มปริมาณการเดินทางและ การขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย ผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๔.๙๐ ล้านคน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๐.๓๕ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๔.๕๕ ล้านคน (ร้อยละ ๙๒.๘๖) สำหรับปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนด ค่าเป้าหมาย ๕๖.๙๖ ล้านคน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณผู้โดยสาร ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒๒.๒๓ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๓๔.๗๓ ล้านคน (ร้อยละ ๖๐.๙๗) (ตารางที่ ๒.๒-๑)

ตารางที่ ๒.๒-๑ ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย ล้านคน)			
เป้าหมาย ๑/	๓.๓๐	๔.๐๐	๔.๙๐
ผลการดำเนินงาน	๑.๒๔	๑.๐๓	๐.๓๕ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๖๒.๔๒)	(๗๔.๒๕)	(๙๒.๘๖)
๒. ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย ล้านคน)			
เป้าหมาย ๑/	๕๐.๕๗	๕๓.๗๗	๕๖.๙๖
ผลการดำเนินงาน	๕๐.๙๐	๔๖.๕๐	๒๒.๒๓ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๐.๖๕	(๑๓.๕๒)	(๖๐.๙๗)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ และผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานปี ๒๕๕๘ ตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ (ฉบับปรับปรุง)

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ – ก.พ. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๓.๓๐๒ ล้าน ที.อี.ยู. ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๓.๓๑๓ ล้าน ที.อี.ยู. (ร้อยละ ๕๐.๐๘๓) สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ๐.๓๕๒ ล้านตัน ผลการดำเนินงานครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ๐.๒๔๑ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๐.๑๑๑ ล้านตัน (ร้อยละ ๓๑.๕๓๔) (ตารางที่ ๒.๒-๒)

ตารางที่ ๒.๒-๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑.ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย ล้าน ที.อี.ยู.)			
เป้าหมาย ๑/	๖.๐๐๐	๖.๓๐๐	๖.๖๑๕
ผลการดำเนินงาน	๕.๙๗๔	๖.๔๕๘	๓.๓๐๒ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๐.๔๓๓)	๒.๕๐๘	(๕๐.๐๘๓)
๒.ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (หน่วย ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๐.๓๑๙	๐.๓๓๕	๐.๓๕๒
ผลการดำเนินงาน	๐.๓๐๙	๐.๓๗๐	๐.๒๔๑ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๓.๑๓๕)	๑๐.๔๔๘	(๓๑.๕๓๔)

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเชียงแสนปี ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ (ฉบับปรับปรุง)

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค.๒๕๕๗ - มี.ค.๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๔๗,๗๐๐ ตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒๐,๒๓๑ ตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๒๗,๔๖๙ ตัน (ร้อยละ ๕๗.๕๙) สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ๑.๓๐ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ปริมาณสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๐.๕๕ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๐.๗๕ ล้านตัน (ร้อยละ ๕๗.๖๙) (ตารางที่ ๒.๒-๓)

ตารางที่ ๒.๒-๓ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย ตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๔๐,๑๐๐	๔๓,๗๐๐	๔๗,๗๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๘,๘๑๓	๔๘,๕๕๓	๒๐,๒๓๑ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๓.๒๑)	๑๑.๑๑	(๕๗.๕๙)

ตารางที่ ๒.๒-๓ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าและที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๑.๒๖	๑.๓๓	๑.๓๐
ผลการดำเนินงาน	๑.๒๗	๑.๒๘	๐.๕๕ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๐.๗๙	(๓.๗๖)	(๕๗.๖๙)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ (ฉบับปรับปรุง)

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค.๒๕๕๗ - ก.พ.๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน มียุทธศาสตร์การพัฒนาดังกล่าวคือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สะดวก รวดเร็วและน่าเชื่อถือมากขึ้น และมีระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น ผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์และขนส่งปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ๘๕.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ๓๘.๑๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ๔๖.๘๗ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๕๕.๑๔) สำหรับความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ๙๕.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารด่วนพิเศษ ๕๐.๐๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ๔๔.๙๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๔๗.๓๕) สำหรับความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ๕๕.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ๓๒.๘๗ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ๒๒.๑๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๔๐.๒๔) (ตารางที่ ๒.๒-๔)

ตารางที่ ๒.๒-๔ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์ และขนส่งสินค้า

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) (หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๗๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๖.๓๑	๓๘.๑๖	๓๘.๑๓ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๔๘.๑๓)	(๕๒.๓๐)	(๕๕.๑๔)

ตารางที่ ๒.๒-๔ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์ และขนส่งสินค้า (ต่อ)

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๒. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๘๒.๐๐	๘๙.๐๐	๙๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๔๘.๔๐	๔๙.๕๓	๕๐.๐๒ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๔๐.๙๘)	(๔๔.๓๕)	(๔๗.๓๕)
๓. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๔๗.๐๐	๕๓.๐๐	๕๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๐.๐๐	๓๒.๕๒	๓๒.๘๗ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๓๖.๑๗)	(๓๘.๖๔)	(๔๐.๒๔)

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม รถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ และรถไฟขนส่งสินค้าปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ร้อยละ ๘๔.๐๐ ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถไฟโดยสารเชิงสังคมร้อยละ ๗๕.๑๕ ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๘.๘๕ สำหรับความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายร้อยละ ๘๘.๐๐ ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ร้อยละ ๘๔.๒๕ ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓.๗๕ (ตารางที่ ๒.๒-๕)

ตารางที่ ๒.๒-๕ ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๖๖.๐๐	๗๔.๐๐	๘๔.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๗๑.๙๔	๗๖.๖๖	๗๕.๑๕ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๕.๙๔	๒.๖๖	(๘.๘๕)
๒. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๗๐.๐๐	๗๘.๐๐	๘๘.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๗๐.๘๘	๘๐.๖๐	๘๔.๒๕ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๐.๘๘	๒.๖๐	(๓.๗๕)

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์สินค้า ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ๕๔.๓๐ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ๕๐.๑๑ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีอยู่ ๔.๑๙ ล้านตัน (ร้อยละ ๗.๗๒) สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายไว้ ๓๘.๔๐ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ๔๖.๕๒ ล้านตัน สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๘.๑๒ ล้านตัน (ร้อยละ ๒๑.๑๕) (ตารางที่ ๒.๒-๖)

ตารางที่ ๒.๒-๖ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ (หน่วย ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๕๔.๓๐	๕๑.๕๐	๕๔.๓๐
ผลการดำเนินงาน	๔๗.๔๒	๔๕.๔๑	๕๐.๑๑ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๒.๖๓)	(๑๑.๘๓)	(๗.๗๒)
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง (หน่วย ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๓๘.๕๐	๓๖.๔๐	๓๘.๕๐
ผลการดำเนินงาน	๓๘.๙๗	๔๕.๔๔	๔๖.๕๒ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๑.๓๖	๒๔.๘๔	๒๑.๑๕

ที่มา : กรมเจ้าท่า

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๔) ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ของกรมการบินพลเรือน บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน ๓๓.๗ ล้านคน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาคจำนวน ๕๔.๕๙ ล้านคน สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๒๐.๘๙ ล้านคน (ร้อยละ ๖๑.๙๙) (ตารางที่ ๒.๒-๗)

ตารางที่ ๒.๒-๗ ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (หน่วย ล้านคน)			
เป้าหมาย๑/	๓๐.๙๘	๓๒.๓๑	๓๓.๗
ผลการดำเนินงาน	๙๔.๖๓	๓๔.๔๙	๕๔.๕๙ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๒๐๕.๔๖	๖.๗๕	๖๑.๙๙

ที่มา : กรมการบินพลเรือน

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาคปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๕๘ เป็นผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปี (ต.ค.๒๕๕๗ - ก.พ.๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ การปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์การพัฒนา ได้แก่ ยุทธศาสตร์ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและปลอดภัย และยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่ง รวมทั้งลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งสาธารณะทางน้ำ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟไว้ไม่เกิน ๔๐๐ ครั้ง ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ จำนวน ๙๑ ครั้ง ต่ำกว่าที่เป้าหมายตลอดทั้งปี ๓๐๙ ครั้ง (ร้อยละ ๗๗.๒๕) สำหรับจำนวนอุบัติเหตุการขนส่งสาธารณะทางน้ำ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายไว้ไม่เกิน ๙ ครั้ง ขณะนี้อยู่ระหว่างกรมเจ้าท่ารวบรวมผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๕๘ (ตารางที่ ๒.๒-๘)

ตารางที่ ๒.๒-๘ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ (หน่วย : ครั้ง)			
เป้าหมาย ๑/	๔๕๐	๔๒๕	๔๐๐
ผลการดำเนินงาน	๕๐๗	๓๐๑	๙๑ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ^{๓/}	๑๒.๖๗	(๒๙.๑๘)	(๗๗.๒๕)
๒. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ (หน่วย : ครั้ง)			
เป้าหมาย ^{๑/}	๑๑	๑๐	๙
ผลการดำเนินงาน	๒๐	๒๖	NA ^{๔/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๘๑.๘๒	๑๖๐.๐๐	NA ^{๔/}

ที่มา : อุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จากกรมเจ้าท่า

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๔/ เก็บข้อมูลครั้งเดียวตอนสิ้นปี

๒) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศและโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ได้กำหนดค่าเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศ ไม่เกิน ๙,๐๐๐ คน ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมผลดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๕๘ สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม (ของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายไว้จำนวน ๑,๑๕๐ คน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน ๑,๐๘๘ คน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๖๒ คน (ร้อยละ ๕.๓๙) (ตารางที่ ๒.๒-๙)

ตารางที่ ๒.๒-๙ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศและจากโครงข่ายทางหลวงในสังกัด คค.

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศ (หน่วย คน)			
เป้าหมาย ๑/	๑๐,๐๐๐	๙,๕๐๐	๙,๐๐๐
ผลการดำเนินงาน	๗,๘๒๐	๖,๑๘๕	NA ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	(๒๑.๘๐)	(๓๔.๘๙)	NA ^{๒/}
๒. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม (หน่วย คน)			
เป้าหมาย ๑/	๑,๓๐๐	๑,๒๓๐	๑,๑๕๐
ผลการดำเนินงาน	๑,๗๕๕	๒,๓๐๙	๑,๐๘๘ ^{๓/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๔/	๓๕.๐๐	๘๗.๗๒	(๕.๓๙)

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลระบบ TRAM ของกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งทางถนนทั้งประเทศ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ เก็บข้อมูลครั้งเดียวตอนสิ้นปี

๓/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๔/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนา คือ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น และยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการลดปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง และลดมลภาวะจากภาคการขนส่ง โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำนํ้า และทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๔.๕ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า ร้อยละ ๑๐.๐๐ สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง ร้อยละ ๗.๐๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม รวบรวมผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๕๘ (ตารางที่ ๒.๒-๑๐)

ตารางที่ ๒.๒-๑๐ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำนํ้า และทางชายฝั่ง

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๓.๕๐	๔.๐๐	๔.๕๐
ผลการดำเนินงาน	๒.๒๔	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๑.๒๖)	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}
๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๙.๑๐	๙.๔๐	๑๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๘.๙๙	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๐.๑๑)	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}

รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๘)

ส่วนที่ ๒ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

ตารางที่ ๒.๒-๑๐ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง (ต่อ)

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๓. สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๖.๔๐	๖.๖๐	๗.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๘.๓๘	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๑.๙๘)	NA ^{๒/}	NA ^{๒/}

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่ง ฯ

๒/ อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูล

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) สัดส่วนการใช้พลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ร้อยละ ๓๐ ผลดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ๓๕.๗๓ สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ร้อยละ ๕.๗๓ สำหรับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยพิจารณาจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) กำหนดเป้าหมายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ไม่เกิน ๔๕ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ๒๑.๓๕ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีอยู่ ๒๓.๖๕ ล้านตัน (ร้อยละ ๕๒.๕๖) (ตารางที่ ๒.๒-๑๑)

ตารางที่ ๒.๒-๑๑ สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๓๒.๐๐	๓๑.๐๐	๓๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๕.๕๘	๓๕.๓๔	๓๕.๗๓ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๓.๕๘	๔.๓๔	๕.๗๓
๒. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (หน่วย ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๔๗.๐๐	๔๖.๐๐	๔๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๖๒.๕๒	๖๒.๖๖	๒๑.๓๕ ^{๒/}
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๓๓.๐๒	๓๖.๒๒	(๕๒.๕๖)

ที่มา : การใช้พลังงานภาคการขนส่ง ในรายงานการอนุรักษ์พลังงานของประเทศไทย ๒๕๕๗ ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ในรายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย ๒๕๕๗ ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่ง ฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - ม.ค. ๒๕๕๘)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมด ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๕๐.๐๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอผลการศึกษา (ตารางที่ ๒.๒-๑๒)

ตารางที่ ๒.๒-๑๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมด

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๔๘.๐๐	๔๙.๐๐	๕๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๕๒.๕๗	NA ๒/	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๔.๕๗	NA ๒/	NA ๒/

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBum) ในรายงานการศึกษาพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลองเพื่อบูรณาการ พัฒนาการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบโลจิสติกส์ (TDL) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้เดินทางทั้งหมดปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาขนส่ง

๒/ อยู่ระหว่างรอผลการศึกษา

๒) เส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมายจำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ให้เพิ่มขึ้นทุกปี ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีจำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (รถหมวด ๒, ๓ และ ๔ รวมถึงเส้นทางระหว่างประเทศ) รวม ๒๙๕ เส้นทาง โดยมีแนวโน้มที่ลดลงจากปีที่ผ่านมาเป็นลำดับ (ตารางที่ ๒.๒-๑๓)

ตารางที่ ๒.๒-๑๓ จำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. จำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ (หน่วย เส้นทาง)			
เป้าหมาย ๑/	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
ผลการดำเนินงาน	๒๙๘	๒๙๗	๒๙๕ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	ลดลง	ลดลง	ลดลง

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาขนส่ง

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค.๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๑) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ได้กำหนด เป้าหมายความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะร้อยละ ๗๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างกรมการขนส่งทางบกรวบรวมข้อมูล คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๕๘ (ตารางที่ ๒.๒-๑๔)

ตารางที่ ๒.๒-๑๔ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (หน่วย ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๗๐	๗๐	๗๐
ผลการดำเนินงาน	๗๒.๕๗	๗๓.๒๓	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๓.๖๗	๔.๖๑	NA ๒/

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

๒/ เก็บข้อมูลครั้งเดียวตอนสิ้นปี

๒.๒.๖ เป้าประสงค์ที่ ๖ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง และการขนส่งมียุทธศาสตร์รองรับการพัฒนาที่สำคัญ คือ ยุทธศาสตร์ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวดและลดปัญหาการจราจรติดขัด และยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กำหนดค่าเป้าหมาย ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนไว้ ๒๕.๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะนี้อยู่ระหว่างกองจัดระบบการจราจรทางบก รวบรวมข้อมูล คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๕๘ (ตารางที่ ๒.๒-๑๕)

ตารางที่ ๒.๒-๑๕ ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาเร่งด่วน

ตัวชี้วัด	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑. ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาเร่งด่วน (หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย๑/	๒๒.๐	๒๓.๐	๒๕.๐
ผลการดำเนินงาน (ช่วงเช้า/ช่วงเย็น)	๑๖.๐ / ๒๓.๓	๑๕.๘ / ๒๒.๔	NA ๓/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ช่วงเช้า/ช่วงเย็น) (ร้อยละ) ๔/	(๒๗.๒๗) / ๕.๙	(๓๑.๓) / (๒.๖)	NA ๓/

ที่มา : กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาเร่งด่วน ปี ๒๕๕๘ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ต.ค. ๒๕๕๗ - มี.ค. ๒๕๕๘)

๓/ เก็บข้อมูลครั้งเดียวตอนสิ้นปี ๒๕๕๘

๔/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

สรุปผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

คค. ได้ดำเนินโครงการ/มาตรการสำคัญ (Flagship Project) ที่สอดคล้องกับแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ณ มีนาคม ๒๕๕๘) สรุปได้ ดังนี้

๓.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

๓.๑.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศในการรองรับประเทศให้เป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒-๒๕๕๘ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๔ โครงการ ระยะทางรวม ๘๘.๒๘ กิโลเมตร ได้แก่

- สาย อ.พิบูลมังสาหาร-ช่องเม็ก (ส่วนที่ ๑) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๒๕.๑๕ กิโลเมตร
- สาย อ.คอนสาร-วังปะจัน จ.สตูล ระยะทาง ๑๙.๖๐ กิโลเมตร
- สาย อ.สุโขทัย-อ.แก่ง - บูกะตา จ.นราธิวาส ระยะทาง ๒๕.๐๐ กิโลเมตร
- สาย อ.พิบูลมังสาหาร-ช่องเม็ก (ส่วนที่ ๒) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๑๘.๕๓ กิโลเมตร

๑.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๒ โครงการ ระยะทางรวม ๗๑.๔๖ กิโลเมตร ได้แก่

- สายเชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิม สายเมืงวีดี-เชิงเขาตะนาวศรี จ.ตาก ระยะทาง ๔๕.๔๖ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๔๐.๓๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๐.๘๒
- สายหนองคาย-อ.โพนพิสัย จ.หนองคาย ระยะทาง ๒๖.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๙๘.๗๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕.๘๔

๑.๓ อยู่ระหว่างการประกวดราคา

- สาย อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน ๑ จ.หนองคาย ระยะทาง ๓๐.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๒๐๐.๐๐ ล้านบาท

๒. โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล.) เพื่อให้การขนส่งสินค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และทันเวลา โดยการแก้ไขปัญหาความแออัดที่มีต่อการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน และเชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ ณ จุดพื้นที่การขนส่งสินค้าเข้า-ออกที่สำคัญ โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๕๘ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๘ โครงการ ระยะทางรวม ๒๔๗.๑๓ กิโลเมตร ได้แก่

- สายตราด-หาดเล็ก ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ตราด ระยะทาง ๑๘.๐๗ กิโลเมตร

- ๒) สายตราด-หาดเล็ก ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.ตราด จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๔.๖๒ กิโลเมตร
- ๓) สายทางแยกต่างระดับปทุมพร จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๒.๓๘ กิโลเมตร
- ๔) สาย บ.ฉลุง-อ.ละงู ตอน ๓ (ส่วนที่ ๒) จ.สตูล ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕) สายตลาดหนองมน-อ.บางละมุง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๗.๒๐ กิโลเมตร
- ๖) สายตลาดหนองมน-อ.บางละมุง ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒.๖๐ กิโลเมตร
- ๗) สายตลาดหนองมน-อ.บางละมุง ตอน ๓ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๓๐ กิโลเมตร
- ๘) สายเชียงราย-อ.เชียงของ ตอน ๒ จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๙) สาย อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงแสน) (ส่วนที่ ๑) จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๙.๒๐ กิโลเมตร
- ๑๐) สาย อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงแสน) (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร
- ๑๑) สาย อ.แม่สาย-อ.เชียงแสน (ส่วนที่ ๑) จ.เชียงราย ระยะทาง ๓๐.๔๗ กิโลเมตร
- ๑๒) สาย อ.แม่สาย-อ.เชียงแสน (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงราย ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๓) บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ (บ.ฉลุง)-อ.ละงู ตอน ๓ (ส่วนที่ ๑) จ.สตูล ระยะทาง ๑๗.๕๔ กิโลเมตร
- ๑๔) สายชุมพร-ระนอง ตอน ๑ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๕) สายจันทบุรี-สระแก้ว ตอน ๑ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๗.๕๒ กิโลเมตร
- ๑๖) สายจันทบุรี-สระแก้ว ตอน ๒ จ.จันทบุรี ระยะทาง ๒๔.๒๐ กิโลเมตร
- ๑๗) สาย อ.แปลงยาว-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอน ๑ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๕.๐๐ กิโลเมตร

๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๘ โครงการ ระยะทางรวม ๑๔๐.๗๑ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สายทางเลี่ยงเมืองสตูล ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (ควนเนียง-สตูล (ท่าเรือเกาะนก)) จ.สตูล ระยะทาง ๑๐.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๖.๔๘ ล้านบาท มีผลงานร้อยละ ๒๗.๙๖
- ๒) สายชุมพร-ระนอง ตอน ๒ จ.ชุมพร จ.ระนอง ระยะทาง ๒๓.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๘๗.๗๑๙๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗.๒๖
- ๓) สายจันทบุรี-สระแก้ว ตอน ๓ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๒๐.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๔๘.๔๖๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗.๑๖
- ๔) สายเชียงราย-อ.เชียงของ ตอน ๓ จ.เชียงราย ระยะทาง ๒๕.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๔๘.๕๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๙.๒๗
- ๕) สาย อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน ๒ จ.เชียงราย ระยะทาง ๒๑.๔๓ กิโลเมตร วงเงิน ๕๕๓.๔๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๓.๗๔
- ๖) สายบ้านบึง-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑-อ.บ้านค่าย ตอน ๑ จ.ระยอง จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๔๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๔๙.๘๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๙๔

๗) สายบ้านบึง-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑-บ้านค่าย ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๔.๓๖ กิโลเมตร วงเงิน ๖๙๘.๔๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๕.๕๖

๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๑๒๗ (อ.พานทอง) ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๒๗.๑๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๓.๐๗

๒.๓ อยู่ระหว่างการประกวดราคา

๑) สายบ้านบึง-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑-อ.บ้านค่าย ตอน ๓ จ.ระยอง ระยะทาง ๑๘.๒๓ กิโลเมตร วงเงิน ๖๗๐.๐๐ ล้านบาท

๒) สายตราด-อ.หาดเล็ก ตอน ๒ ส่วนที่ ๑ จ.ตราด ระยะทาง ๒๓.๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท

๓) สายตราด-อ.หาดเล็ก ตอน ๒ ส่วนที่ ๒ จ.ตราด ระยะทาง ๑๕.๕๔ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามน้ำโขง จ.นครพนม (ทล.) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปสู่ภาคกลางของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และถึงท่าเรือน้ำลึกห้วงอ่าวของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย (ทล.) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศใน อ.เชียงของ จ.เชียงราย กับเมืองห้วยทราย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๖

๕. โครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง (ทช.) เพื่อปรับปรุงโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ และเชื่อมต่อโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งอื่นๆ รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดย ทช. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๗ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๕.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๕๑.๙๙ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สาย กส.๔๐๓๕ แยก ทล.๒๐๐๙ - บ.หนองสามขา อ.หนองกุงศรี จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๘.๐๕ กิโลเมตร

๒) สายแยก ทล.๗ - บ.หนองกระเสริม อ.เมือง จ.ชลบุรี ระยะทาง ๔.๙๘ กิโลเมตร

๓) สาย กส.๔๐๓๕ แยก ทล.๒๐๐๙ - บ.หนองสามขา (ตอนที่ ๒) อ.หนองกุงศรี จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑๐.๔๖ กิโลเมตร

๔) สาย ทช.๔๐๒๑ แยก ทล.๓๔๗๐- ศาลาลอย อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๔.๑๕ กิโลเมตร

๕) สาย ทล.๒๑๙ - บ.ป่าตอง ต.บ้านกู่ อ.ยางสีสุราช จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๑๐.๕๙ กิโลเมตร

๖) สายเลี่ยงเมือง บ.ทุ่งเสียว - บ.สันป่าตอง - บ.หางดง (ตอนที่ ๒) อ.หางดง สันป่าตอง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๓.๗๖ กิโลเมตร

๕.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๕ โครงการ ระยะทางรวม ๓๘.๙๐ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สายเชื่อม ทล.๑๑๒๙ - ทล.๑๐๙๘ อ.เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๔.๕๕ กิโลเมตร วงเงิน ๘๐๙.๕๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๗๘
- ๒) สายแยก ทล. ๓๔ (กม.ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย ฉช. ๓๐๐๑ (ตอนที่ ๑) ระยะทาง ๔.๐๗๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๘๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๗.๔๓
- ๓) สายเชื่อม จ๓ - วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ ๑) อ.เมือง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๙.๑๘๒ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๙.๘๓
- ๔) สาย ปท.๓๐๑๐ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านคลองห้า ระยะทาง ๙.๓๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๔๙๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๗๙

๕.๓ อยู่ระหว่างรอลงนาม จำนวน ๕ โครงการ ระยะทางรวม ๕๓.๓๑๖ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สาย ช่อง ๕ - บ่อนไก่ จ.ชุมพร ระยะทาง ๗.๕๖๑ กิโลเมตร วงเงิน ๔๑๐.๐๐ ล้านบาท
- ๒) สาย นย. ๒๐๐๕ แยก ทล. ๓๓ - บ. คลอง ๓๓ จ.นครนายก ระยะทาง ๑๐.๐๐๓ กิโลเมตร วงเงิน ๔๕๐.๐๐ ล้านบาท
- ๓) สาย รย.๕๐๕๐ แยกสายนิคมสร้างตนเอง สาย ๑๕ - บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทาง ๑๐.๑๙๘ กิโลเมตร วงเงิน ๒๐๘.๐๐ ล้านบาท
- ๔) สาย สค. ๕๐๓๑ แยก ทช.สค.๒๐๐๔ - บ.เจษฎาวิถีส อ.เมือง จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๑๐.๑๒๙ กิโลเมตร วงเงิน ๔๖๐.๐๐ ล้านบาท
- ๕) สายแยก ทล.๓๓ - ผ่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๕.๔๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๐๐.๐๐ ล้านบาท

๖. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ๑๗ แห่ง (ขบ.) ประกอบด้วย **เมืองชายแดน** จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา นราธิวาส ตรารัต และกาญจนบุรี **เมืองหลัก** จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี

จัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๕๙ งบประมาณทั้งโครงการ ๔๐.๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ วงเงิน ๒๔.๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ วงเงิน ๑๖.๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นผู้ดำเนินงานศึกษา เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗ สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๘

๗. มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ (ขบ.) ได้ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำรถไปใช้ระหว่าง ประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ (ยกเลิกประกาศฯ ฉบับลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔) เพื่อใช้บังคับสำหรับการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

๗.๑ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาล แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๗.๒ บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาล แห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนของสินค้า และผู้โดยสารที่จุดผ่านแดน แคนสะหวัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และลาวบาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมุกดาหาร ราชอาณาจักรไทย

๗.๓ บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ ราชอาณาจักรไทย และปอยเปต ราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่ง

๓.๑.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (รฟท.) เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ ก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มเติม อีก ๑ ทาง ภายใต้เขตทางรถไฟและขนานกับแนวทางรถไฟที่มีอยู่เดิม ระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี งบประมาณทั้งโครงการ วงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๖ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการติดตามและการตรวจสอบการใช้งบประมาณ ภาครัฐ (คตร.) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคาโดยวิธี อิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction)

๒. โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (รฟท.) ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการเดินรถแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๕

๓. โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย-บัวใหญ่ (รฟท.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๔. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒ (รฟท.) เพื่อพัฒนาเป็น ศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าปัจจุบันยังขาดจุดเชื่อมโยงระหว่างระบบ การขนส่งรูปแบบต่างๆ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศเพิ่มขึ้น ผลการดำเนินงานปัจจุบัน รฟท. เห็นชอบ รายงานขั้นสุดท้ายการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๖ และสรุปรายงานเสนอ กระทรวงคมนาคม และ สนข. แล้ว อย่างไรก็ตามเพื่อให้การศึกษามีความชัดเจนและสะท้อนสถานการณ์ ในปัจจุบัน จึงมีความเห็นให้ศึกษาทบทวนใหม่อีกครั้ง รฟท. อนุมัติเจียดจ่ายจากงบทำการปี ๒๕๕๗ วงเงิน ๒๐ ล้านบาทเพื่อดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดดังกล่าวแล้ว ปัจจุบัน อยู่ระหว่างจัดเตรียมแผนการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณา ข้อกำหนดขอบเขตงานอีกครั้งโดยให้ครอบคลุมสถานีกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (CY) ภูมิภาคด้วย

๕. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน (รฟท.) ในการประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ประเทศไทยได้มีความพยายามที่จะหารือเกี่ยวกับมาตรการการขนส่งทางรางเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นมาตรฐานอาเซียน แต่ยังไม่เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายทางการเมืองของแต่ละประเทศ

๖. มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) (รฟท.)
ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๓.๑.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ จ.เชียงราย (จท.) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ โดยใช้ชื่อว่า “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน”

๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.) เพื่อเป็นประตูการค้าทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำพร้อมทั้งสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้การขนส่งทางน้ำมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ งบประมาณทั้งโครงการ ๑,๒๕๕.๑๐ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๔ จำนวน ๑๙๔.๔๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๕ จำนวน ๒๑๕.๘๖ ล้านบาท ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๔๒.๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๓๓๗.๕๒ ล้านบาท ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๕๐.๓๔ ล้านบาท และปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๕๔.๐๐ ล้านบาท) โดย จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกิจการร่วมค้า ไอทีดี - ยูนิค เพื่อดำเนินการก่อสร้างฯ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๗ และได้ขยายสัญญาถึง ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างมีผลงานร้อยละ ๗๔.๐๔ เนื่องจากปัจจุบันเป็นการก่อสร้างส่วนที่ยื่นลงในทะเล ซึ่งต้องก่อสร้างสิ่งก่อสร้างต่างๆ บนบกก่อนนำไปสร้างในทะเลประกอบกับเกิดมรสุมในพื้นที่ดังกล่าว การดำเนินงานก่อสร้างจึงเกิดความล่าช้า

๓. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ ๑) (จท.) เพื่อเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามันเชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าทางทะเลไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป รวมทั้งเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลอันดามัน อ่าวไทย และชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่ง คค. ได้พิจารณาบรรจุโครงการไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ และแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งได้รับความเห็นชอบเมื่อ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ปัจจุบัน สนข. ได้เสนอของบกลางเงินสำรองฉุกเฉินเพื่อพิจารณาศึกษาเชิงยุทธศาสตร์ (SEA: Strategic Impact Assessment)

จท. ได้ขอตั้งงบประมาณในปี ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ จท. จะได้ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๙ เป็นจำนวนเงิน ๑๒๐ ล้านบาท เพื่อการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๗ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย กรอบแนวทาง การดำเนินการเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจรายละเอียดโครงการพัฒนานาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งอันดามันและอ่าวไทยของ จท. กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

๔. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนกลางระยะที่ ๑ (ท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒) (จท.) เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนกลางทดแทนการขยายท่าเรือสงขลาที่มีภาระใช้งานเกินขีดความสามารถให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวลาและมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล อันจะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ โดยงบประมาณทั้งโครงการ ๖๙.๙๗๘ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๕ จำนวน ๑๐.๕๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๒๕.๒๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๙.๘๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๔.๔๗๘ ล้านบาท และปี ๒๕๕๙ จำนวน ๒๐.๐๐ ล้านบาท) ศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ ซึ่งได้ลงนามในสัญญาจ้างศึกษาเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ กำหนดแล้วเสร็จ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๓๕ แต่ปัจจุบันหยุดการดำเนินการชั่วคราวเนื่องจากการต่อต้านของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้จะมีการประชาสัมพันธ์เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ก่อนดำเนินการต่อไป

คค. ได้พิจารณาบรรจุโครงการไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ และแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๕ ซึ่งได้รับความเห็นชอบเมื่อ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๗ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย กรอบแนวทาง การดำเนินการเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจรายละเอียดโครงการพัฒนานาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งอันดามันและอ่าวไทยของ จท. กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

๕. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๗ กทท. เสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗ คค. ได้พิจารณาเสนอรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล) เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณานุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของ กทท. ต่อไป เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ คค. ได้เสนอสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบังของ กทท. ซึ่งผ่านความเห็นชอบของ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๘ ซึ่งมีมติที่ประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กทท. ดังนี้

๑) คณะกรรมการฯ เห็นว่าการกำหนดกรอบอัตราค่าภาระที่เสนอ โดยใช้ผลตอบแทนทางการเงินของ กทท. เป็นเกณฑ์การพิจารณานั้น ยังไม่สามารถช่วยสนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ

เปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าจากทางถนนสู่ทางรถไฟเพิ่มขึ้น และไม่สามารถสนับสนุนระบบรางตามนโยบายรัฐบาลได้ตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ซึ่งจะถือเป็นความเสี่ยงของโครงการฯ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ กทท. เร่งพิจารณากำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดอัตราที่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางได้เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งพิจารณาขนาดการลงทุนของโครงการฯ ที่เหมาะสมและไม่เป็นการเพิ่มต้นทุนค่าขนส่งตู้สินค้าให้แก่ผู้ประกอบการในภาพรวม รวมทั้งพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างลานพักตู้สินค้า (Container Yard : CY) และท่าเรือที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญในต่างประเทศเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสมต่อไป

๒) เห็นควรให้ กทท. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าเรือในความรับผิดชอบโดยใช้แนวคิดการพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้บริการภายในท่าเรือให้ความสำคัญกับการบริหารองค์กรด้วยหลักธรรมาภิบาล (CG) และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) ซึ่งจะช่วยให้การบริการภายในท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทัดเทียมมาตรฐานสากลและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืนต่อไป

เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๘ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ แจ้งว่าโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ขณะนี้อยู่ระหว่าง กทท. ดำเนินการตามความเห็นประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรี จากหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นตามมติของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กทท.

๖. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (กทท.) ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ ในวงเงินงบประมาณ ๑๔๑.๘๕๐ ล้านบาท เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๗ แบ่งงวดงานจ้างออกเป็น ๑๒ งวด ระยะเวลาดำเนินงาน ๓๗๕ วัน นับจากวันลงนามในสัญญา ต่อมาได้ขยายเวลายางจ้าง เนื่องจากปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ ในประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือฯ โดยแยกการส่งมอบงานที่เหลือออกเป็น ๒ ส่วน คือ งานจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดฯ งวดที่ ๑๒ (ยกเว้นงานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม) ให้ขยายเวลาออกไปอีก ๔๑๐ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา และงานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ขยายเวลาออกไปอีก ๖๑๒ วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา

ที่ปรึกษาฯ ได้ส่งมอบงานจ้างออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นงานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินโครงการฯ ในขั้นตอนการประชาสัมพันธ์โครงการฯ ได้มีการสำรวจความคิดเห็นและข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่โดยรอบเพื่อประกอบการจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ได้มีกลุ่มเครือข่ายประชาชนคัดค้านการก่อสร้าง และมีหนังสือคัดค้านไปยังกรมการสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้เชิญผู้เกี่ยวข้องไปประชุมชี้แจง และได้มีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง พร้อมเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา โดยตั้งคณะกรรมการไตรภาคีเข้ามาร่วมมือแก้ไขปัญหา

กทท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาคัดค้านการก่อสร้าง และทำความเข้าใจกับชุมชนในพื้นที่ ผ่าน คณะอนุกรรมการไตรภาคี และดำเนินกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของท่าเรือแหลมฉบัง เริ่มดำเนินการแล้วตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๕๕ เป็นต้นมา

๗. โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหารประกอบการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ (กทท.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๘. มาตรการเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลการศึกษผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (จท.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๙. การกำหนดมาตรการทางภาษีและควบคุมค่าระวางเรือและตู้สินค้า (จท.) ในส่วนของ จท. การกำหนดมาตรการทางภาษี เป็นการกำหนดและปรับปรุงมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีทั้งระบบสามารถแข่งขันกับประเทศต่างๆ ได้อย่างแท้จริง ส่วนการควบคุมระวางเรือเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค หรือผู้ส่งสินค้า โดยเป็นบทบาทหลักของกระทรวงพาณิชย์ ส่วนการควบคุมจำนวนตู้สินค้าเป็นนโยบายของรัฐที่ต้องการส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังโดยลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพ

จท. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์เพื่อส่งเสริมกิจการเรือส่นับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลของไทย โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวทางการปรับปรุงมาตรการทางภาษี (ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย และภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของคนประจำเรือ) เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือส่นสนับสนุนฯ ของไทยสามารถแข่งขันกับประเทศต่างๆ ได้ ซึ่งได้มีการนำเข้าพิจารณาในคณะทำงานของสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย พร้อมทั้ง นำประเด็นดังกล่าวมาหารือร่วมกับกรมสรรพากร เพื่อให้ได้ข้อยุติก่อนที่จะขับเคลื่อนมาตรการเข้าสู่การพิจารณาในระดับนโยบายในอนาคตต่อไป

เนื่องจากสายเดินเรือต่างชาติให้บริการขนส่งสินค้าเข้าออกประเทศไทยได้ประกาศปรับขึ้นค่าภาระยกตู้สินค้าหน้าท่า (Terminal Handling Charge : THC) สำหรับตู้สินค้าส่งออกเกินกว่าร้อยละ ๕๐ ของอัตราเดิม เพื่อชดเชยต้นทุนที่สายเรือต้องจ่ายจริงให้กับการทำท่าเรือแห่งประเทศไทยและท่าเรือเอกชน ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับการส่งออก โดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ได้มีการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าภาระดังกล่าวที่เสนอโดยสภาผู้ส่งออก ซึ่งคณะอนุกรรมการได้มอบข้อมูลองค์ประกอบของค่า THC ซึ่งเป็นการศึกษาของ EU ให้แก่กรมการค้าภายใน และสภาผู้ส่งออกนำไปเจรจากับสายเดินเรือ โดยเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๗ กรมการค้าภายในได้หารือเพื่อขอความร่วมมือกับสายเดินเรือต่างๆ จะชะลอการปรับขึ้นค่า THC ออกไปเป็นระยะเวลา ๖๐ วัน (จากเดิมจะปรับขึ้นในช่วงมกราคม ๒๕๕๘) ทั้งนี้กรมการค้าภายในจะแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาองค์ประกอบและอัตราการเรียกเก็บที่เหมาะสมของค่า THC ร่วมกัน โดยทางสภาผู้ส่งออกทางเรือจะขยายขอบเขตคณะทำงานชุดนี้เพื่อจัดทำโครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และใช้เป็นเวทีร่วมพิจารณาเมื่อมีการปรับขึ้นค่าใช้จ่ายต่างๆ ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในอนาคต อย่างไรก็ตามในระหว่าง ๖๐ วันหากพบว่าสายเดินเรือยังคงยืนยันปรับขึ้นค่า THC จากอัตราที่เรียกเก็บในปัจจุบัน สภาผู้ส่งออกทางเรือจะรวบรวมหลักฐานส่งให้กับกรมการค้าภายใน เพื่อนำพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้ควบคุมค่า THC ดังกล่าวต่อไป

๑๐. มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียน (Asean Connectivity) ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ ข้อบังคับ การกำกับดูแลที่มีมาตรฐานเดียวกันตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ (จท.) โดย จท. ได้ดำเนินการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้นำเสนอผลการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือ ต่อที่ประชุมอาเซียนที่เกี่ยวข้อง (ได้แก่ คณะทำงานอาเซียนด้านการขนส่งทางน้ำ ที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน และที่ประชุมรัฐมนตรีอาเซียนเพื่อพิจารณารับรอง) และนำเสนอต่อคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ และคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และได้นำเสนอ คค. เพื่อทราบและสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กทท. ศึกษานำโครงสร้างอัตราค่าภาระไปใช้ในทางปฏิบัติกับท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งแจ้งให้ท่าเรือสงขลาทราบด้วยแล้ว ซึ่งท่าเรือทั้ง ๓ แห่งเป็นท่าเรือโครงข่ายอาเซียน (ASEAN Network Ports)

๑๑. มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี และมาตรการกำหนดความร่วมมือและสร้างตลาดและฐานผลิตสินค้ารวมทั้งบริการเดียวกันในภูมิภาค (จท.) การกำหนดมาตรการส่งเสริมสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีความเข้มแข็งและมีความสามารถในการแข่งขันรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี โดยเมื่อคราวประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

๑๑.๑ มอบหมายให้ กค. เร่งศึกษาเชิงลึกผลกระทบจากการปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับค่าระวางเรือ โดยคำนึงถึงการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และผู้ประกอบการ SMEs เพื่อให้การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าวมีความรอบคอบ สมบูรณ์ และครบถ้วน ตลอดจนสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการอื่น

๑๑.๒ ระบุเร่งด่วน กำหนดให้มีมาตรการเพื่อช่วยเหลือ Freight Forwarders สัญชาติไทย โดย กค. ควรพิจารณากำหนดมาตรการช่วยเหลือด้านสิทธิพิเศษทางภาษี ให้มีต้นทุนการดำเนินงานลดลง และขยายเวลาการให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำเพื่อให้มีเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและเพิ่มส่วนแบ่งในตลาดได้มากขึ้น

๑๑.๓ ระบุยาว เห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยงเป็นเจ้าภาพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษามาตรการในการเตรียมความพร้อมของ Freight Forwarders ไทย รวมทั้งผู้ให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งในด้านการเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ และประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน รวมทั้งเอื้อประโยชน์ต่อการลดต้นทุนการขนส่ง และการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยไปสู่ระดับสากล

๓.๑.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ทอท.) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก ๔๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๖๐ ล้านคนต่อปี ทอท. ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ไม่รวมการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓) ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน คือ กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร กลุ่มงานสาธารณูปโภค และกลุ่มงานระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) ทอท. ได้แจ้งบอกเลิกสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการโดยมีผลบังคับสิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘

คณะกรรมการตรวจรับพัสดุมีมติตรวจรับเอกสารประกวดราคางานว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบกลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร และกลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ เมื่อ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีมติ ดังนี้

๑) เห็นชอบการขยายระยะเวลาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐) โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น ๒ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ เริ่มงานก่อสร้างประมาณเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ ระยะที่ ๒ เริ่มงานก่อสร้างประมาณเดือนตุลาคม ๒๕๖๐

๒) เห็นชอบกรอบการเบิกจ่ายวงเงินลงทุนโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐)

- ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เป็นเงิน ๓๔๑.๗๗๕ ล้านบาท
- ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เป็นเงิน ๕,๓๖๙.๖๕๖ ล้านบาท
- ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นเงิน ๙,๔๙๓.๒๙๑ ล้านบาท
- ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เป็นเงิน ๑๙,๗๙๗.๒๘๔ ล้านบาท
- ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นเงิน ๑๔,๘๑๖.๓๗๗ ล้านบาท
- ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เป็นเงิน ๑๑,๔๐๖.๑๙๑ ล้านบาท

ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานทบทวนรูปแบบและการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐) เพื่อเสนอต่อ คค. และ สศช. ต่อไป

๒. โครงการจัดหาเครื่องบิน ๑๔ ลำ ตามแผนวิสาหกิจปี ๒๕๔๘/๔๙ - ๒๕๕๒/๕๓ (บกท.) เพื่อสนับสนุนแผนกิจการขนส่งในการเพิ่มผลผลิตให้สอดคล้องกับการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบินเข้าประจำฝูงบิน ๑๔ ลำ เรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วย B๗๗-๒๐๐ER จำนวน ๖ ลำ A๓๔๐-๕๐๐ จำนวน ๑ ลำ A๓๔๐-๖๐๐ จำนวน ๑ ลำ และ A๓๘๐-๘๐๐ จำนวน ๔ ลำ และ A๓๘๐-๘๐๐ จำนวน ๒ ลำ

๓. โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕ ลำ (บกท.) ซึ่ง ครม. เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน โดยมีแผนการรับมอบเครื่องบิน วิธีการจัดหา ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบินเข้าประจำฝูงบินแล้ว ๑๕ ลำ ประกอบด้วย A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๗ ลำ B๗๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๘ ลำ

๔. โครงการจัดหาเครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำ ทดแทนเครื่องบิน A๓๐๐-๖๐๐ จำนวน ๖ ลำ และเครื่องบิน B๗๔๗-๓๐๐ จำนวน ๒ ลำ (บกท.) เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนานกว่า ๒๐ ปี และเพิ่มศักยภาพของฝูงบินให้มีความทันสมัย ปลอดภัย ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุนการดำเนินงาน ปัจจุบันได้รับมอบเครื่องบินครบทั้งหมดแล้ว แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน ๖ ลำ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน ๒ ลำ โดยได้เข้าประจำฝูงบินเรียบร้อยแล้ว ในส่วนของการเรียกร้องค่าเสียหายกับ บริษัท โคอิโตะ อินดัสทรีส์ จำกัด ซึ่งไม่สามารถติดตั้งที่นั่งชั้นประหยัดบนเครื่องบินลำที่ ๔ - ๘ ได้ตามกำหนด บกท. ได้ว่าจ้างบริษัท สำนักกฎหมายสากลสยาม พรีเมียร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาทางกฎหมาย โดยแจ้งค่าเสียหายเรียบร้อยแล้ว และดำเนินการว่าจ้างทนายความ

บริษัท Macfarlanes LLP. ประเทศอังกฤษ เพื่อเป็นนายความฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โคอิโตะ อินดัสทรีส์ จำกัด โดยได้ดำเนินการฟ้องคดีแล้วที่ศาลประเทศอังกฤษ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

๕. โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔-๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ (บกท.) (จากโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔-๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ) เพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานและเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบินลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ตลอดจนรองรับการเติบโตของตลาดการบิน ตามการคาดการณ์ของ IATA ว่าในปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ ปี โดย ปี ๒๕๕๗ รับมอบ B๗๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ B๗๘๗-๘ จำนวน ๔ ลำ A๓๒๐-๒๐๐ จำนวน ๒ ลำ ปี ๒๕๕๘ รับมอบ B๗๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ B๗๘๗-๘ จำนวน ๒ ลำ A๓๒๐-๒๐๐ จำนวน ๓ ลำ ปี ๒๕๕๙ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๒ ลำ ปี ๒๕๖๐ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๕ ลำ B๗๘๗-๙ จำนวน ๒ ลำ ปี ๒๕๖๑ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๕ ลำ แต่บริษัท Airbus แจ้งขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A๓๕๐-๙๐๐ เป็นปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒ ลำ และปี ๒๕๖๑ จำนวน ๒ ลำ บริษัท ALAFCO แจ้งขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A๓๕๐-๙๐๐ เป็นปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓ ลำ และปี ๒๕๖๑ จำนวน ๓ ลำ ซึ่งผลประกอบการในปี ๒๕๕๗ ไม่เป็นไปตามคาดหมาย อาจทำให้ต้องหาเงินลงทุนเพิ่มเติม ขณะนี้บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนปฏิรูปธุรกิจ มีการเจรจาเลื่อนรับมอบเครื่องบินและเลื่อนการจ่ายเงินค่างวด พร้อมทั้งเร่งดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี ๒๕๕๘

๖. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โดยให้แรงจูงใจสายการบินต่างๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น การช่วยเหลือข้อมูลด้านการตลาดแก่สายการบิน (ทอท.) เข้าร่วมงานกิจกรรม Road show /Event (World Route/ Route Asia เป็นต้น) ต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ มาตรการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน และเข้าร่วม World Low Cost ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ และงาน Route Asia ในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ และมีกำหนดจะเข้าร่วมงาน World Route ในเดือนกันยายน ๒๕๕๘

๗. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานและสายการบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เช่น มาตรการเพื่อลดเวลาที่ใช้ในการ Check-in เวลาในการตรวจสอบความปลอดภัย เวลาที่ใช้ในการตรวจคนเข้าเมืองให้น้อยที่สุด (ทอท.) มีแผนยุทธศาสตร์และข้อตกลงที่จัดการระหว่าง ทอท. กับ TRIS ในเรื่องความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออก ของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยกระบวนการผ่านเข้าประเทศภายใน ๔๐ นาที (เดิม ๔๕ นาที) และกระบวนการผ่านออกนอกประเทศ ภายใน ๕๕ นาที (เดิม ๖๐ นาที) ซึ่งรายงานผลการปฏิบัติเป็นประจำทุกเดือน ปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ร้อยละ ๙๘ หรือ อยู่ในระดับปกติ แต่ยังมีประเด็นปัญหา คือ จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องไม่สอดคล้องกับจำนวนของผู้โดยสาร และ ความล่าช้าในการจัดหาเครื่อง AUTO CHANNEL และจำนวนเครื่อง CUSS ไม่เพียงพอ

๘. มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการโดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Highly Customer Oriented) ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบิน ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า เป็นต้น (ทอท.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๙. มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า โดยการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร เพื่อปรับลดขั้นตอนหรือเอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานส่งผลให้

การดำเนินงานมีความถูกต้องและสะดวกรวดเร็วขึ้น (ทอท.) ได้พิจารณาการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้การดำเนินการด้านการขนส่งสินค้าในหลายๆ ด้านทั้งจากภายในประเทศและภายนอกประเทศมีประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผล และเกิดประโยชน์สูงสุด จึงอาศัยอำนาจตามความในข้อบังคับ ทอท. ข้อ ๔๖ ประกอบกับมติคณะกรรมการ ทอท. ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๕๗ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- ศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของเอเชีย

- ศึกษาปัญหาและอุปสรรคพร้อมเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาการดำเนินงานของเขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- กำหนดแผนในการพัฒนาพื้นที่เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของเอเชีย

จากมติที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาจัดตั้งพื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโลจิสติกส์ท่าอากาศยาน (ALEZ)

๑๐. มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ (ทอท.) โดย ทอท. ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาบุคคล ทอท. เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีศักยภาพในการปฏิบัติงานและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และขับเคลื่อนองค์กรไปสู่วิสัยทัศน์ โดยแบ่งเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๑) หลักสูตรหลักด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท. ได้แก่ การปฏิบัติการทำงานท่าอากาศยาน (Airport Operations) การจัดการท่าอากาศยานระดับต้น (Junior Airport Management) และการจัดการท่าอากาศยานระดับสูง (Senior Airport Management) เป็นต้น

๒) หลักสูตรด้านการพัฒนาผู้นำและผู้มีศักยภาพ ได้แก่ Leadership Succession Program นักบริหารมหานคร และผู้บริหารกระบวนยุทธธรรมระดับสูง เป็นต้น

๓) หลักสูตรด้านการปฏิบัติการทำงานท่าอากาศยาน ได้แก่ ๓ ม. เพื่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย, ทบพวน การปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย เทคนิค การสอบสวนอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน และความรู้ด้านการบินสำหรับผู้ทำงานด้านการบิน (Private Pilot License : PPL) เป็นต้น

๔) หลักสูตรด้านการบริหารจัดการและความรู้ทั่วไป ได้แก่ ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) การจัดระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง เทคนิคการให้บริการที่ประทับใจด้วยจิตให้บริการ (Service Mind) ภาษารัสเซีย และภาษาเกาหลี เป็นต้น

๑๑. มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ (Customer relationship Management) เพื่อให้ท่าอากาศยานไทยเป็นที่รู้จัก (Branding). (ทอท.) โดย ทอท. ร่วมกับภาคเอกชนดำเนินโครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.)

ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และท่าอากาศยาน เชียงราย (ทชร.) ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ ท่าอากาศยาน ทำให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสามารถติดต่อสื่อสารได้สะดวกรวดเร็ว โดยไม่มีค่าใช้จ่ายรวมทั้ง เป็นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่ง ในความรับผิดชอบของ ทอท. เพื่อก้าวสู่ การเป็นท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลกในอนาคตต่อไป

๑๒. มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทั้งในส่วน Airside และ Landside ตลอดจนให้มีการ พัฒนาระบบประเมินความเสี่ยงจากการก่อการร้ายเพื่อความปลอดภัย และการเพิ่มความเชื่อมั่นของ ผู้ใช้บริการ (ทอท.) โดย ทอท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑๒.๑ โครงการควบคุมคุณภาพเพื่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย

๑) การดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (Recommendations) ให้บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ดำเนินการให้ ผู้รับผิดชอบในการควบคุมบริษัทจัดจ้างปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นของศูนย์ไปรษณีย์สุวรรณภูมิมีความรู้เบื้องต้น ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน อีกทั้งควรดำเนินการให้มีจำนวนผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นเพียงพอ

๒) การส่งผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยไปเข้าร่วมการฝึกอบรม สัมมนาด้ว นการรักษาความปลอดภัย มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้ในการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยแบบ ปกปิด (Covert Test) โดยอ้างอิงวิธีปฏิบัติของ TSA ซึ่งจะสามารถนำมาเป็นแนวทางพัฒนาระบบการทดสอบ แบบปกปิดของ ทสภ.ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นได้

- ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ทราบถึงหลักการ กระบวนการ และเทคนิคในการบริหาร จัดการความเสี่ยง ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ตลอดจนได้ฝึกปฏิบัติการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็น ระบบและมีประสิทธิภาพ

๓) การจัดฝึกอบรมเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย และ สร้างความพึงพอใจแก่ผู้มาใช้บริการมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้ รวมถึงรับทราบปัญหาและแนวทางในการแก้ไข ด้านการจราจรเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

- ผู้เข้ารับการฝึกอบรม (กลุ่มปฏิบัติงานตรวจค้น/ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน) ได้พัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติงานและ สร้างความพึงพอใจแก่ผู้มาใช้บริการ

- ผู้เข้ารับการฝึกอบรม (กลุ่มปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัย) ได้พัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติงานและสร้างความพึงพอใจให้กับ ผู้มาใช้บริการ

๑๒.๒ โครงการสุ่มตรวจความปลอดภัยในลานจอดอากาศยานประจำสัปดาห์ เป็นการตรวจสอบ ความถูกต้องและความสอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อกำหนด ข้อบังคับในการปฏิบัติงานให้บริการอากาศยาน การปฏิบัติงานเกี่ยวกับยานพาหนะ และการปฏิบัติงานของบุคคล ภายในลานจอดอากาศยานเพื่อความปลอดภัย ของอากาศยานและผู้ปฏิบัติงานของบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการ ซึ่งพบสภาพความไม่ปลอดภัย

การกระทำที่ไม่ปลอดภัย และการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น การพบ FOD การลากจูง เกินกำหนด การไม่สวมเสื้อกั๊กติดแถบสะท้อนแสง และการไม่มีผู้ให้ทัศนสัญญาณยานพาหนะบริการภาคพื้นขณะขับเข้าเทียบอากาศยาน เป็นต้น ทั้งนี้ ได้แจ้ง บริษัทสายการบินและผู้ประกอบการเพื่อทำการแก้ไขและได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี

๑๒.๓ โครงการฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) ตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน กรณี การขู่วางระเบิดอากาศยาน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉิน เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นจริง ซึ่งกำหนดการฝึกซ้อมในวันที่ ๕ และ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘

๓.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

๓.๒.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทล.) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค และเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ดังนั้น คค. จึงได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระหว่างปี ๒๕๕๔- ๒๕๖๒ โดยวางเป้าหมายการพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูง เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ที่มีปริมาณการเดินทางสูง จำนวน ๕ สายทาง มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา โดยก่อสร้างทางหลวงพิเศษแนวใหม่ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางแยกต่างระดับ ๑๑ แห่ง ศูนย์บริการทางหลวง ๑ แห่ง/สถานี และบริการทางหลวง ๒ แห่ง/ที่พักริมทางหลวง ๕ แห่ง ขณะนี้ อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้าง

๑.๒ สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี โดยก่อสร้างทางหลวงพิเศษแนวใหม่ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันตก ทางแยกต่างระดับ ๘ แห่ง และสถานีบริการทางหลวง ๒ แห่ง/ที่พักริมทางหลวง ๑ แห่ง ขณะนี้ อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้าง

๑.๓ สายชลบุรี - พัทยา - มาบตาพุด โดยก่อสร้างทางหลวงพิเศษแนวใหม่ขนาด ๔ - ๘ ช่องจราจร ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ทางแยกต่างระดับ ๗ แห่ง และสถานีบริการทางหลวง ๒ แห่ง ขณะนี้ อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้าง

๑.๔ สายนครปฐม - สมุทรสงคราม - ชะอำ

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๑.๕ สายบางปะอิน - นครสวรรค์

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๒. โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) (ทล.) เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพในการรับรองปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น สนับสนุนและขึ้นนำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนในส่วนภูมิภาค โดยการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๒๙ โครงการ ระยะทางรวม ๔๑๒.๒๗ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.อุตรดิตถ์ จ.แพร่ ระยะทาง ๑๐.๐๐ กิโลเมตร
- ๒) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.อุตรดิตถ์ ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๓) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๓) จ.อุตรดิตถ์ ระยะทาง ๑๐.๓๙ กิโลเมตร
- ๔) สายเพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก ตอน ๒ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๒๐.๖๐ กิโลเมตร
- ๕) สายปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี ตอน ๒ จ.ปราจีนบุรี จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๗.๗๑ กิโลเมตร
- ๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๐.๖๙ กิโลเมตร
- ๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร
- ๘) สาย อ.หนองเรือ - อ.ชุมแพ - อ.คอนสาร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑๖.๔๔ กิโลเมตร
- ๙) สาย อ.หนองเรือ - อ.ชุมแพ - อ.คอนสาร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๙.๘๐ กิโลเมตร
- ๑๐) สาย อ.พรรณานิคม - สกลนคร ตอน ๒ จ.สกลนคร ระยะทาง ๘.๔๐ กิโลเมตร
- ๑๑) สายยโสธร - อ.เขื่องใน ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ยโสธร ระยะทาง ๑๗.๔๐ กิโลเมตร
- ๑๒) สายอุบลราชธานี - ยโสธร ตอน ๒ (ปรับปรุงทางหลวงบริเวณ อ.เขื่องใน) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๕.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๓) สาย อ.อุบลรัตน์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ (ไป อ.กันทรลักษ์) ตอน ๑ จ.ศรีสะเกษ ระยะทาง ๒๐.๕๐ กิโลเมตร
- ๑๔) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๒ จ.กระบี่ จ.ตรัง ระยะทาง ๑๔.๗๙ กิโลเมตร
- ๑๕) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๓ จ.ตรัง จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๐.๒๑ กิโลเมตร
- ๑๖) สายพัทลุง - ตรัง (ช่วงเขาพับผ้า) ตอนบ้านนาโงงเหนือ - เขาพับผ้า (นาง) จ.พัทลุง จ.ตรัง ระยะทาง ๑๐.๕๕ กิโลเมตร
- ๑๗) สายตาก - สุโขทัย ตอน ๓ จ.ตาก จ.สุโขทัย ระยะทาง ๒๒.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๘) สายยโสธร - อ.เขื่องใน ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร
- ๑๙) สายหนองบัวลำภู - อ.วังสะพุง ตอน ๑ จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๑๒.๒๔ กิโลเมตร
- ๒๐) สายอุบลราชธานี - อำนางเจริญ ตอน ๒ จ.อำนางเจริญ ระยะทาง ๑๐.๒๐ กิโลเมตร
- ๒๑) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๒๗.๑๐ กิโลเมตร
- ๒๒) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๓ (ส่วนที่ ๑) จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๓.๖๐ กิโลเมตร
- ๒๓) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๓ (ส่วนที่ ๒) จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร

- ๒๔) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๑ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๓๐.๑๑ กิโลเมตร
- ๒๕) สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน ๑ จ.น่าน ระยะทาง ๒๓.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๖) สาย อ.ร้องกวาง - อ.งาว ตอน ๑ จ.แพร่ ระยะทาง ๑๐.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๗) สายตาก - อ.แม่สอด ตอน ๒ จ.ตาก ระยะทาง ๑๓.๒๔ กิโลเมตร
- ๒๘) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๑ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๒๗.๙๐ กิโลเมตร
- ๒๙) สายสามแยกทุ่งหวัง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๓ (ส่วนที่ ๑) จ.สงขลา ระยะทาง ๑๒.๑๐ กิโลเมตร

๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๘ โครงการ ระยะทางรวม ๔๐๖.๐๗ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๔ จ.กระบี่ ระยะทาง ๑๘.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๑๘.๔๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘.๗๔
 - ๒) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒A จ.พิษณุโลก จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๒๔.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๑๘.๖๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘.๕๙
 - ๓) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒B จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๑๘.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๕๖.๗๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๑๗
 - ๔) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒C จ.พิษณุโลก จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑๗.๗๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๔๔.๗๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๖.๕๕
 - ๕) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒D จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑๔.๑๒ กิโลเมตร วงเงิน ๖๖๓.๗๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๕.๙๙
 - ๖) สายสกลนคร - นครพนม ตอน ๑ จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๖.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๗.๓๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๕๒
 - ๗) สายยโสธร - อ.เชียงใน ตอน ๒ จ.ยโสธร ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๒๕.๘๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๔.๔๘
 - ๘) สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน ๒ จ.แพร่ ระยะทาง ๑๖.๘๒ กิโลเมตร วงเงิน ๕๔๘.๗๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๗.๖๘
 - ๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๓ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๖.๖๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙๖.๔๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๓.๔๐
 - ๑๐) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๒ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๗๕.๓๑ กิโลเมตร วงเงิน ๓๖๒.๕๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๓.๙๓
 - ๑๑) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๓ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๙๙.๙๘ กิโลเมตร วงเงิน ๔๑๙.๕๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๗.๘๖
 - ๑๒) สายสามแยกทุ่งหวัง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๓ (ส่วนที่ ๒) จ.สงขลา ระยะทาง ๓.๔๓ กิโลเมตร วงเงิน ๗๗.๓๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๒๗
 - ๑๓) ทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๖.๕๑๗ กิโลเมตร วงเงิน ๑๔๕.๙๙๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๐๐
- ๑๔) สายชุมพร - ระนอง ตอน ๓ (ชุมพร - อนุสาวรีย์ จปร.) จ.ชุมพร, จ.ระนอง ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๐๖

๑๕) สาย อ.พังโคน - อ.พรรณานิคม จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๐.๓๔ กิโลเมตร วงเงิน ๕๓๘.๙๖๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔.๔๓

๑๖) สายหนองหาน - อ.สว่างดินแดน ตอน ๑ จ.อุดรธานี ๑๙.๐๕ กิโลเมตร วงเงิน ๘๖๙.๒๕๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๖๒

๑๗) สาย อ.แก้งคร้อ - อ.ชุมแพ ตอน ๑ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๑๕.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๖๒

๑๘) สายอุบลราชธานี - อำนาจเจริญ ตอน ๓ จ.อำนาจเจริญ ระยะทาง ๑๘.๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๙๓๐.๗๘๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๙๒

๒.๓ อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๑๑ โครงการ ระยะทางรวม ๒๖๕.๒๖ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๑ จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๕.๒๑๖ กิโลเมตร วงเงิน ๗๑๖.๐๐ ล้านบาท

๒) สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๒ จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๑.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๒๙.๒๐ ล้านบาท

๓) สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๓ จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๐.๒๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๓๑.๐๐ ล้านบาท

๔) สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว - บ.หนองบัวโคก ตอน ๑ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๖.๗๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๔๘.๐๐ ล้านบาท

๕) สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว - บ.หนองบัวโคก ตอน ๒ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๖.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๒๘.๔๐ ล้านบาท

๖) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๓ (ทับปุด - อ่าวลึก) จ.พังงา จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๙.๖๖ กิโลเมตร วงเงิน ๖๔๐.๐๐ ล้านบาท

๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๖ (พนมสารคาม) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ (อ.สัตหีบ) จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๕.๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๘๒๔.๙๙ ล้านบาท

๘) สายนครศรีธรรมราช - สงขลา ตอนระโนด - อ.สทิงพระ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๓๒.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๔๓.๐๐ ล้านบาท

๙) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด (กม.๑๐๐๐-๑๐๑๖) จ.กระบี่ ระยะทาง ๑๖.๔๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๖๐๐.๐๐ ล้านบาท

๑๐) อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ จ.นครราชสีมา จ.ปราจีนบุรี ระยะทาง ๑๕.๕๐๙ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๖๐๐.๐๐ ล้านบาท

๑๑) ตาก - อ.แม่สอด ตอน ๓ จ.ตาก ระยะทาง ๒๕.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๔๐๐.๐๐ ล้านบาท

๓. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๔. โครงการยกระดับมาตรฐานทาง (ทช.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๓.๒.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๘ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและค่าเวนคืนหรือย้ายสิ่งปลูกสร้างขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - หนองปลาตุก-หัวหิน (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายใต้ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๗๙.๐๕ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและค่าเวนคืนหรือย้ายสิ่งปลูกสร้างขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายเหนือ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๔๙ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและค่าเวนคืนหรือย้ายสิ่งปลูกสร้างขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงจิระ - ขอนแก่น (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้ รายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้วเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ซึ่งสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๑๒.๗๗ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและค่าเวนคืนหรือย้ายสิ่งปลูกสร้าง และขอรับการบรรจุในแผนบริหารหนี้สาธารณะจำนวน ๒,๕๓๘.๗๙ ล้านบาท (ค่าก่อสร้าง) ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายใต้ รวมทั้ง เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ คชก. พิจารณาและให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอ กก.วล.เพื่อพิจารณาต่อไป ซึ่งสำนักงบประมาณอนุมัติ

งบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๖๗.๓๓ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและค่าเวนคืนรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและขอรับการบรรจุในแผนบริหารหนี้สาธารณะจำนวน ๑,๗๑๔.๔๑ ล้านบาท

๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายปากน้ำโพ – เด่นชัย (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายเหนือ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างตกลงวงเงินกับสำนักงบประมาณ คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ และสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๕๕ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมสำรวจออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางเป็นการแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายใต้ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างตกลงวงเงินกับสำนักงบประมาณ คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ และสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๖ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมสำรวจออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายชุมพร – สุราษฎร์ธานี (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุทางอันเป็นการแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายใต้ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๑.๔๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๒๕.๖๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สำรวจออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๙. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ (รฟท.) เพื่อปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีสภาพการใช้งานนาน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น โดยได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางแก่งคอย - แก่งเสือเต้น สถานีสุระนารายณ์ - ชุมทางบัวใหญ่ และชุมทางถนนจิระ - ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๑๐. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ (รฟท.) เพื่อปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ที่มีสภาพการใช้งานนาน เป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น โดยได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตรขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๑๑. โครงการปรับปรุงสะพาน (รฟท.) เนื่องจากปัจจุบันสะพานเหล็กมีอายุการใช้งานระหว่าง ๖๐-๙๐ ปี และรองรับน้ำหนักได้เพียง ๑๐.๕ ตัน จึงทำให้สะพานไม่มั่นคงและแข็งแรง จึงต้องมีการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัย และรองรับน้ำหนักเพลามาตรฐาน U.๒๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินโครงการ ซึ่ง รฟท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๘๔๙.๕๐ ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างสะพานรองรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.๒๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการส่วนที่เหลือขอใช้งบประมาณจากเงินกู้ภายในประเทศ เริ่มปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑

๑๒. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม (รฟท.) เพื่อติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งานด้านการสื่อสารทุกรูปแบบ (เสียง ภาพนิ่ง - เคลื่อนไหว และข้อมูลด้านการเดินรถ) เพื่อสนับสนุนงานด้านบริหารจัดการ เพิ่มคุณภาพงานด้านบริการ และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล รวมทั้งรองรับการให้บริการข้อมูลด้านการเดินรถตามเวลาจริง (Real Time) รองรับการควบคุมรถไฟความเร็วสูงตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม ตลอดจนเตรียมความพร้อมเปิดการเดินรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับนโยบายการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และโลจิสติกส์แห่งชาติให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดย รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อสำรวจ ออกแบบ รายละเอียด จัดทำเอกสารประกวดราคาและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ ระยะเวลาดำเนินการ ๖ เดือน ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ และได้ตรวจรับงานขั้นสุดท้ายเรียบร้อยแล้ว

๑๓. โครงการอำนวยการสัญญาไฟฟ้ (รฟท.) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย ความคล่องตัวของการเดินรถ เนื่องจากระบบอำนวยการสัญญาเดิมเป็นแบบทางปลา ซึ่งมีข้อเสียหลายประการ เช่น การมองเห็นทำสัญญา รวมทั้งปรับปรุงประแจกลหมู่ ตลอดจนเครื่องทางสะดวกทั่วประเทศ ขณะนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ เริ่มดำเนินงานในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

๑๔. โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน (Landbridge) (รฟท.) ก่อสร้างทางรถไฟขนาดทางกว้าง ๑ เมตร เชื่อมโยงท่าเรือปากบารา อำเภอลงู จังหวัดสตูล กับท่าเรือจะนะ เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งตู้สินค้า (Container) ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ รฟท. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดิน ปี ๒๕๕๙

๑๕. มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน (รฟท.) ศึกษาและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ๑๐ ปี และแผนปฏิบัติการ ๕ ปี เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟฯ ตามโครงสร้างใหม่ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ เพื่อศึกษาและจัดทำรายละเอียดโครงสร้างใหม่ในลักษณะหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ซึ่งคณะกรรมการตรวจการจ้างตรวจรับงานขั้นสุดท้าย (Final Report & Executive Summary) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๖

๑๖. มาตรการส่งเสริมการค้ากับดูแลการขนส่งทางรางโดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง (รฟท.)

คค. โดย สนข. ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. โดยมีหลักการสำคัญ คือ การบูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานภาครัฐ (Administration) ด้านการขนส่งของประเทศ

โดยแบ่งแยกบทบาทขององค์กรของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเป็นบทบาทด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล (ซึ่งแยกย่อยเป็นกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่ง) และบทบาทการเป็นผู้ประกอบการหลักการดังกล่าวสอดคล้องกับการบริหารงานภาครัฐของสากล ทั้งนี้ประธานคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ได้พิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวตามผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ รวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗ ส่งให้ สนข. เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๗ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ซึ่งขณะนี้ สนข. ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ตามความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เรียบร้อยแล้วและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

๓.๒.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร (จท.) เพื่อการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่ฝั่งตะวันตก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งช่วยประหยัดพลังงานและช่วยลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ โดยการกระจายการขนส่งทางบกจากภาคกลาง ภาคตะวันออก ไปยังภาคใต้ จท. ได้นำเสนอ สผ. เพื่อพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่ง สผ. เห็นว่าโครงการจะต้องทำการศึกษา ERIA ทั้งนี้ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๖-๒๕๕๘ วงเงิน ๕๘.๙๐ ล้านบาท เพื่อบริหารการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือที่จังหวัดชุมพรแล้ว โดยได้ลงนามในสัญญาจ้างเพื่อทำการศึกษาเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ วงเงิน ๕๖.๗๓๕๘ ล้านบาท กำหนดระยะเวลา ๗๒๐ วัน ขณะนี้ มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๐

๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง (จท.) เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน จ.ตรัง และบริเวณใกล้เคียง โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กวางบนเสาเข็ม ขนาด ๒๙ x ๑๘๕ ม. รองรับเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ขนาด ๔,๐๐๐ ตันกรอส ได้ ๓ ลำ ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายการสิ่งปลูกสร้างเพื่อนำส่งขึ้นทะเบียนที่ราชพัสดุกับกรมธนารักษ์ โดยในเบื้องต้น จท. ได้อนุมัติให้ อบจ. ตรัง เข้าบริหารเป็นการชั่วคราวในเชิงสาธารณณะก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป พร้อมจัดทำแผนธุรกิจเสนอ จท. เพื่อประกอบการพิจารณา

๓. งานขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ (จท.) เพื่อให้ร่องน้ำมีความกว้างและความลึกเพียงพอ สำหรับใช้ในการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดย จท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๔ ร่องน้ำ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ และขุดลอกร่องน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัย จำนวน ๒ ร่องน้ำ แล้วเสร็จ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำคลองอู่ตะเภา จ.สงขลา แม่น้ำมูล จ.สุรินทร์ แม่น้ำชี จ.ขอนแก่น จ.มหาสารคาม แม่น้ำพอง จ.ขอนแก่น ร่องน้ำควนเค็ง จ.นครศรีธรรมราช แม่น้ำชี ต.ชีทอง อ.เขื่องใน จ.อุบลราชธานี แม่น้ำชี ต.ธาตุน้อย และ ต.แดงหม้อ อ.เขื่องใน จ.อุบลราชธานี แม่น้ำอิง จ.เชียงรายแม่น้ำลาว จ.เชียงราย แม่น้ำป่าสัก อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ และแม่น้ำป่าสัก จ.ลพบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ ร่องน้ำ ได้แก่ แม่น้ำปิง จ.กำแพงเพชร มีผลงาน ร้อยละ ๕๐.๓

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ ร่องน้ำ ได้แก่ แม่น้ำกุดกุง จ.ยโสธร แม่น้ำเวฬุ จ.จันทบุรี แม่น้ำมูล (สาขาลำน้ำจักราช) จ.นครราชสีมา แม่น้ำโขงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำถึงท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการจำนวน ๑ ร่องน้ำ ได้แก่ แม่น้ำป่าสัก จ.เพชรบูรณ์

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ อยู่ระหว่างหาตัวผู้ว่าจ้างและเตรียมลงนามในสัญญา จำนวน ๙ ร่องน้ำ ได้แก่ แม่น้ำน่าน จ.น่าน แม่น้ำปิง จ.ตาก ลำน้ำยั้ง (สาขาแม่น้ำชี) จ.กาฬสินธุ์ ลำน้ำแม่สวน จ.หนองคาย แม่น้ำเจ้าพระยา จ.สิงห์บุรี-จ.ชัยนาท แม่น้ำป่าสัก จ.เพชรบูรณ์ แม่น้ำวัง จ.ลำปาง แม่น้ำอิง จ.พะเยา และชุดลอก แม่น้ำโขงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ถึงท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒

๔. งานชุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จท.) เพื่อให้ร่องน้ำมีความกว้างและความลึกเพียงพอ สำหรับใช้ในการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดย จท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๙ ร่องน้ำ

ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ

ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๓ ร่องน้ำ

ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ดำเนินการชุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๘ ร่องน้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๕ ร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำบ้านแหลม จ.เพชรบุรี ร่องน้ำปากพั้ง จ.นครศรีธรรมราช ร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง ร่องน้ำนาทับ (Sand Bypassing) จ.สงขลา และร่องน้ำสะกอม (Sand Bypassing) จ.สงขลา อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ ร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเทียบเรือกรุงเทพ ร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี และร่องน้ำปัตตานี จ.ปัตตานี

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ อยู่ระหว่างดำเนินการจำนวน ๒ ร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำปากบารา จ.สตูล และร่องน้ำปากพั้ง อยู่ระหว่างหาตัวผู้รับจ้างและเตรียมลงนามในสัญญาจำนวน ๑๐ ร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) ร่องน้ำบางปะกง ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพร่องที่ ๒ ร่องน้ำท่าเรือเอนกประสงค์ระนอง ร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง ร่องน้ำพังราด จ.ระยอง ร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี ร่องน้ำบางมะรวด (Sand by passing) จ.ปัตตานี และร่องน้ำปะนาเระ (Sand by passing) จ.ปัตตานี

๕. มาตรการแก้ไขปัญหาความสูงของตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำ อุปรรรค และสิ่งกีดขวางในลำน้ำ โดยการร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จท.) เป็นการแก้ไขความสูงสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ (กรณีการกำหนดความสูงช่องลอดและความกว้างตอม่อของสะพานใหม่ที่จะก่อสร้างในอนาคต และการปรับปรุงสะพานเดิมให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ) ซึ่ง จท. ได้ดำเนินการสัมมนาเชิงปฏิบัติการแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งทางน้ำ โดยในประเด็นการแก้ไขความสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ จท. ได้จัดทำและนำเสนอเกณฑ์มาตรฐานของความสูงสะพาน คือ ความสูง ๕.๖ เมตรจากระดับน้ำสูงสุด (แม่น้ำ

เจ้าพระยา) และความสูง ๕ เมตร จากระดับน้ำสูงสุด (แม่น้ำป่าสัก) ส่วนความกว้างตอม่ออย่างต่ำ ๕๐ เมตร (แม่น้ำเจ้าพระยา) ซึ่งที่ประชุมที่มี รวค. เป็นประธานได้ให้ความเห็นชอบแล้ว และได้สั่งการกรณีปรับปรุงสะพานเดิมให้พิจารณาปรับสะพานที่มีขนาดความสูง/ความกว้างไม่ถึงเกณฑ์มาตรฐานที่กรมเจ้าท่ากำหนด โดยมอบหมายให้ รปค.(คพ.) ประสาน ทล. และ ทช. เพื่อพิจารณาดำเนินการตาม รวค. สั่งการ ส่วนกรณีสะพานใหม่ที่จะสร้างในอนาคตจะต้องมีมาตรฐานความสูงตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด และให้มีการปรับแบบเรือให้มีขนาดที่เหมาะสมกับการขนส่งในลำน้ำ

๖. มาตรการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) (จท.)
โดย จท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีและแผนปฏิบัติการ ๔ ปี (๒๕๕๕ – ๒๕๕๘) ตามที่ได้กำหนดตัวชี้วัดเพื่อติดตามผลการดำเนินงานต่างๆ แล้ว ทั้งนี้ ได้กำหนดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนงานประจำปีเป็นระยะตามความเหมาะสมและสถานการณ์ต่างๆ เช่น รายเดือน รายไตรมาส และ เมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณ เป็นต้น

๗. มาตรการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรเพื่อลดขั้นตอน เอกสาร ระเบียบพิธีการทางศุลกากรต่างๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ โดยการประสานงานกับศุลกากร (จท.) เป็นการปรับปรุงแก้ไขระเบียบพิธีการศุลกากรเรือค้าชายฝั่งให้เกิดความสะดวกกับผู้ประกอบการเรือค้าชายฝั่งมากขึ้น

กรมศุลกากรไม่สามารถดำเนินโครงการพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเรือค้าชายฝั่งได้ เนื่องจากไม่สามารถจัดหาบริษัทที่ปรึกษาที่เหมาะสมมาดำเนินการจัดทำโปรแกรมเพื่อให้ผู้ประกอบการเรือค้าชายฝั่งยื่นเอกสารต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ และถูกตัดงบประมาณสำหรับการดำเนินการโครงการฯ นี้ไป ปัจจุบันกรมศุลกากรได้จัดตั้งคณะทำงานภาครัฐกับภาคเอกชนขึ้น เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร โดยคณะทำงานฯ ดังกล่าวได้มีการหยิบยกปัญหานี้มาพิจารณาด้วย ซึ่งล่าสุดมีการแก้ไขในเรื่องนี้แล้วโดยจะดำเนินการยกร่าง TOR โครงการนี้ใหม่และจัดหางบประมาณมาดำเนินการโครงการต่อไป

จท. พัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window e-Logistics ของกรมศุลกากร โดย จท. ได้ลงนามในสัญญาบริษัท คอมพิวเตอร์ยูเนี่ยน จำกัด เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๗ สิ้นสุดวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ในวงเงิน ๙.๙๘ ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษา ออกแบบระบบ Transport Single Window E-Logistics ซึ่งได้ทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูล NSW กับกรมศุลกากรเรียบร้อยแล้ว โดยได้พัฒนาโปรแกรม Back office ได้แก่ระบบตรวจการณขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบตรวจเรือในเมืองท่า ระบบขออนุญาตใช้เรือต่างประเทศ ขณะนี้อยู่ระหว่างการทดสอบและปรับปรุงโปรแกรมและ กำหนดขึ้น Production NSW ในส่วนระบบตรวจการณขนส่งทางน้ำ (แจ้งรายงานเรือเข้า-ออกจากท่า) ประมาณสิ้นเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ และเริ่มเปิดใช้ระบบประมาณกลางเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ ส่วนโปรแกรมทั้งหมดจะเสร็จสมบูรณ์ประมาณเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘

๘. มาตรการจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติให้มีหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดทิศทางการพัฒนาท่าเรือทั่วประเทศ (จท.) จากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๔ มีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือทำหน้าที่คณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ และปรับปรุงอำนาจหน้าที่คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดยให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือมีอำนาจหน้าที่ใหม่ ดังนี้

๑) การนำเสนอนโยบายและแผนพัฒนาท่าเรือ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับกิจการท่าเรือ รวมทั้งพิจารณาปัญหาและการส่งเสริมการประกอบการและการลงทุนของผู้ประกอบการท่าเรือให้สอดคล้องกับความต้องการและสนับสนุนธุรกิจการขนส่งทางทะเล

๒) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการเสนอความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการกำหนดแนวทางและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือตลอดจนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้บริการมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

๓) การเสนอความเห็นปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือ และกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ โดยเน้นให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและเป็นธรรม

๔) กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์บริหารท่าเรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์การก่อสร้างท่าเทียบเรือ รวมทั้งกรอบอัตราค่าบริการที่เหมาะสมของท่าเรือเพื่อเป็นธรรมแก่ผู้ให้และผู้ให้บริการ

๕) ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือของรัฐ โดยเน้นให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมตลอดจนกำหนดเป้าหมายเกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงของระบบการขนส่งและบริการต่อเนื่องท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง

๖) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมายหรือสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีร้องขอ

๙. มาตรการช่วยเหลือ และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดยการจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี (จท.) สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่อง โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนาองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. หาข้อสรุปแนวทางดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือภายในประเทศและส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีต่อไปนั้น สศช. ได้ศึกษาทบทวนโครงการดังกล่าวและหารือร่วมกับกรมเจ้าท่า สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย พร้อมทั้ง รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ ตลอดจนรับฟังผลการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญจาก JETRO ประเทศญี่ปุ่น เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศแล้ว และมีความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนด้านการเงินสรุปได้ว่า เห็นควรให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมการจัดสรรเงินอุดหนุนสำหรับสนับสนุนการพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทยและอยู่เรือไทย ซึ่งอาจพิจารณาจากแนวทางและเงื่อนไขการให้สินเชื่อที่เคยได้รับตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔ หรือตามที่กระทรวงการคลังได้ศึกษาใหม่ โดย จท. จะนำข้อมูลไปขับเคลื่อนในระดับนโยบายเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

จท. มีแผนงานที่จะดำเนินการทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีที่เคยได้ทำการศึกษาไว้ในอดีต เพื่อใช้เป็นข้อมูลตั้งต้นในการนำเสนอมาตรการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีทั้งระบบโดยรวมถึงการบริหารจัดการกองทุนดังกล่าวด้วย

๑๐. มาตรการปรับปรุง แก้ไข ขยายผล ยกเว้น ฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายด้านพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้อต่อการดำเนินงานการขนส่งทางน้ำ (จท.)

๑) การยกย่อง/ปรับปรุง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ตามมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่ง จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานปรับปรุงแก้ไข กฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ในงานส่งเสริมการพาณิชย์ โดยได้ดำเนินการปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ มาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทยให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งในเรื่องการกำหนด เส้นทางเดินเรือ การแจ้งการใช้เรือไทย การชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ และยกเว้นต่างๆ เป็นต้น ซึ่งที่ประชุม คณะทำงานได้เห็นชอบในหลักการปรับปรุงแก้ไขในประเด็นต่างๆ แล้ว โดยกรมเจ้าท่าจะได้จัดทำแผนงานและ จัดลำดับการดำเนินการแก้ไขในแต่ละเรื่อง รวมทั้ง บรรจุเป็นวาระเพื่อเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ในครั้งต่อไปด้วย

๒) การยกย่องระเบียบเพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ จท. ได้ดำเนินการออกระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการแจ้ง (แจ้งการเปลี่ยนแปลง สารสำคัญในใบทะเบียนฯ ตามมาตรา ๕๖ และการแจ้งยกเลิกการประกอบการฯ ตาม มาตรา ๖๑) และ ปรับปรุงประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๓๘๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๐ เรื่อง กำหนดแบบ หลักเกณฑ์และ ระยะเวลาให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการ จากเดิมให้รายงาน ๒ ครั้ง/ปี เป็นให้รายงานปีละ ๑ ครั้ง โดยให้รายงานภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม ของทุกปี ซึ่งได้มีผลบังคับใช้แล้ว

๑๑. มาตรการกำกับ ดูแล และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำ โดยการจัดตั้ง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำ เพื่อจัดระบบฐานข้อมูล (จท.) จท. ได้มีการจัดทำระบบข้อมูล การขนส่งทางน้ำ โดยดำเนินงานโครงการต่างๆ เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศ ชายฝั่งทะเล และระหว่างประเทศ มีทั้งการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น การก่อสร้าง ทำเทียบเรือ การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง รวมถึงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ทั้งหมดนี้ก่อให้เกิด ประโยชน์ต่อสังคมและระบบเศรษฐกิจในลักษณะต่างๆ เช่น การลดต้นทุนค่าขนส่ง การลดค่าใช้จ่ายในการ บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้การจราจรทางน้ำ การเพิ่มโอกาส การเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะของประชาชนและผู้ประกอบการ การบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายของ สาธารณะสมบัติและประชาชน การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เป็นต้น พร้อมกับการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ได้ตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการเป็นระยะๆ รวมทั้งได้รวบรวมสถิติข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้า และการเดินทางของผู้โดยสารทางน้ำในเส้นทางต่างๆ รวมถึงความพึงพอใจของผู้รับบริการ

๑๒. มาตรการให้รัฐจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ รวมทั้งการฝึกอบรม และดูงาน (ทั้งในและต่างประเทศ) และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือและอุปกรณ์การเรียนการสอน (จท.) ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑) การจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ โดยให้การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ ของหน่วยงานเข้ารับการอบรมหลักสูตรคนประจำเรือ ทั้งระดับพื้นฐานและทักษะขั้นสูง โดยได้รับการยกเว้น ค่าธรรมเนียม ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการฝึกอบรมได้นำความรู้และทักษะไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง และ แนะนำให้แก่ผู้ร่วมงานต่อไป

๒) การฝึกอบรมดูงาน จะดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป

๓) การจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการเรียนการสอนและฝึกอบรม

โดยเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการฝึกอบรมนำความรู้และทักษะไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง และแนะนำแก่ผู้ร่วมงานต่อไป และ จท. ได้ดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนให้ทันสมัย สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ จึงต้องจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ทดลองให้ตรงกับเนื้อหาวิชาในหลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการจัดหาครุภัณฑ์หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต และหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ วงเงินรวม ๒๑ ล้านบาท เพื่อดำเนินการแล้ว โดย จท. ได้ลงนามกับ บริษัท สยามแอดวานซ์เทค จำกัด เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๑๓. มาตรการพัฒนาระบบหลักสูตร (ด้านวิชาการ ภาษา ทักษะ ปฏิบัติการ และความรู้ด้าน IT) และเพิ่มสถาบันการเรียนการสอนด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อผลิตบุคลากรให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการ (จท.) โดย จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดการหลักสูตรการเรียนและหลักสูตรการอบรมตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ โดยดำเนินการจัดทำหลักสูตรคู่ขนานกับการจัดทำระบบ ISO ประกอบด้วย หลักสูตรการศึกษา ๕ หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกลเรือ หลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ และหลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายช่างกลเรือ ขณะนี้ได้อนุมัติรับรองหลักสูตร และออกเป็นข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ

๑๔. มาตรการจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อรองรับภารกิจการบริหารงานด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในคราวการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้มีการจัดตั้งกรมส่งเสริมการพาณิชย์นาวีกลับขึ้นมารับผิดชอบดูแลภารกิจด้านการส่งเสริม พัฒนางานด้านการพาณิชย์นาวี และงานอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงใหม่อีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้มีองค์กรที่มีศักยภาพมารับผิดชอบงานด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป

สำนักงาน ก.พ.ร. โดยคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการเกี่ยวกับการปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการด้านเศรษฐกิจ ได้ประชุมพิจารณาแล้วมีมติ ไม่สนับสนุนให้จัดตั้งกรมส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ด้วยเหตุผลว่า “ลักษณะงานเป็นการกำกับดูแลการเดินเรือของเอกชน ซึ่งขณะนี้ส่วนใหญ่ไม่ใช่เรือของคนไทย จึงเห็นว่างานนี้ควรให้เป็นภารกิจของ จท. ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดระเบียบการขนส่ง” โดยมีความเห็นสนับสนุนให้จัดตั้งกองกำกับพาณิชย์นาวีขึ้นมาอีก ๑ กองใน จท. และให้เปลี่ยนชื่อสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็น “กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี” ซึ่งปัจจุบันกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการข้างต้นมีผลใช้บังคับแล้ว

การจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อให้มีองค์กรมารับผิดชอบงานด้านการส่งเสริมพัฒนาการพาณิชย์นาวีของประเทศโดยตรง ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี ได้แก่ สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน ตลอดจนภาคเอกชนอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี ได้เสนอความเห็นให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีการตั้งกรมส่งเสริมพาณิชย์นาวี โดยสมาคมเจ้าของเรือไทยได้มีหนังสือถึงประธาน อ.ก.พ.ร. ทบทวนมติที่ไม่สนับสนุนให้จัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” โดยเรื่องดังกล่าวกรมเจ้าท่าจะเป็นหน่วยงานกลางในการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณารายละเอียดและจัดเตรียมข้อมูลเพื่อผลักดันในระดับนโยบายต่อไป

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า พ.ศ.๒๕๕๘ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ แล้ว โดยได้จัดตั้งเป็นกองกำกับการพาณิชย์และกองส่งเสริมการพาณิชย์

๓.๒.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๘) (ทอท.) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ตให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ๑๒.๕๐ ล้านคนต่อปี จนถึงปี ๒๕๖๑ (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๕ ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ ๗.๕๐ ล้านคนต่อปี) โดยการสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้บริการได้อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และได้มาตรฐานสากล เพื่อเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้ เพิ่มลานจอดอากาศยานจาก ๑๕ หลุมจอดเป็น ๒๑ หลุมจอด ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๖.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี ปรับปรุงระบบเชื่อมต่อถนนภายในท่าอากาศยาน รวมถึงเพิ่มที่จอดรถยนต์จาก ๕๐๐ คันเป็น ๑,๕๐๐ คัน และปรับปรุงการใช้พื้นที่รวมถึงระบบสาธารณูปโภคภายในท่าอากาศยาน ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ (หลังใหม่) แล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศจะแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๐

๒. การพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค บพ. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดำเนินการปรับปรุงขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area : RESA) เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ ICAO กำหนด ปรับปรุงระบบระบายน้ำภายในพื้นที่การบิน ก่อสร้างรั้วรอบพื้นที่การบิน (Air Side) เพื่อป้องกันคน สัตว์ หรือยานพาหนะที่อาจบุกรุกเข้ามาในพื้นที่การบิน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๙๐.๓๔

๒.๒ ท่าอากาศยานแพร่ ดำเนินการก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA) ๐๑ (RESA ๐๑) และ ๙๑ (RESA ๙๑) ถนนชดเชยกรมทางหลวง ก่อสร้างระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า รั้ว และปรับปรุงสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการขยายความยาวทางวิ่งในอนาคต ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๓ ท่าอากาศยานน่าน ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๒.๔ ท่าอากาศยานลำปาง ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และอาคารประกอบอื่นๆ ได้แก่ อาคารดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย อาคารโรงเครื่องยนต์และกำเนิดไฟฟ้า อาคารศูนย์เครื่องมือกล บ้านพักผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่ ป้อมยาม รั้วสำเร็จรูป ถนน อาคารปั๊มน้ำ ระบบประปาและดับเพลิง เป็นต้น ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๖๖.๔๕

๒.๕ ท่าอากาศยานหัวหิน ดำเนินการก่อสร้างขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area :RESA) จากเดิม ๓๐ เมตร เป็น ๖๐ เมตร ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๖ ท่าอากาศยานตรัง ดำเนินการก่อสร้างทางขับเพิ่มอีก ๑ เส้น และขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถรองรับเครื่องบินแบบ B๗๓๗ ได้ จำนวน ๓ ลำ (หรือ B๗๗๗ จำนวน ๒ ลำ และ ATR ๗๒ จำนวน ๒ ลำ

แล้วแต่รูปแบบการจัดการจอด) รวมทั้งขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๕๑.๔๖

๒.๗ ท่าอากาศยานอุดรธานี ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน จำนวน ๑ ชุด เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๖๙.๓๙

๓. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยสร้างแรงจูงใจสายการบินต่างๆ มาให้บริการที่ท่าอากาศยานต่างๆ ในภูมิภาคของไทย และมาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (ทอท. บพ. และสายการบินต่างๆ) โดย ทอท. และ บพ. ได้มีการจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมการตลาดและสร้างเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง

๔. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้ใช้บริการ (ทอท. และ บพ.)

๔.๑ การเข้าร่วมประกวดการจัดอันดับคุณภาพการให้บริการ (ASQ) ของท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อให้ ทชม. มีศักยภาพพร้อมต่อการตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ สามารถแข่งขันในระดับสากล รวมถึงให้ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงสุด ประทับใจ และเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ ทชม. โดยจัดทำโครงการพัฒนาบริการและภาพลักษณ์ ทชม. เพื่อก้าวเข้าสู่การจัดอันดับและคุณภาพการให้บริการในระดับสากล มีเป้าหมายเพื่อให้ติด ๑ ใน ๒๐ ของเอเชียจากการจัดอันดับของ ACI ในปี ๒๕๖๒ เนื่องจาก ทชม. มีแนวโน้มผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะผู้โดยสารระหว่างประเทศ ส่งผลให้เกิดความแออัดในห้องผู้โดยสารขาเข้า โดยเฉพาะในบริเวณตรวจคนเข้าเมือง นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จึงอาจส่งผลต่อคะแนนความพึงพอใจตามโครงการ ASQ ทชม. จึงได้จัดทำแผนการ/โครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ โดยอ้างอิงจากคะแนนความพึงพอใจที่ได้รับตามแบบสำรวจของโครงการ ASQ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อตอบสนองต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้คะแนนความพึงพอใจที่ได้รับเพิ่มมากขึ้น เป็นไปตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้ และยังมีแผนพัฒนา ทชม. ด้วยการขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เพียงพอต่อการให้บริการกับผู้โดยสาร

๔.๒ การสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ เพื่อให้ทราบถึงความพึงพอใจ/ความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีต่อบริการด้านต่างๆ และนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ได้ดำเนินการสำรวจระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๕๗ – พฤษภาคม ๒๕๕๘ มีกลุ่มเป้าหมายคือผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทั้งขาเข้าและขาออกรวมทั้งสิ้น ๖๐๐ ตัวอย่าง แบ่งเป็นผู้โดยสารชาวไทย จำนวน ๔๕๐ ราย และกลุ่มผู้โดยสารชาวต่างชาติ จำนวน ๑๕๐ ราย กำหนดตัวชี้วัด คือ ระดับผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า ๓.๘๕ ขณะนี้อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูล

๔.๓ สำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเชียงราย เพื่อให้ทราบถึงความพึงพอใจ/ความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีต่อบริการด้านต่างๆ และนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ได้ดำเนินการสำรวจระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๕๗ – มิถุนายน ๒๕๕๘ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง ๔๐๐ ตัวอย่าง กำหนดตัวชี้วัด คือ ระดับผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า ๔.๓๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล

๔.๔ การสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออกผู้โดยสาร ของทุกท่าอากาศยาน เป็นแผนงานที่จะพัฒนาคุณภาพของการให้บริการท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแล ทอท. ทั้งในด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสาร สายการบินและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง โดยทำการสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออก ของผู้โดยสาร ทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการสุ่มตัวอย่าง ดังนี้ผู้โดยสารภายในประเทศ ขาเข้า จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ขาออก จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขาเข้า จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ขาออก จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง /เดือน

ซึ่งผลการสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออก ของผู้โดยสารภายในประเทศ ที่ผ่านกระบวนการขาเข้าภายใน ๒๕ นาที และผ่านกระบวนการขาออกภายใน ๓๐ นาที และผู้โดยสารระหว่างประเทศ ที่ผ่านกระบวนการขาเข้าประเทศภายใน ๓๕ นาที และผ่านกระบวนการขาออกประเทศภายใน ๔๐ นาที) ค่าเฉลี่ยแต่ละเดือนเป็นไปตามเกณฑ์ตัวชี้วัดที่กำหนด

๕. มาตรการส่งเสริมความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการเดินทางไปและกลับจากท่าอากาศยาน โดยการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาค (ทอท. และ บพ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๖. มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Highly Customer Oriented) ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบินผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า เป็นต้น (ทอท. และ บพ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๗. มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ (ทอท. และ บพ.) เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีศักยภาพในการปฏิบัติงานและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และขับเคลื่อนองค์กรไปสู่วิสัยทัศน์ ซึ่งการพัฒนาทรัพยากรบุคคล อาทิ

- ๑) หลักสูตรหลักด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท.
- ๒) หลักสูตรด้านการพัฒนาผู้นำและผู้มีศักยภาพ
- ๓) หลักสูตรด้านการปฏิบัติการท่าอากาศยาน
- ๔) หลักสูตรด้านการบริหารจัดการและความรู้ทั่วไป

๘. มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management) เพื่อส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานนานาชาติให้มากขึ้น (ทอท. และ บพ.) ทอท. ร่วมกับภาคเอกชน ดำเนินโครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงราย ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการภายในท่าอากาศยานและอาคารจำกัด จอดรถ ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ทำให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสามารถติดต่อสื่อสารได้สะดวกรวดเร็ว โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

๓.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความคล่องตัว (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

๓.๓.๑ การขนส่งทางถนน

๑ โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๒. โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่บนทางหลวงสายประธาน (ทล.)

๒.๑ การดำเนินงานระยะเร่งด่วน ทล. ดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกระยะเร่งด่วน โดยปรับปรุงพื้นที่หลังสถานีตรวจสอบน้ำหนักของ ทล. ในตำแหน่งที่ผู้ประกอบการต้องการสูงสุด ๕ อันดับแรก ทั้งนี้ ปี ๒๕๕๗ ได้รับงบประมาณเพื่อก่อสร้างจุดจอดรถบรรทุกที่ อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๕๘

๒.๒ การดำเนินงานระยะยาว สนข. ได้ศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก และโครงการนำร่องการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามแผนแม่บทฯ ๑ แห่ง ดังนี้

๑) แผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๗๓ ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ คือ (๑) จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถบรรทุกลดลง (๒) การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืน (๓) การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมาย สำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ ภายหลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมี ๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคตเพื่อสร้างความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างระบบการบริหารจัดการจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมและการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุกอย่างเหมาะสม

สำหรับแผนการลงทุนพัฒนาและตำแหน่งที่ตั้ง ได้กำหนดจุดพักรถบรรทุกจำนวน ๔๑ แห่ง แบ่งเป็น ศูนย์บริการพักรถบรรทุก จำนวน ๑๓ แห่ง และจุดจอดพักรถจำนวน ๒๘ แห่ง โดยมีรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค โดยภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในส่วนของการใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมด (๒) จุดพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค โดยอาจเปิดให้ภาคเอกชนดำเนินการในลักษณะของการจ้างดำเนินการ

๒) แผนปฏิบัติการ/โครงการนำร่อง ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา มีที่ตั้งโครงการบริเวณที่ดินราชพัสดุในความครอบครองดูแลของกรมการสัตว์ทหารบก เนื้อที่ขนาด ๓๑๕ ไร่ โดยก่อสร้างเป็นศูนย์บริการพักรถบรรทุก ขนาด ๘๗ ไร่ ใช้รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดย ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคาร และสาธารณูปโภค

โดยที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ มีมติเห็นชอบในหลักการแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๓ ของ คค. และมอบหมายให้ คค. จัดทำเป็นข้อเสนอการลงทุนในลักษณะโครงการ โดยให้พิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกภายใต้แผนแม่บทฯ ทั้ง ๑๓ แห่ง รวมทั้งประสานหารือกับกรมธนารักษ์ถึงความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่และสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการประกอบการพิจารณาด้วย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป สำหรับระยะต่อไป ให้ คค. พิจารณาแนวทางการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศตามเส้นทางเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับการลงทุนและพัฒนาจุดจอดพักรถ จำนวน ๒๘ แห่ง เห็นควรให้ ทล. ประสานสำนักงานปรมานเพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ (ทช.)

- ๑) ถนนสายแยก ทล.๗ - บ.หนองกระเสริม อ.เมือง จ.ชลบุรี ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๖.๐๐
- ๒) ถนนสาย ชบ.๓๐๒๒ แยก ทล. ๓๑๕ - บ.เก่า อ.พานทอง จ.ชลบุรี ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญา
- ๓) ถนนสาย สบ.๑๐๐๔ แยก ทล.๑ - บ.หาดสองแคว อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญา
- ๔) ถนนสาย อต.๕๐๐๓ แยก ทช.๒๐๑๔ - บ.โค่น-บ.วังพะเนียด อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญา
- ๕) ถนนสาย อบ.๓๐๑๘ แยก ทล.๒๒๖ - บ.นาโหนด ต.ท่าลาด อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญา

๔. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ (ทช) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง และช่วยปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

- ๑) สก.๒๐๕๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านแก่งไทร
- ๒) สก.๒๐๓๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านหนองใหญ่
- ๓) ขก.๔๐๖๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๓๙ - บ้านกระนวน
- ๔) ปจ.๒๐๓๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านหนองนาใน
- ๕) กจ.๓๐๙๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - บ้านองค์รักษ์
- ๖) นฐ.๓๐๕๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ - บ้านห้วยแล้ง
- ๗) ปจ.๒๐๔๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านวังหวาย
- ๘) พท.๕๐๕๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๑ - บ้านทุ่งลาน
- ๙) สข.๒๐๓๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๓ - บ้านปากทุ่ง
- ๑๐) สข.๑๐๒๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - บ้านบางเหริยง
- ๑๑) นศ.๒๐๓๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บ้านควนชิง
- ๑๒) นศ.๒๐๑๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บ้านโคกคราม
- ๑๓) นฐ.๔๐๕๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๐ - แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๒
- ๑๔) สค.๒๐๔๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - ชายทะเลบ้านบางกระเจ้า

๑๕) สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - บ้านชายทะเลกาหลง

๕. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ ๕ ระบบ (ขบ.)

ไม่ได้ขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการ

๖. โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถ บางปิ้ง จ.สมุทรปราการ (ขบ.)

คค. ได้ตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการจัดทำผังแม่บทการใช้พื้นที่บริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุบางปิ้ง เพื่อเป็นศูนย์ราชการ ศูนย์ความปลอดภัย และศูนย์พัฒนางานวิจัยของ คค. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ซึ่งที่ปรึกษาได้เสนอผังทางเลือก ๒ ทางเลือก และ ปกค. ได้ให้ความเห็นชอบผังแม่บททางเลือกที่ ๒ ซึ่งมีทางเข้าออก ๒ ทาง และการเชื่อมโยงและการแบ่งโซนการใช้สอยระหว่างกลุ่มที่มีความเป็นสาธารณสูง กลุ่มที่มีความเป็นส่วนตัว กลุ่มที่พักอาศัยส่วนกลาง และกลุ่มสันทนาการส่วนกลางเป็นเส้นตรงง่ายต่อการควบคุมและมีระยะสั้นกว่า กำหนดการศึกษาแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๕๘

๗. มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็ว (Speed Management) อย่างเป็นทางการ (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. ได้รายงานว่าได้มีการดำเนินงานโดยจัดให้มีรถปฏิบัติการเคลื่อนที่จำนวน ๔ คัน พร้อมอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ออกปฏิบัติการตรวจจับความเร็วรถบริเวณถนนสายเอเชีย ถนนมิตรภาพ ถนนเพชรเกษม ถนนพระราม ๒ และถนนบางนา-ตราด ปี ๒๕๕๘ ทำการบันทึกภาพตรวจจับรถที่มีความเร็ว จำนวน ๒๓,๙๑๙ คัน พบรถที่กระทำความผิด จำนวน ๑,๑๕๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๔.๘๑ โดยมีการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ และตรวจสอบข้อมูลประสานเรียกผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับ

๘. การกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นทางการ เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถโดยสาร และรถบรรทุกจัดทำสมุดคู่มือการขับรถ (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. ได้รายงานว่าได้กำหนดมาตรการควบคุมผู้ขับรถสาธารณะแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ โดยตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทุกคนก่อนออกจากสถานีขนส่งฯ ทั้งต้นทางและจุดหยุดรถรับส่งระหว่างทาง หากพบผู้ขับรถรายใด มีแอลกอฮอล์ในเลือดให้รายงานนายทะเบียนเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะรวม ๘๔๔,๑๙๒ ราย ไม่พบมีแอลกอฮอล์ในเลือด

๙. มาตรการบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. ได้รายงานว่าได้ดำเนินการศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔) โดยจัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตลอด ๒๔ ชั่วโมง และส่งเรื่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียน และส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ ต้องให้ความสำคัญในการปรับปรุงพัฒนาบริการให้มีคุณภาพและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ในปี ๒๕๕๗ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน จำนวน ๓๔,๐๖๙ เรื่อง ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนแล้ว ๒๙,๒๕๘ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๕.๘๘

๑๐. มาตรการกวดขันน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๑๑. มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. ได้รายงานว่ ขบ. ได้มีการจัดผู้ตรวจการขนส่งทั่วประเทศออกปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจสอบปราบปรามรถ ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ เพื่อควบคุมการกระทำที่ฝ่าฝืน พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พรบ. รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ปี ๒๕๕๗ ตรวจสอบรถ ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ รวมทั้งสิ้น ๓๕,๗๗๘,๑๐๑ ราย ข้อหาความผิดตามกฎหมายที่ตรวจพบ ๓ ลำดับแรก ได้แก่ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ และขับรถประมาทนำพหาคเสียหาย

๑๒. มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๑๓. มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.)

สิ้นสุดมาตรการตั้งแต่ปี ๒๕๕๔

๓.๓.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร (รฟท.) เพื่อปรับปรุงทางรถไฟเดิม เพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟและหยุดยั้งการเกิดรางหักเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถตกรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของทางรถไฟ ผลการดำเนินงานงบประมาณปี ๒๕๕๔ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๘๘.๘๒ (เนื่องจากขาดแคลนแรงงานอันเนื่องมาจากการปรับค่าแรงขั้นต่ำ จึงขอขยายอายุสัญญาตามมติ ครม. วันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และตามมติ ครม. วันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ อีก ๑๕๐ วัน) งบประมาณปี ๒๕๕๕ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๑๐๐ งบประมาณปี ๒๕๕๖ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๔๗.๖๗ งบประมาณปี ๒๕๕๘ อยู่ระหว่างดำเนินงาน เนื่องจากทางรถไฟ และประแจมีความจำเป็นต้องสั่งผลิตจากต่างประเทศต้องใช้เวลาในการผลิตรวมทั้งการขนส่งถึงท่าเรือซึ่งใช้เวลาอย่างต่ำประมาณ ๖ เดือน ทั้งนี้ รฟท. ได้เร่งรัดการจัดส่งวัสดุ และอุปกรณ์ต่างๆ ให้ขนส่งเข้าถึงหน้างานได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

๒. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) (รฟท.) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้น ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการบริหารงานของหน่วยงานรัฐ ผลการดำเนินงาน งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ศาลปกครองมีคำสั่งทุเลาการบังคับการประกวดราคา เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ รฟท. จึงยกเลิกประกาศประกวดราคา เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ คาดว่าจะออกประกวดราคาใหม่ได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘

๓. โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น (รฟท.) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้น ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการบริหารงานของ

หน่วยงานรัฐงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๙๖.๐๐ งบประมาณปี ๒๕๕๖ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๑๐๐.๐๐

๔. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอระดับทางทางรถยนต์กับรถไฟ ลดปัญหาการบุกรุกที่ดิน และการเกิดทางลักผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ปี ๒๕๕๘ ได้บรรจุโครงการไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะแล้วเป็นเงิน ๒,๐๕๘.๐๑ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินงานส่วนที่เหลือได้ขอบรรจุโครงการไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ปี ๒๕๕๙

๕. มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ (รฟท.) โดย รฟท. ดำเนินการส่งเสริมการประกันภัยและชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยกำหนดอัตราค่าประกันภัยเท่ากับตู้ละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท หรือขบวนละ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ (ต่อสัญญาเป็นรายปี) ขณะนี้ รฟท. ได้ตัวผู้รับจ้างดำเนินการส่งเสริมการประกันภัยแล้ว โดยจะหมดอายุสัญญาเดือนเมษายน ๒๕๕๘

๖. มาตรการการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน (รฟท.) ได้มีการเปลี่ยนนโยบายในการดำเนินการหลักสูตรดังกล่าว

๗. มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ (รฟท.) โดย กรม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ โดยให้ รฟท. รับความเห็นของสำนักงานงบประมาณที่ควรให้ รฟท. บริหารจัดการเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่ง รฟท. ได้จัดทำข้อมูลประกอบการขอเพิ่มอัตรากำลังพนักงานการรถไฟฯ จำนวน ๒,๔๓๘ อัตราเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้ รฟท. ดำเนินการสรรหาบุคคลบรรจุเข้าเป็นพนักงานแล้ว จำนวน ๑,๘๓๘ อัตรา ส่วนที่เหลืออยู่ระหว่างการดำเนินการสรรหาต่อไป

๘. มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด (รฟท.) โดย รฟท. มีการหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางรถไฟ และดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนในบริเวณชุมชนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งมีการหารือร่วมกันระหว่างกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทในการขอสร้างทางข้าม (Overpass) และทางลอด (Underpass) ในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น

๓.๓.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิดเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ (จท.) เพื่อให้การกำกับดูแล รักษาความปลอดภัย และจัดระเบียบการจราจรทางน้ำ ซึ่งสามารถที่จะแจ้งเหตุโดยติดตั้งระบบเตือนภัยที่มีประสิทธิภาพและสามารถกู้ภัยได้ทันเวลาที่ตามกรอบแผนความปลอดภัยของ คค. โดยดำเนินการติดตั้งระบบติดตามและแสดงสถานะเรือ ติดตั้งระบบ CCTV จำนวน ๒๗ สถานี ตามคลองแสนแสบ เริ่มตั้งแต่ท่าหน้าวัดศรีบุญเรือง จนถึง ท่าผ่านฟ้าลีลาศ และปรับปรุงศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางน้ำในคลองแสนแสบ ให้สามารถต่อเชื่อมระบบ CCTV ของศูนย์ควบคุมผ่านระบบอินเทอร์เน็ตไปยังหน่วยงานราชการต่างๆ ได้ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ แต่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับหน่วยงานราชการอื่นๆ ได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของระบบกล้องและการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันของหน่วยงานต่างๆ จึงไม่สามารถเชื่อมต่อกันโดยตรงได้ซึ่งจะต้องดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูลโครงข่ายร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่ต้องการเชื่อมต่อกับระบบต่อไป

๒. โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือสาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.) โดย จท. ได้ดำเนินการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่อย่างไรก็ตามจะได้ขอจัดสรรงบประมาณในปีถัดไปเพื่อกำหนดดำเนินการ

๓. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์ (จท.) โดย จท. ได้ดำเนินการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการแต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่อย่างไรก็ตามจะได้ขอจัดสรรงบประมาณในปีถัดไปเพื่อดำเนินการ ทั้งนี้ ได้มีโครงการจัดหาระบบสื่อสารและสร้างเครือข่ายเพื่อพัฒนาระบบวงจรปิดเพิ่มเติมในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้ลงนามกับ หจก. ภัทรรุ่งโรจน์ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ กำหนดเสร็จวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙

๔. โครงการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย (จท.) โดย จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ ในวงเงิน ๙๐.๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๑๘.๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๕๑.๕๐ ล้านบาท และปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๐.๕๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย ขณะนี้ได้ลงนามว่าจ้างบริษัทสาม ส.โซลูชั่น แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๙

๕. มาตรการตรวจตรา และช่วยเหลืออุบัติเหตุทางน้ำ โดยการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางลำน้ำและชายฝั่ง (จท.) โดย จท. ได้จัดทำแผนการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางน้ำแล้วเสร็จ ประกอบด้วย

๑) จัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางน้ำกรมเจ้าท่า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ดำเนินการกู้เรือ ขจัดคราบน้ำมัน บรรเทาภัยพิบัติทางน้ำและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทางน้ำ โดยในระยะแรกเน้นพื้นที่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนอนาคตอาจมีการขยายไปยังลำน้ำภายในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ (Inland water way)

๒) ในส่วนพื้นที่ชายฝั่งทะเล เห็นควรส่งเสริมให้มีศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล และ ศูนย์ VTS ให้มีขีดความสามารถในการช่วยเหลือและกู้เรือขนาดใหญ่ระดับ ๑๐๐,๐๐๐ ตันกรอสส์ได้

๓) เพิ่มส่วนงานใหม่ สังกัดสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำขึ้นมา เรียกว่าศูนย์กู้ภัยทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยให้มีผู้อำนวยการระดับชำนาญการพิเศษ หรือหัวหน้าศูนย์ฯ ระดับอาวุโสซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านการควบคุมการจราจรทางน้ำ การช่วยเหลือกู้ชีพ กู้ภัยทางน้ำ การบรรเทาภัยพิบัติทางน้ำเป็นผู้บังคับบัญชา

๔) จัดหลักสูตรอบรมเจ้าหน้าที่ เกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ การช่วยเหลือกู้ชีพกู้ภัยทางน้ำ การบรรเทาภัยพิบัติทางน้ำ การใช้วัสดุอุปกรณ์ในการกู้ชีพกู้ภัย ในการใช้เรือแครน แครนหรือปั้นจั่นเพื่อกู้เรือ

๕) จัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัคร กรมเจ้าท่า ให้เป็นรูปธรรม เพื่อสนับสนุนการกู้ภัยทางน้ำในอนาคต

๖) จัดให้มีกองทุนสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ การกู้เรือ และการบรรเทาผลกระทบ เพื่อสนับสนุนงบประมาณให้กับหน่วยงานโดยไม่ต้องรอนงบจัดสรรจากรัฐ โดยมีระเบียบการเบิกจ่ายของตนเอง โดยขอยกเว้นไปยังกระทรวงการคลัง เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเบิกจ่าย การจัดซื้อจัดจ้างในกรณีฉุกเฉิน และเมื่อต้องสนับสนุนค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญ อาสาสมัคร และพลเมืองดีที่เข้าช่วยเหลือ

๖. มาตรการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยโดยการจัดฝึกอบรม ทดสอบ และแก่ผู้ขับเรือและผู้ใช้บริการ (จท.)

อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการ

๗. มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย บังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับและบทลงโทษที่เคร่งครัด (จท.)
โดย จท. ได้มีการตรวจตรา ปรามปรามผู้ละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือ และจะได้แก้ไขกฎหมายให้ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการ และประสานงานเพื่อชี้แจง โดยมุ่งการปรับปรุงแก้ไขมากกว่าการลงโทษ

๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environment Friendly)

๒.๔.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขณะวิ่ง (ขบ.)

ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ

๒. โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและอุ้งจอดรถโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบินบางปะกง จ.สมุทรปราการ (ขสมก.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๓. โครงการอุ้งจอดรถโดยสารของ ขสมก. (ขสมก.) เพื่อจัดทำเป็นอุ้งจอดรถโดยสารและสถานีเติมก๊าซ โดยปรับปรุงของเดิมและก่อสร้างในพื้นที่ใหม่ที่รับมอบจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดสร้างสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารและรถโดยสารประจำทาง เชื่อมโยงและพัฒนาการ

ให้บริการรถโดยสารประจำทางให้มีการเชื่อมต่อและบูรณาการระหว่างระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ลดค่าใช้จ่ายในการเช่ารถจากเอกชน และส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น

ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ๑) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- ๒) อยู่ระหว่างดำเนินการแล้วเสร็จ
- ๓) อยู่ระหว่างดำเนินการแล้วเสร็จ
- ๔) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
- ๕) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
- ๖) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ๑) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
- ๒) อยู่ระหว่างการประกวดราคาครั้งที่ ๒
- ๓) อยู่ศูนย์ราชการ : ขสมก. ได้ยกเลิกการประกวดราคาจ้างก่อสร้างอยู่ศูนย์ราชการ เนื่องจากกรมธนารักษ์ขอยกเลิกการจัดให้เช่าพื้นที่อยู่ศูนย์ราชการ ซึ่งกรมธนารักษ์มีแผนการปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้โครงการอื่น จึงไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างอยู่จุดในบริเวณพื้นที่ศูนย์ราชการได้
- ๔) อยู่กำแพงเพชร ๒ : อยู่ระหว่างการประกวดราคาครั้งที่ ๒
- ๕) อยู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา (ถนนรามอินทรา-ประดิษฐ์มุนูธรรม) : อยู่ระหว่างการประกวดราคาครั้งที่ ๒

๔. โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๘๓ คัน (ขสมก.) เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล (โดยในเบื้องต้นจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศจำนวน ๔๘๙) คัน ขสมก. จะดำเนินการประกวดราคาการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) โดยกำหนดจำหน่ายเอกสารประกวดราคาระหว่างวันที่ ๒๓ - ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ ยื่นเอกสารประกวดราคาในวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ แจ้งผลการพิจารณาในวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๘ และเสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ในวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่งคาดว่าจะทำสัญญาจ้างได้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๘ และรับมอบรถโดยสารได้ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘

๕. โครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ทดแทนรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล (บขส.) ยกเลิกโครงการ

๖. มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน (Eco Driving) โดยอาจใช้ร่วมกับระบบสารสนเทศผู้เดินทางและเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการขับขี่อย่างประหยัด (ขบ.)

ยังไม่มี การนำไปพิจารณาดำเนินการ

๗. มาตรการลดปริมาณการเดินทางในเขตเมืองโดยการริเริ่มใช้มาตรการด้านราคา อาทิ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ (สนข.)

ยังไม่มี การนำไปพิจารณาดำเนินการ

๘. มาตรการส่งเสริมการเดินทางขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ และมาตรการส่งเสริมการเดินทาง การใช้จักรยาน และจักรยานไฟฟ้า (ขบ.)

ขบ. ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน แต่ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport : NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ขณะนี้การศึกษาดำเนินการแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๙. มาตรการส่งเสริมการใช้การเดินทาง จักรยาน และจักรยานไฟฟ้า (ขบ.)

ขบ. ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน แต่ทั้งนี้ คค. ได้มีการประชุมหารือ โครงการ “คืนความสุขให้กับประชาชน ด้วยเส้นทางจักรยานทั่วไทย” ร่วมกับ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยสรุปบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ดังนี้

๑) กระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่ขับเคลื่อนโครงการและส่งเสริมการใช้จักรยานโดยจัดกิจกรรมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศไทย

๒) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีงบประมาณในการจัดทำทางจักรยานทั่วประเทศประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท และอยู่ระหว่างการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

๓) กรุงเทพมหานคร มีการจัดทำทางจักรยานและส่งเสริมการใช้จักรยานในพื้นที่ของ กทม.

๔) กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่บูรณาการการจัดทำทางจักรยานทั่วประเทศ รวมทั้งดูแลมาตรฐานทางจักรยาน จัดทำเส้นทางจักรยานที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ ทล. ทช. และทางจักรยานที่อยู่ในพื้นที่ของหน่วยงาน เช่น ทางจักรยานในพื้นที่ของ ทอท.

รวค. มีบัญชาให้ สนข. สำรวจพื้นที่บริเวณทิศเหนือของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดทำเป็น Bicycle Park นั้น สนข. ได้สำรวจพื้นที่ดังกล่าวแล้วพบว่า

๑) บริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ทั้งหมด โดยประมาณ ๒๘ ไร่

๒) สภาพพื้นที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่รกร้างที่ยังไม่มีการพัฒนามีลักษณะเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่อยู่ติดกับบริเวณสวนสุขภาพ ทอ. และสนามฝึกโดรฟ์กอล์ฟ ทอ. และมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่เป็น Bicycle Park หรือสวนสาธารณะจักรยาน ในลักษณะของการพัฒนาพื้นที่เชิงอนุรักษ์ โดยยังสามารถใช้เป็นพื้นที่รับน้ำได้ แต่ทั้งนี้จำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม โดยทำเรื่องขอใช้พื้นที่ต่อ อ.อ.ป. ต่อไป

ผลการประชุมหารือผู้เชี่ยวชาญของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อสรุปข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) เขตชุมชนที่มีการใช้จักรยานบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้จักรยานร่วมกับยานพาหนะชนิดอื่นๆ ต้องมีการจำกัดความเร็วยานพาหนะที่ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดอุปสรรคการเดินทางให้กับจักรยาน เพิ่มความปลอดภัย และสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

๒) ในเขตกรุงเทพมหานครควรเริ่มพัฒนาเส้นทางจักรยานในเขตที่มีสถานที่ราชการ ตั้งอยู่ใกล้กันเป็นจำนวนมาก ก่อนเป็นโครงการนำร่อง เช่น บริเวณซอยอารีย์ ซอยราชครู สถานรถไฟพารีย์ซึ่งเป็นที่ตั้งของ

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงการคลัง กรมควบคุมมลพิษ กรมประชาสัมพันธ์ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมสรรพสามิต กรมทรัพยากรน้ำ ซึ่งมีกลุ่มผู้ที่ต้องการใช้จักรยานอยู่เป็นจำนวนมาก และเป็นการเดินทางระยะสั้นที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้ เป็นต้น

๓) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลควรพัฒนาจุดจอดรถจักรยาน ที่มีปริมาณเพียงพอและเหมาะสม มีอุปกรณ์ช่วยป้องกันไม่ให้จักรยานถูกโจรกรรมตามสถานีรถไฟฟ้าโดยสารสาธารณะ ขสมก. บขส. สถานีรถไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมให้กับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและรถไฟฟ้า หันมาใช้จักรยานในการเดินทางมากเพื่อเชื่อมต่อกันมากขึ้น

๔) ควรพัฒนาเส้นทางจักรยานสั้นๆ เป็นลำดับแรก เช่น ตามหมู่บ้าน เป็นต้น

๓.๔.๓ การขนส่งทางราง

๑. โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน (รฟท.) เพื่อเพิ่มคุณภาพในการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางขบวนรถ เนื่องจากการรักษาสภาพความพร้อมใช้งานของรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัสตอมที่มีอายุการใช้งาน ๒๔ - ๓๕ ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานเสนอ รฟท. เพื่อเปลี่ยนแปลงรายการเป็นจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๓๐ คัน

๒. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย (รฟท.) เพื่อรองรับโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๗๗ คัน ประกอบด้วย รถจักรขนาดน้ำหนักดเพลลาสูงสุด ๑๖ ตันต่อเพลลา จำนวน ๕๗ คัน และขนาดน้ำหนักดเพลลาสูงสุด ๒๐ ตันต่อเพลลา จำนวน ๒๐ คัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าต่อขบวนให้สูงขึ้นรองรับโครงการรื้อย้ายโรงงานมักกะสัน รฟท. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจรับงาน Final Report คาดว่าจะดำเนินการออกประกวดราคาได้ประมาณเดือนมีนาคม ๒๕๕๘

๓. โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง (รฟท.) เพื่อรองรับโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออกตามโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรียา-แหลมฉบัง และโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยซึ่งมีการดำเนินการจัดหารถพ่วง (บพต.) และรถจักรขนาด ๒๐ ตัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งแขวง สรจ.ศช. และหน่วย ๑๐ ลาดกระบังไว้รองรับงานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลและรถพ่วง ซึ่งในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งยังไม่มีโรงซ่อมล้อเลื่อนในพื้นที่ รฟท. ได้จัดทำเอกสารออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และเอกสารประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคากลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาราคากลาง คาดว่าจะดำเนินการประกวดราคาได้ ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘

๔. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE พร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน (รฟท.) เพื่อทดแทนรถจักร GE ที่มีอายุการใช้งาน ๔๒ - ๔๕ ปีเป็นการรักษาสภาพความพร้อมในการใช้งานของรถจักรตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งคาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้น คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ได้มีหนังสือถึงการรถไฟฯ พิจารณาทบทวนโครงการใหม่ โดยให้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนด

ราคากลาง และร่าง TOR ใหม่ ให้มีรายละเอียดชัดเจน และโปร่งใส รวมทั้งวัตถุประสงค์ ความจำเป็น ที่มาของ ราคากลาง ความคุ้มค่าของการลงทุน ปัจจุบันการรถไฟฟ้า อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำ ร่าง TOR

๕. โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า ๒๐ คัน (๒๐ ต้นต่อเพลลา) (รฟท.) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถแข่งขันในตลาด และสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนา ระบบโลจิสติกส์ โดยนำมาบริการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศจาก CY ต่างๆ มายังท่าเรือแหลมฉบัง ขณะนี้ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๖ โดยได้รับมอบรถจักรงวดแรก จำนวน ๒ คัน และคาดว่าจะรถจักร งวดที่ ๒ จำนวน ๘ คัน สามารถส่งมอบได้ในเดือนเมษายน ๒๕๕๘

๖. โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค (รฟท.) เพื่อก่อสร้างย่านเก็บกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคที่ย่านสถานีต่างๆ ที่เหมาะสมและมีศักยภาพทั่วประเทศในเส้นทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ เพื่อรองรับตู้สินค้าของผู้ที่ใช้บริการได้สะดวกยิ่งขึ้น ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อขอดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ พร้อมกับการทบทวนศึกษาความเหมาะสมและ ออกแบบรายละเอียด โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒

๗. มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) (รฟท.)

รฟท. ได้มีการหารือร่วมกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เพื่อพัฒนาความร่วมมือการจัดการคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) ของ รฟท. เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการจัดทำโครงการการประเมิน การปล่อยมลภาวะตลอดวัฏจักรชีวิต เพื่อการพัฒนาการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

๓.๔.๔ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา (จท.) ก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้ขึ้นทะเบียนสถานีขนส่งฯ เป็นที่ราชพัสดุกับกรมธนารักษ์ แล้ว และได้ส่งมอบให้ อบต. ศาลาลอยเข้าบริหารท่าเรือแบบสาธารณะเป็นการชั่วคราว ต่อมา อบต. ศาลาลอย ได้มีหนังสือแจ้งไม่ประสงค์จะเข้ารับเป็นผู้บริหารสถานีขนส่งทางลำน้ำฯ เนื่องจากไม่มีความพร้อมด้านบุคลากร ในเบื้องต้นมอบหมายให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ (อยุธยา) ดูแล โดยกองคลังสนับสนุนค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าน้ำ ค่าไฟ เป็นต้น

จท. ได้หารือกรมธนารักษ์เพื่อขอรับมอบอำนาจจากอธิบดีกรมธนารักษ์ในการบริหารจัดการสถานีฯ ตามข้อ ๒๔ แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษาใช้ และจัดหาประโยชน์ เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๔๕ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยการจัดให้เช่า ใช้สิทธิตามสัญญาเช่า การบอกเลิกสัญญา รวมทั้งการกำหนดอัตรา ค่าเช่า ค่าตอบแทน และค่าธรรมเนียม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์

ปัจจุบัน จท. ได้พิจารณาเพิ่มประเภทท่าเรือจาก ๒ ประเภท เป็น ๓ ประเภท โดยคำนึงถึงการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ ซึ่งได้มีการประชุมร่วมกับกรมธนารักษ์และได้นำเสนอกรอบแนวคิดดังกล่าวให้กรมธนารักษ์พิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์

๒. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน อ.เมือง จ.อ่างทอง (จท.)

ยุติโครงการเนื่องจากไม่คุ้มค่าการลงทุนในปัจจุบัน

๓. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) เพื่อพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ ๑ ระหว่างท่าเทียบเรือ A๑ และ A๐ เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ และสนับสนุนนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง ๓๐๐,๐๐๐ TEU./ปี

กทท. มีหนังสือด่วน ที่ กทท ๖๐๒๒/๒๖๘๐ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๗ เสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

คค. ได้พิจารณาและเห็นชอบตามที่ การท่าเรือฯ เสนอ และมีหนังสือที่ คค๐๘๐๔.๔/๕๖๑๕ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗ เสนอรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดียาธร เทวกุล) เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ต่อไป

คค. มีหนังสือที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๒๔ ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ เสนอเลขาธิการคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือฯ ซึ่งผ่านความเห็นชอบของ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดียาธร เทวกุล) ตามหนังสือ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (ม.ร.ว. ปรีดียาธร เทวกุล) ที่ นร๐๔๐๕ (ลร.๒) ๑๔๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๗

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือฯ แจ้งว่า

- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งฯ ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องครบถ้วนแล้ว

- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฯ อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

เพื่อให้การพิจารณาตัดสินใจของคณะกรรมการเกี่ยวกับโครงการทั้ง ๒ โครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สำนักเลขาธิการคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการจึงกำหนดจะนำเสนอเรื่องของทั้ง ๒ โครงการให้คณะกรรมการพิจารณาในคราวเดียวกัน

๔. มาตรการส่งเสริมการซ่อมและต่อเรือครบวงจรภายในประเทศ โดยการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและอยู่ต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากล (จท.) โดย จท. ได้มีการศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและอยู่ต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการต่อและซ่อมเรือในภูมิภาค คือ โครงการจัดตั้งศูนย์ออกแบบ วิจัย และพัฒนาอยู่เรือ เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการให้คำปรึกษาแนะนำวิจัยพัฒนาด้านเรือ ทั้งใน

ด้านออกแบบเรือ ด้านเทคโนโลยี การผลิตและการเชื่อมโยงระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ผลิต และผู้ใช้เรือ และการสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้ และองค์ความรู้ใหม่ๆ รวมทั้ง ความร่วมมือกับหน่วยงานระดับประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้กรมอยู่เรือทหารเรือซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตามมติคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาอยู่เรือ ในการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบแนวทางการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาอยู่เรือ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๕. มาตรการพัฒนามาตรฐานการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ โดยการกำหนด KPI ในการชีวิตคุณภาพการดำเนินงาน (จท.)

อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อดำเนินการ

๖. มาตรการด้านภาษีที่เอื้อต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบธุรกิจ (จท.)

๖.๑ การผลักดันมาตรการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ

กรมสรรพากรได้ดำเนินการกำหนดแนวทางการพิจารณาคืนภาษี มูลค่าเพิ่มจากการซื้อเรือเดินทะเลแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสามารถได้รับสิทธิคืนภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นไปด้วยความรวดเร็วแล้วเสร็จ โดยสามารถคืนภาษีได้ไม่เกิน ๑๕ วัน (จากเดิมที่มีระยะเวลาหลายเดือน)

๖.๒ การผลักดันให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรโดยเรือเดินทะเลมีสิทธิเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้

กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจร่างกฎหมายดังกล่าว ซึ่ง จท. ได้เข้าร่วมประชุมและร่วมชี้แจง กับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาด้วย โดยปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้ (ฉบับที่ ๕๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๔ แล้ว

๖.๓ มาตรการด้านภาษีเงินได้จากการขายเรือ

กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือเสนอความเห็นสนับสนุนมาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ (กรณียกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และประกอบกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เฉพาะที่ได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยนำเงินได้ดังกล่าวไปซื้อเรือลำใหม่ หรือต่อเรือลำใหม่ตามสัญญาการต่อเรือ) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบมาตรการดังกล่าว และอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่..) พ.ศ. ที่กระทรวงการคลังเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวเสร็จแล้ว และได้เสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว โดยปัจจุบันได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๕ (พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ ๕๔๓) พ.ศ. ๒๕๕๕)

๖.๔ การกำหนด/ปรับปรุงมาตรการด้านภาษี

มาตรการด้านภาษีดังกล่าวข้างต้นเป็นมาตรการที่กรมเจ้าท่าได้ร่วมผลักดันจนปัจจุบันมีผลใช้บังคับแล้ว แต่ยังมีประเด็นด้านภาษีที่รอการพิจารณาอีก ๖ ประเด็น ประกอบด้วย การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ การยกเว้นภาษีเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเภท Door to Door ในช่วงเวลาที่ไม่ได้ใช้เรือไทย การให้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มครอบคลุมการประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบ Cross Trade การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย กรณีเช่าตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์บนเรือไทยในต่างประเทศ การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย กรณีค่าใช้จ่ายของเรือไทยที่ไปให้บริการในต่างประเทศ และการยกเว้นอากรนำเข้าเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งได้ถูกให้ชะลอการพิจารณาในช่วงการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในช่วงที่ผ่านมา โดยในขณะนี้กรมเจ้าท่าได้นำมาศึกษาทบทวน และเตรียมการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินการต่อไป

๗. มาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการให้ปรับปรุงคุณภาพการบริการ โดยการจัดหาแหล่งเงินทุน ดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาค้ำประกันแบบผ่อนปรน เพื่อให้ผู้ประกอบการกู้ยืมมาลงทุนในธุรกิจ (จท.)

จากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่องโครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. หาข้อสรุปแนวทางดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือภายในประเทศและส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีต่อไปนั้น สศช. ได้ศึกษาทบทวนโครงการดังกล่าวและหารือร่วมกับกรมเจ้าท่า สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย พร้อมทั้ง รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ ตลอดจนรับฟังผลการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญจาก JETRO ประเทศญี่ปุ่น เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศแล้ว และมีความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนด้านการเงินสรุปได้ว่า เห็นควรให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมการจัดสรรสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำสำหรับสนับสนุนการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยและอู่เรือไทย ซึ่งอาจพิจารณาจากแนวทางและเงื่อนไขการให้สินเชื่อวงเงิน ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔ หรือตามที่กระทรวงการคลังได้ศึกษาใหม่ โดย จท. จะนำข้อมูลไปขับเคลื่อนในระดับนโยบายเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

๘. มาตรการควบคุมและกำหนดตารางราคากลางของภาระทางเรือและค่าขนส่งสินค้า (จท.)

จท. ไม่ได้ดำเนินการเนื่องจากเป็นบทบาทของกระทรวงพาณิชย์ในการคุ้มครองผู้ส่งสินค้า

๙. มาตรการส่งเสริมการใช้เรือพลังงานสะอาดและพลังงานทดแทน โดยจัดตั้งหน่วยงานค้นคว้าวิจัยด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ของเรือพลังงานสะอาด และพลังงานทดแทน (จท.) โดย จท. มีหน่วยงานในสังกัด คือ สำนักมาตรฐานเรือ ทำหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือ การตรวจรับรองวัสดุเครื่องมือเครื่องใช้ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้งานและตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้คำปรึกษาและความเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการต่อเรือ การซ่อมเรือ มาตรฐานเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้สำนักมาตรฐานเรือพิจารณา ก่อนดำเนินงานตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้เห็นชอบมอบแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย เมื่อวันที่ ๑๕ ก.พ. ๒๕๕๓ โดยในส่วนกรอบแนวทางการระยะยาวจะได้พิจารณาจัดตั้งศูนย์การออกแบบเรือ และวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีด้านเรือต่อไป

ซึ่งที่ประชุมจะมอบหมายให้กรมอุตุนิยมวิทยาหรือดำเนินการในเรื่องจัดตั้งศูนย์การออกแบบเรือ และวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีด้านเรือ ขณะนี้กรมอุตุนิยมวิทยาหรือซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตามมติคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาเรือ อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบแนวทางการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเรือ

๒.๔.๓ การขนส่งทางอากาศ

๑. มาตรการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีด้านการบินที่ประหยัดพลังงานและมลพิษ โดยการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการเรียนรู้และการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ (สายการบินต่างๆ)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๒. มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน (ทอท. บพ. บวท. และสายการบินต่างๆ)

๒.๑ ทอท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนและกระบวนการทำ Airport Carbon Footprint ภายใต้โปรแกรม *Airport Carbon Accreditation* ของ Airport Council International (ACI) ได้มีการจัดเตรียมข้อมูลพร้อมเข้ารับการตรวจสอบจนได้รับการรับรองในระดับที่ ๑ 'Mapping' เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และได้รับการรับรองในระดับที่ ๒ 'Reduction' เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา โดยจะต้องจัดทำการวัดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ของกิจกรรมต่างๆ ที่อยู่ในขอบเขตความดูแล ของ ทสภ. และจัดทำแผนการลดก๊าซเรือนกระจกของท่าอากาศยานตามกระบวนการที่กำหนดโดย ACI ทั้งนี้ปี ๒๕๕๘ ได้เตรียมความพร้อมสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการเข้ารับการรับรองในระดับที่ ๓ 'Optimisation' ระยะที่ ๒ ต่อไป

๒.๒ ทอท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ให้กับท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่อให้ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มีข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดและอัตราการปล่อย CO₂ เพื่อใช้กำหนดมาตรการลดการปล่อย CO₂ จากการทำงานของท่าอากาศยาน และเตรียมข้อมูลเข้ารับการตรวจสอบและเข้ารับการรับรองจาก ACI ในระดับที่ ๒ 'Reduction' ต่อไป โดยท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ได้จัดทำรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Footprint) เฉพาะกิจกรรมที่อยู่ภายใต้การควบคุมของท่าอากาศยาน และเตรียมการทวนสอบตามมาตรฐาน ISO ๑๔๐๖๔-๑ เพื่อขอเข้ารับการรับรองตามโปรแกรม *Airport Carbon Accreditation* ในระดับที่ ๒ 'Reduction' ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๘ ทั้งนี้ปี ๒๕๕๘ ต่อไป อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน จึงยังไม่สามารถเข้าร่วมโครงการนี้ได้

๓. มาตรการส่งเสริมการประหยัดและอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารผู้โดยสาร (ทอท. และ บพ.) โดย ทอท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๓.๑ แผนอนุรักษ์พลังงาน ในระบบไฟแสงสว่างและระบบปรับอากาศ ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

๑) ควบคุมเวลาการปิด-เปิดไฟ แสงสว่างบริเวณ Baggage Claim ชั้น ๒ ฝั่ง Domestic ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน

๒) ลดชั่วโมงการใช้งานโคมไฟส่องหลังคาบริเวณโดยรอบอาคารผู้โดยสาร

๓) ปรับเปลี่ยนวิธีการปิด-เปิดระบบแสงสว่าง บริเวณห้องโถงชั้น ๔ อาคารผู้โดยสาร โดยตั้งเวลาปิดไฟแสงสว่างโคม F๘ ในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่ ๗.๐๐น. - ๑๗.๐๐ น. และเปิดใช้งานตามความจำเป็นหรือเมื่อได้รับการร้องขอ

๔) ควบคุมเวลาปิด-เปิด ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางเดินอาคารเทียบเครื่องบิน A,B,C,E,F,G ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน

๕) ควบคุมเวลาปิด-เปิด ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณ Airside Center East และ Airside Center West อาคารเทียบเครื่องบิน ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน

๖) ตั้งค่าอุณหภูมิเครื่อง AHU เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่อาคารผู้โดยสารชั้น ๑ ในช่วงเวลากลางคืน

๗) ตั้งค่าอุณหภูมิในการปรับอากาศ เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่รับกระเป๋าชั้น ๒ ทั้งฝั่ง Domestic และ International อาคารผู้โดยสาร ในช่วงเวลากลางคืน

๘) ตั้งค่าอุณหภูมิในการปรับอากาศ เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่ทางเดิน และห้องโถงอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินโซน A,B,C,E,F,G ในช่วงเวลากลางคืน

ซึ่งผลการดำเนินงานทั้ง ๘ มาตรการ และประเมินผลการประหยัดพลังงานในระบบไฟแสงสว่างได้ประมาณ ๒,๙๘๖,๒๕๕ หน่วยต่อปี เกินร้อยละ ๘๐ จากเป้าหมายที่กำหนด

๓.๒ แผนอนุรักษ์พลังงาน ในระบบไฟแสงสว่างและระบบปรับอากาศ ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน (เพิ่มเติม)

๑) ปรับตั้งเวลาควบคุมการปิด-เปิดไฟภายใน Hold Rm. ชั้น ๒ อาคารเทียบเครื่องบิน B,E,F และแนวทางเดินลาดเลื่อนที่เป็นวงจรไฟรับจาก UPS จากเดิมเปิด ๒๔ ชั่วโมงเป็นเปิดเวลา ๑๗.๐๐ น. และปิดเวลา ๐๗.๐๐ น. เป้าหมายประหยัดพลังงาน ๑๓๘,๓๖๔.๗๗ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๓๗๔,๐๐ บาทต่อปี

๒) ปรับตั้งเวลาควบคุมการปิด-เปิดไฟภายในพื้นที่ชั้น B๑ บริเวณจุดเชื่อมต่อ Airport Link จากเดิมเปิด ๒๔ ชม. เป็นเปิดเวลา ๐๕.๓๐ น. - ๐๐.๓๐ น. เป้าหมายประหยัดพลังงาน ๓๕,๑๔๖.๑๓ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๙๕,๐๐๐ บาทต่อปี

๓) ปรับลดไฟแสงสว่างที่เป็น Low Bay ๒๕๐ วัตต์และโคมไฟหลอดฟลูออเรสเซนต์ ๒*๓๖ วัตต์ บริเวณ Sorting ชั้น B๑ ในช่วงเวลา ๐๐.๓๐-๐๔.๓๐ น.ให้มีความเหมาะสม เป้าหมายประหยัดพลังงาน ๘๔,๗๒๐.๖๘ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๒๒๙,๐๐ บาทต่อปี

๔) มาตรการปรับตั้งอุณหภูมิภายในพื้นที่สำนักงาน ทอท. อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินที่ ๒๕ องศาเซลเซียส เป้าหมายประหยัดพลังงานไฟฟ้า ๔๙,๑๗๐ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๑๔๗,๕๑๐ บาทต่อปีและประหยัดหน่วยน้ำเย็น ๔๐๙,๗๘๐ RTH/ปี คิดเป็น ๒,๖๖๓,๕๗๐ บาทต่อปี

ซึ่งผลการดำเนินงานทั้ง ๔ มาตรการ และประเมินผลการประหยัดพลังงานในระบบไฟแสงสว่างได้ประมาณ ๒๕๘,๒๓๑.๕๘ หน่วยต่อปี

๔. มาตรการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (Fule Management) การส่งเสริมการใช้อากาศยานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อลดการใช้พลังงานที่ทางวิ่ง (Runway) เป็นต้น (สายการบินต่างๆ) โดย ทอท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนและกระบวนการทำ Airport Carbon Footprint ภายใต้โปรแกรม Airport Carbon Accreditation ของ Airport Council International (ACI) ได้มีการจัดเตรียมข้อมูลพร้อมเข้ารับการตรวจสอบจนได้รับการรับรองในระดับที่ ๑ 'Mapping' เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และได้รับการรับรองในระดับที่ ๒ 'Reduction' เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา โดยจะต้องจัดทำการวัดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ของกิจกรรมต่างๆ ที่อยู่ในขอบเขตความดูแล ของ ทสภ. และจัดทำแผนการลดก๊าซเรือนกระจกของท่าอากาศยานตามกระบวนการที่กำหนดโดย ACI ทั้งนี้ปี ๒๕๕๘ ได้เตรียมความพร้อมสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการเข้ารับการรับรองในระดับที่ ๓ 'Optimisation' ระยะที่ ๒ ต่อไป

๕. มาตรการบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (ทอท. บพ. บวท. และสายการบินต่างๆ) ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๓.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

๓.๕.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ขบ.) โดย ขบ. ได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปราจีนบุรี เพื่อทดแทนสถานีฯ เดิม ซึ่งเป็นของเอกชน มีการดำเนินการก่อสร้างแล้ว แต่ผู้รับจ้างดำเนินการล่าช้ากว่าแผน จึงได้บอกเลิกสัญญา และอยู่ระหว่างหาผู้รับจ้างรายใหม่

๒. มาตรการจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) (รฟม. และ ขสมก.) รฟม. ได้ร่วมกับ สนข. เพื่อพัฒนาโครงการระบบรายงานจำนวนที่จอดรถว่างแบบ Real Time ทางเว็บไซต์และโทรศัพท์มือถือมาใช้ในการรายงานจำนวนที่จอดรถว่างของอาคารจอดรถจำนวน ๒ แห่ง และลานจอดรถจำนวน ๘ แห่ง ให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลทราบ โดยได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๓. มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงระบบขนส่งไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถโดยสารเอกชน รถแท็กซี่ และ รถสาธารณะอื่นๆ (ขบ.) โดย ขบ. ได้ดำเนินการตรวจติดตามการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร เช่น เส้นทางเดินรถ จำนวนเที่ยว จำนวนรถ เวลาเดินรถ และค่าโดยสาร เป็นต้นโดยดำเนินการทั่วประเทศ หากพบการกระทำผิดจะดำเนินการแจ้งเตือน/ปรับ/ไม่ต่ออายุใบอนุญาตฯ/เพิกถอน ทั้งนี้ ได้จัดทำแผนและคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งที่มีประวัติการขนส่งเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่มีปัญหาในการจัดการเดินรถเพื่อดำเนินการออกตรวจเยี่ยม รับฟังปัญหา และให้คำปรึกษา

๔. มาตรการลงทุนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ (รถประจำทาง) โดยอาจพิจารณาเป็นการลงทุนประเภท PPP (ขสมก. และ บขส.)

ไม่มีโครงการในลักษณะของการร่วมทุนกับเอกชน

๕. มาตรการวางแผนและพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Management Center) และการติดตามรถโดยสารสาธารณะ (รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ และรถสาธารณะอื่นๆ) (ขบ.) ขบ. ได้จัดทำโครงการติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด ๒ แต่เนื่องจากไม่มีผู้รับจ้างจึงยกเลิกโครงการ

๖. มาตรการวางระบบอุดหนุน (Subsidy) เพื่อการบริการสาธารณะ (Public Service Obligation) (ขสมก.)

ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการ

๗. มาตรการด้านราคา เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ด้อยโอกาส ผู้พิการ เช่น การกำหนดราคาสำหรับบุคคลกลุ่มนี้ (ขสมก.) โดย คค. ได้ดำเนินการลดหย่อนอัตราค่าโดยสาร/ยกเว้นค่าโดยสารให้กับคนพิการและผู้สูงอายุที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะด้านต่างๆ ดังนี้

๗.๑ จท. ได้ลดหย่อนอัตราค่าโดยสารครึ่งราคา (ร้อยละ ๕๐.๐๐) ให้กับผู้สูงอายุ และยกเว้นค่าโดยสารแก่คนพิการที่โดยสารเรือโดยสารประจำทางในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ เรือด่วนเจ้าพระยา เรือในคลองแสนแสบ และเรือข้ามฟาก

๗.๒ ขสมก. ได้ลดหย่อนอัตราค่าโดยสารครึ่งราคา (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถของผู้ประกอบการที่เดินรถร่วมกับ ขสมก. สำหรับรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศทุกคัน ในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งยกเว้นค่าโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถของผู้ประกอบการร่วมกับ ขสมก. สำหรับรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศให้ผู้สูงอายุในวันผู้สูงอายุแห่งชาติ (วันที่ ๑๓ เมษายนของทุกปี)

๗.๓ บขส. ได้ลดหย่อนอัตราค่าโดยสารครึ่งราคา (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) สำหรับคนพิการที่ใช้บริการรถโดยสารของ บขส.

๗.๔ รพท. ได้ลดหย่อนอัตราค่าโดยสาร (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ร้อยละ ๕๐.๐๐ ให้แก่คนพิการ และลดร้อยละ ๒๕.๐๐ สำหรับผู้ติดตาม ทุกชั้นตลอดทางทุกสาย ตลอดทั้งปี รวมทั้งลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐.๐๐ ให้แก่ผู้สูงอายุ (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ทุกชั้นตลอดทางทุกสาย ระหว่างเดือนมิถุนายน-กันยายนของทุกปี

๗.๕ รพม. ได้ยกเว้นค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้แก่คนพิการ และลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐.๐๐ ให้แก่ผู้สูงอายุ

๗.๖ รพพท. ได้ยกเว้นค่าโดยสารให้แก่คนพิการที่ใช้บริการ Airport Rail Link และลดค่าโดยสารแก่ผู้สูงอายุที่ถือตั๋วโดยสารแบบเติมเงินร้อยละ ๒๐.๐๐

๗.๗ บกท. ได้ลดหย่อนค่าบัตรโดยสาร ซึ่งจะมีการพิจารณาเป็นรายปี ดังนี้

๑) สำหรับคนพิการ ลดหย่อนค่าบัตรโดยสารร้อยละ ๕๐.๐๐ และลดร้อยละ ๒๕.๐๐ สำหรับผู้ติดตาม (Escot) ที่ใช้บริการโดยสารเครื่องบินในเส้นทางบินภายในประเทศ เฉพาะในประหยัด (ทั้งผู้พิการและผู้ติดตามจะต้องขึ้นทะเบียนหรือมีหนังสือรับรองจากสมาคมคนพิการ) ปฏิบัติตามสนธิสัญญาสหภาพยุโรป (EU LAW)

๒) สำหรับผู้สูงอายุ ดังนี้

- ส่วนลดร้อยละ ๑๕.๐๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติชั้นธุรกิจ

- ส่วนลดร้อยละ ๓๕.๐๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติชั้นประหยัด สำหรับการเดินทางในวันจันทร์ อังคาร พุธ และพฤหัสบดี

- ส่วนลดร้อยละ ๓๐.๐๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติชั้นประหยัด สำหรับการเดินทางในช่วงวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์

ทั้งนี้ คณะกรรมการประสานงานและพิจารณาจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ ในโครงสร้างพื้นฐานและในระบบขนส่งมวลชนของกระทรวงคมนาคม โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๖ ได้มีมติมอบหมายให้ ขสมก. บขส. และ รฟท. พิจารณาลดค่าตัวโดยสารตามแนวทางเดียวกับมติคณะกรรมการฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๑ ที่ได้มีมติเห็นชอบให้หน่วยงานในสังกัด คค. พิจารณาแนวทางการลดค่าตัวโดยสารให้แก่คนพิการทุกประเภท ซึ่งเดินทางโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคตในอัตรา ร้อยละ ๕๐.๐๐ ของค่าตัวโดยสารอัตราปกติ และให้ลดค่าตัวโดยสารแก่ผู้ติดตามช่วยเหลือคนพิการในอัตรา ร้อยละ ๒๕.๐๐ ของค่าตัวโดยสารอัตราปกติ โดยค่าตัวโดยสาร หมายถึง ค่าโดยสารรวมกับค่าธรรมเนียมทั้งหมด

๓.๕.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน (รฟท.) เพื่อเพิ่มรายได้ด้านการโดยสารหลังจากโครงการปรับปรุงทางรถไฟเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และโครงการก่อสร้างทางคู่ระยะเร่งด่วนแล้วเสร็จเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร และยกระดับคุณภาพการให้บริการด้วยรถนอนรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นจากรถนอนเก่า เพื่อเพิ่มความถี่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร และลดการใช้พลังงานของประเทศในการเดินทางของผู้โดยสารลดมลภาวะ และอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดย รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ ซึ่งกำหนดส่งมอบรถภายใน ๒๔ เดือน

๒. โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (รฟท.) ก่อสร้างทางรถไฟเริ่มต้นทางเหนือของสถานีบางซื่อ ๒ ประมาณ ๘๐๐ เมตร ขนานกับแนวทางรถไฟสายใต้ เป็นทางยกระดับจากบางซื่อถึงบางบำหรุ และระดับพื้นดินจากสถานีบางบำหรุ จนกระทั่งสิ้นสุดปลายทางบริเวณจุดตัดถนนสวนผักกาดเขตตลิ่งชัน ซึ่ง รฟท. ได้เปิดบริการเดินทางตั้งแต่วันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ ระหว่างสถานีตลิ่งชัน - บางซื่อ จำนวน ๖ เที่ยวต่อวัน เนื่องจากงานระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ และตู้รถถูกรวมอยู่ในสัญญาที่ ๓ ของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วง บางซื่อ - รังสิต จึงไม่สามารถเปิดเดินรถไฟได้ จึงได้นำรถดีเซลรางทำการเดินทางระหว่างสถานีตลิ่งชัน - บางซื่อ

๓. โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต (รฟท.) โดยก่อสร้างทางรถไฟ จำนวน ๓ ทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ระยะทางประมาณ ๒๖.๓ กิโลเมตร โดยเป็นทางยกระดับจากบางซื่อ-ดอนเมือง และเป็นทางเสมอระดับจากดอนเมือง - รังสิต ซึ่งแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๓ สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ ๑ งานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๑๗.๘๓

สัญญาที่ ๒ งานโยธาช่วงบางซื่อ - รังสิต มีผลการดำเนินงานก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๔๑

สัญญาที่ ๓ งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า ของบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ตลิ่งชัน อยู่ระหว่างเจรจาต่อราคา

๔. โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงรังสิต- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.) โดยก่อสร้างทางรถไฟ จำนวน ๓ ทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร โดย รฟท. ได้เสนอ คค. เพื่อเสนอ ครม. ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้ว ซึ่ง คค. ให้ รฟท. รอคอยความชัดเจนในการปรับแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนการปรับแบบโครงการฯ

๕. โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก (รฟท.) ขณะนี้อยู่ระหว่างรายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้าง

๖. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (รฟม.) โดย รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เสนอการปรับปรุงข้อมูลเพื่อขออนุมัติดำเนินการโครงการฯ ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ

๗. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (รฟม.) เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบแนวเส้นทางใหม่ ช่วงสถานีรางน้ำ- สถานี รฟม. และให้ รฟม. ปรับประเด็นเพื่อพิจารณาทบทวนการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทั้งส่วนตะวันออกและส่วนตะวันตก ตามการปรับเปลี่ยนเส้นทางเลือกที่ ๒ ต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี ปัจจุบันรฟม. อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. เพื่อขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก และ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ถึง คค. เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงพระราม ๙ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

๘. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ (รฟม.) เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบแนวเส้นทาง ช่วงสถานีรางน้ำ - สถานี รฟม. และพิจารณาผลกระทบบริเวณสถานีอื่นๆ ของที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว

๙. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (รฟม.) ได้นำส่งรายงานความก้าวหน้างานศึกษา ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ตามขอบเขตงานเพิ่มเติม ประจำเดือนกุมภาพันธ์ ตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฉบับที่ ๒ โดยมีความก้าวหน้าสะสมร้อยละ ๙๙.๒๐

๑๐. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (รฟม.)

งานก่อสร้างงานโยธา (สัญญาที่ ๑, ๒, ๓ และ ๖) โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ส่วนตะวันออก: อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานในส่วนของงานที่ค้าง (Outstanding works) และแก้ไขงานในส่วนที่ชำรุดบกพร่อง (Punch list) ต่างๆ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๙๙.๗๕ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๐๕

- สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ส่วนตะวันตก: อยู่ระหว่างดำเนินงานในส่วนที่ค้าง (Outstanding works) และแก้ไขงานในส่วนที่ชำรุดบกพร่อง (Punch list) มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๙๙.๕๐ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๔๐

- สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ: ได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาและงานสถาปัตยกรรมของกลุ่มงานอาคารบนชานชาลา (Platform) ของศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา งานก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจรสามแยกบางใหญ่ (๑๐ ชั้น) งานก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจรท่าอิฐ (๑๐ ชั้น) และงานก่อสร้างงานสถาปัตยกรรมอาคารจอดรถแล้วจรแยกถนนทวารวดี ๑ (๔ ชั้น) มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๙๗.๘๕ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๕๓

- สัญญาที่ ๖ งานระบบราง: ได้ดำเนินงานทบทวนแบบ งานติดตั้งแท่นคอนกรีตรองรับราง (Track Plinth) บริเวณทางวิ่งหลัก (Main line) และศูนย์ซ่อมบำรุง งานติดตั้งราง และอุปกรณ์ยึดราง (Fastening) งานติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้า (Third Rail) และงานประแจทางลี้กรรถไฟ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๙๑.๔๘ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๕๘

งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้:

- สัญญาที่ ๔ ช่วงบางใหญ่-เตาปูน : ได้ดำเนินงานออกแบบ ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๔๖.๐๖ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๓๕

งานคัดเลือกผู้รับสัมปทานจัดหาระบบรถไฟฟ้และเดินรถ:

- สัญญาที่ ๕ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ : คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้มีมติให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามมติคณะรัฐมนตรี และจัดเตรียม TOR เพื่อใช้เป็นกรอบให้ BMCL จัดทำข้อเสนอเพื่อเสนอให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ พิจารณาต่อไป มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๘๕.๐๐ ล้ำข้ากว่าแผน ร้อยละ ๖.๗๐

๑๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (รฟม.)

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ได้สำรวจ ประเมินราคา และกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนแล้วเสร็จทั้งหมด และได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายเงินค่าทดแทน มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ ๙๘.๙๗ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๑.๐๓

งานก่อสร้างงานโยธา (สัญญาที่ ๑ - ๕) โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง-สนามไชย: ได้ดำเนินการปรับปรุงสะพานเจริญสวัสดิ์ เทพื้นสะพานส่วนบนแล้วบางส่วน งานขุดเจาะและติดตั้งชิ้นส่วนอุโมงค์ ปัจจุบันเริ่มมีการเตรียมงานปล่อยระบายอากาศสำหรับขนย้ายหัวเจาะอุโมงค์ ดำเนินการขุดดินและติดตั้งเหล็กเสริมและแบบหล่อของพื้น ติดตั้งแผ่นวัสดุกันน้ำและเทพื้นหลังชั้นหลังคาในส่วนของจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีความก้าวหน้างานร้อยละ ๖๘.๒๔ ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ ๑.๒๗

- สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงสนามไชย - ท่าพระ: ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างเสาภายในสถานี งานก่อสร้างชั้นพื้นสถานี งานวางท่อระบบสุขาภิบาล ระบบไฟฟ้า งานก่อสร้างกำแพงภายในสถานี และงานติดตั้งหัวเจาะเพื่อเตรียมการขุดอุโมงค์บริเวณฝั่งทิศตะวันออก มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๗๐.๘๔ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๕๕

- สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ: ได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟ งานติดตั้งรางร้อยไฟทางวิ่งสำหรับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา งานติดตั้งเครื่องกั้นจำกัดความสูง งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่ง งานก่อสร้างเสาเข็ม งานติดตั้งคานสถานี งานผูกเหล็กโครงสร้างชั้นส่วนเชื่อมต่อระหว่างชั้นสถานีและชั้นทางวิ่ง มีความก้าวหน้า ร้อยละ ๔๖.๐๔ เร็วกว่าแผน ๐.๐๕

- สัญญาที่ ๔ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงท่าพระ - หลักสอง: ได้ดำเนินการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟ (ไฟฟ้าและสื่อสาร) งานก่อสร้างเสาทางวิ่ง งานกำแพงคอนกรีตเสริมเหล็กและพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก งานก่อสร้างโครงสร้างเสาเข็มและเสารับสถานี งานก่อสร้างพื้นของอาคารสถานี งานติดตั้งโครงสร้างหลังคาและก่อสร้างผนังของอาคารสถานี งานติดตั้งชิ้นส่วนคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องสำเร็จรูป งานก่อสร้างคลองผันน้ำและงานก่อสร้างพื้นขานขาลาในศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา และงานติดตั้งโครงเหล็กโครงสร้าง มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๕๓.๐๓ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๕.๓๖

- สัญญาที่ ๕ งานระบบรางรถไฟฟ้า: อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งราง ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง มีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๐.๓๗ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๓๐

งานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้า (MESG): เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม - ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีผู้สนใจมารับเอกสารการขอให้อัดทำข้อเสนอเป็นที่ปรึกษา (RFP) จำนวน ๒๒ ราย ทั้งนี้ อยู่ระหว่างจัดทำข้อเสนอของที่ปรึกษา

งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานระบบรถไฟฟ้า: อยู่ระหว่างคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ พิจารณาข้อเสนอเจรจาตรงของ BMCL และมติคณะกรรมการ รฟม.

๑๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (รฟม.) มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

งานก่อสร้างงานโยธา : โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ : ได้ดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากคอนกรีตเสาของโครงสร้างทางรางและสถานีรถไฟฟ้า งานขนส่งและติดตั้งชิ้นส่วนบริเวณโครงสร้างทางและสถานีรถไฟฟ้า งานโครงสร้างอาคาร โครงสร้างพื้นผนังคอนกรีต และโครงสร้างเหล็กของอาคารในศูนย์ซ่อมบำรุง งานก่อสร้างปรับปรุงสะพาน งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า ประปา สื่อสาร) งานสถาปัตยกรรม และงานติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม มีความก้าวหน้าร้อยละ ๕๐.๑๑ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๐๕

- สัญญาที่ ๒ งานระบบราง: อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบระบบราง และงานจัดหาวัสดุต่างๆ ที่ใช้ในโครงการ มีความก้าวหน้างาน ร้อยละ ๖๐.๗๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๕๐

งานศึกษาวิเคราะห์ตาม พ.ร.บ.เอกชนเข้าร่วมงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต : คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติอนุมัติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการประกวดราคาแบบ ICB เพื่อจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในลักษณะการออกแบบและติดตั้งไปพร้อมกัน

ในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งทางบก เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗ รวค. และ รชค. ได้สั่งการให้ รฟม. เร่งรัดประสาน กทม. เพื่อประสานกับ BTS ในการเดินรถต่อเนื่องตลอดสายจากคูคตถึงสมุทรปราการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือแนวทางการดำเนินงานร่วมกับ กทม. และ BTS

๑๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (รฟม.) มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ทั้งนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา : รฟม. ได้ดำเนินการประกาศขายเอกสารประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาสัญญาที่ ๑ – ๔ ทั้งนี้มีผู้ยื่นข้อเสนอประกวดราคาฯ สัญญาละ ๔ ราย และเมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ได้ประกาศผู้ที่ผ่านการพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคการประกวดราคาทั้ง ๔ สัญญาเรียบร้อยแล้ว

๑๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (รฟม.)

คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้พิจารณาเห็นชอบให้ รฟม. ปรับปรุงการขออนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ต่อกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ถึงกระทรวงคมนาคม เสนอการปรับปรุงข้อมูลเสนอขออนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ รวมทั้งจัดทำข้อมูลสรุปผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของรถไฟฟ้า Monorail ประกอบการนำเสนอขออนุมัติโครงการฯ เพื่อพิจารณานำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ

๑๕. มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) (คค.) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีการบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร เป็นบริการซึ่งเป็นพันธกรณีฯ รฟท. ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐบาล ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่สาธารณชน ดำเนินการโดยไม่สามารถหวังผลตอบแทนในรูปของกำไรจากการดำเนินงานได้ ซึ่ง การรถไฟฟ้า ขอรับเงินชดเชยจากรัฐบาล งบประมาณปี ๒๕๕๖ อยู่ระหว่างการขอตั้งการรับเงินชดเชยจากรัฐบาล ด้วยเงื่อนไขในการขอรับการชดเชยตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนสาธารณะ ของรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๕๑ จึงทำให้การรถไฟฟ้า ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลล่าช้าซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน

๑๖. มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (รฟท. และ รฟม.) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่น เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวก และปลอดภัยในการเดินทาง มีการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการให้บริการประชาชนในพื้นที่สถานีที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ อาทิ สถานีฉะเชิงเทรา เป็นต้น

๓.๕.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง (จท.) โดย จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการประกวดราคาเพื่อมาดำเนินการต่อไป

๒. โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑๐ แห่ง (จท.) เพื่อปรับปรุงท่าเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑๐ แห่ง

ปี ๒๕๕๔ ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามการตรวจสอบ ให้ความปลอดภัย จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ ท่ากรมเจ้าท่า ท่าวัดเกตุประยงค์ ท่าอัมฤงค์ ท่ารถไฟ ท่าวัดแจ้งร้อน และท่าถนนตก

ปี ๒๕๕๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ซ่อมแซมและปรับปรุงโป๊ะในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน ๑๑ แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือนทบุรี ท่าวัดบางโพ ท่าบางโพ ท่าพายัพ ท่าพรานนก ท่าราชินี ท่าสาทร (ข้ามฟาก) ท่าสาทร (เรือท่องเที่ยว) ท่าเทียบเรือสี่พระยา ท่าเทียบเรือดินแดง และท่าเทียบเรือพระราม ๗

ปี ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๒ รายการ ได้แก่ งานซ่อมแซมและปรับปรุงโป๊ะในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๗ แห่ง (ท่าเทียบเรือเกียกกาย ท่าเทียบเรือราชินี ท่าเทียบเรือสี่พระยา ท่าเทียบเรือพายัพ ท่าเทียบเรือบางโพ ท่าเทียบเรือท่าช้าง และท่าวัดไทรมาใต้) และก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสารและปรับปรุงโป๊ะเทียบเรือท่าเทียบเรือสะพานพระราม ๗

ปี ๒๕๕๗ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ รายการ ได้แก่ ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณสะพานพระราม ๘ และก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณวัดนิมมานรดี เขตบางแค กรุงเทพมหานคร อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ รายการ ได้แก่ ก่อสร้างศาลาและท่าเทียบเรือวัดยานนาวา และปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามที่ได้ทำการตรวจสอบให้ความปลอดภัย จำนวน ๘ แห่ง (ท่าเทียบเรือสมุทรปราการ ท่าเทียบเรือหน้าตลาดสดวิบูลย์ศรี ท่าเทียบเรือสุขสวัสดิ์ ท่าเทียบเรือถนนตก ท่าเทียบเรือสะพานพระราม ๘ (ฝั่งพระนคร) ท่าเทียบเรือพิบูลย์สงคราม ท่าเทียบเรือวัดไทรมาใต้ และท่าเทียบเรือหัวถนนติวานนท์) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๒.๐๐

ปี ๒๕๕๘ อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ รายการ ได้แก่ ปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามที่ได้ทำการตรวจสอบให้ความปลอดภัย จำนวน ๘ แห่ง (ท่าเรือวัดคลองภูมิ ท่าเรือตลาดบางกอกสแควร์ ท่าเรือสะพานกรุงเทพฯ (ฝั่งธนบุรี) ท่ามัธยมศึกษารวม ท่าเรือวัดกัลยาณมิตร (ด้านเหนือ) ท่าเรือพิบูลย์สงคราม ๒ และ ๔ ท่าเรือวัดเชิงเลน และท่าเรือสะพานพระราม ๘ (ฝั่งธนบุรีด้านเหนือ) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๕๐ ก่อสร้างท่า ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดสุวรรณารามราชวรวิหาร กรุงเทพฯ ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดบางพิง อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๔๔.๐๙ อยู่ระหว่างจัดทำสัญญาจ้าง ๑ รายการ คือ ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดนิเวศน์ธรรมประวัติ อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา

๓. มาตรการควบคุมและกำกับอัตราค่าเรือโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม (จท.) เนื่องจากอัตราค่าโดยสารเรือแต่ละพื้นที่มีอัตราค่าโดยสารไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับต้นทุนและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารจะมีคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรือประจำทาง โดยการแต่งตั้งเป็นการดำเนินการตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ให้อำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นครั้งแรก เพื่อกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจูงเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่ใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงปลายทาง โดยคณะกรรมการให้รวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้แทนด้วย รวมถึงระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการพิจารณาและการออกใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทาง พ.ศ. ๒๕๓๓ เพื่อป้องกันการหากำไรเกินควรจากการประกอบกิจการ และให้ความเป็นธรรมต่อประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการอย่างมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เหมาะสม

คณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรือประจำทางจะมีการประชุมเพื่อกำหนดเงื่อนไขในประเด็นค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจูงเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่ใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงปลายทาง เพื่อป้องกันการหากำไรเกินควรจากการประกอบกิจการ และให้ความเป็นธรรมต่อประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการอย่างมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เหมาะสม

๔. มาตรการส่งเสริมการใช้เรือโดยสารสาธารณะ โดยจัดให้มีเรือโดยสารสาธารณะฟรีจำนวนหนึ่งไว้ให้บริการ (จท.) ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการจัดให้เรือโดยสารสาธารณะฟรีได้ เนื่องจากการให้บริการเรือโดยสารเป็นการให้บริการของภาคเอกชน ประกอบกับภาครัฐมีงบประมาณจำกัด

๕. มาตรการอำนวยความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยการจัดให้มีการใช้ระบบตั๋วร่วม พร้อมทั้งจัดตั้งสำนักหักบัญชีกลาง (Clearing House) เพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket)

สนข. เป็นหน่วยกลางในการพิจารณาระบบตั๋วร่วม โดย สนข. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ดังนี้

๕.๑ โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services: PMS) เพื่อกำหนดนโยบาย และแผนการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พัฒนาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) และกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม รวมทั้งจัดเตรียมความพร้อมการดำเนินงานระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ของระบบขนส่ง วงเงินงบประมาณ ๓๐๑.๗๑ ล้านบาท (งบประมาณเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan: DPL) ระยะเวลาดำเนินการ ๔๘ เดือน (๙ มกราคม ๒๕๕๖ – ๘ มกราคม ๒๕๖๐) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาในขั้นการรายงานความคืบหน้า (Progress Report) ให้ สนข. แล้วเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่งจะได้นำเสนอคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานดังกล่าวตามขั้นตอนต่อไป มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๓.๒๕

๕.๒ โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) เพื่อจัดให้มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่เป็นหัวใจสำคัญของระบบตั๋วร่วมให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินการให้บริการแจกแจงรายละเอียดของการใช้ตั๋วร่วม (Clearing) ในระบบขนส่งและการชำระค่าสินค้าหรือบริการนอกระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายในแต่ละวัน วงเงินงบประมาณ ๓๓๗.๙๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

(งบประมาณเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ เดือน (๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐)

ทั้งนี้ได้มีการลงนามในสัญญาจ้าง BSV Consortium เป็นผู้ดำเนินโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ และเริ่มดำเนินงาน เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบระบบตัวร่วม โดยได้ผลการศึกษามาตรฐานบัตรโดยสารร่วมแล้ว มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖.๕๕ โดยกำหนด ส่งมอบรายงานการออกแบบระบบตัวร่วม ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๘ ในการนี้ สนข. ได้กำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรฐานบัตรดังกล่าว ในวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๘ และจะดำเนินการจัดกิจกรรม Workshop เพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกครั้ง ก่อนนำเสนอ คค. พิจารณากำหนดเป็นมาตรฐานบัตรโดยสารร่วมตามขั้นตอนต่อไป

๕.๓ การดำเนินงานจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (Common Ticketing Company: CTC) ขณะนี้อยู่ระหว่าง คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้ ๑) เห็นชอบโครงสร้างและหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ๓ ระดับ ประกอบด้วย ระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการ๒) เห็นชอบในหลักการการเตรียมการรองรับหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม ออกเป็น ๒ ระยะ คือ ๒.๑) ระยะเตรียมการให้จัดตั้งหน่วยธุรกิจ (BU) ที่ รฟม. และ ๒.๒) ระยะดำเนินการจัดตั้ง โดยการร่วมทุนกับเอกชนตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๕.๔ การพัฒนาการเชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (ETC) ระหว่าง ทล. และ กทพ. สนข. ได้ประชุมร่วมกับ ทล. กทพ. และธนาคารกรุงไทย เพื่อพิจารณากรอบระยะเวลาและกิจกรรมในการพัฒนาเชื่อมต่อระบบ ETC ระหว่าง ทล. และ กทพ. และที่ประชุมมีมติเร่งรัดให้จัดทำ MOU บริหารบัตรร่วม Easy Pass บนระบบ ETC ซึ่งคาดว่าจะสามารถลงนามใน MOU ได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘

๖. มาตรการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.) โดย จท.มีศูนย์สื่อสารสังกัดสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ซึ่งทำหน้าที่ควบคุม ดูแล ศูนย์ควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำ โดยมีระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบริเวณท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา และโทรศัพท์ สายด่วน ๑๑๙๙ ซึ่งสามารถใช้ในการควบคุมเรือโดยสารสาธารณะและเรือทุกประเภทที่เดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ท่าเรือนนทบุรี ถึง ท่าเรือพระประแดง แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ภาพเท่าที่ควร และระบบการควบคุม ยังไม่เป็นระบบ Real Time ทำให้การป้องกันเหตุล่องหน้าทำได้ยาก จึงได้จัดทำแผนการปรับปรุงศูนย์ควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำให้มีภารกิจและขีดความสามารถในการควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา และพัฒนาไปเป็นศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำเกี่ยวกับลำน้ำทั้งหมดทั่วประเทศ (Inland Water Way) มีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

๖.๑ ปรับปรุงศูนย์สื่อสาร ศูนย์ควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำ ให้สามารถควบคุมการเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด

๖.๒ เปลี่ยนศูนย์สื่อสารเป็นศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ ประกอบด้วย งานสื่อสาร งานควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และงานด้านความปลอดภัยทางน้ำ พร้อมเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ โดยให้มีผู้อำนวยการระดับชำนาญการพิเศษ หรือหัวหน้าศูนย์ฯ ระดับทักษะที่มีความเชี่ยวชาญด้านสื่อสารและ

การควบคุมการจราจรทางน้ำ เป็นผู้บังคับบัญชาศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ และมีหัวหน้างานระดับอาวุโส เป็นผู้ควบคุมแต่ละส่วนงาน

๖.๓ จัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัคร จท. ให้เป็นรูปธรรม เพื่อสนับสนุนการแจ้งเหตุทางน้ำในอนาคต

๖.๔ จัดให้มีระบบการควบคุมเป็นระบบ Real Time ระหว่างศูนย์ควบคุมฯ กับเรือโดยสารและเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา (ระบบ GPS) โดยในอนาคต อาจมีการขยายศูนย์ฯ ไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ

๓.๕.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. มาตรการส่งเสริมกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว ภาคธุรกิจ อุตสาหกรรมในภูมิภาค ในการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมในภูมิภาค เพื่อเป็นการดึงดูดสายการบินให้เปิดจุดบินในภูมิภาคเพิ่ม (ทอท.) ทอท.ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง ทอท. และ ททท. เพื่อสนับสนุนนักท่องเที่ยว/การเดินทางขนส่งทางอากาศมายังประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ทอท. ได้เข้าร่วมงานประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ที่จัดขึ้นโดย ททท. อย่างต่อเนื่อง และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะระหว่างกัน ส่งผลให้การวางแผนงานเพื่อการส่งเสริมการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคมีความรวดเร็ว

๒. มาตรการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมของสายการบินต้นทุนต่ำให้มีการกระจายการให้บริการไปยังภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน สายการบิน เช่น การศึกษาเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการการเดินทางสูง เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนในต่างจังหวัดได้มากขึ้นและสายการบินดำเนินกิจการได้โดยไม่ขาดทุน (ทอท. และสายการบินต่างๆ) ทอท. มีโครงการส่งเสริมการเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งเป็นการสนับสนุนสายการบินที่เปิดเส้นทางบินภายในประเทศเส้นทางใหม่ที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานอื่นๆ มายังท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ (Schedule Flight) และเที่ยวบินเช่าเหมาลำสนับสนุนสายการบินผ่านการลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Fee) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Fee) ค่าเช่าห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงาน เงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำตลาดเส้นทางบินใหม่ โดยกำหนดการคืนส่วนลดต่างๆ พร้อมทั้งเงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำตลาดเส้นทางใหม่ ซึ่งมีสายการบินสนใจสมัครเข้าร่วมโครงการจำนวน ๑๐ สายการบิน ๑๓ เส้นทางบิน

๓. มาตรการส่งเสริมการแข่งขันระหว่างสายการบิน เช่น ปรับค่าธรรมเนียมให้จูงใจและเหมาะสม การให้การสนับสนุนการดำเนินการของสายการบิน (ทอท.)

ยังไม่มีมีการพิจารณาดำเนินการ

๔. มาตรการกำกับดูแลและกำหนดเกณฑ์การแข่งขันให้ยุติธรรม โปร่งใส และเหมาะสม โดยการจัดตั้งหน่วยงานในกำกับดูแล (ทอท.) ทอท. ได้ปฏิบัติต่อสายการบินที่ใช้บริการของ ทอท. ด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาคกัน เพื่อให้เป็นไปตามพันธสัญญาซึ่งประเทศไทยได้ให้ไว้กับนานาชาติ และเป็นไปตามหลักสากล

ที่ถือปฏิบัติ เช่น อนุสัญญาชิคาโก พ.ศ. ๒๔๘๗ และมาตรฐาน ICAO (Doc ๙๐๘๒) ซึ่ง ทอท. ไม่เคยมีการเรียกเก็บค่าบริการด้านการบินในอัตราที่แตกต่างกัน

๕. มาตรการส่งเสริมการดำเนินงานของสายการบินให้มีต้นทุนที่ประหยัด เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบสารสนเทศในการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่และเกิดประโยชน์สูงสุด การจัดหาบริการ (Ground Service) ที่ต้นทุนต่ำ เช่น Low Cost Terminal (ทอท. และ บพ.) ทอท. ได้ดำเนินโครงการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางอากาศที่ทำอากาศยานดอนเมืองซึ่งเน้นรองรับการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (LCCs) มีการบริหารและให้บริการภายในอาคารผู้โดยสารให้มีความสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของสายการบินต้นทุนต่ำปัจจุบันระบบสารสนเทศและค่าเช่าพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมืองถูกกว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในช่วง ๔ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (ตุลาคม ๒๕๕๗ – มกราคม ๒๕๕๘) ท่าอากาศยานดอนเมืองมีสถิติการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน ๙๘,๕๗๒ เที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าคิดเป็นอัตราร้อยละ ๒๗.๔๙ ให้บริการผู้โดยสารจำนวน ๑๔,๑๗๖,๔๗๙ คน เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าคิดเป็นอัตราร้อยละ ๓๔.๐๖

๖. มาตรการส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด (ทอท. และ บพ.) โดย บพ. ได้ดำเนินโครงการศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบท่าอากาศยานภูมิภาคเพื่อดำเนินการ ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยานในภูมิภาคและจัดทำแผนการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจเพิ่มการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานในปัจจุบันขณะนี้ได้ อยู่ระหว่างจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

๓.๖ เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

๓.๖.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (ทล.) โดยดำเนินการพัฒนาทางหลวงให้ได้มาตรฐานที่ดีขึ้นเพื่อรองรับและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุ รวมทั้งให้ประชาชนและผู้ใช้ทางหลวงได้รับบริการด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดย ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๗๕ โครงการ ได้แก่

- ๑) สาย อ.แม่สอด – อ.แม่สะเรียง ตอนที่ ๑ จ.แม่ฮ่องสอน จ.ตาก ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๒) สาย อ.แม่สอด – อ.แม่สะเรียง ตอนที่ ๒ จ.แม่ฮ่องสอน จ.ตาก ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๓) สายเชียงใหม่ – อ.ฝาง ตอน อ. แม่แตง – ศูนย์ฝักลูกช้าง ส่วนที่ ๒ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๔.๓๔ กิโลเมตร
- ๔) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ (แยกสะปุ่น) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (บ้านสามหลัง) จ.ลำพูน ระยะทาง ๑๐.๒๑ กิโลเมตร

๕) สายทางเลี้ยวเมืองมุกดาหาร ตอน ๒ (ด้านตะวันตก) จ.มุกดาหาร ระยะทาง ๕.๙๐ กิโลเมตร

๖) สาย อ.กำแพงแสน - อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร

๗) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ (ช่วงการดำเนินงานที่ ๒) กม.๕๗+๐๐๐ - กม.๕๗+๔๗๕ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๔๘ กิโลเมตร

๘) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๙๒ กิโลเมตร

๙) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ ตอนที่ ๒ จ.ลำปาง ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร

๑๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๕๗ กิโลเมตร

๑๑) สาย อ.พยัคฆภูมิพิสัย - อ.วาปีปทุม กม.๓๖+๓๗๔ - กม.๗๖+๑๕๐ จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๔.๑๐ กิโลเมตร

๑๒) สาย อ.พยัคฆภูมิพิสัย - อ.วาปีปทุม ช่วง กม.๓๖+๓๗๔ - กม.๗๖+๑๕๐ จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๑.๓๓ กิโลเมตร

๑๓) สายพระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ๑ จ.นครปฐม จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๒๒.๐๐ กิโลเมตร

๑๔) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (สาละ) ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๗.๐๐ กิโลเมตร

๑๕) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (สาละ) ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร

๑๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๐ (อ.สองพี่น้อง) ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ. นครปฐม ระยะทาง ๖.๘๒ กิโลเมตร

๑๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๐ (อ.สองพี่น้อง) ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ. นครปฐม ระยะทาง ๒.๑๕ กิโลเมตร

๑๘) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ จ.สงขลา ระยะทาง ๑.๗๖ กิโลเมตร

๑๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ กม.๐+๐๐ - กม.๒๖+๗๘๐ จ.สตูล ระยะทาง ๑.๒๑ กิโลเมตร

๒๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองไทร) - ยวนสาว จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๓.๗๒ กิโลเมตร

๒๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองโสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๘๗ กิโลเมตร

๒๒) สาย บ.ประกอบ - เขตแดน กม.๐+๐๐๐ - กม.๓+๔๕๕ จ.สงขลา ระยะทาง ๓.๕๖ กิโลเมตร

๒๓) สาย อ.ลำปาง - อ.เด่นชัย จ.ลำปาง ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร

- ๒๔) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง จ.ตาก ระยะทาง ๑.๙๕ กิโลเมตร
- ๒๕) สายทางเลี้ยงเมืองนาแก (ด้านเหนือ) จ.นครพนม ระยะทาง ๕.๘๙ กิโลเมตร
- ๒๖) สาย อ.กำแพงแสน - อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร
- ๒๗) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๙๕ กิโลเมตร
- ๒๘) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๗๖ กิโลเมตร
- ๒๙) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๗๓ กิโลเมตร
- ๓๐) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๑๔ กิโลเมตร
- ๓๑) สาย อ.สะเมิง - บ.วัดจันทร์ - แม่ฮ่องสอน จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒.๘๗ กิโลเมตร
- ๓๒) สาย อ.โพธารอง - อ.หนองพอก ตอน ๑ จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๓๓) สาย บ.ลำทรายขาว - บ.ห้วยน้ำขาว - บ.พุน้ำร้อน ตอน ๒ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร
- ๓๔) สายต่อเขตเทศบาลพัทลุงควบคุม - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๕.๑๐ กิโลเมตร
- ๓๕) สายต่อเขตเทศบาลพัทลุงควบคุม - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๑.๔๗ กิโลเมตร
- ๓๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองโสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๕.๖๖ กิโลเมตร
- ๓๗) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พังงา จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๑.๖๙ กิโลเมตร
- ๓๘) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ ตอนที่ ๒ จ.ลำปาง ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๓๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ (อ.ด่านขุนทด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๖.๔๒ กิโลเมตร
- ๔๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (แยกศาลาบางปู) ส่วนที่ ๑ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๘.๙๖ กิโลเมตร
- ๔๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (แยกศาลาบางปู) ส่วนที่ ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๓.๒๓ กิโลเมตร
- ๔๒) ปรับปรุงทางหลวงบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยขอนแก่น จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร
- ๔๓) สาย อ.จอมทอง - อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๙.๕๙ กิโลเมตร
- ๔๔) สายสะพานข้ามทางรถไฟทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑.๓๙ กิโลเมตร
- ๔๕) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พังงา จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๑.๖๙ กิโลเมตร

- ๔๖) สาย อ.แจ้ห่ม – อ.วังเหนือ ตอนที่ ๑ จ.ลำปาง ระยะทาง ๕.๔๗ กิโลเมตร
- ๔๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) – อ.ภูเวียง – บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๗.๑๐ กิโลเมตร
- ๔๘) สาย บ.ลำทราย – บ.ห้วยน้ำขาว – บ.พุน้ำร้อน ตอน ๒ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๗.๕๓ กิโลเมตร
- ๔๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ จ.สตูล ระยะทาง ๔.๙๓ กิโลเมตร
- ๕๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองโสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๕๘ กิโลเมตร
- ๕๑) สายเชียงใหม่ – อ.ฝาง ตอน อ.แม่แตง – ศูนย์ฝึกลูกช้าง (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๔.๓๔ กิโลเมตร
- ๕๒) สาย อ.พนมทวน – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ (จรเข้สามพัน) จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๘.๕๓ กิโลเมตร
- ๕๓) สาย อ.กำแพงแสน – อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๒๔ กิโลเมตร
- ๕๔) สาย บ.น้ำยาว – บ.หลักลาย – ผักเหือก จ.น่าน ระยะทาง ๑.๒๐ กิโลเมตร
- ๕๕) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๖๘ (ท่าล้อ) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ (น้ำยาว) จ.น่าน ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๘ (ปงน้อย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๙ (สันทราย) จ.เชียงราย ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๗) สายสะพานข้ามทางรถไฟทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ (อ.ด่านขุนทด – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๑.๒๒ กิโลเมตร
- ๕๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (โนนสูงเปลือย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (กกโพธิ์) จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๙) สายพระประโทน – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ๒ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๑๕.๕๓ กิโลเมตร
- ๖๐) สายต่อเขตเทศบาลเมืองพัทลุงควบคุม – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๖๑) สาย อ.นาทวี – บ.ประกอบ ตอน ๑ จ.สงขลา ระยะทาง ๑.๔๑ กิโลเมตร
- ๖๒) สาย อ.แม่สอด – อ.แม่สะเรียง กม.๑๓๗ – กม.๑๗๗ จ.ตาก ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร
- ๖๓) สายถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านใต้) จ.อุดรธานี ระยะทาง ๘.๔๐ กิโลเมตร
- ๖๔) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๘ กิโลเมตร
- ๖๕) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ หนองบัว – ไทรโยคน้อย จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๑ กิโลเมตร
- ๖๖) สายปิ่นเกล้า – นครชัยศรี จ.นครปฐม ระยะทาง ๑.๓๐ กิโลเมตร

๖๗) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ. สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๓๗๕ กิโลเมตร

๖๘) สาย อ.แม่เสด็จ - บ.แม่สามแลบ จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๐.๑๕ กิโลเมตร

๖๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๐.๖๐ กิโลเมตร

๗๐) สาย อ.โพนทอง - อ.หนองพอก ตอนที่ ๑ (ช่วงที่ ๒) จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๖.๒๑ กิโลเมตร

๗๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๓ (หินตั้ง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (หนองสองห้อง) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๕๕ กิโลเมตร

๗๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ภูทอง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๗ (บ้านเขื่อน) จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร

๗๓) สาย บ.คำเมือง - บ.คำลือชา จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑.๔๐ กิโลเมตร

๗๔) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๔.๒๐ กิโลเมตร

๗๕) ต่อเขตเทศบาลเมืองพัทลุง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๓.๐๓ กิโลเมตร

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๖๐ โครงการ ได้แก่

๑) สาย บ.ประกอบ - เขตแดน จ.สงขลา ระยะทาง ๓.๔๖ กิโลเมตร วงเงิน ๕๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๖๑

๒) สายลำปาง - อ.เด่นชัย จ.ลำปาง ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๗.๘๗

๓) สายกาฬสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอนที่ ๑ จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๒๙.๖๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๗.๘๕

๔) สายทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ด้านเหนือ จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๙.๔๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๙๘.๑๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๖.๔๙

๕) สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๑๘.๑๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๔๘.๒๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕.๔๒

๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ (เชียงใหม่) - อ.สันกำแพง ตอนที่ ๑ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๑.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๒๙๘.๕๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๖๔

๗) สายปากหมัน - เหมือนแพร์ (ปากคาน - นาจวน) จ.เลย ระยะทาง ๕.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๒๓

๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๓ (กกกะทอน) ตอนที่ ๒ ช่วงที่ ๑ และช่วงที่ ๒ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔.๑๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๗.๖๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๓๗

๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๓ (กกกะทอน) ตอน ๒ ช่วงที่ ๓ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๙.๐๘๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑๑๓.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕.๒๒

๑๐) สายปทุมธานี - อ.สามโคก - อ.เสนา ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๙๗.๒๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๘๒

๑๑) สาย อ.บางบัวทอง - อ.ไทรน้อย ตอน ๑ จ.นนทบุรี ระยะทาง ๑๓.๒๔ กิโลเมตร วงเงิน ๘๙๘.๙๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๙๘

๑๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางบริการทางหลวงหมายเลข ๗ กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๓๒.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๐๓.๑๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๙.๖๔

๑๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางบริการทางหลวงหมายเลข ๗ กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๓๒.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๗.๐๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๔๗

๑๔) สายนครศรีธรรมราช - อ.ปากพนัง ตอน ๑ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๔๘.๗๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๖.๓๔

๑๕) สายทางรอบเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๖.๙๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๒.๐๒

๑๖) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอน แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๕๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๗๒

๑๗) สายทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่) ตอน ๑ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๐.๖๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๑.๔๒

๑๘) สายทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่) ตอน ๒ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑.๒๖ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๒.๖๖

๑๙) สายทางเลี่ยงเมืองพิษณุโลก (ด้านใต้) ส่วนที่ ๑ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๑๒.๙๕ กิโลเมตร วงเงิน ๕๙๘.๗๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๒.๘๗

๒๐) สายทางเลี่ยงเมืองพิษณุโลก (ด้านใต้) ส่วนที่ ๒ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๙๘.๑๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๕.๐๑

๒๑) สายมีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๑ จ.กรุงเทพมหานคร, จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๑๒.๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๔๙.๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๔.๕๒

๒๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางแยกเจดีย์-เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๑ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๑๗

๒๓) ทางหลวงหมายเลข ๔๑๗ จาก กม. ๒+๑๐๐ - กม. ๑๕+๐๒๕ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๓๗๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕.๗๘

๒๔) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (สันป่าตอง) - บ้านกาด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘.๔๐

๒๕) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (สันป่าตอง) - บ้านกาด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑.๐๐๕ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๖.๘๑

๒๖) สาย บ.น้ำยาว – บ.หลักลาย – บ.ผักเหือก จ.น่าน ระยะทาง ๒.๗๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๕๖

๒๗) สาย บ.น้ำยาว – บ.หลักลาย – บ.ผักเหือก จ.น่าน ระยะทาง ๒.๙๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๑.๔๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๘.๒๕

๒๘) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๖๘ (บ. ท่าล้อ) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ (บ.น้ำยาว) จ.น่าน ระยะทาง ๓.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๒.๓๔

๒๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๘ (บ. ปงน้อย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๙ (สันทราย) จ.เชียงราย ระยะทาง ๒.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๙๘

๓๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ (บ. ปงน้อย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๙ (สันทราย) จ.เชียงราย ระยะทาง ๒.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๙๘

๓๑) สาย อ.พยุหะภูมิพิสัย – อ.วาปีปทุม ช้วง กม.๓๖+๓๗๔ – กม.๗๖+๑๕๐ จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๕.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๗.๑๗๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๙.๔๙

๓๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นาจั้ว) – ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควม จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๔๐

๓๓) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (โนนสูงเปลือย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (กกโพธิ์) ตอน ๒ (ปี ๒๕๕๗) จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๒.๑๓ กิโลเมตร วงเงิน ๓๗.๓๕๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๒๖

๓๔) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๔๘๒ (โนนสูงเปลือย) ทางเข้าพุทธมณฑลอีสาทรรวมลาน จอดรถ จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๐.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๒๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๔๐

๓๕) สาย อ.นาทวี – บ.ประกอบ ตอน ๑ จ.สงขลา ระยะทาง ๒.๖๔ กิโลเมตร วงเงิน ๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๗๑

๓๖) สาย อ.นาทวี – บ.ประกอบ (เพิ่มเติม) ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๐๐

๓๗) สายภาพสินธุ์ – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๒ (บ.นาไคร้) ตอน ๑ จ.ภาพสินธุ์ ระยะทาง ๗.๘๗ กิโลเมตร วงเงิน ๒๔๘.๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๑.๔๒

๓๘) สายทางเลี่ยงเมืองแฉ่ง ตอน ๑ จ.นราธิวาส ระยะทาง ๕.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๒๔๖.๙๗๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓.๒๓

๓๙) สายทางเลี่ยงเมืองแฉ่ง ตอน ๒ จ.นราธิวาส ระยะทาง ๓.๘๕๗ กิโลเมตร วงเงิน ๑๗๗.๖๓๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐

๔๐) สายลำปาง – อ.เด่นชัย จ.ลำปาง ระยะทาง ๐.๙๗ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘.๒๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๓.๒๒

๔๑) สายทางเลี่ยงเมืองสุรินทร์ (ด้านตะวันตก) ตอน ๑ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๑.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๒๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐

๔๒) สาย อ.แม่สอด – อ.แม่สะเรียง จ.ตาก ระยะทาง ๔.๖๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๗.๓๕

๔๓) สาย อ. พุทไธสง - อ.เกษตรวิสัย จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร วงเงิน ๕๖๘.๑๖๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๔๒

๔๔) สายโชคชัย - ครบุรี จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๒.๘๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๗.๙๐๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๖๘

๔๕) สายอุทุมพรพิสัย - ศรีสะเกษ จ.ศรีสะเกษ ระยะทาง ๑๐.๒๔ กิโลเมตร วงเงิน ๒๗๖.๖๒๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖.๑๔

๔๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕.๑๖

๔๗) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ หนองบัว - ไทรโยคน้อย จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๓๘ กิโลเมตร วงเงิน ๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔.๖๙

๔๘) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางแยกเจดีย์ - เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔.๒๕

๔๙) สายปิ่นเกล้า - อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ระยะทาง ๒.๔๘ วงเงิน ๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘.๒๐

๕๐) สายชลบุรี - อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๓.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๒๒.๓๔๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๑๔

๕๑) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอน แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๐๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๔.๒๕

๕๒) สาย อ.ทุ่งหวัง - อ.นาทวี จ.สงขลา ระยะทาง ๐.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๐๕

๕๓) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ. สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๑.๑๓

๕๔) สาย อ.แม่เสด็จ - บ.แม่สามแลบ จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๑.๙๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๔.๙๕

๕๕) สายทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ อ.สะเมิง - บ.วัดจันทร์ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๓.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๑.๘๙

๕๖) สาย อ.โพธารอง - อ.หนองพอก จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๗.๐๑ กิโลเมตร วงเงิน ๔๕.๗๕๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๖๓

๕๗) สาย บ.ปากคาน - บ.นาจาน จ.เลย ระยะทาง ๓.๒๘ กิโลเมตร วงเงิน ๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๑๒

๕๘) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นาจั้ว) - ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควบคุม (ช่วงที่ ๑) จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๓.๔๒

๕๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นาจั้ว) - ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควบคุม (ช่วงที่ ๒) จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๕.๗๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๖.๓๐

๖๐) สายทางเลี่ยงเมืองภูเขียว (ด้านตะวันตก) จ. ชัยภูมิ ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๔๘.๗๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘.๗๙

อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๑๑ โครงการ

๑) ทางเลี่ยงเมืองเข็ยงราย จ. เข็ยงราย ระยะทาง ๑๗.๔๑๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๘๐๐ ล้านบาท

๒) สายทางเลี่ยงเมืองสุรินทร์ (ด้านตะวันตก) ตอน ๒ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๐.๐๓๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๐.๐๐ ล้านบาท

๓) สาย อ.ศรีราชา-อ่าวอุดม ระยะทาง ๓.๕๘๓ วงเงิน ๖๐๐.๐๐ ล้านบาท

๔) สายภาพสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอน ๒ จ.ภาพสินธุ์ ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๕๘.๐๓๒ ล้านบาท

๕) สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๓.๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๒๑๔.๐๐ ล้านบาท

๖) สายนครปฐม - อ.ดอนตูม จ.นครปฐม ระยะทาง ๑๐.๐๖๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๐.๐๐ ล้านบาท

๗) สายทางเลี่ยงเมืองภูเข็ยว (ด้านตะวันตก) จ. ชัยภูมิ ระยะทาง ๑๐.๗๓ กิโลเมตร วงเงิน ๓๕๐.๐๐ ล้านบาท

๘) สายทางเลี่ยงเมืองแวง ตอน ๒ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร วงเงิน ๑๘๐.๐๐ ล้านบาท

๙) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (บ้านสาละ) ตอน ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๐.๕ กิโลเมตร วงเงิน ๘๑๓.๒๐ ล้านบาท

๑๐) สายนครศรีธรรมราช - อ.ปากพนัง ตอน ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๙.๗๘ กิโลเมตร วงเงิน ๔๖๐.๐๐ ล้านบาท

๑๑) ทางรอบเกาะสมุย ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙๐.๐๐ ล้านบาท

๑.๒ กิจกรรมบูรณะและปรับปรุงทาง

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๓ โครงการ ได้แก่

๑) สายตาก - กำแพงเพชร จ.ตาก จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร

๒) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ตาก ระยะทาง ๙.๓๖ กิโลเมตร

๓) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.ตาก จ.ลำปาง ระยะทาง ๑๑.๙๐ กิโลเมตร

๔) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๓) จ.ตาก จ.ลำปาง ระยะทาง ๗.๘๐ กิโลเมตร

๕) สายอ.หัวหิน - บรรจบทางเลี่ยงเมือง (รวมการปรับปรุงทางแยกจุดตัดกับทางเลี่ยงเมือง) ส่วนที่ ๑ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๗.๖๒ กิโลเมตร

๖) สายอ.หัวหิน - บรรจบทางเลี่ยงเมือง (รวมการปรับปรุงทางแยกจุดตัดกับทางเลี่ยงเมือง) ส่วนที่ ๒ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑.๒๗ กิโลเมตร

๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - ทะเลน้อย (ส่วนที่ ๑) จ.พัทลุง ระยะทาง ๑๗.๘๔ กิโลเมตร

๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - ทะเลน้อย (ส่วนที่ ๒) จ.พัทลุง ระยะทาง ๕.๔๘ กิโลเมตร

๙) สาย อ.ไชยา - อ.พุนพิน ส่วนที่ ๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒๒.๙๓ กิโลเมตร

๑๐) สายตาก - กำแพงเพชร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๑๖.๗๒ กิโลเมตร

๑๑) สายตาก – กำแพงเพชร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๕.๐๐ กิโลเมตร

๑๒) สาย อ.ไชยา - อ.พุนพิน ส่วนที่ ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๕.๗๒ กิโลเมตร

๑๓) สายกำแพงเพชร – นครสวรรค์ ตอน ๑ จ.กำแพงเพชร จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑ โครงการ

๑) สายน่าน – อ.ทุ่งช้าง ตอน ๑ จ.น่าน ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๐.๐๐ ล้านบาท
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๕๔

อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา จำนวน ๒ โครงการ

๑) สาย บ.บึง – อ.แก่ง ตอน ๑ ส่วนที่ ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๖.๑๐ วงเงิน ๕๔๓.๗๙๔ ล้านบาท

๒) สาย บ.บึง – อ.แก่ง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๑.๕๐ วงเงิน ๕๒๖.๒๙๘ ล้านบาท

๑.๓ กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๖ โครงการ ได้แก่

๑) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางเลี่ยงเมืองสระบุรี (ด้านเหนือ) จ.สระบุรี ระยะทาง ๕.๖๔ กิโลเมตร

๒) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๖๔+๖๐๐ (เพิ่มเติม) จ.สระบุรี ระยะทาง
๐.๓๘ กิโลเมตร

๓) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ ที่ กม.๑๘+๘๘๓ จ.สมุทรสงคราม

๔) สะพานข้ามจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๔ กับ ๔๐๐๙ จ.สุราษฎร์ธานี

๕) สะพานข้ามทางรถไฟและทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา

๖) สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางกลาง จ.ยะลา

๗) ทางแยกต่างระดับสนามบินหาดใหญ่ จ.สงขลา

๘) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๑ และ ๒ จ.สระบุรี

๙) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๕ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๘๘

จ.สมุทรสงคราม

๑๐) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๕๗ ที่ กม.๒+๖๒๘.๐๐๐ ตอนทางเลี่ยง
เมืองสุพรรณ จ.สุพรรณบุรี

๑๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๗ (ค้อล่าง) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๑๓ (บางอิฐ)
รวมสะพานข้ามแม่น้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี

๑๒) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (สี่แยกห้วยไผ่ – น้ำพุ) ที่ กม.๑๐๔+๕๐๐ จ.ราชบุรี

๑๓) สะพานข้ามจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๔ กับ ๔๐๐๙ จ.สุราษฎร์ธานี

๑๔) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา

๑๕) ทางแยกต่างระดับที่นวนคร (งานทาง) จ.ปทุมธานี ระยะทาง ๑.๒๐ กิโลเมตร

๑๖) ทางแยกต่างระดับที่นวนคร (งานสะพาน) จ.ปทุมธานี

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๗ โครงการ ได้แก่

๑) ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับ ๔๐๒๐ (แยกดาราสุมุท) จ.ภูเก็ต วงเงิน
๕๙๙.๒๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๑.๑๔

๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒.๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๗.๑๖

๓) สะพานข้ามแยกที่คลองหลวง จ.ปทุมธานี ระยะทาง ๕.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๙.๔๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๓.๙๔

๔) ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับถนนเยาวราช (แยกสามกอง) จ.ภูเก็ต วงเงิน ๘๔๘.๐๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๕.๑๘

๕) สายทางน้ำ (ม่วงหัก) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๑๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๖.๓๓

๖) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกหนองขาหย่าง) จ.นครปฐม วงเงิน ๓๑๒.๓๔๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๑.๘๔

๗) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกเจดีย์หัก) (งานทาง) จ.ราชบุรี วงเงิน ๕๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๗.๕๕

๘) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกเจดีย์หัก) (งานสะพาน) จ.ราชบุรี วงเงิน ๔๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๗.๗๒

๙) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกทุ่งพระเมรุ) จ.นครปฐม วงเงิน ๓๒๐.๔๙๒ ล้านบาท มีผลงานร้อยละ ๘๗.๓๐

๑๐) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (สะพานข้ามแม่น้ำตาปี) จ.สุราษฎร์ธานี วงเงิน ๑๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๔.๙๗

๑๑) ทางลอดทางแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ กับ ๑๐๗ จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๕๙๘.๖๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๗.๒๔

๑๒) สายมหาสารคาม - กม.๒๒+๓๗๖ ต่อเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (สะพานข้ามแม่น้ำชี) (งานสะพาน) จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๕.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๓๓.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๘.๖๓

๑๓) ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ กับ ๓๒๖๓ (แยกสาเลี) จ.สุพรรณบุรี ระยะทาง ๑.๓๗๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๑๘.๘๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๗.๕๐

๑๔) ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ (ทางแยกต่างระดับหนองตะโก) จ.นครสวรรค์ วงเงิน ๘๙๗.๓๓๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๖.๘๒

๑๕) สะพานข้ามแยกบ่อตะกั่ว จ.นครปฐม วงเงิน ๑๗๙.๙๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐

๑๖) สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๓๔๓.๙๒๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๕๘

๑๗) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ ที่ กม.๑๗+๖๐๐ ขาเข้า จ.สมุทรสาคร วงเงิน ๙๙.๔๘๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐

อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่

๑) ทางลอดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง) จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๑,๑๘๑.๐๐ ล้านบาท

๒) ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ (ทางแยกต่างระดับหนองตะโก) ตอน ๒ ส่วนที่ ๑ จ.นครสวรรค์
วงเงิน ๓๑๕.๕๖๐ ล้านบาท

๓) ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ (ทางแยกต่างระดับหนองตะโก) ตอน ๒ ส่วนที่ ๒ จ.นครสวรรค์
วงเงิน ๖๒๑.๒๖๖ ล้านบาท

๔) อ.กบินทร์บุรี – อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) จ.ปราจีนบุรี ระยะทาง ๓.๐ กิโลเมตร วงเงิน
๑,๓๙๗.๕๐ ล้านบาท

๕) ปรับปรุงทางแยกต่างระดับรามอินทรา กรุงเทพมหานคร วงเงิน ๒๐๐๖.๙๗๘ ล้านบาท

๖) ทางแยกต่างระดับห้าแยกน้ำกระจาย ทางหลวงหมายเลข ๔๐๗ ตัด ๔๐๘ ตัด ๔๑๔
จ.สงขลา ระยะทาง ๑๙.๓๓ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๗๔.๐๗ ล้านบาท

๗) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (สะพานข้ามแม่น้ำตาปี)
จ.สุราษฎร์ธานี วงเงิน ๔๘.๐๐ ล้านบาท

๘) สะพานข้ามแม่น้ำกก จ.เชียงราย ระยะทาง ๐.๒๒ กิโลเมตร วงเงิน ๑๖๐.๐๐ ล้านบาท

**๒. โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล.) เพื่อพัฒนาระบบ
ทางหลวง ในการลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบริเวณทางร่วม ทางแยก รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการจราจร
และขนส่งในพื้นที่ กทม. โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ – ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้**

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ โครงการ ได้แก่

๑) สะพานลอยข้ามทางแยกบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ (แยกไทรมา) จ.นนทบุรี

๒) สะพานลอยที่อนุสาวรีย์หลักสี่ จ.กรุงเทพมหานคร

๓) สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๗ กับ ๓๐๖ (แยกสวนสมเด็จพระเจ้า)
ระยะทาง ๐.๓๒ กิโลเมตร

๔) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - สมุทรสาคร (เอกชัย) ตอนที่ ๑ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง
๕.๐๒ กิโลเมตร

๕) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - สมุทรสาคร (เอกชัย) ตอนที่ ๒ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง
๐.๘๙ กิโลเมตร

๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา - ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนน
เทพารักษ์) จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๑๕ กิโลเมตร

๗) สายบางพลี - บางบ่อ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๔.๖๙ กิโลเมตร

๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) - บ้านคลองกระบือ ตอน ๑ จ.สมุทรปราการ
ระยะทาง ๓.๐๑ กิโลเมตร

๙) สายบางพลี - บางบ่อ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๔.๖๙ กิโลเมตร

๑๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา - ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘
(เทพารักษ์) จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๑๕ กิโลเมตร

๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่

- ๑) สายปิ่นเกล้า – อ.นครชัยศรี (งานสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน) จ.นครปฐม ระยะทาง ๓.๐๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔.๕๕๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๗.๒๙
- ๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) – บ้านคลองกระปือ ตอน ๒ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๖.๑๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๔.๘๙
- ๓) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) – บ้านคลองกระปือ ตอน ๓ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๖.๑๖๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๓๘.๓๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๗๘
- ๔) สายพุทธมณฑล ๕ (รวมสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘) จ.นครปฐม ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๔๔.๘๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๘๗
- ๕) สะพานลอยข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ ด้านขวา (พุทธมณฑล สาย ๕) จ.นครปฐม ระยะทาง ๑๐.๗๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๗๙๗.๐๑๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๘.๗๕

๒.๓ อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่

- ๑) สะพานลอยข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๒๕๖ กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (รวมสะพานลอยข้ามคลองสำโรง) จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๑.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐๐.๐๐ ล้านบาท

๓. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช.) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยดำเนินการก่อสร้างทางและสะพานเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๗ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๒ โครงการ ระยะทางรวม ๓.๖๗ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ตอนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๓.๖๗ กิโลเมตร
- ๒) สะพานข้ามทางรถไฟตามแนวถนนสาย ค๓ ผังเมืองรวมเมืองพัทลุง จ.พัทลุง

๓.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๒ โครงการ ระยะทางรวม ๓๕.๘๓ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สาย จ๓ (ตอนที่ ๓) ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย จ.เชียงราย ระยะทาง ๔.๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๕๑.๕๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๑.๙๑
- ๒) สาย ก ผังเมืองรวมเมืองชุมชนป่าตอง – ชุมชนกะรน จ.ภูเก็ต ระยะทาง ๒.๙๑ กิโลเมตร วงเงิน ๒๑๑.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๗.๐๕
- ๓) สาย ง ผังเมืองรวมเมืองกระทู้มแบน จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๗.๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๖.๘๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๗.๕๔
- ๔) สาย จ๓ (ตอนที่ ๔) ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย จ.เชียงราย ระยะทาง ๓.๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๐.๕๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๒.๔๓
- ๕) สาย ค เลี้ยวเมืองด้านใต้ จ.สุโขทัย ระยะทาง ๔.๙๘ กิโลเมตร วงเงิน ๓๗๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๑.๙๑
- ๖) สาย ง ผังเมืองรวมเมืองชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๒.๔๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๒๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๐.๙๖

๗) สาย จ และ ฉ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด จ.ตาก ระยะทาง ๖.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๓๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๓.๙๐

๘) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตามแนวถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ตอนที่ ๒) อ.เมือง จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงิน ๓๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๘.๙๙

๙) ถนนสาย ง ถนนโสวประชาราษฎร์ (ถนนวัดคลองสี่) ผังเมืองรวมเมืองคูคต จ.ปทุมธานี วงเงิน ๔๓๔.๕๘๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๔.๘๔

๑๐) ถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา (สัญญาที่ ๑-๓) จ.นครราชสีมา วงเงิน ๑,๔๘๙.๘๖๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน สัญญาที่ ๑ ร้อยละ ๒.๐๘ สัญญาที่ ๒ ร้อยละ ๓.๘๔ และสัญญาที่ ๓ ร้อยละ ๕.๖๕

๑๑) ถนนสาย ค๙ ผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา วงเงิน ๓.๓.๕๙๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘.๐๐

๑๒) ทางลัดระดับบริเวณแยกถนนสุขุมวิท - ถนนพัทธยากลาง จ.ชลบุรี วงเงิน ๘๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๔.๘๔

๑๓) ถนนสาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร วงเงิน ๑๑๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๖.๐๑

๑๔) ขยายถนนราชพฤกษ์ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๑) วงเงิน ๕๙๙.๔๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๓.๔๑

๑๕) ทางต่างระดับจุดตัดผ่านทางรถไฟ สาย ฉช.๔๐๒๙ แยกทล. ๓๒๐๐ - คั่นคลองชลประทาน วงเงิน ๑๓๙.๕๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๑.๓๘

๑๖) ทางต่างระดับจุดตัดผ่านทางรถไฟ สาย อด.๑๐๐๕ แยกทล. ๒ - บ.พรประจักษ์ วงเงิน ๑๒๘.๕๑๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๓.๕๒

๑๗) ทางต่างระดับจุดตัดผ่านทางรถไฟ สาย อด.๔๐๐๖ แยกทล. ๑๐๔๕ - บ.หัวดง วงเงิน ๑๑๔.๗๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๕๓

๑๘) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ กับ ถนนกัลปพฤกษ์ วงเงิน ๓๗๒.๖๖๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๐.๐๗

๑๙) ถนนสาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี วงเงิน ๓๙๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๐) ถนนสาย ง๑,ง๒,ง๔ และ ง๕ ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ วงเงิน ๔๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๑) ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร จ.ชุมพร วงเงิน ๙๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๒) ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ช.เจริญสุขนิทวงศ์ ๑๓ - คลองมหาสวัสดิ์) วงเงิน ๔๘๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๓) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ชบ.๓๐๒๒ แยก ทล. ๓๑๕ - บ.เก่า อ.พานทอง จ.ชลบุรี วงเงิน ๑๙๒.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๔) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย สป.๑๐๐๔ แยก ทล.๑ - บ.หาดสอง
แคว อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี วงเงิน ๑๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๕) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย อต.๕๐๐๓ แยก ทช.อต.๒๐๑๔ -
บ.โคน-บ.วังพะเนียด อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ วงเงิน ๑๓๙.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๖) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย อบ.๓๐๑๘ แยก ทล.๒๒๖ -
บ.นาโหนด ต.ท่าลาด อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี วงเงิน ๑๓๓.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามใน
สัญญาแล้ว

๒๗) อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ขก.๑๐๒๗ แยก ทล.๒ - บ.โคกท่า
อ.เมือง จ.ขอนแก่น วงเงิน ๔๐๑.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๘) อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นม.๑๐๐๑ แยก ทล.๒ - โรงพยาบาล
บัวใหญ่ อ.บัวลาย จ.นครราชสีมา วงเงิน ๓๓๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๒๙) ถนนสาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จ.ชัยนาท วงเงิน ๖๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผล
การดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้ว

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนทบุรี ๑ (ทช.) เพื่อสนับสนุนการ
พัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่ตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยารองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
รวมทั้งเพิ่มทางเลือกในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้กับประชาชนในพื้นที่พัฒนาใหม่ของ จ.นทบุรี และ
บรรเทาปริมาณการจราจรบนสะพานพระนั่งเกล้า สะพานพระราม ๕ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๓๕

๕. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - กาญจนภิเษก (แนวตะวันออก - ตะวันตก)
(ทช.) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของ แม่น้ำเจ้าพระยาในเขตพื้นที่
กทม. ตอนบนเขต จ.นทบุรีและ จ.ปทุมธานีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยก่อสร้างถนนระดับดินขนาด ๖
ช่องจราจร ระยะทาง ๔.๖๐ กิโลเมตร และก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนกาญจนภิเษก ในวงเงิน
๒,๔๔๔.๗๔ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๗๔.๙๙

๖. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - กาญจนภิเษก แนวเหนือ - ใต้ (ทช.) เพื่อเป็น
การเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ตอนบน เขต จ.นทบุรี และ จ.ปทุมธานีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งเตรียมรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่ม
มากขึ้นในอนาคต โดยก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด ๖ - ๑๐ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และ
อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระยะทาง ๑๖.๙๐ กิโลเมตร คค. ได้บรรจุไว้ในกรอบแผนลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ระยะที่ ๑ โครงการที่พร้อม
เริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๘

๗. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.) เพื่อขยายโครงข่าย
ทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่ถนนวงแหวน
รอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนถนนระดับดินและระบายการจราจร ทางด้าน
ทิศตะวันตกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง แนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช โดยมี

จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒) จากนั้นแนวสายทางจะไปทางทิศตะวันตก โดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ตั้งแต่บริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระรามที่ ๖ หลังจากนั้นแนวสายทางยังคงไปตามเขตทางรถไฟ โดยขนานไปกับถนนบรมราชชนนี จนถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ระยะทางรวมประมาณ ๑๖.๗ กม. โดยการก่อสร้างมีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๕๓.๒๖ และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๙๘

สำหรับประเด็นปัญหาการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางซื่อทับซ้อนกับโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ของ รฟท. นั้น กทพ. ได้ประสาน รฟท. และสามารถเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างได้บางส่วนแล้ว

๘. มาตรการปรับปรุงทางเพื่อลดความแออัดบนช่วงถนนที่มีการจราจรติดขัด (กทพ. ทล. และ ทช.)
กทพ. ได้ดำเนินโครงการ ดังนี้

๘.๑ โครงการปรับปรุงทางลงจากทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่ถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณโยธินพัฒนา โดยการปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว ซึ่งการจ้างปรับปรุงทางลงจากทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่ถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณโยธินพัฒนา เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษฉลองรัช ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัชให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เนื่องจากการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มีผู้ยื่นเอกสารประกวดราคาเพียงรายเดียวที่ขาดคุณสมบัติตามประกาศประกวดราคาของ กทพ. ดังนั้น คณะกรรมการประกวดราคาฯ จึงมีมติเห็นสมควรยกเลิกการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์การจ้างปรับปรุงทางลงจากทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่ถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณโยธินพัฒนา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างขอบเขตของงานและเอกสารการประกวดราคา และการพิจารณาราคากลางของคณะกรรมการกำหนดราคากลาง

๘.๒ โครงการก่อสร้างงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษฉลองรัช ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระราม ๙-๒ เป็นการก่อสร้างขยายผิวจราจรและก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมหลังคาคลุม สำหรับด้านฯ พระราม ๙-๒ ขาเข้า จำนวน ๒ ช่องทาง ติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและระบบปรับอากาศภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษและติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้สามารถใช้งานร่วมกับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิมของการทางพิเศษฯ ได้ ตามรูปแบบและข้อกำหนดของงาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำร่าง TOR และขออนุมัติราคากลาง

๘.๓ โครงการก่อสร้างทางพิเศษงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี (ด้านฯ ชลบุรี ด้านฯ บางปะกง ๑ ด้านฯ วงแหวนรอบนอก (บางแก้ว)) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง และเพื่อภาพลักษณ์ที่ดีในการลดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนระบายนการจราจรบริเวณหน้าด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเป็นงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษในรูปแบบ (Stagger) ๗ พร้อมหลังคาคลุมบนโครงสร้างทางยกระดับเดิมของทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน ๗ ช่องทาง บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๓ ด้าน คือ ด้านฯ ชลบุรี จำนวน ๓ ช่องทาง ด้านฯ บางปะกง ๑ จำนวน ๒ ช่องทาง และด้านฯ วงแหวนรอบนอก (บางแก้ว) จำนวน ๒ ช่องทาง รวมถึงงานติดตั้งระบบไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษและควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร โดยต้องเชื่อมต่อให้สามารถใช้งานกับระบบเดิมของทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นไปตามแบบรูปและข้อกำหนดตามมาตรฐานของ กทพ. ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำร่าง TOR และขออนุมัติราคากลาง

๘.๔ โครงการก่อสร้างงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสุขุมวิท เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และช่วยลดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียงบริเวณถนนสุขุมวิท เป็นการก่อสร้างขยายผิวจราจรและก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมหลังคาคลุม สำหรับด้านฯ สุขุมวิท ขาเข้าจำนวน ๒ ช่องทาง รวมทั้งติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและระบบปรับอากาศภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ และติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้สามารถใช้ร่วมกับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิมตามรูปแบบ และข้อกำหนดของงาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด และดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR) และขออนุมัติราคากลาง

๘.๕ โครงการปรับปรุงทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว โดยทำการก่อสร้างถนน ทางยกระดับ และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิม โดยมีรายละเอียดของงานคือ การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษอีก ๙ ตู้ และปรับช่องรถ ๔ ล้อ ๔ ตู้ เป็นช่องเป็นช่องรถบรรทุก ๒ ตู้ มีเนื้องานดังนี้

๑) งานก่อสร้างทางพิเศษเพื่อเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันออก) ประกอบด้วย

- ก่อสร้างทางยกระดับขนาด ๒ ช่องจราจรข้ามถนน บางนา-ตราด สำหรับรถที่จะไปบางปะอิน ความยาวประมาณ ๖๕๐ เมตร

- ขยายช่องจราจรด้านขวาทางช่วงทางลงก่อนถึงด่านฯ บางแก้วขาออก ๑ มีความยาวประมาณ ๑๑๕ เมตร

- ก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ พร้อม Bearing Unit ด้านขวาทาง เพื่อรองรับด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษความยาวประมาณ ๑,๔๖๐ เมตร

๒) งานก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (Toll Plaza) และระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ประกอบด้วย

- ก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน ๓ ตู้ สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปบางนา (ทางพิเศษบูรพาวิถี)

- ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสำหรับรถที่มุ่งหน้าไปบางปะอิน มีตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๖ ตู้

- ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิมของด่านฯ ทางออก ๒ จากเดิม ๖ ตู้ (รถบรรทุก ๑ ตู้ รถ ๔ ล้อ ๕ ตู้) เป็น ๔ ตู้ (รถบรรทุก ๓ ตู้ รถ ๔ ล้อ ๑ ตู้)

ปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุมัตินำระเบียบวาระเรื่องขออนุมัติโครงการปรับปรุงทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว เสนอที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง

๙. มาตรการวางแผนการพัฒนาระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการจัดการสถานการณ์คับขัน (Emergency Response) (กทพ. ทล. และ ทช.) กทพ. ได้ดำเนินโครงการ ดังนี้

๙.๑ โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตรายในโครงข่ายทางพิเศษของ กทพ. เพื่อให้การขนส่งวัตถุอันตรายในโครงข่ายทางพิเศษของ กทพ. มีการกำกับดูแล

ทั้งระบบและการจัดทำแผนการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันเวลาซึ่งรายงานฉบับสมบูรณ์ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๙.๒ โครงการฝึกซ้อมการกู้ภัยและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงในทางพิเศษ เพื่อฝึก ทบพทวนขั้นตอนการกู้ภัยการใช้เครื่องมือ/อุปกรณ์ และการติดต่อประสานงานอย่างถูกวิธี โดยได้จัดการฝึกซ้อม การกู้ภัยและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงในทางพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๗ บนทางพิเศษ อุดรรัถยา บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเชิงรึก (ขาเข้า)

๑๐. มาตรการจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะที่ประสานความร่วมมือระหว่าง หน่วยงาน (กระทรวง) ต่างๆ รวมถึงความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (คค.)

สนช. ได้ดำเนินการร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และนำเสนอ คค. เพื่อพิจารณา โดยเห็นควรให้มีการประชุมหน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันพิจารณา ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ก่อนใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการและประสานการ ปฏิบัติงานต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

การขนส่งทางอากาศ

๑. การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC) (บวท.) เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ และเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบิน ทั้งประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ในการบริหารทรัพยากรห้วงอากาศ และ จัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติ ที่ลดภาระ การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ อันจะช่วยลดความล่าช้าทางการบิน เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศเพิ่มประสิทธิภาพการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ คงความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

ได้ดำเนินการจัดหาพร้อมกับโครงการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจร ทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคเพื่อให้ระบบสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ และใช้งานระบบเดิมและระบบใหม่คู่ขนานกัน คาดว่าจะ เริ่มใช้งานระบบใหม่ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ในการดำเนินงานที่ผ่านมา คู่สัญญาได้ส่งมอบระบบ/อุปกรณ์ ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน ที่สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆแล้ว และอยู่ระหว่างเร่งติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติการที่ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค พร้อมทั้งดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์หลัก (MOPS) ระบบ Local Tower System (LTS) และระบบ Remote Tower System (RTS) ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย

๒. การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ โครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration) (บวท.)

๒.๑ การเพิ่มการให้บริการข้อมูลการบิน การแนะนำการบิน (Flight Information/Advisory Service: FIAS) และการบริการแจ้งเตือนภัย (Alerting Service) สำหรับอากาศยานทุกประเภท ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๒.๒ จัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลการบิน (Flight Data Management Center: FDMC) ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒.๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบติดตามอากาศยานในประเทศ (ติดตั้งเพิ่มเติม ณ พิชณุโลก เชียงราย อุตรธานี ร้อยเอ็ด และชุมพร) เพื่อให้มีสัญญาณระบบเรดาร์ครอบคลุมทุกพื้นที่ให้บริการในเขตแคว้นข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) อย่างทั่วถึง โดยคำนึงถึงการมีสัญญาณสำรองเพื่อทดแทน (Backup Site) ซึ่งกันและกัน โดยดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar: SSR) จำนวน ๕ ชุด พร้อมก่อสร้างอาคารเรดาร์ ๕ สถานี การดำเนินงานคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ โดยปัจจุบันทำการติดตั้งและบินทดสอบอุปกรณ์เรดาร์แล้วเสร็จทั้ง ๕ สถานี และอยู่ระหว่างการแก้ไขสัญญาณเพิ่ม - ลด รวมถึงเรื่องค่าปรับที่คู่สัญญาได้ใช้ระยะเวลาดำเนินการเกินกว่ากำหนดสัญญา

๒.๔ จัดตั้งศูนย์สำรองฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติม) เพื่อให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปอย่างต่อเนื่องในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒.๕ พัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจราจรทางอากาศ

๑) จัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร แล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒) จัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๓) ระบบประมวลผลติดตามอากาศยาน สำหรับเขตประชิดสนามบิน (Approach Control)/หอบังคับการบิน (Aerodrome Control) และระบบฝึกอบรม/ระบบสำรอง การจัดหา ระบบประมวลผลเรดาร์สำหรับเขตประชิดสนามบิน (Approach Control)/หอบังคับการบิน (Aerodrome Control) และระบบฝึกอบรม/ระบบสำรอง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบัน ได้ลงนามสัญญาไปเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๗ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ และใช้งานระบบเดิมและระบบใหม่คู่ขนานกัน คาดว่าจะเริ่มใช้งานระบบใหม่ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ การจัดหาในรายการนี้ บวท. ได้มีการพิจารณาดำเนินการจัดหาพร้อมกับการจัดหาระบบ ประมวลผลติดตามอากาศยาน และระบบ Multilateration ในโครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ ณ หอบังคับการบินดอนเมืองแห่งใหม่ ที่ได้รับอนุมัติงบประมาณในปี ๒๕๕๗ เพื่อให้ระบบสามารถเชื่อมต่อ และทำงานร่วมกันได้ด้วยเช่นกัน ปัจจุบันได้เร่งกำกับให้หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในการปรับปรุงพื้นที่ในการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ที่อาคารศูนย์ปฏิบัติการสำรองฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การจัดหาและติดตั้งข่ายสื่อสารเพื่อรองรับระบบ Multilateration ณ หอบังคับการบินดอนเมืองแห่งใหม่

๒.๖ พัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค (ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ พิชณุโลก ภูเก็ต และหาดใหญ่) ดำเนินการจัดหาพร้อมทั้งโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ

๓. โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง (บวท.) โดยดำเนินการจัดหาอากาศยานบินทดสอบ จำนวน ๒ ลำ อุปกรณ์บินทดสอบ Flight Inspection System (FIS) อัตโนมัติเต็มรูปแบบติดตั้งถาวร จำนวน ๑ ชุด และอุปกรณ์บินทดสอบ (FIS) แบบอัตโนมัติติดตั้งกึ่งถาวร จำนวน ๑ ชุด ปัจจุบันได้รับมอบอากาศยานลำแรกแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๕๖ สำหรับการจัดหาอากาศยานลำที่สอง อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหา คาดว่าจะลงนามสัญญาได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ในส่วนของการจัดหาอุปกรณ์บินทดสอบ จำนวน ๒ ชุด ได้ลงนามสัญญาแล้วเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ระยะเวลาดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๘ เดือน โดยได้เดินทางไปตรวจรับอุปกรณ์ที่โรงงานผู้ผลิตแล้วในเดือนตุลาคม ๒๕๕๗ และอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์บินทดสอบ โดยปัจจุบันได้ติดตั้งแล้วเสร็จจำนวน ๑ ชุด

๔.๑ สรุปผลการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ณ มีนาคม ๒๕๕๘) ครอบคลุม ๖ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่ ๑) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน ๓) เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๕) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ๖) เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง และให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์การมุ่งไปสู่การขนส่งที่ยั่งยืน สรุปได้ผลการติดตามและประเมินได้ ดังนี้

๔.๑.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

หน่วยงานในสังกัด คค. ได้มีการแปลงโครงการ/มาตรการสำคัญ (Flagship Project) ที่กำหนดไว้ตามแผนหลักพัฒนาาระบบขนส่งฯ ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารายสาขาการขนส่ง (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง) แปลงไปสู่การปฏิบัติครอบคลุม ๖ เป้าประสงค์หลัก มีผลการดำเนินงาน สรุปได้ ดังนี้

- โครงการ/มาตรการที่แปลงไปสู่การดำเนินงาน จำนวน ๘๙ โครงการ (ร้อยละ ๘๘.๑๒) และ ๖๗ มาตรการ (ร้อยละ ๗๙.๗๖) ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกวดราคา นำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาโครงการฯ และการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ก่อนดำเนินการก่อสร้าง
- โครงการ/มาตรการที่ยังไม่มีการแปลงไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๑๒ โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๘๘) และ ๑๗ มาตรการ (ร้อยละ ๒๐.๒๔) โดยส่วนใหญ่เป็นแผนงาน/โครงการที่ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการหรือขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการจัดสรร ซึ่งจะได้เสนอขอตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ โครงการสำคัญส่วนหนึ่ง คค. ได้บรรจุไว้ในกรอบแผนลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

กล่าวโดยสรุป แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มีการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยหน่วยงานในสังกัด คค. ได้นำแผนงาน/โครงการสำคัญไปพิจารณาจัดตั้งงบประมาณและดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๔.๑.๒ ผลดำเนินการประเมินตามแผนหลักพัฒนาาระบบขนส่งฯ

ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จสำหรับใช้ประเมินผลการดำเนินงานให้สอดคล้องเป็นไปตามเป้าหมายและยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

ประกอบด้วย ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณรวม ๓๕ ตัวชี้วัด โดยในการประเมินผลในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ สนข. สามารถจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการประกอบการประเมินผลสำเร็จของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้จำนวน ๑๙ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๕๔.๒๙)

๔.๒ ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานในระยะถัดไป

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบปัญหาอุปสรรคสำคัญในการขับเคลื่อนแผนหลักการขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ และมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๔.๒.๑ ปัจจุบันโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาด้านอุปทาน (Supply side) มีโครงการจำนวน ๘๙ โครงการ (ร้อยละ ๘๘.๑๒) ได้นำมาสู่การปฏิบัติ ในจำนวนนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒ โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๘๘) ที่เหลืออยู่ระหว่างดำเนินโครงการหรือแล้วเสร็จในบางส่วน นอกจากนี้มีโครงการที่ยังไม่ได้พิจารณานำมาดำเนินการ ชะลอหรือยกเลิกโครงการ รวมทั้งยังไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน จำนวน ๑๒ โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๘๘) โครงการสำคัญที่ประสบปัญหาการชะลอหรือยกเลิกโครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล ทั้งนี้การติดตามฯ พบว่า ข้อจำกัดในการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินโครงการ การเปลี่ยนแปลงนโยบาย ข้อจำกัดด้านกฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ไม่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาสังคม เป็นต้น

สำหรับมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาด้านอุปสงค์ (Demand side) และด้านโครงสร้างเชิงสถาบัน อาทิ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรภาครัฐ องค์กรกำกับดูแล และผู้ประกอบการ การพัฒนาคุณภาพบุคลากร การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ได้มาตรฐานสากล และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น มีมาตรการรวม ๖๗ มาตรการ (ร้อยละ ๗๙.๗๖) ถูกนำมาสู่การปฏิบัติ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ในขณะที่บางมาตรการยังไม่ได้ถูกหยิบยกมาดำเนินการหรือรายงานให้ทราบจำนวน ๑๗ มาตรการ (ร้อยละ ๒๐.๒๔) ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับการนำมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เนื่องจาก การดำเนินมาตรการดังกล่าวจักช่วยให้หน่วยงานสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นได้ กอปรกับมาตรการดังกล่าวสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยใช้งบประมาณค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับการดำเนินโครงการโดยรวมซึ่งสอดคล้องกับงบประมาณและทรัพยากรของภาครัฐที่มีจำกัด

๔.๒.๒ การประเมินผลตัวชี้วัด ในครึ่งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ พบว่า มีความก้าวหน้ามากกว่าครึ่งหนึ่งของค่าเป้าหมายตลอดทั้งปีอยู่หลายตัวชี้วัด ยกเว้นตัวชี้วัดภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๓ การปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเป้าประสงค์ที่ ๔ การส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บ่งชี้ว่า การพัฒนาการขนส่งเพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืน มีหลายตัวชี้วัดซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงการและมาตรการในมิติเชิงสังคมและมิติสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาเกิดความสมดุลและมุ่งไปสู่การขนส่งที่ยั่งยืนตามวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความปลอดภัย การประหยัดพลังงาน และลดมลพิษจากภาคการขนส่ง เนื่องจากส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมทางเสียง/ทางอากาศ ซึ่งจัดเป็นต้นทุน

ทางสังคม (Social cost) ของภาคการขนส่ง **จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตัวชี้วัดดังกล่าวให้ความสำคัญกับประเด็นนี้ด้วย**

๔.๒.๓ นอกจากนี้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งฯ พบว่า มีข้อจำกัดในการประเมินผลตัวชี้วัดบางตัวในทางปฏิบัติ อาทิ หน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ การมีระบบฐานข้อมูลที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันกับตัวชี้วัดที่ได้กำหนดไว้ ความซ้ำซ้อนของตัวชี้วัดบางตัว ความไม่ยืดหยุ่นของตัวชี้วัดบางตัวที่ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบางหน่วยไม่สามารถรายงานผลการดำเนินงานที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ได้ ตลอดจนค่าเป้าหมายของบางตัวชี้วัดที่ขาดความชัดเจนและไม่สามารถประเมินผลการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพได้ ดังนั้น **จึงเห็นควรให้ สนข. ซึ่งอยู่ระหว่างการทบทวนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการทบทวนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ พิจารณากำหนดตัวชี้วัดที่เหมาะสมต่อไปด้วย**