



แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง
ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)
เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กระทรวงคมนาคม
พฤศจิกายน ๒๕๕๙

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
๑. บทนำ	๑
๑.๑ สารสำคัญร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	๑
๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)	๒
๑.๓ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	๒
๒. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม	๔
๓. ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๔
๔. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)	๗
๔.๑ ความเป็นมาของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๗
๔.๒ สารสำคัญ	๘
๔.๒.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ	๑๐
๔.๒.๒ แหล่งเงินลงทุนโครงการ	๑๒
๔.๒.๓ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	๑๓
๔.๒.๔ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑๔
๔.๒.๕ แผนการดำเนินงานของโครงการ	๑๗
๔.๒.๖ สถานะของโครงการ	๒๗
๕. ภาคผนวก	๒๙
รายละเอียดโครงการ	๓๐
แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)	๖๗

สารบัญภาพและตาราง

ภาพที่ ๑	โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๒๐ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)	๕
ภาพที่ ๒	สถานะความก้าวหน้าของ ๒๐ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)	๖
ภาพที่ ๓	แผนภาพความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุน	๑๐
ตารางที่ ๑	กรอบวงเงินลงทุนโครงการ	๑๐
ตารางที่ ๒	แหล่งเงินลงทุนโครงการ	๑๒
ตารางที่ ๓	แหล่งเงินลงทุนโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	๑๒
ตารางที่ ๔	แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	๑๓
ตารางที่ ๕	ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑๔
ตารางที่ ๖	แผนการดำเนินงานของโครงการ	๑๘
ตารางที่ ๗	สถานะของโครงการ	๒๗

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๑. บทนำ

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการลงทุนของประเทศ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตประชาชน รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นในสมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายอรรถพร สิงหวิชัย เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการที่กำหนดไว้ รวมทั้งเพื่อใช้ประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมความเข้าใจ และสร้างความเชื่อมั่นต่อประชาชนกับนักลงทุนเกี่ยวกับการขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) มีความสอดคล้อง เชื่อมโยงกับร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) (ร่าง) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) (ระยะ ๘ ปี)

๑.๑ สารสำคัญของร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ได้จัดทำร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยงาน โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑) วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม

๒) ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

- ๒.๑ ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- ๒.๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๒.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ๒.๔ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- ๒.๕ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๒.๖ ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

๑) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้ยึดกรอบแนวคิดและหลักการสำคัญของแผน คือ (๑) การน้อมนำและประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (๒) คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม (๓) การนำวิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ (๔) ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี ๒๕๗๙” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน ๕ ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา ควบคู่กับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs) และ (๕) ยึดหลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน ๕ ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว

๒) ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วย ๑๐ ยุทธศาสตร์

- ๒.๑ การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ๒.๒ การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ๒.๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ๒.๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ๒.๕ การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศ สู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ๒.๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- ๒.๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ๒.๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ๒.๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ๒.๑๐ ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

๑.๓ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ โดยการยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวกำหนดไว้ ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยในระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์ หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

๒) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๓) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาโมสโก กำหนดให้ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับซึ่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎระเบียบ เป็นต้น

๔) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิมขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit-Oriented Development)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

- ๓) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น
- ๔) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย
- ๕) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน

โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางการประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป

ต่อมาคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) และได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งในการดำเนินงานตามมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณาอนุมัติเป็นรายโครงการตามแผนดังกล่าวแล้ว เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง ในทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๔ เส้นทาง (รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑) โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ โครงการ (สายพญา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี) และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้

๓. ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วยโครงการ จำนวน ๒๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๗๙๖,๓๘๕.๓๗ ล้านบาท รายละเอียดตามภาพที่ ๑

ภาพที่ ๑ โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๒๐ โครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)



ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙) สามารถสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ โครงการที่สามารถเริ่มประกวดราคาได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๑๐ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๐ ของโครงการทั้งหมด ได้แก่

- ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพญา-มาบตาพุด
- ๒) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- ๓) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑)
- ๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
- ๕) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒
- ๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน-นครราชสีมา
- ๗) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่-กาญจนบุรี
- ๘) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี
- ๙) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
- ๑๐) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

๓.๒ โครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนเตรียมการประกวดราคา จำนวน ๕ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของโครงการทั้งหมด ได้แก่

- ๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ
- ๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

โครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โครงการส่วนใหญ่สามารถดำเนินการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด แต่มีโครงการบางโครงการที่มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ควบคุมยาก เช่น โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีน และไทย-ญี่ปุ่น โครงการสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นต้น

๔. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้คำนึงถึงความเชื่อมโยง และสอดคล้องกับร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ดังนี้

๔.๑ ความเป็นมาของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๑) ในคราวประชุมหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ณ ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ได้มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ในการนี้ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้มีความต่อเนื่องในระยะต่อไปจึงมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เสนอกระทรวงคมนาคม

๒) กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดทำข้อมูลแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินรายเดือนของโครงการสำคัญขนาดใหญ่ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และโครงการสำคัญเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาลโดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่ยังไม่สมบูรณ์เพื่อการเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) และการเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งและจราจร (Mobility) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยให้ส่งข้อมูลเพื่อ สนข. ประมวลสรุปจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

๓) ในคราวประชุมหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ณ ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) เป็นประธานที่ประชุม และมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอรรถสิทธิ์ ชีวะพฤกษ์) เข้าร่วมประชุมด้วย ที่ประชุมเห็นว่าโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ ควรเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่เป็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเป็นโครงการสำคัญเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาลที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ และโครงการสำคัญที่ต้องการเร่งรัดผลักดัน โดยควรจัดกลุ่มโครงการเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

๓.๑) กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบด้วย ๕ กลุ่ม ได้แก่

- (๑) กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐
- (๒) กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐
- (๓) กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐
- (๔) กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐
- (๕) กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

๓.๒) กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการการผลักดัน

ทั้งนี้ ขอให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมตรวจสอบสถานะปัจจุบัน/ความพร้อม/แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน ของโครงการที่จะบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ และจัดส่งให้ สนข. เพื่อดำเนินการต่อไป

๔.๒ สารสำคัญ

สนข. โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินรายไตรมาสของโครงการสำคัญ จำนวน ๓๖ โครงการ โดยได้ประมวลข้อมูลจากหน่วยงานและจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีกรอบวงเงินลงทุนของโครงการพัฒนาฯ จำนวน ๓๖ โครงการ รวมจำนวนทั้งสิ้น ๘๙๕,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดสรุปสาระสำคัญ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ แผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ แหล่งเงินทุน ผลผลิต แผนการดำเนินงานและสถานะปัจจุบันของโครงการ ดังนี้

๑) กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ จำแนกกลุ่มตามความพร้อมของขั้นตอนการดำเนินงาน ประกอบด้วย ๕ กลุ่มดังนี้

๑.๑) กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะสั้น (การเดินเรือเฟอร์รี่) (จท.)

(๒) โครงการการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สนข.)

๑.๒) กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย (ขบ.)

(๒) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร และท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่) (ทย.)

(๓) โครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (กทพ.)

(๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)

(๕) โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.)

๑.๓) กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า (ขสมก.)

(๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ (รฟม.)

- (๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (รฟม.)
- (๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา (รฟม.)
- (๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- (๖) โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ และ(ระยะที่ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (รฟท.)
- (๗) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)
- (๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)
- (๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)
- (๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)
- (๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)
- (๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)
- (๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท./สนข. ศึกษา)
- (๑๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท./สนข. ศึกษา)
- (๑๕) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา (บกท.)

๑.๔) กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม. หรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่

- (๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (รฟท.)
- (๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)
- (๓) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖) (รฟท.)
- (๔) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.)
- (๕) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก (กทพ.)
- (๖) โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กทพ.)
- (๗) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)
- (๘) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)

๑.๕) กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่

- (๑) โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาว (การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่) (จท.)
- (๒) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)
- (๓) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด) (ขบ.)
- (๔) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด) (ขบ.)

๒) กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

- ๒.๑) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ.อุดรธานี และ จ.กำแพงเพชร) (ทล.)
- ๒.๒) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนข. ศึกษา)

ภาพที่ ๓ แผนภาพสรุปความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)



๔.๒.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

จากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๓๖ โครงการ มีกรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๘๙๕,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท แบ่งเป็นกลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗๑,๗๐๘.๕๕ ล้านบาท และกลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน ๒ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๒๔,๐๔๙.๐๐ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ		๘๗๑,๗๐๘.๕๕
๑.๑	กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ		๑,๓๕๕.๓๔
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอำเภอไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้นเชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทยา-หัวหิน	จท.	-
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	สนข.	๑,๓๕๕.๓๔
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ		๕๔,๗๔๘.๕๐
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	๒,๓๖๕.๘๑
๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	๗,๖๘๕.๕๐
	๒.๑) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		๔๓๐.๐๐
	๒.๒) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		๓๕๐.๐๐
	๒.๓) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		๑๑๓.๐๐
	๒.๔) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		๖,๗๙๒.๕๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๑๐,๒๓๙.๕๘
๕)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอากาศยานโดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๓,๒๖๓.๖๑
๑.๓	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ		๔๖๘,๕๖๔.๔๘
๑)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คันพร้อมก่อสร้างสถานีประจวบไฟฟ้า	ขสมก.	๒,๒๗๒.๒๒
๒)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย ๔	รฟม.	๒๑,๑๙๗.๐๐
๓)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	๑๒,๑๔๖.๐๐
๔)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	๙,๘๐๓.๐๐
๕)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	๑๒๓,๓๕๔.๐๐
๖)	โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	๓๑,๑๔๙.๓๕
๗)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๗,๕๙๖.๙๔
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๕๖,๐๖๖.๒๕
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๕,๘๓๙.๗๔
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๐๖๕.๗๕
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๓,๓๘๔.๙๑
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	๕๑,๘๒๓.๒๘
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนข. ศึกษา	๗,๙๔๑.๘๐
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนข. ศึกษา	๕๙,๙๒๔.๒๔
๑๕)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเนา	บกท.	-
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ		๒๙๘,๐๐๔.๖๗
๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	๗๖,๙๗๘.๘๒
๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	๖๐,๓๕๑.๙๑
๓)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	๑๙,๐๔๒.๑๓
๓.๑)	ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		๘,๗๔๖.๔๖
๓.๒)	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		๑๐,๒๙๕.๖๗
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทพ.	๓๕,๐๙๙.๕๔
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๔,๓๘๒.๐๐
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตองจ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๐,๔๙๖.๖๕
๗)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	๘๐,๖๐๐.๐๐
๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๐๕๓.๖๒
๑.๕	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จจำนวน ๔ โครงการ		๔๘,๙๘๕.๕๖
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาวพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	๙๘๑.๗๐
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๐,๕๐๐.๐๐
๓)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน ๙ จังหวัด)	ขบ.	๘,๐๖๕.๘๔
๔)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)	ขบ.	๙,๔๓๘.๐๒
๒.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดันได้ จำนวน ๒โครงการ		๒๔,๐๔๙.๐๐
๑)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	๕๕๐.๐๐
๑.๑)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒๔ อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		๑๐๕.๐๐
๑.๒)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒ อ.เมือง จ.อุดรธานี		๒๒๕.๐๐
๑.๓)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๑ อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		๒๒๐.๐๐
๒)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./สนข. ศึกษา	๒๓,๔๙๙.๐๐
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๘๙๕,๗๕๗.๕๕

๔.๒.๒ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนโครงการข้างต้นภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด ๘๙๕,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินทุนตามแหล่งที่มา รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินงบประมาณ (งปม.)	๗๔,๑๓๕.๐๗	๘.๒๘
เงินกู้	๕๗๕,๙๐๒.๖๙	๖๔.๒๙
เงินที่มาจาก การให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	๑๙๗,๔๙๑.๖๘	๒๒.๐๕
เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้)	๓,๔๐๙.๑๑	๐.๓๘
เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	๔๔,๘๑๙.๐๐	๕.๐๐
รวมทั้งสิ้น	๘๙๕,๗๕๗.๕๕	๑๐๐.๐๐

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีวงเงินลงทุนรวม ๗,๙๐๖.๕๓ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินทุนตามแหล่งที่มา รายละเอียดตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แหล่งเงินลงทุนโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม					
	ไตรมาส ๑	ไตรมาส ๒	ไตรมาส ๓	ไตรมาส ๔	วงเงินรวม	ร้อยละ
เงินงบประมาณ (งปม.)	๔๓๔.๑๗	๓๒๒.๑๒	๔๗๙.๐๕	๑,๖๖๖.๘๖	๒,๙๐๒.๒๐	๓๖.๗๑
เงินกู้	๗๑.๘๑	-	๑,๐๓๗.๐๔	๗๓.๖๒	๑,๑๘๒.๔๗	๑๔.๙๖
เงินที่มาจาก การให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	๖.๐๐	๙.๐๐	-	-	๑๕.๐๐	๐.๑๙
เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้)	๒.๒๙	๒.๒๙	๒.๒๘	-	๖.๘๖	๐.๐๙
เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	-	-	๑,๕๒๐.๐๐	๒,๒๘๐.๐๐	๓,๘๐๐.๐๐	๔๘.๐๕
รวมทั้งสิ้น	๕๑๔.๒๗	๓๓๓.๔๑	๓,๐๓๘.๓๗	๔,๐๒๐.๔๘	๗,๙๐๖.๕๓	๑๐๐.๐๐

๔.๒.๓ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

จากกรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมจำนวน ๗,๙๐๖.๕๓ ล้านบาท มีแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาส รายละเอียดตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐				
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม (ล้านบาท)
๑.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ		๘๗๑,๗๐๘.๕๕	๕๑๔.๒๗	๓๓๓.๔๑	๓,๐๓๘.๓๗	๔,๐๒๐.๔๘	๗,๙๐๖.๕๓
๑.๑	กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ		๑,๓๕๕.๓๔	๗๑.๘๑	-	๓๘.๐๒	-	๑๐๙.๘๓
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้น เชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทธยา-หัวหิน	จท.	-	-	-	-	-	-
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนช.	๑,๓๕๕.๓๔	๗๑.๘๑	-	๓๘.๐๒	-	๑๐๙.๘๓
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ		๕๔,๗๙๘.๕๐	๒๙๗.๐๑	๑๔๖.๔๑	๒,๗๘๙.๐๙	๓,๙๔๘.๑๗	๗,๑๘๐.๖๘
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย	ขบ.	๒,๓๖๕.๘๑	๒๙๗.๐๑	๘๐.๕๕	๑๐๗.๓๓	๑๑๐.๕๕	๕๙๕.๔๔
๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	๗,๖๘๕.๕๐	-	๕๖.๔๐	๑๓๘.๗๐	๑,๔๖๑.๔๐	๑๖๕๖.๕๐
	๒.๑) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		๔๓๐.๐๐	-	๒๖.๐๐	๒๐.๐๐	๔๐.๐๐	๘๖.๐๐
	๒.๒) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		๓๕๐.๐๐	-	๒๕.๐๐	๑๕.๐๐	๓๐.๐๐	๗๐.๐๐
	๒.๓) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		๑๑๓.๐๐	-	๕.๔๐	๑๖.๒๐	๑๕.๔๐	๓๗.๐๐
	๒.๔) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		๖,๗๙๖.๕๐	-	-	๘๗.๕๐	๑,๓๗๖.๐๐	๑,๔๖๓.๕๐
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐	-	๗.๑๔	๑,๕๔๑.๔๓	๒,๓๐๑.๔๓	๓,๘๕๐.๐๐
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๑๐,๒๓๙.๕๘	-	๒.๓๒	๑,๐๐๑.๖๓	๗๔.๗๙	๑,๐๗๘.๗๔
๕)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระบี่สู่ท่าอากาศยานผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๓,๒๖๓.๖๑	-	-	-	-	-
๑.๓	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ		๔๖๘,๕๖๔.๔๘	๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๗.๓๒	๕๗.๑๔	๕๕๐.๙๔
๑)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจวบไฟฟ้า	ขสมก.	๒,๒๗๒.๒๒	-	-	-	-	-
๒)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย ๔	รฟม.	๒๑,๑๙๗.๐๐	-	-	๓.๔๐	๖.๐๐	๙.๔๐
๓)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	๑๒,๑๔๖.๐๐	-	-	-	๕.๕๐	๕.๕๐
๔)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	๙,๘๐๓.๐๐	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐
๕)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	๑๒๓,๓๕๔.๐๐	-	-	-	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐
๖)	โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	๓๑,๑๔๙.๓๕	๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๗.๙๒	๘.๐๐	๕๙๘.๔๐
๗)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๗,๕๙๖.๙๔	-	-	-	-	-
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๕๖,๐๖๖.๒๕	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๕,๘๓๙.๗๔	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๐๖๕.๗๕	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๓,๓๘๔.๙๑	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	๕๑,๘๒๓.๒๘	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนช.ศึกษา	๗,๙๔๑.๘๐	-	-	-	๒.๓๒	๒.๓๒
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนช.ศึกษา	๕๙,๙๒๔.๒๔	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔
๑๕)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต	บกท.	-	-	-	-	-	-
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./กกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ		๒๙๘,๐๐๔.๖๗	๓.๖๑	๖.๒๔	๘.๖๑	๕.๘๔	๒๔.๓๐
๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๗๖,๙๗๘.๘๒	-	-	-	-	-
๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	๖๐,๓๕๑.๙๑	-	-	-	-	-
๓)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	๑๙,๐๔๒.๑๓	-	-	-	-	-
	๓.๑) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		๘,๗๔๖.๔๖	-	-	-	-	-
	๓.๒) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		๑๐,๒๙๕.๖๗	-	-	-	-	-

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐				
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม (ล้านบาท)
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทพ.	๓๕,๐๙๙.๕๔	๒.๒๙	๒.๒๙	๒.๒๘	-	๖.๘๖
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๔,๓๘๒.๐๐	-	-	-	-	-
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๐,๔๙๖.๖๕	-	-	-	-	-
๗)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	๘๐,๖๐๐.๐๐	-	-	-	-	-
๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๐๕๓.๖๒	๑.๓๒	๓.๙๕	๖.๓๓	๕.๘๔	๑๗.๔๔
๑.๕	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จจำนวน ๔ โครงการ		๔๘,๘๘๕.๕๖	-	๖.๑๒	๒๕.๓๓	๙.๓๓	๔๐.๗๘
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาวพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	๙๘๑.๗๐	-	๒.๙๒	๒.๙๓	๒.๙๓	๘.๗๘
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-	-	-	-
๓)	โครงการพัฒนาศานนิตขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)	ขบ.	๘,๐๖๕.๘๔	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐
๔)	โครงการพัฒนาศานนิตขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)	ขบ.	๙,๔๓๘.๐๒	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐
๒.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดันได้ จำนวน ๒ โครงการ		๒๔,๐๔๙.๐๐	-	-	-	-	-
๑)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	๕๕๐.๐๐	-	-	-	-	-
	๑.๑) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒๔ อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		๑๐๕.๐๐	-	-	-	-	-
	๑.๒) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒ อ.เมือง จ.อุดรธานี		๒๒๕.๐๐	-	-	-	-	-
	๑.๓) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๑ อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		๒๒๐.๐๐	-	-	-	-	-
๒)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./สนข.ศึกษา	๒๓,๔๙๙.๐๐	-	-	-	-	-
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๘๙,๙๗๕.๕๕	๕๑๔.๒๗	๓๓๓.๔๑	๓,๐๓๘.๓๗	๔,๐๒๐.๔๘	๗,๙๐๖.๕๓

๔.๒.๔ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการดำเนินโครงการทั้ง ๓๖ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมีผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ รายละเอียดตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ	
กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ	
๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะสั้น (การเดินทางเรือเฟอร์รี่) (จท.)	ส่งเสริม/สนับสนุนการท่องเที่ยว โดยใช้บริการเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออก (พญา-สัทธิบ)-ฝั่งตะวันตก (ชะอำ-หัวหิน-ปราณบุรี) เริ่มให้บริการเดือนมกราคม ๒๕๖๐
๒. โครงการการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สนข.)	ส่งเสริม/สนับสนุนการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชนของประชาชน
กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ	
๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย (ขบ.)	ช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนตะวันตกตามเส้นทาง R๓A
๒. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานกระบี่) (ทย.)	เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานในภูมิภาค ให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารและปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นและได้มาตรฐานสากล

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๓. โครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (กทพ.)	ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกและทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม ๙ ที่ใช้เป็นเส้นทางทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม ๙ ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่
๔. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)	ขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่ ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการรองรับการเดินรถ รองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
๕. โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.)	เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับวัตถุระเบิดที่ขึ้น ลดความเสี่ยงในการซ่อมแซมเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด รุ่นเดิมที่อาจชำรุด เนื่องจากไม่มีอะไหล่หรือความเสื่อมของอุปกรณ์ เพิ่มเสถียรภาพในการใช้งานให้กับระบบ HBS และ BHS
กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ	
๑. โครงการการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุมอเตอร์ไฟฟ้า (ขสมก.)	ช่วยยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการของรถโดยสารประจำทางสาธารณะ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจาก กทม. ไปสู่ปริมณฑล เพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง
๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจาก กทม. ไปสู่ปริมณฑล เพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง
๕. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย(รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน เชื่อมโยงฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง
๖. โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ (ระยะที่ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลา สำหรับการเปลี่ยนถ่ายเครื่องบินของผู้โดยสารทางอากาศ

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๗. โครงการระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเมือง เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินรถ รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง
๘. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายเหนือ ให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง ระยะทาง ๒๘๕ กิโลเมตร
๙. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๙ กิโลเมตร
๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร
๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น
๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ระยะทาง ๓๒๔ กิโลเมตร
๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท./สนข. ศึกษา)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร จากสถานีปาดังเบซาร์ เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าทางคู่ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า สายอิโม่-ปาดังเบซาร์รองรับการเจริญเติบโตของการค้าชายแดน
๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท./สนข. ศึกษา)	เพิ่มความจุของทางรถไฟไม่น้อยกว่า ๒ เท่าตัว และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ และสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ
๑๕. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุต๊ะ	การพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. โดยร่วมลงทุนกับเอกชน
กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม. หรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ	
๑. โครงการก่อสร้างรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (รฟท.)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟใหม่ในเส้นทางสายเหนือ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ระยะทาง ๓๒๖ กิโลเมตร
๒. โครงการก่อสร้างรถไฟ สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟใหม่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยว
๓. โครงการระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงดลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖) (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กทม. และปริมณฑลที่จะเป็นแกนหลักในการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองไปสู่ชานเมืองโดยรอบ ลดปัญหาการจราจรติดขัด
๔. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.)	เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าอีก ๖,๕๐๐ ตู้ต่อปี เพื่อให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้น

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๕. โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก (กทพ.)	บรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบน ถ.ประเสริฐมนูกิจ และ ถ.ประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณทางแยกต่างระดับคลองรัช และลดการคับคั่งของจราจรบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรบน ถ.ประเสริฐมนูกิจ และเพิ่มการกระจายปริมาณการจราจรไปทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ได้
๖. โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กทพ.)	บรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๐๒๙ ในการเดินทางเชื่อมระหว่างอ.กะทู้และหาดป่าตอง
๗. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด ๔ ช่องจราจร ในเส้นทางสู่ภาคใต้ของประเทศ รองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น
๘. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม(ขบ.)	ช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศจากการขนส่งและพิธีการทางการค้าที่ลดขั้นตอน สะดวก และประหยัด
กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ โครงการ	
๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะยาว (การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่) (จท.)	ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ให้มีบริการเดินเรือเฟอร์รี่เต็มรูปแบบที่สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและรถยนต์
๒. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๖๒.๖ กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย/มาเลเซีย-อำเภอหาดใหญ่ จ.สงขลา ช่วยอำนวยความสะดวกในทางเดินทางให้มีความรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย
๓. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)(ขบ.)	สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดชายแดน ๙ จังหวัด ได้แก่ เชียงราย ตาก ทองค้ำย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย
๔. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)(ขบ.)	สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ทั้ง ๘ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ภายในประเทศ
กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน ๒ โครงการ	
๑. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ อุดรธานี และกำแพงเพชร) (ทล.)	สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนน และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและส่งเสริมความปลอดภัย
๒. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนช.ศึกษา)	ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.ภูเก็ต และนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

๔.๒.๕ แผนการดำเนินงานของโครงการ

เพื่อให้การดำเนินโครงการทั้งหมดเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการได้กำหนดแผนการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามตารางที่ ๖

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPF

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPF

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPP

โครงการ/ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (ช่วงเวลา)	(เดือน)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐												ปีงบประมาณ ๒๕๖๑												ปีงบประมาณ ๒๕๖๒												ปีงบประมาณ ๒๕๖๓				ปีงบประมาณ ๒๕๖๔				ปีงบประมาณ ๒๕๖๕				ปีงบประมาณ ๒๕๖๖				ปีงบประมาณ ๒๕๖๗																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
			ตค	พย	ธค	มค	กพ	มีค	เมย	พค	มิย	กค	สค	กย	ตค	พย	ธค	มค	กพ	มีค	เมย	พค	มิย	กค	สค	กย	ตค	พย	ธค	มค	กพ	มีค	เมย	พค	มิย	กค	สค	กย	๒๕๖๓				๒๕๖๔				๒๕๖๕				๒๕๖๖				๒๕๖๗																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
			#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#	#

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPP

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPF

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPP

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PRE

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPP

[illegible]

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

PPF

[illegible]

ตารางที่ ๗ สถานะของโครงการ
ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	F/S และ DD	EIA	อนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ก่อสร้าง
๑.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ ได้แก่						
๑.๑	กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก (ระยะสั้น)	จท.	-	-	-	-	(เปิดบริการ ม.ค. ๖๐)
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนช.	-	-	-	-	(เปิดบริการประมาณ มิ.ย. ๖๐)
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย	ขบ.	✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	✓ (๑๗ เม.ย. ๕๕)	พ.ย. ๕๙ - ม.ค. ๖๐	ก.พ. ๖๐ - ม.ค. ๖๒
๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.					
๒.๑)	ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก						
	ก่อสร้างเพิ่มเติมความยาวทางวิ่ง		✓	N/A	ไม่ต้องขออนุมัติ เนื่องจากไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท	พ.ย. ๕๙ - ธ.ค. ๖๐	เม.ย. ๖๐ - ก.ค. ๖๒
๒.๒)	ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา						
	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ		✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	✓ (๖ ต.ค. ๕๔)	พ.ย. ๕๙ - ธ.ค. ๕๙	เม.ย. ๖๐ - ก.ค. ๖๒
๒.๓)	ท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร						
	ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน		✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	ไม่ต้องขออนุมัติ เนื่องจากไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท	ก.พ. ๖๐ - มี.ค. ๖๐	เม.ย. ๖๐ - ธ.ค. ๖๑
	จ้างออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่		✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	ไม่ต้องขออนุมัติ เนื่องจากไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท	ก.พ. ๖๐ - มี.ค. ๖๐	เม.ย. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐
๒.๔)	ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่						
	ก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพร้อมทางขับขนาน		✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	จะของบกลาง ปี ๒๕๖๐ (ธ.ค. ๕๙ - ม.ค. ๕๙)	เม.ย. ๖๐ - มิ.ย. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - มิ.ย. ๖๓
	ก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร		✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	จะของบกลาง ปี ๒๕๖๐ (ธ.ค. ๕๙ - ม.ค. ๕๙)	เม.ย. ๖๐ - มิ.ย. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - มิ.ย. ๖๓
	จัดซื้อที่ดินและค่าชดเชยเพื่อติดตั้งไฟนำร่อง CAT๑			ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	จะของบกลาง ปี ๒๕๖๐ (ธ.ค. ๕๙ - ม.ค. ๕๙)	จัดซื้อที่ดิน (เม.ย.๖๐ - เม.ย ๖๑)	
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-คาจนาของ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	✓	✓	(ต.ค. ๕๙ - พ.ย. ๕๙)	ธ.ค. ๕๙ - มี.ค. ๖๐	พ.ค. ๖๐ - ก.ค. ๖๓
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	✓	คชก. ๑ ครั้ง (๑๗ มิ.ย.๕๕) รฟท. แก้ไขส่ง สผ. ๖ ต.ค. ๕๙	✓ (๑ พ.ย. ๕๙)	ม.ค๖๐-มิ.ย๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค.๖๒
๕)	และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ	ทอท.	-	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	-	ก.พ. ๖๐ - มิ.ย. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๑
๑.๓	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการการจัดซื้อโดยसारไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า	ขสมก.	-	-	อยู่ระหว่างทบทวนมติ ครม.	พ.ย. ๕๙ - มี.ค. ๖๐	เริ่มรับรถ ๕๐ คัน ก.ย. ๖๐
๒)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔	รฟม.	✓	คชก. ครั้งที่ ๑ (๒๒ เม.ย. ๕๙)	มี.ค. ๕๙ - ธ.ค. ๕๙	เม.ย. ๖๐ - ก.ย. ๖๐	ต.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๔
๓)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	✓	✓	ต.ค. ๕๙ - มี.ค. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐	ม.ค. ๖๑ - พ.ย. ๖๔
๔)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	✓	✓	ต.ค. ๕๙ - มี.ค. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐	ม.ค. ๖๑ - พ.ย. ๖๔
๕)	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	รฟม.	✓	คชก. ครั้งที่ ๑ (๕ ส.ค. ๕๙)	พ.ย. ๕๙ - มี.ค. ๖๐	ก.ค. ๖๐ - พ.ค. ๖๑	มิ.ย. ๖๑ - ก.พ. ๖๗
๖)	โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.					
๖.๑)	ส่วนต่อขยาย (ช่วงที่ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ		✓	ส่งรอ คชก. พิจารณา	มี.ค.๕๙ - ก.พ. ๖๐	มิ.ย. ๖๐ - ธ.ค.๖๐	ม.ค. ๖๑ - ธ.ค.๖๔
๖.๒)	ส่วนต่อขยาย (ช่วงที่ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง		✓	ส่งรอ คชก. พิจารณา	ม.ค.๖๐ - เม.ย.๖๐	ก.พ. ๖๐ - ม.ค. ๖๑	ก.พ.๖๑ - ม.ค.๖๕
๗)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.	✓	มีการปรับแบบจาก ๒ TRACK เป็น ๔ TRACK	ก.พ.๖๐ - พ.ค.๖๐	ก.ย. ๖๐ - มี.ค. ๖๑	เม.ย.๖๑ - มี.ค.๖๔
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	✓	คชก. ครั้งที่ ๑ (๒๘ ต.ค. ๕๙)	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	พ.ค. ๖๐ - ต.ค. ๖๐	พ.ย.๖๐ - ต.ค.๖๔
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	✓	รฟท. ส่ง สผ. (๑๒ ก.ย. ๕๙) รอประชุม คชก.	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	พ.ค. ๖๐ - ต.ค. ๖๐	พ.ย.๖๐ - ต.ค.๖๔
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	✓	คชก. ๑ ครั้ง (๒๖ ส.ค. ๕๙)	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	พ.ค. ๖๐ - ต.ค. ๖๐	พ.ย.๖๐ - ต.ค.๖๓
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	✓	รฟท. ส่ง สผ. (๓๑ ส.ค. ๕๙) รอประชุม คชก.	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	พ.ค. ๖๐ - ต.ค. ๖๐	พ.ย.๖๐ - ก.พ.๖๔
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	✓	รฟท. เตรียมส่ง สผ. (เดือน พ.ย.)	ธ.ค.๕๙ - มิ.ย.๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐	ม.ค.๖๑- ธ.ค.๖๔
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนช.	✓	คชก. ๑ ครั้ง (๙ ก.ย. ๕๙)	ธ.ค.๕๙ - มิ.ย.๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐	ม.ค.๖๑ - ธ.ค.๖๓
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนช.	✓	สนช. ส่ง เอกสารให้ รฟท. ดึงคณะกรรมการเทคนิคตรวจสอบ	ธ.ค.๕๙ - มิ.ย.๖๐	ก.ค. ๖๐ - ธ.ค. ๖๐	ม.ค.๖๑ - ส.ค.๖๔
๑๕)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุดะเภา	บกท.	อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษา	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	ส.ค. ๖๐ - มี.ค. ๖๑	ส.ค. ๖๐ - มี.ค. ๖๑	เม.ย. ๖๑ (จัดตั้งบริษัทร่วมทุน)

ตารางที่ ๗ สถานะของโครงการ
ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	F/S และ DD	EIA	อนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ก่อสร้าง
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	✓	ผ่าน คชก. แล้ว รอการพิจารณา กก.วล.	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	มี.ค. ๖๒ - ส.ค. ๖๒	ก.ย.๖๒ - ส.ค.๖๖
๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	✓	คชก. ๑ ครั้ง (๑๔ ส.ค. ๕๘)	ต.ค.๕๙ - เม.ย.๖๐	มี.ค. ๖๒ - ส.ค. ๖๒	ก.ย.๖๒ - ส.ค.๖๖
๓)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา	รฟท.					
	๓.๑) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		✓	ผ่าน คชก. แล้ว รอการพิจารณา กก.วล.	ม.ค.๖๐ - เม.ย.๖๐	ส.ค. ๖๐ - ก.พ. ๖๑	มี.ค.๖๑ - ก.พ.๖๔
	๓.๒) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		✓	ผ่าน คชก. แล้ว รอการพิจารณา กก.วล.	ม.ค.๖๐ - เม.ย.๖๐	ส.ค. ๖๐ - ก.พ. ๖๑	มี.ค.๖๑ - ก.พ.๖๔
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	อยู่ระหว่างดำเนินการ	คาดว่าจะแล้วเสร็จ มี.ค. ๖๐	เม.ย. ๖๐ - ม.ค. ๖๑	ก.พ. ๖๑ - ก.ย. ๖๑	ต.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๕
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างเจรจาที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ ก.ค. ๖๐ - เม.ย. ๖๑	ส.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๐	ม.ค. ๖๑ - มี.ย. ๖๑	ก.ค. ๖๑ - มี.ย. ๖๓
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	✓	อยู่ระหว่าง สผ. พิจารณา	ม.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๐ (ยอดหนี้โครงการฯ รวม (ยอดหนี้รวมของ กทพ. ๕,๕๖๖ ล้านบาท)	ต.ค. ๖๐ - มี.ย. ๖๑ (จัดซื้อที่ดินของเอกชน)	ก.ค. ๖๒ - มี.ย. ๖๖
๗)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	กทพ.	✓	✓	ม.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๐	ต.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๑	ต.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๔
๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	พ.ค. ๖๐ - เม.ย. ๖๑	เม.ย. ๖๑ - มี.ย. ๖๑	ก.ค. ๖๑ - มี.ย. ๖๓
๑.๕	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอำเภอไทยดอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก (ระยะยาว)	จท.	อยู่ระหว่างศึกษา	ธ.ค. ๕๙ - มี.ค. ๖๑	N/A	ต.ค. ๖๓ - ธ.ค. ๖๓	ม.ค. ๖๔ - ธ.ค. ๖๕
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	✓	ส่ง คชก. เมื่อ ๑๓ พ.ย. ๕๘ มติไม่เห็นชอบ อยู่ระหว่างแก้ไขรายงาน	ต.ค. ๖๐ - มี.ย. ๖๑	ก.ค. ๖๑ - มี.ย. ๖๒	ก.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๕
๓)	โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)	ขบ.	✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	พ.ย. ๖๐	เม.ย. ๖๒ - มี.ย. ๖๒	ก.ค. ๖๒ - มี.ย. ๖๔
๔)	โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)	ขบ.	✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	พ.ย. ๖๐	เม.ย. ๖๓ - มี.ย. ๖๓	ก.ค. ๖๓ - มี.ย. ๖๕
๒.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่						
๑)	โครงการพัฒนาจุดบริการรถบรรทุกตามเส้นทางทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์/จ.อุดรธานี/จ.กำแพงเพชร)	ทล.	✓	ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน	N/A	N/A	N/A
๒)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม./สนข.	อยู่ระหว่าง สนข. ศึกษา	อยู่ระหว่าง สนข. ศึกษา	ม.ค. ๖๑ - มี.ย. ๖๑	ต.ค. ๖๑ - เม.ย. ๖๒	พ.ค. ๖๒ - มี.ย. ๖๖

ภาคผนวก

รายละเอียดโครงการ

**๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก
ระยะสั้น (การเดินเรือเฟอร์รี่)**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมเจ้าท่า (จท.)

๒. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบในข้อเสนอแผนงาน/โครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ในการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ณ จ.กาญจนบุรี ซึ่งโครงการที่เกี่ยวข้องกับ จท. คือ การศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าสนับสนุนด้านชายแดนสิงขรและเส้นทาง EAST-WEST FERRY เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

จท. ได้ว่าจ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำโดยเรือเฟอร์รี่ในเส้นทางระหว่าง พัทยา ชะอำ และหัวหิน จากผลการศึกษา ท่าเรือใน จ.ชลบุรีที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ได้แก่ แหลมบาลีฮาย โอเชียนมารีน่า และท่าเรือแหลมฉบัง ตามลำดับ ส่วนท่าเรือแถบเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ได้แก่ หาดปึกเตียน ส่วนท่าเรืออื่นๆ หากภาครัฐต้องการผลักดันการลงทุนพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวข้างต้นเพื่อทำเป็นท่าเรือเฟอร์รี่จะต้องมีการเจรจาและขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในปี ๒๕๕๘ ฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทย จำนวน ๔ ครั้ง เพื่อพิจารณาข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ความเหมาะสมของพื้นที่จากการสำรวจ ข้อเสนอการพัฒนาจากภาคเอกชน และที่ประชุมได้พิจารณาพื้นที่ทางเลือกฝั่งตะวันตก ได้แก่ วัดไทรย้อย อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี, ร่องน้ำปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือจุลเสม็ด ในท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และบริเวณปากคลองบ้านอำเภอ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ บริเวณบางปู จ.สมุทรปราการ (เอกชนอาจเสนอใช้พื้นที่ของตนเอง) และวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๘ จท. ได้มีหนังสือถึง คสช. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณา ต่อมาในวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ หัวหน้า คสช. (นายกรัฐมนตรี) สั่งการให้ดำเนินการขับเคลื่อน สร้างความเข้าใจ โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) เป็นผู้รับผิดชอบ

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อให้มีบริการเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ปี ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

๕. วงเงินรวมโครงการ เอกชนลงทุนดำเนินการ โดย จท. กำกับดูแลความปลอดภัย

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- บริการเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออก (พัทยา-สัตหีบ)-ฝั่งตะวันตก (ชะอำ-หัวหิน-ปราณบุรี)
 - เป็นการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลนโยบายด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์
- เพิ่มขีดความสามารถให้บริการด้านการขนส่งให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่นๆ และเสริมฐานะการแข่งขันของประเทศให้คงไว้ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

๒. โครงการการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๒. ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) โดย สนข. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างครอบคลุมและเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน จึงได้ศึกษาและพัฒนาโครงการระบบตัวร่วมขึ้น เพื่อนำระบบตัวร่วมมาใช้สำหรับภาคขนส่ง (Transit) ในการเดินทางเชื่อมต่อการขนส่งทุกระบบ ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ รวมทั้งการใช้ตัวร่วมกับนอกภาคการขนส่ง (Non-Transit) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชน ด้วยบัตรเพียงใบเดียว

การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมจะต้องมีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) เพื่อเป็นระบบปฏิบัติการกลางในการผสานระบบ Clearing House ของผู้ให้บริการแต่ละรายที่จะเข้าร่วมในระบบตัวร่วม โดยผู้ให้บริการที่จะเข้าร่วมระบบตัวร่วมจะต้องมีระบบของตัวเองทั้งระบบจัดเก็บรายได้ (Front-End) และระบบจัดการรายได้ (Back-End) เพื่อจะได้ส่งข้อมูลไปยัง Clearing House ของตนเอง และเชื่อมต่อไปยังระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ต่อไป

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ อนุมัติให้ สนข. ดำเนินโครงการและอนุมัติจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan: DPL) สำหรับดำเนินโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงิน ๔๐๙.๕๓ ล้านบาท และ ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๖ อนุมัติการปรับปรุงเพิ่มกรอบวงเงินโครงการเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับดำเนินโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อจัดให้มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่เป็นหัวใจสำคัญของระบบตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ค่าบริการระหว่างผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน และค่าสินค้าหรือบริการนอกระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายในระบบตัวร่วม รวมทั้งออกรายงานการชำระดุล (Settlement) ทุกสิ้นวัน เพื่อให้สถาบันการเงินใช้ในการดำเนินการชำระหนี้ระหว่างผู้ให้บริการแต่ละราย

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)

๓๐ เดือน (๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐)

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓๓๗.๙๕ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

มีการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) และระบบบริหารจัดการรายได้ที่เป็นธรรม เพื่อให้ระบบตัวร่วมของผู้ให้บริการแต่ละรายนั้น สามารถเชื่อมโยงกันกับทุกระบบขนส่ง เช่น ระหว่างรถไฟฟ้าด้วยกันเอง รถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทาง หรือกับระบบอื่น ๆ ที่จะมาเข้าร่วมใช้งานในระบบตัวร่วมดังกล่าว หรือแม้กระทั่งการนำระบบตัวร่วมไปใช้กับกิจการที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจำหน่ายตั๋วโดยสารและการจัดเก็บรายได้ ช่วยลดเวลาการชำระค่าโดยสารด้วยเงินสด และลดภาระของประชาชนในการซื้อตั๋วโดยสารของผู้ประกอบการแต่ละราย ตลอดจนลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ (Revenue) ให้กับผู้ประกอบการแต่ละราย ตลอดจนมีข้อมูลการเดินทางของประชาชนที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาการลงทุน และพัฒนาในระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของภาครัฐต่อไป

๓. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

สนข. ได้ดำเนินการตามนโยบายของ คค. และทำการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ อนุมัติหลักการให้ ขบ. ดำเนินโครงการดังกล่าว

ขบ. ได้ดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ตามยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เพื่อเชื่อมโยงในการดำเนินการด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง รองรับการขนส่งสินค้าจากด้านตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน (ไม่มีทางออกทะเล) ที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และรองรับการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ ที่ อ.เชียงของ นอกจากนี้ยังเป็นการรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน ซึ่งได้เปิดเสรีการค้าและบริการแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการที่ จ.เชียงราย เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในระยะที่ ๒ ของรัฐบาล

ปัจจุบัน ขบ. อยู่ระหว่างจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินในการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย และดำเนินการตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามมาตรา ๒๕ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และดำเนินการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ โดยมีแผนจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนฝั่งตะวันตกซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวดเร็วแต่ไม่มีทางออกทะเล ผ่าน สปป.ลาวโดยใช้เส้นทาง R๓A เข้าสู่ประเทศไทย ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ รวมถึงเป็นการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นการสร้างจุดตรวจสอบ ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๓ - ๒๕๖๒

๕. วงเงินรวมโครงการ จำนวน ๒,๓๖๕.๘๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย พร้อมเปิดให้บริการ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบ ดังนี้ อาคารสำนักงานกลาง อาคารสำนักงานปฏิบัติการ อาคารขนถ่าย คลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าทัณฑ์บน คลังสินค้าอันตรายอาคารที่พัก อาคาร CCA และลานเปลี่ยนหัวลาก

- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาวและจีนตะวันตกตามเส้นทาง R๓A

๔. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

๒. ความเป็นมา

เนื่องด้วยความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น จากการท่องเที่ยว การพัฒนาพื้นที่ การขยายตัวของการค้าและการลงทุน ท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิมจึงไม่สามารถรองรับหรือให้บริการได้อย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพ ทย. จึงมีแผนที่จะปรับปรุงหรือขยายท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิม หรือก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่

โดยในระยะแรก ทย. จะดำเนินการขยายท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานสกลนคร เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานรองรับความต้องการในการเดินทางและปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น และท่าอากาศยานมีความปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๗,๖๘๕.๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ท่าอากาศยาน ๔ แห่ง ที่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น

๕. โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ กทม. และภูมิภาคต่างๆ ของประเทศมีปริมาณการเดินทางที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเดินทางจาก กทม. ไปยังภาคใต้เป็นอีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางสูงและเริ่มเกิดความแออัดของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเทศกาลต่าง ๆ

ปัจจุบันเส้นทางหลักในการเดินทางจาก กทม. ลงสู่ภาคใต้จะใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดย สะพานพระราม ๙ ไปบรรจบกับ ถ.พระรามที่ ๒ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕) บริเวณดาวคะนอง และใช้ ถ.พระรามที่ ๒ เดินทางสู่ภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดมาก

กทพ. จึงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้โดยตรง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานคร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในกรณีเกิดเหตุการณ์ภัยธรรมชาติและเหตุอุทกภัย

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการโครงการ

- ช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม ๙ ที่ใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม ๙ ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่

๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ รฟท. มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (Line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒ เท่าตัว เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ และสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**๗. โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS)
และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ
อาคารผู้โดยสารหลัก (MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

๒. ความเป็นมา

ทอท. ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (פלס.) ได้รับแจ้งจากบริษัทผู้ผลิต Morpho Detection International, LLC. ว่าได้ยกเลิกการขายเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด (Explosives Detection System : EDS) รุ่น CTX ๙๔๐๐ DSI โดยแจ้งให้ลูกค้าทั่วโลกทราบตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ จึงทำให้ต้องพิจารณาปรับปรุงระบบ HBS โดยการเปลี่ยนเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด (EDS) รุ่นใหม่ทดแทน และต้องพิจารณาการปรับปรุงระบบ BHS ที่เกี่ยวข้องในคราวเดียวกันด้วย เพื่อรองรับการต่อเชื่อมของระบบฯ โดยปรับปรุงระบบเดิมให้เป็นแบบสำรอง (Redundancy) เป็นการรองรับการขยายขีดความสามารถของจำนวนกระเป๋าสัมภาระที่เพิ่มขึ้น และเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของบริการระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) จึงต้องพิจารณาจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการปรับปรุงระบบฯ ดังกล่าว โดยมีรายละเอียดงานในโครงการ ดังนี้

- ๑) งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ ออกแบบ และควบคุมงาน
- ๒) งานปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS)
- ๓) งานปรับปรุงระบบ Baggage Handling System (BHS)
- ๔) งานปรับปรุงเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) เครื่อง Workstation รวมทั้งปรับปรุง Software และปรับปรุงห้อง Baggage Control Room (BCR)

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๑) เพื่อทดแทนเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดที่ได้ยกเลิกการผลิตและขายไปแล้ว
- ๒) เพื่อปรับปรุงระบบ BHS เดิมให้เป็นแบบสำรอง (Redundancy) และรองรับการเชื่อมต่อกับระบบ BHS ใหม่ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ ๒ ที่มีขีดความสามารถของการรองรับจำนวนกระเป๋าสัมภาระที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
- ๓) เพื่อทดแทนฮาร์ดแวร์เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายทุกประเภทที่ได้ยกเลิกการผลิตไปแล้ว
- ๔) เพื่อทดแทนซอฟต์แวร์เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายรุ่นเก่าที่ยกเลิกการขาย และการบริการหลังการขายไปแล้ว
- ๕) เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริการ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท. จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ ออกแบบ และควบคุมการดำเนินงาน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓,๒๖๓.๖๐๗ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับวัตถุระเบิดที่ดีขึ้น ทำให้เพิ่มระดับความปลอดภัยให้กับอากาศยาน ลดความเสี่ยงที่จะเกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อผู้โดยสารที่ทำการ Check-in ที่ ทสภ. และลดความเสี่ยงที่กระเป๋าผู้โดยสารจะพลาดเที่ยวบิน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการกระเป๋าสัมภาระ และสร้างความมั่นใจให้กับสายการบินว่าระบบ BHS ของ ทสภ. สามารถรองรับปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างดีไม่ว่าปัญหาจะเกิดขึ้น ณ จุดใด โดยที่ส่งผลกระทบต่อการค้าแยกกระเป๋าสัมภาระน้อยที่สุด

๘. โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

๒. ความเป็นมา

ขสมก. มีหน้าที่หลักตามพันธกิจเพื่อให้ประชาชนสามารถ เข้าถึงบริการได้ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เกิน ๖๐% เป็นรถที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า ๒๐ ปี ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางมีสภาพที่ชำรุดทรุดโทรมและรถเสียจำนวนมากทำให้มีจำนวนรถโดยสารไม่เพียงพอ ขสมก. จึงมีแนวทางในการจัดการรถโดยสารประจำทางเพิ่มเติม เพื่อทดแทนรถโดยสารเก่าที่ใช้พลังงานดีเซล ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ศึกษาความเหมาะสมของการใช้เชื้อเพลิงชนิดต่างๆ ที่มีความเป็นไปได้สำหรับรถโดยสาร ประจำทางในส่วนที่เหลือให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด และ คณะกรรมการพัฒนาระบบนวัตกรรมการขนส่ง (คพณ.) โดยมติที่ประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๗ ส.ค. ๒๕๕๘ ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขการสั่งซื้อรถของ ขสมก. จากการใช้เชื้อเพลิง NGV เป็นไฟฟ้า

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑) เพื่อจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้ามาทดแทนรถโดยสารคันเดิมที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีสภาพเก่าชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน และปล่อยควันดำเป็นมลพิษในอากาศ

๒) เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการ รวมทั้งความน่าเชื่อถือ (Reliability) ในการบริการของรถโดยสารประจำทางสาธารณะ

๓) เพื่อลดมลพิษ (ควันดำ) และรักษาสิ่งแวดล้อม

๔) เพื่อตอบสนองนโยบายด้านการใช้พลังงานของรัฐในการใช้พลังงานที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

๕. วงเงินรวมโครงการ ๒,๒๗๒.๒๒ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- รถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมสถานีประจุไฟฟ้า

๙. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทรมณฑล สาย ๔

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

กรม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๙ มี.ค. ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบ ผลการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบขนส่งและจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทรมณฑลสาย ๔ ถูกจัดอยู่ในโครงข่ายเพิ่มเติมระยะ ๒๐ ปี (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒) ประกอบกับคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ ก.ค. ๒๕๕๗ เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งตามกรอบแผนการลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทรมณฑลสาย ๔ อยู่ในระยะที่ ๓ โครงการที่พร้อมเริ่มดำเนินงานในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๗ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๒๑,๑๙๗.๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๐. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

กรม. เมื่อวันที่ ๑๘ มี.ค. ๒๕๕๑ มีมติรับทราบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๑ ที่ได้มีการพิจารณาแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชน ๙ สาย โดยได้มอบให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ สายสีเขียวเข้มฯ และสายสีเขียวอ่อนฯ รวมทั้งได้มอบหมายให้ สนข. ศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่ - ลำลูกกา คลอง ๔ และสายสีเขียวอ่อน สมุทรปราการ - บางปู โดยเร่งด่วน

กรม. เมื่อวันที่ ๙ มี.ค. ๒๕๕๓ มีมติรับทราบผลการประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ๒๕๕๓ ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู จัดอยู่ในโครงข่ายเพิ่มเติมระยะ ๒๐ ปี (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒)

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๒,๑๔๖.๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต – ลำลูกกา

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

กรม. เมื่อวันที่ ๑๘ มี.ค. ๒๕๕๑ มีมติรับทราบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๕๑ ที่ได้มีการพิจารณาแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชน ๙ สาย โดยได้มอบให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ สายสีเขียวเข้มฯ และสายสีเขียวอ่อนฯ รวมทั้งได้มอบหมายให้ สนข. ศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่ – ลำลูกกาคลอง ๔ และสายสีเขียวอ่อน สมุทรปราการ – บางปู โดยเร่งด่วน

กรม. เมื่อวันที่ ๙ มี.ค. ๒๕๕๓ มีมติรับทราบผลการประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ๒๕๕๓ ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสายสีเขียว ช่วงคูคต – ลำลูกกา จัดอยู่ในโครงข่ายเพิ่มเติมระยะ ๒๐ ปี (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒)

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๙,๘๐๓.๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

กรม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ มี.ค. ๒๕๕๓ มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบขนส่งและจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในระยะ ๑๐ ปีแรก (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – มีนบุรี ต่อมา กรม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ ม.ค. ๒๕๕๔ มีมติอนุมัติในหลักการให้ รฟม. โอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ของโครงการศึกษาและออกแบบโครงข่ายรถไฟฟ้าสายวงแหวนรอบในตามแนวนนรัชดาภิเษก ส่วนที่เหลือจากค่าจ้างที่ปรึกษาฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู เพื่อนำไปใช้จัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ จำนวน ๑๔๐ ล้านบาท และสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – มีนบุรี จำนวน ๒๑๐ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม กรม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค. ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ สำหรับใช้ประกอบการลงทุนและการดำเนินงานในระยะ ๘ ปี เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนโครงการสู่การปฏิบัติ ทั้งนี้ ในการดำเนินการในแต่ละโครงการให้ คค. นำเสนอ กรม. พิจารณาเป็นรายโครงการ ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งได้กำหนดให้โครงการฯ สายสีส้มฯ เป็นหนึ่งในแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวด้วย

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๓ – ๒๕๖๗

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๒๓,๓๘๑.๕๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

**๑๓. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link)
ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ และ (ระยะที่ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านการเดินทางรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้ามหานครของ รฟท. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง รวมทั้งประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์และลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ประหยัดเวลา ประหยัดพลังงาน และลดภาวะโลกร้อน

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อช่วยเพิ่มความสะดวก ความรวดเร็ว และตรงต่อเวลา สำหรับการเปลี่ยนถ่ายเครื่องบินของผู้เดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง และพัฒนาระบบรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติ และท่าอากาศยานภายในประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ระยะที่ ๑ ช่วงบางซื่อ – พญาไท ๒๕๕๙-๒๕๖๔

ระยะที่ ๒ ช่วงบางซื่อ – ดอนเมือง ๒๕๕๙-๒๕๖๕

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓๑,๑๓๙.๓๕ ล้านบาท (ระยะที่ ๑ จำนวน ๑๗,๒๔๐.๖๒ ล้านบาท และระยะที่ ๒ จำนวน ๑๓,๘๙๘.๗๓ ล้านบาท)

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๑ ช่วงบางซื่อ – พญาไท และระยะที่ ๒ ช่วงบางซื่อ – ดอนเมือง)

- ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการของประชาชนด้านการเดินทาง ช่วยสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่นลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุนการขนส่ง เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ก็ช่วยให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยิ่งยั้งและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป

**๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต –
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟใน กทม. เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองของ รฟท. ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง รวมทั้งประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์และลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ประหยัดเวลา ประหยัดพลังงาน และลดภาวะโลกร้อน

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ ประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๗,๕๙๖.๙๔ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้มช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๘.๖๕ กิโลเมตร
- ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการของประชาชนด้านการเดินทาง ช่วยสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่นลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุนการขนส่ง เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ก็ช่วยทำให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืนและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป

๑๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิม มีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ รฟท. มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๕๖,๐๖๖.๒๕ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง ๒๘๕ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓๕,๘๔๐.๒๔ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๙ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๒๖,๐๖๕.๗๕ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๒๖,๐๖๕.๗๕ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ ๔,๐๓๔ กม. โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพฯ – ชุมทางบ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ระยะทาง ๙๐ กม. เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายทางคู่ให้เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟฯ มีแผนพัฒนาทางคู่ที่กำลังดำเนินการและจะดำเนินการในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพิ่มความจุของทางรถไฟ (Line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒ เท่าตัว เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๕

๕. วงเงินรวมโครงการ ๕๑,๘๒๓.๒๘ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง ๓๒๔ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

คสช. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ ก.ค. พ.ศ. ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อผลักดันให้หน่วยงานดำเนินการเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็วในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงประตูการค้าและเมืองหลักในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ภายใต้แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ การศึกษาและออกแบบทางรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ เพื่อต่อขยายโครงข่ายจากสถานีด่านปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นด่านชายแดนระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐมาเลเซีย เชื่อมต่อกับระบบรถไฟทางคู่ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าสายอีโปห์-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๓๒๙ กิโลเมตร ที่ปัจจุบันประเทศมาเลเซียเปิดให้บริการในเดือน ก.ย. ๒๕๕๘ สามารถเชื่อมโยงได้ถึงสถานีชุมทางหาดใหญ่ สนับสนุนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และรองรับการเจริญเติบโตของการค้าชายแดนระหว่างสองประเทศ เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบของประชาชน ส่งผลถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบราง สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายความเจริญจากเมืองสู่เมือง สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (Line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒ เท่าตัว เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ และสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคใต้

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒

๕. วงเงินรวมโครงการ ๗,๙๔๐.๒๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร
- สนับสนุนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และรองรับการเจริญเติบโตของการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐมาเลเซีย เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบของประชาชน ส่งผลถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบราง สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ และการกระจายความเจริญจากเมืองสู่เมือง สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินการต่อไป

๒๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

คสช. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ ก.ค. ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการจัดทำแผนงานโครงการตามภารกิจของหน่วยงานในระยะต่อไป รวมทั้งเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะริบดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถจากขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนการดำเนินงานโครงการการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ รวมอยู่ในแผนดำเนินการระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓) ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ต.ค. ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินงานดังกล่าว เป็นผลให้ สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ดังกล่าว

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (Line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒ เท่าตัว เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ และสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๕๙,๙๑๖.๗๙ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร
- กระตุ้นเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศ จากชายแดนหรือสินค้าผ่านชายแดนได้มากขึ้น ส่งผลต่อรายได้ของประเทศโดยรวม สามารถประหยัดพลังงานมากกว่าการขนส่งทางรถยนต์ ลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้ง การลงทุนในระบบทางคู่เป็นการลงทุนขนาดใหญ่ก่อให้เกิดการจ้างงาน เกิดรายได้ของประชากร เป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมในอาเซียนเมื่อเครือข่ายรถไฟเสร็จสมบูรณ์ มีการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของอาเซียน ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากการลดต้นทุนด้านการขนส่ง

**๒๒. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul-MRO)
ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

๒. ความเป็นมา

สนช. ได้ศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย รวมถึงแนวทางการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน และนำเสนอต่อ คค. เรียบร้อยแล้ว ซึ่งผลการศึกษาสรุปว่า ท่าอากาศยานอุตะเภาเป็นพื้นที่เหมาะสมที่จะพัฒนาโครงการนำร่องศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

ต่อมาในวันที่ ๑ เม.ย. ๒๕๕๙ สนช. เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรายละเอียด ข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรม และโครงการนำร่อง ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

บกท. ได้แจ้งว่า จะพิจารณาจัดตั้งบริษัทร่วมทุน ซ่อมบำรุงอากาศยานด้าน Airframe ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา กับผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการที่มี License การซ่อมบำรุงและมีลูกค้าประจำ นอกเหนือจากธุรกิจฝ่ายช่างที่ดำเนินการ อยู่ที่ดอนเมืองและอุตะเภา ในเบื้องต้นจะมีการลงทุนก่อสร้าง Hangar ใหม่ในบริเวณที่กองทัพเรือจัดให้ ทั้งนี้จะศึกษารายละเอียดรูปแบบของการร่วมทุน คาดว่าจะแล้วเสร็จ และสรุปแผนการลงทุนรวมถึงแผนธุรกิจ เบื้องต้นได้ในไตรมาส ที่ ๒ ปี ๒๕๖๐

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาพื้นที่อุตะเภาให้เป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภา โดยมีเป้าหมายในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ได้ในปี ๒๕๖๑

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ รอฟผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- สนับสนุนแผนริเริ่มเชิงนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาและสร้างเสริมอุตสาหกรรมการบิน ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา ได้แนวทางที่เหมาะสมในการจัดตั้งและพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. รวมถึงมีโอกาสในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. ให้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการดำเนินกิจการ มีการบริหารจัดการที่คล่องตัว และมีประสิทธิภาพ มีโอกาสในการเรียนรู้ พัฒนาเทคโนโลยีใหม่ และเทคโนโลยีขั้นสูงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

๒๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖

๕. วงเงินรวมโครงการ ๗๖,๙๗๘.๘๒ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๓๒๖ กิโลเมตร

- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๔. โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖

๕. วงเงินรวมโครงการ ๖๐,๓๕๑.๙๑ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร

- เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้

ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**๒๕. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน – ศิริราช
และช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย - กฟผ. และสะพานพระราม ๖)**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าสายสำคัญของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่จะเป็นแกนหลักในการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองไปสู่ย่านชานเมืองโดยรอบ โดยโครงการแรกที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ก.ค. ๒๕๕๕ ได้แก่ โครงการสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน และได้มีการศึกษาออกแบบก่อสร้างสถานีเพิ่มเติมริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการขยายแนวเส้นทางจากตลิ่งชัน-ศาลายา เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในเบื้องต้นไว้ด้วย ต่อมาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานแนวทางการแก้ปัญหาจราจรโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช และฝั่งตะวันตกของ กทม. เมื่อวันที่ ๒๗ มิ.ย. ๒๕๕๔ ซึ่งรวมถึงแนวทางแก้ปัญหาโดยทรงสนับสนุนให้สร้างระบบรถไฟฟ้าบริเวณฝั่งธนบุรีและรอบโรงพยาบาลศิริราช เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีราคาถูกและดี ซึ่ง รฟท. ได้น้อมนำกระแสรับสั่งของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมาดำเนินการให้เป็นรูปธรรม โดยขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เพิ่มเติมเป็นส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ตามที่ได้มีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นไว้พร้อมส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ ประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๙,๐๔๒.๑๓ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เพิ่มเติม ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา
- ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการของประชาชนด้านการเดินทาง ช่วยสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่นลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุนการขนส่ง เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ก็ช่วยให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยิ่งยั้งและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป

๒๖. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบัน กทท. ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ แล้วเสร็จ โดยท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด A จำนวน ๖ ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน ๕ ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด C จำนวน ๔ ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน ๓ ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว คงเหลือแต่ท่าเทียบเรือชุด D เท่านั้นที่อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างเพิ่มเติมให้เสร็จสมบูรณ์และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในไม่ช้านี้ โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือในขั้นที่ ๑ และ ขั้นที่ ๒ ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมกัน ๑๑.๑๐ ล้าน ทีอียู/ปี และรองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ประมาณ ๒.๐ ล้านคันต่อปี

อย่างไรก็ตาม กทท. ได้พิจารณาขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่เปรียบเทียบกับศักยภาพการปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตแล้วเห็นว่า นับจากปี ๒๕๖๗ เป็นต้นไป ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน ๑๐ ล้าน ทีอียู/ปี ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ซึ่งจะเต็มขีดความสามารถรวมของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ แล้ว กทท. จึงได้วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่างๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ ให้ทันท่วงทีเพื่อมิให้ประสบปัญหาความแออัดและเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่าวิสัยสามารถในปัจจุบัน เนื่องจากการกำหนดวิสัยสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมกัน ๑๑.๑๐ ล้าน ทีอียู/ปี หากคิดตัวเลขที่ระดับ ๗๕% คิดเป็น ๘.๓๒๕ ล้าน ทีอียู/ปี ของวิสัยสามารถรวมของขั้นที่ ๒ เมื่อนำตัวเลขคาดการณ์อัตราขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ ๕% จะพบว่าท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๔ - ๒๕๖๖

๕. วงเงินรวมโครงการ ๘๘,๑๓๒.๐๐๐ ล้านบาท (กทท. ๓๔,๙๕๘.๐๐๐ ล้านบาท (ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๗๘) และ เอกชน ๕๓,๑๗๔.๐๐๐ ล้านบาท (ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๙))

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

รายงานผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ การพิจารณาและอนุมัติโครงการ โดยมีรายละเอียดข้อมูลอย่างเพียงพอและรอบด้าน เช่น ด้านความเหมาะสมของรูปแบบ และทางเลือกในการลงทุนก่อสร้างโครงการ ตลอดจนผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยมีเป้าหมายของโครงการเพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าอีก ๖.๙๐๐ ล้าน ทีอียู/ปี

๒๗. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

การขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วส่งผลให้ กทพ. ซึ่งเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางความเจริญทุกด้านต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดมาโดยตลอด ซึ่งทำความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในระดับที่รุนแรงขึ้นโดยลำดับ ซึ่งหน่วยงานราชการต่างๆ ได้พยายามร่วมกันแก้ไขปัญหาการจราจรให้มีสภาพที่ดีขึ้น เพื่อให้ กทพ. มีการจราจรที่คล่องตัวมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา เนื่องจากปัจจุบันการจราจรบน ถ.เกษตร-นวมินทร์ มีความหนาแน่นมาก ผู้ตรวจการแผ่นดินเล็งเห็นความสำคัญและความจำเป็นของการมีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ จึงมีความเห็นเสนอหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (หัวหน้า คสช.) เพื่อแสดงให้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนของการมีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ซึ่งหัวหน้า คสช. ได้เห็นชอบในหลักการในการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก โดย กทพ. ได้มีการประสานงานกับ ทล. ในการแก้ไขปัญหาการจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข ๓๕๑ (ถนนประเสริฐมนูกิจ) ระหว่างทางแยกเกษตรศาสตร์ กับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) อันเป็นการบูรณาการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างระบบทางหลวง ระบบทางพิเศษ และระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อันจะเป็นการเสริมสร้างความจุในโครงข่ายทางหลวง ทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ N๓ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว เมื่อวันที่ ๒๑ มิ.ย. ๕๓

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้ใช้ทรัพย์สินที่ลงทุนแล้วให้เกิดประโยชน์ แก้ไขปัญหาการจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข ๓๕๑ (ถนนประเสริฐมนูกิจ) เพื่อเพิ่มทางเลือกให้ผู้ใช้บริการ และขยายทางขึ้นลงของทางพิเศษฉลองรัช

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๔,๓๘๒ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนประเสริฐมนูกิจ และถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณทางแยกต่างระดับฉลองรัช และลดการคับคั่งของจราจรบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรบนถนนประเสริฐมนูกิจ และเพิ่มการกระจายปริมาณการจราจรไปทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ได้

๒๘. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จ.ภูเก็ต

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

ในการประชุม ครม. อย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ จ.ภูเก็ต ครม. ได้เห็นชอบในหลักการโครงการอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตอง เพื่อแก้ปัญหาจราจรที่เทศบาลเมืองป่าตองเสนอ โดยมอบให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม และให้เทศบาลเมืองป่าตองหารือกับท้องถิ่นใกล้เคียง ในการพิจารณากำหนดสัดส่วนเงินสมทบของท้องถิ่นในการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์ รวมทั้งการกำหนดแนวทางการลงทุนภาครัฐและเอกชน และการกำหนดอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง ที่เหมาะสม โดย คค. ได้มอบหมายให้ กทพ. พิจารณาศึกษาโครงการก่อสร้างอุโมงค์เชื่อมเส้นทางระหว่าง อ.กะทู้-หาดป่าตอง ดังกล่าว

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

แก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ และเป็นทางเลือกที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทางเชื่อมระหว่าง อ.กะทู้และหาดป่าตอง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖

๕. วงเงินรวมโครงการ ๑๐,๔๙๖.๖๕ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

บรรเทาปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ และมีเส้นทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางเชื่อมระหว่าง อ.กะทู้และหาดป่าตอง

๒๙. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ เป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๐

ปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ ได้รับการบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนเพชรเกษมซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักสายเดียวที่เชื่อมการเดินทางลงสู่ภาคใต้ โดยทางหลวงพิเศษสายนี้จะมีการออกแบบให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (Closed System) และมีระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ อีกทั้งจะต้องออกแบบเพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทางหลวงพิเศษด้วย

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

พัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนเพชรเกษม ในการเดินทางลงสู่ภาคใต้

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕

๕. วงเงินรวมโครงการ ๘๐,๖๐๐.๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด ๔ ช่องจราจร (ระยะทาง ๑๐๙ กิโลเมตร)

๓๐. โครงการศูนย์การขนส่งสินค้า จ.นครพนม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

ขบ. ได้ดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R๑๒ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจาก จ.อุดรธานี - นครพนม (ประเทศไทย) - แขวงคำม่วน - หลักซาว (สปป. ลาว) จนถึงเมืองวินห์ (ประเทศเวียดนาม) ก่อนที่เชื่อมต่อไปยังประเทศจีนทางด้านมณฑลยูนนานและกว่างสี ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวง (ทล.) ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๓ จ.นครพนมแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ พ.ย. พ.ศ. ๒๕๕๔ ทำให้เส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว ต่อเนื่องถึงเวียดนามตอนเหนือและจีน (มณฑลยูนนานและกว่างสี) มีความสะดวกและรวดเร็ว ทำให้สามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางได้มากขึ้น โดยที่ ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผลการศึกษาระบุว่าโครงการมีความเป็นไปได้และควรดำเนินการโดยเร็ว

ปัจจุบันโครงการฯ อยู่ระหว่างเสนอผลการศึกษารายงานให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามมาตรา ๒๕ ต่อ คค. โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อสำรวจก่อสร้างหิรัญพัสดุภัณฑ์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีแผน จะเปิดให้บริการในปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รองรับปริมาณสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ ที่คาดว่าจะขนส่งผ่านชายแดนในเส้นทาง R๑๒ รองรับกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นการจัดระเบียบการขนส่งและเสริมสร้างศักยภาพให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง/โลจิสติกส์ของไทย ให้มีโอกาสในการแข่งขันกับผู้ประกอบการจากประเทศอื่น และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการขนส่งของประเทศ รวมถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่จะตามมา

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓

๕. วงเงินรวมโครงการ จำนวน ๑,๐๕๓.๖๒ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม พร้อมเปิดให้บริการปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบดังนี้ อาคารอำนวยการกลาง (Main office) อาคารสำนักงาน อาคารตรวจควบคุมร่วม (Common Control Area: CCA) อาคารเก็บสินค้า (Warehouse) อาคารคลังสินค้าศุลกากร ลานกองตู้สินค้า ด้านขังน้ำหนักรถบรรทุก ลานเปลี่ยนหัวทางลาก และอาคารบรรจุสินค้า (Container Freight Station : CFS)

๓๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ผังตะวันออกและฝั่งตะวันตก
ระยะยาว (การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมเจ้าท่า (จท.)

๒. ความเป็นมา

กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ พ.ค. ๒๕๕๕ เห็นชอบในข้อเสนอแผนงาน/โครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ในการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ณ จ.กาญจนบุรี ซึ่งโครงการที่เกี่ยวข้องกับ จท. คือ การศึกษา ความเหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าสนับสนุนด้านชายแดนสิงขร และเส้นทาง EAST-WEST FERRY เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

จท. ได้ว่าจ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำโดยเรือเฟอร์รี่ในเส้นทางระหว่างพญาชะอำ และหัวหิน จากผลการศึกษา ท่าเรือใน จ.ชลบุรีที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ได้แก่ แหลมบาลีฮาย โอเชียนมาร์ริ่ง และท่าเรือแหลมฉบัง ตามลำดับ ส่วนท่าเรือแถบเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ได้แก่ หาดปึกเตียน ส่วนท่าเรืออื่นๆ หากภาครัฐต้องการผลักดันการลงทุนพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวข้างต้น เพื่อทำเป็นท่าเรือเฟอร์รี่จะต้องมีการเจรจาและขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในปี ๒๕๕๘ ฝ่ายเศรษฐกิจ คสช. ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทย จำนวน ๔ ครั้ง เพื่อพิจารณาข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ความเหมาะสมของพื้นที่จากการสำรวจ ข้อเสนอการพัฒนาจากภาคเอกชน และที่ประชุมได้พิจารณาพื้นที่ทางเลือกฝั่งตะวันตก ได้แก่ วัดไทรย้อย อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี, ร่องน้ำปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือจุลเสม็ด ในท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และบริเวณปากคลองบ้านอำเภ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ บริเวณบางปู จ.สมุทรปราการ (เอกชนอาจเสนอใช้พื้นที่ของตนเอง) และวันที่ ๒๓ ก.ย. ๒๕๕๘ จท. ได้มีหนังสือถึง คสช. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ก่อนนำเสนอ กรม. พิจารณา ต่อมาในวันที่ ๒๒ ต.ค. ๒๕๕๘ หน.คสช. (นรม.) สั่งการให้ดำเนินการขับเคลื่อนสร้างความเข้าใจ โดย คค. เป็นผู้รับผิดชอบ

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ผังตะวันออกและฝั่งตะวันตก ให้มีการเดินเรือเฟอร์รี่เต็มรูปแบบที่สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและรถยนต์

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๗

๕. วงเงินรวมโครงการ ประมาณ ๙๘๑.๗๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ผังตะวันออกและฝั่งตะวันตกให้บริการขนส่งผู้โดยสารและรถยนต์

๓๒. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

โครงการทางหลวงพิเศษพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ชายแดนสะเดา) เป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจาก ครม. เมื่อวันที่ ๒๒ เม.ย. พ.ศ. ๒๕๔๐ ปัจจุบัน ทล. ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้วเสร็จ ๒ สาย ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ด้านใต้) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ (สายกรุงเทพ - ชลบุรี) และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก ๓ สาย ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด, สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี

ปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ชายแดนสะเดา) ได้รับการบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียเพิ่มมากขึ้น โดยทางหลวงพิเศษสายนี้จะมีการออกแบบให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (Closed System) และมีระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ อีกทั้งจะต้องออกแบบ เพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทางหลวงพิเศษด้วย

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

พัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ชายแดนสะเดา) ระยะทาง ๖๒.๖ กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย/มาเลเซีย - อำเภอหาดใหญ่

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕

๕. วงเงินรวมโครงการ ๓๐,๕๐๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด ๔ ช่องจราจร

๓๓. โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

ขบ. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้าน การขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ปัจจุบัน ขบ. มีสถานีขนส่งสินค้า จำนวน ๓ แห่ง (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ในเขต กทม. และปริมณฑล แต่ยังไม่มีส่วนใดที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์เชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งหรือเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้าในส่วนภูมิภาค ขบ. จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนา สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนและทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้า โดย ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาคในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และได้ระบุจังหวัดที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า จำนวน ๑๗ แห่ง ประกอบด้วยจังหวัดชายแดน ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส และเมืองหลัก ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรองรับนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ขบ. จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดชายแดนก่อนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง สินค้าข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปัจจุบัน ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาวางผังและออกแบบรายละเอียด สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนทั้ง ๙ จังหวัดเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาและ วิเคราะห์การให้เอกชนร่วมทุนในโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ ในการขนส่งระหว่างภูมิภาค เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ทางถนน ลดจำนวนการใช้รถบรรทุก เป็นศูนย์อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าชายแดน แก้ปัญหา รถบรรทุกเที่ยวเปล่า ลดต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกและสนับสนุนให้การขนส่ง มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔

๕. วงเงินรวมโครงการ จำนวน ๘,๐๖๕.๘๔๓๑ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดชายแดนทั้ง ๙ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส พร้อมให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบ ดังนี้ อาคารสำนักงานขนส่งทางบก อาคารสำนักงานเอกชน อาคารขนถ่ายและกระจายสินค้า คลังสินค้า อาคารที่พัก อาคารจุดตรวจ ที่ซังน้ำหนักรถบรรทุก และลานกองเก็บสินค้า

- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทย กับประเทศติดชายแดนไทย ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย

๓๔. โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

ขบ. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ปัจจุบัน ขบ. มีสถานีขนส่งสินค้าจำนวน ๓ แห่ง (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขต กทม. และปริมณฑล แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ขนส่งสินค้าเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์เชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งหรือเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้าในส่วนภูมิภาค ขบ. จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนและทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดย ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และได้ระบุจังหวัดที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจำนวน ๑๗ แห่ง ประกอบด้วย จังหวัดชายแดน ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส และเมืองหลัก ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี

ปัจจุบัน ขบ. ได้ดำเนินการสำหรับสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก ๘ จังหวัด โดยอยู่ระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมทุนในโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสม

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ ในการขนส่งระหว่างภูมิภาค เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดจำนวนการใช้รถบรรทุก เป็นศูนย์กระจายสินค้าในการขนส่งสินค้าในเขตเมือง เพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจร แก้ปัญหารถบรรทุกเที่ยวเปล่า ลดต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก และสนับสนุนให้การขนส่ง มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

๕. วงเงินรวมโครงการ จำนวน ๙,๔๓๘.๐๒ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ทั้ง ๘ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี พร้อมให้บริการในปีพ.ศ.๒๕๖๕ โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบ ดังนี้ อาคารสำนักงานขนส่งทางบก อาคารสำนักงานเอกชน อาคารขนถ่ายสินค้ากระจายสินค้า คลังสินค้า อาคารที่พัก อาคารจุดตรวจ ที่ซังน้ำหนัก ลานเปลี่ยนหัวลาก และลานกองเก็บสินค้า
- เพิ่มประสิทธิภาพและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ภายในประเทศ

**๓๕. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ
(จังหวัดบุรีรัมย์ อุดรธานี และกำแพงเพชร (ขาเข้า))**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีได้ลงมติรับทราบและเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางการขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ

ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประชุมการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เมื่อวันที่ ๒๓ ก.ย. ๒๕๕๗ โดยมีท่าน ปกค. เป็นประธาน โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๗๓ และมอบหมายให้กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ

การดำเนินงานในการพัฒนาจุดพักรถของกระทรวงคมนาคมแบ่งการดำเนินงานได้ ๒ ระยะดังต่อไปนี้

๑. การดำเนินงานในระยะเร่งด่วน ซึ่งกรมทางหลวงได้บรรจุโครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ๓ แห่ง ดังกล่าว

๒. การดำเนินงานในระยะถัดไปตามแผนของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ๒๕๕๖ - ๒๕๕๗

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับจอดพักรถได้อย่างสะดวกสบาย ผู้ขับรถมีโอกาสพักผ่อนในระหว่างทางเพื่อลดความเหนื่อยล้าและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นการช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

๕. วงเงินรวมโครงการ ๕๕๐ ล้านบาท

๑. จุดพักรถ ณ จังหวัดบุรีรัมย์	วงเงินลงทุน ๑๐๕ ล้านบาท
๒. จุดพักรถ ณ จังหวัดอุดรธานี	วงเงินลงทุน ๒๒๕ ล้านบาท
๓. จุดพักรถ ณ จังหวัดกำแพงเพชร (ขาเข้า)	วงเงินลงทุน ๒๒๐ ล้านบาท

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ซึ่งเป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก

๓๖. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

กรม. มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ มี.ค. พ.ศ. ๒๕๕๕ และวันที่ ๒๒ ต.ค. พ.ศ. ๒๕๕๕ มอบหมายให้ คค. พิจารณา ศึกษาความเหมาะสมและดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำรายละเอียด แผนงาน/โครงการของโครงการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อ สนับสนุนและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ทั้งฝั่งอ่าวไทย (จ.สุราษฏร์ธานี) และฝั่งอันดามัน (จ. ภูเก็ต)

สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทาง จ.สุราษฏร์ธานี- พังงา-ภูเก็ต โดยมีการศึกษา ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ใน เส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของ จ.ภูเก็ต ให้มี มาตรฐานและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว อำนวยความสะดวกใน การเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรของ จ.ภูเก็ตอันเป็นผลกระทบจาก การขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตที่ศึกษาเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit หรือ Tramway)

ในการประชุม เมื่อวันที่ ๑๔ ม.ค. พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้มอบหมายให้ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการต่อ เมื่อ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ และส่งมอบรายงานและแบบให้ รฟม. ดำเนินการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.ภูเก็ต และนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๖ - ๒๕๖๖

๕. วงเงินรวมโครงการ ๒๓,๔๙๙ ล้านบาท (วงเงินเบื้องต้นตามการศึกษาโดย สนข. ฉบับเดือน ส.ค. ๒๕๕๗)

๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น ลดการ นำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐
(Action Plan)

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ก.ย. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐					ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	แหล่งเงิน
					ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม								
๑.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ		๘๗๑,๗๐๘.๕๕	๑.๖๐	๕๑๔.๒๗	๓๓๓.๔๑	๓,๐๓๘.๓๗	๔,๐๒๐.๔๘	๗,๙๐๖.๕๓	๙๐,๔๑๐.๙๙	๑๗๙,๔๔๑.๘๙	๒๑๗,๗๙๕.๘๙	๑๘๓,๑๙๕.๙๖	๑๐๔,๕๕๑.๔๔	๕๑,๙๙๑.๑๘	๑๙,๙๕๕.๓๙	
๑.๑	กลุ่มโครงการที่พร้อมเปิดให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่		๑,๓๕๕.๓๔	-	๗๑.๘๑	-	๓๘.๐๒	-	๑๐๙.๘๓	๑,๐๓๔.๒๙	๑๖.๙๐	-	-	-	-	-	
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้น เชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทยา-หัวหิน	จท.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	๑.๑) ประกาศเชิญชวนให้เอกชนที่สนใจเข้ามาเดินเรือ ช่วงเดือน ก.ย. ๒๕๕๙		งบดำเนินงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๒) พิจารณามล และประกาศเส้นทางเดินเรือ		งบดำเนินงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๓) การเดินเรือ (เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๖๐)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนช.	๑,๓๕๕.๓๔	-	๗๑.๘๑	-	๓๘.๐๒	-	๑๐๙.๘๓	๑,๐๓๔.๒๙	๑๖.๙๐	-	-	-	-	-	
	๒.๑) โครงการจัดหาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)		๓๓๗.๙๕	-	๗๑.๘๑	-	๓๘.๐๒	-	๑๐๙.๘๓	๑๖.๙๐	๑๖.๙๐	-	-	-	-	-	เงินกู้
	๒.๒) การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (CTC)		๑,๐๑๗.๓๙	-	-	-	-	-	-	๑,๐๑๗.๓๙	-	-	-	-	-	-	PPP
	๒.๓) การใช้ตัวร่วม		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่		๕๔,๗๙๘.๕๐	-	๒๙๗.๐๑	๑๔๖.๔๑	๒,๗๘๙.๐๙	๓,๙๔๘.๐๗	๗,๑๘๐.๖๘	๑๕,๑๖๐.๕๓	๒๐,๘๗๑.๕๓	๑๐,๗๕๕.๓๕	๒๐๗.๐๐	-	-	-	
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย	ขบ.	๒,๓๖๕.๘๑	-	๒๙๗.๐๑	๘๐.๕๕	๑๐๗.๓๓	๑๑๐.๕๕	๕๙๕.๔๔	๕๗๑.๑๗	๕๗๕.๗๙	-	-	-	-	-	
	๑.๑) ศึกษาความเป็นไปได้		๒๗.๘๘	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๒) สำรวจอสั่งหามทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		๘.๕๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๓) จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์		๘๗๘.๐๐	-	๒๙๑.๐๑	-	-	-	๒๙๑.๐๑	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๔) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕		๑๕.๐๐	-	๖.๐๐	๙.๐๐	๑	-	๑๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	PPP
	๑.๕) การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ มาตรา ๓๓		๕.๓๗	-	-	-	-	๓.๒๒	๓.๒๒	๒.๑๕	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๖) ก่อสร้าง		๑,๔๐๖.๐๒	-	-	๗๐.๓๐	๑๐๕.๔๕	๑๐๕.๔๕	๒๘๑.๒๐	๕๕๙.๐๙	๕๖๕.๗๓	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๗) ควบคุมงานก่อสร้าง		๒๕.๐๐	-	-	๑.๒๕	๑.๘๘	๑.๘๘	๕.๐๑	๙.๙๓	๑๐.๐๖	-	-	-	-	-	งปม.
๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	๗,๖๘๕.๕๐	-	-	๕๖.๔๐	๑๓๘.๗๐	๑,๔๖๑.๔๐	๑,๖๕๖.๕๐	๓,๑๔๐.๐๐	๒,๘๘๙.๐๐	-	-	-	-	-	
	๒.๑) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		๔๓๐.๐๐	-	-	๒๖.๐๐	๒๐.๐๐	๔๐.๐๐	๘๖.๐๐	๑๗๒.๐๐	๑๗๒.๐๐	-	-	-	-	-	
	ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง		๔๓๐.๐๐	-	-	๒๖.๐๐	๒๐.๐๐	๔๐.๐๐	๘๖.๐๐	๑๗๒.๐๐	๑๗๒.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๒.๒) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		๓๕๐.๐๐	-	-	๒๕.๐๐	๑๕.๐๐	๓๐.๐๐	๗๐.๐๐	๑๔๐.๐๐	๑๔๐.๐๐	-	-	-	-	-	
	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ		๓๕๐.๐๐	-	-	๒๕.๐๐	๑๕.๐๐	๓๐.๐๐	๗๐.๐๐	๑๔๐.๐๐	๑๔๐.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๒.๓) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		๑๑๓.๐๐	-	-	๕.๔๐	๑๖.๒๐	๑๕.๔๐	๓๗.๐๐	๗๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	
	(๑) ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน		๙๕.๐๐	-	-	-	๙.๐๐	๑๐.๐๐	๑๙.๐๐	๗๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) จำลองแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่		๑๘.๐๐	-	-	๕.๔๐	๗.๒๐	๕.๔๐	๑๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๒.๔) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		๖,๗๙๒.๕๐	-	-	-	๘๗.๕๐	๑,๓๗๖.๐๐	๑,๔๖๓.๕๐	๒,๗๕๒.๐๐	๒,๕๗๗.๐๐	-	-	-	-	-	
	(๑) ก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพร้อมทางขับขนาน		๒,๖๒๖.๕๐	-	-	-	-	๕๒๕.๓๐	๕๒๕.๓๐	๑,๐๕๐.๖๐	๑,๐๕๐.๖๐	-	-	-	-	-	
	(๑.๑) ก่อสร้าง		๒,๕๕๐.๐๐	-	-	-	-	๕๑๐.๐๐	๕๑๐.๐๐	๑,๐๒๐.๐๐	๑,๐๒๐.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	(๑.๒) ควบคุมงานก่อสร้าง		๗๖.๕๐	-	-	-	-	๑๕.๓๐	๑๕.๓๐	๓๐.๖๐	๓๐.๖๐	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) ก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร		๓,๘๑๖.๐๐	-	-	-	-	๗๖๓.๒๐	๗๖๓.๒๐	๑,๕๒๖.๔๐	๑,๕๒๖.๔๐	-	-	-	-	-	
	(๒.๑) ก่อสร้าง		๓,๗๕๐.๐๐	-	-	-	-	๗๕๐.๐๐	๗๕๐.๐๐	๑,๕๐๐.๐๐	๑,๕๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒.๒) ควบคุมงานก่อสร้าง		๖๖.๐๐	-	-	-	-	๑๓.๒๐	๑๓.๒๐	๒๖.๔๐	๒๖.๔๐	-	-	-	-	-	งปม.
	(๓) จัดซื้อที่ดินและค่าชดเชยเพื่อติดตั้งไฟนำร่อง CAT๑		๓๕๐.๐๐	-	-	-	๘๗.๕๐	๘๗.๕๐	๑๗๕.๐๐	๑๗๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กพท.	๓๑,๒๔๔.๐๐	-	-	๗.๑๔	๑,๕๔๑.๔๓	๒,๓๐๑.๔๓	๓,๘๕๐.๐๐	๖,๗๑๑.๐๐	๑๐,๗๔๙.๐๐	๙,๗๒๗.๐๐	๒๐๗.๐๐	-	-	-	
	๒.๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ค่าเวนคืนและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง)		๘๐๗.๐๐	-	-	๗.๑๔	๒๑.๔๓	๒๑.๔๓	๕๐.๐๐	๓๕๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๐๗.๐๐	-	-	-	งปม.
	๒.๒) ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง)		๓๐,๔๓๗.๐๐	-	-	-	๑,๕๒๐.๐๐	๒,๒๘๐.๐๐	๓,๘๐๐.๐๐	๖,๓๖๑.๐๐	๑๐,๖๔๙.๐๐	๙,๖๒๗.๐๐	-	-	-	-	TFF
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๑๐,๒๓๙.๕๘	-	-	๒.๓๒	๑,๐๐๑.๖๓	๗๔.๗๙	๑,๐๗๘.๗๔	๒,๗๘๐.๒๐	๕,๓๕๒.๒๙	๑,๐๒๘.๓๕	-	-	-	-	
	๔.๑) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๑๑.๐๘	-	-	-	-	-	-	๑๑.๐๘	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๖.๑๐	-	-	๒.๓๒	๒.๖๑	๑.๑๗	๖.๑๐	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๓) ค่าก่อสร้าง		๙,๙๙๐.๒๖	-	-	-	๙๙๙.๐๒	๔๙.๒๗	๑,๐๔๘.๒๙	๒,๗๐๖.๒๔	๕,๒๓๐.๗๕	๑,๐๐๔.๙๘	-	-	-	-	เงินกู้
	๔.๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๒๓๒.๑๔	-	-	-	-	๒๔.๓๕	๒๔.๓๕	๖๒.๘๘	๑๒๑.๕๔	๒๓.๓๗	-	-	-	-	เงินกู้
๕)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ทอท.	๓,๒๖๓.๖๑	-	-	-	-	-	-	๑,๙๕๘.๑๖	๑,๓๐๕.๔๕	-	-	-	-	-	เงินรายได้

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ก.ย. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐					ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	แหล่งเงิน
					ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม								
๑.๓	กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ ได้แก่		๔๖๘,๕๖๔.๔๘	๑.๖๐	๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๗.๓๒	๕๗.๑๔	๕๕๐.๙๔	๖๗,๐๒๔.๔๑	๙๙,๗๘๖.๙๓	๑๒๗,๐๙๖.๕๙	๙๙,๓๒๐.๑๕	๔๐,๑๘๐.๘๒	๑๘,๖๔๖.๒๕	๑๙,๙๕๔.๓๙	
๑)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า	ขสมก.	๒,๒๗๒.๒๒	๑.๖๐	-	-	-	-	-	๒,๒๖๘.๒๒	-	-	-	-	-	-	
	๑.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางการจัดการโดยสารระบบไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน		๔.๐๐	๑.๖๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	เงินรายได้
	๑.๒) ดำเนินการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า		๒,๐๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๒,๐๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	เงินกู้
	๑.๓) ดำเนินการก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า		๒๖๘.๒๒	-	-	-	-	-	-	๒๖๘.๒๒	-	-	-	-	-	-	เงินกู้
๒)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย ๔	รฟม.	๒๑,๑๙๗.๐๐	-	-	-	๓.๔๐	๖.๐๐	๙.๔๐	๔,๙๗๘.๓๙	๕,๖๘๑.๕๕	๕,๐๗๑.๖๘	๔,๐๓๔.๘๙	๑,๔๒๑.๐๙	-	-	
	๒.๑) ค่าจัดการมลพิษที่ดิน		๓,๙๒๐.๐๐	-	-	-	๓.๔๐	๖.๐๐	๙.๔๐	๒,๖๐๕.๖๐	๑,๓๐๕.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๒.๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา		๑๐,๕๐๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	๒,๓๐๓.๒๕	๒,๙๗๓.๒๖	๓,๒๕๖.๒๔	๑,๙๗๑.๒๕	-	-	-	เงินกู้
	๒.๓) ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า		๖,๒๖๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๑,๓๐๒.๔๙	๑,๖๘๑.๓๕	๑,๙๔๑.๒๒	๑,๓๓๖.๙๔	-	-	PPP
	๒.๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC)		๓๖๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	๖๙.๕๔	๗๐.๖๔	๙๕.๑๖	๗๗.๔๗	๕๓.๑๙	-	-	เงินกู้
	๒.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานระบบ		๑๔๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๓๐.๑๖	๓๘.๙๓	๔๔.๙๕	๓๐.๙๖	-	-	PPP
๓)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	๑๒,๑๔๖.๐๐	-	-	-	-	๕.๕๐	๕.๕๐	๑,๓๔๓.๙๓	๒,๒๔๒.๔๘	๓,๑๑๖.๗๑	๓,๑๐๗.๙๕	๒,๓๒๙.๔๓	-	-	
	๓.๑) ค่าจัดการมลพิษที่ดิน		๙๔.๐๐	-	-	-	-	๕.๕๐	๕.๕๐	๘๘.๕๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา		๗,๖๒๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑,๒๑๐.๑๒	๑,๒๘๒.๔๗	๑,๘๗๖.๓๕	๑,๗๕๗.๑๒	๑,๔๙๕.๙๔	-	-	เงินกู้
	๒.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ		๔,๐๔๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๘๙๐.๕๖	๑,๑๔๒.๘๙	๑,๒๕๔.๘๘	๗๕๙.๖๗	-	-	PPP
	๓.๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง		๒๗๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	๔๕.๓๑	๔๖.๕๗	๖๘.๑๑	๖๓.๗๑	๕๔.๓๐	-	-	เงินกู้
	๓.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานระบบ		๑๐๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๒๒.๘๘	๒๙.๓๖	๓๒.๒๔	๑๙.๕๒	-	-	PPP
๔)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	๙,๘๐๓.๐๐	-	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐	๑,๐๒๓.๑๗	๑,๘๒๔.๙๙	๒,๕๓๒.๔๓	๒,๕๒๙.๕๒	๑,๘๘๙.๒๙	-	-	
	๔.๑) ค่าจัดการมลพิษที่ดิน		๒๔.๐๐	-	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐	๒๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา		๖,๐๙๑.๐๐	-	-	-	-	-	-	๙๖๖.๙๘	๑,๐๒๔.๘๘	๑,๔๙๙.๔๘	๑,๔๐๔.๑๙	๑,๑๙๕.๔๗	-	-	เงินกู้
	๔.๓) ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า		๓,๓๗๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๗๔๓.๓๘	๙๕๔.๐๐	๑,๐๔๗.๔๙	๖๓๔.๑๓	-	-	PPP
	๔.๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC)		๒๒๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	๓๖.๑๙	๓๗.๑๙	๕๔.๓๙	๕๐.๘๗	๔๓.๓๖	-	-	เงินกู้
	๔.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานระบบ		๘๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๑๙.๑๔	๒๔.๕๖	๒๖.๙๗	๑๖.๓๓	-	-	PPP
๕)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	๑๒๓,๓๕๔.๐๐	-	-	-	-	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๑๕,๔๕๒.๔๔	๑๙,๓๙๑.๓๑	๑๐,๗๖๕.๒๘	๑๗,๔๔๗.๖๑	๒๑,๖๘๔.๗๒	๑๘,๖๔๖.๒๕	๑๙,๙๕๔.๓๙	
	๕.๑) ค่าจัดการมลพิษที่ดิน		๑๑,๘๙๗.๐๐	-	-	-	-	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	๔,๐๒๕.๐๐	๗,๘๕๗.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๕.๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา		๙๕,๐๐๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๐,๙๘๕.๐๙	๑๑,๑๓๙.๕๐	๑๐,๓๘๓.๙๐	๑๕,๐๑๑.๐๗	๑๗,๕๔๔.๕๑	๑๓,๗๓๐.๒๓	๑๖,๒๐๙.๗๐	เงินกู้
	๕.๓) ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า		๑๒,๗๓๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑,๘๔๗.๐๑	๓,๔๓๙.๖๖	๔,๓๓๐.๙๒	๓,๑๒๐.๘๑	PPP
	๕.๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC)		๓,๓๙๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๔๔๒.๓๕	๓๙๔.๘๑	๓๘๑.๓๘	๕๔๒.๔๐	๖๑๐.๒๐	๔๗๔.๖๐	๕๔๔.๒๖	เงินกู้
	๕.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานระบบ		๓๒๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๗.๑๓	๘๗.๗๕	๑๑๐.๕๐	๗๙.๖๒	PPP
๖)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	๓๑,๑๔๙.๓๕	-	๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๓.๙๒	๘.๐๐	๔๙๘.๔๐	๕,๒๓๐.๕๙	๗,๕๘๓.๘๐	๑๐,๕๖๔.๗๒	๖,๒๐๓.๓๑	๑,๐๖๘.๕๓	-	-	
	๖.๑) ส่วนต่อขยาย (ระยะ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ		๑๗,๒๔๕.๖๒	-	๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๓.๙๒	๔.๐๐	๔๙๔.๔๐	๒,๙๗๒.๖๘	๔,๒๕๕.๔๘	๕,๗๑๙.๐๐	๓,๒๗๙.๖๒	๕๒๔.๔๔	-	-	
	(๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๑๐.๐๐	-	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐	๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		๗๓.๒๓		-	-	-	-	-	๑๘.๒๘	๑๖.๔๔	๑๖.๔๔	๑๖.๔๔	๕.๖๓	-	-	งปม.
	(๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้าง		๔๑๐.๗๙	-	-	-	-	-	-	๑๐๒.๖๘	๙๒.๔๐	๙๒.๔๐	๙๒.๔๐	๓๐.๙๑	-	-	เงินกู้
	(๔) สัญญาที่ ๑ งานโยธา		๘,๙๓๘.๐๒	-	-	-	-	-	-	๑,๕๖๔.๑๘	๒,๒๗๙.๒๒	๓,๐๘๓.๖๒	๑,๗๔๒.๗๖	๒๖๘.๒๔	-	-	เงินกู้
	(๕) สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า		๗,๓๒๓.๑๘	-	-	-	-	-	-	๑,๒๘๑.๕๔	๑,๘๖๗.๔๒	๒,๕๒๖.๕๔	๑,๔๒๘.๐๒	๒๑๙.๖๖	-	-	เงินกู้
	(๖) ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน		๔๙๐.๔๐		๑๔๑.๘๔	๑๗๔.๖๔	๑๗๓.๙๒	-	๔๙๐.๔๐	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๖.๒) ส่วนต่อขยาย (ระยะ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง		๑๓,๙๐๓.๗๓	-	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐	๒,๒๕๗.๙๑	๓,๓๒๘.๓๒	๔,๘๔๕.๗๒	๒,๙๒๓.๖๙	๕๔๔.๐๙	-	-	
	(๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๑๐.๐๐	-	-	-	-	๔.๐๐	๔.๐๐	๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		๖๒.๕๒	-	-	-	-	-	-	๑๔.๔๔	๑๔.๐๔	๑๔.๐๔	๑๔.๐๔	๕.๙๖	-	-	งปม.
	(๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้าง		๓๔๓.๖๔	-	-	-	-	-	-	๗๙.๔๔	๗๗.๒๘	๗๗.๒๘	๗๗.๒๘	๓๒.๓๖	-	-	งปม.
	(๔) สัญญาที่ ๑ งานโยธา		๗,๒๓๖.๑๕	-	-	-	-	-	-	๑,๑๕๗.๗๘	๑,๗๓๖.๖๕	๒,๕๕๐.๘๐	๑,๕๑๙.๕๖	๒๗๑.๓๖	-	-	เงินกู้
	(๕) สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า		๖,๒๕๑.๕๒	-	-	-	-	-	-	๑,๐๐๐.๒๕	๑,๕๐๐.๓๕	๒,๒๐๓.๖๐	๑,๓๑๒.๘๑	๒๓๔.๔๑	-	-	เงินกู้

๗)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๗,๙๙๖.๙๔	-	-	-	-	-	-	๑,๒๓๑.๔๐	๑,๙๓๐.๔๖	๓,๑๘๐.๒๔	๑,๒๕๔.๘๔	-	-	-	
----	--	------	----------	---	---	---	---	---	---	----------	----------	----------	----------	---	---	---	--

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ก.ย. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐					ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	แหล่งเงิน
					ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม								
	๗.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๗.๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		๒๒.๖๘	-	-	-	-	-	-	๕.๑๒	๖.๘๔	๖.๘๔	๓.๘๘	-	-	-	งปม.
	๗.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง		๑๙๙.๘๕	-	-	-	-	-	-	๔๔.๙๙	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐	๓๔.๘๖	-	-	-	งปม.
	๗.๔) สัญญาที่ ๑ งานโยธาและระบบราง		๔,๙๙๙.๖๔	-	-	-	-	-	-	๗๖๒.๔๖	๑,๓๘๗.๓๙	๒,๐๒๔.๘๘	๘๒๔.๙๑	-	-	-	เงินกู้
	๗.๕) สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล		๒,๒๖๗.๗๗	-	-	-	-	-	-	๓๑๑.๘๓	๔๗๖.๒๓	๑,๐๘๘.๕๒	๓๙๑.๑๙	-	-	-	เงินกู้
	๗.๖) ค่าเวนคืนที่ดิน		๙๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	๙๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	เงินกู้
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๕๖,๐๖๖.๒๕	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๗,๕๖๔.๒๒	๑๓,๓๒๑.๕๖	๑๘,๙๓๑.๗๘	๑๓,๙๓๑.๔๓	๒,๓๑๔.๖๒	-	-	
	๘.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๑๑.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๑.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๒,๖๗๙.๙๐	-	-	-	-	-	-	๗๗.๑๔	๒,๖๐๒.๗๖	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๖.๙๕	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๔.๓๑	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๔) ค่าก่อสร้าง		๕๒,๓๒๑.๙๖	-	-	-	-	-	-	๗,๓๒๕.๒๖	๑๐,๕๐๘.๖๓	๑๘,๕๖๐.๕๗	๑๓,๖๕๘.๒๖	๒,๒๖๙.๒๔	-	-	เงินกู้
	๘.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๑,๐๔๖.๔๔	-	-	-	-	-	-	๑๔๖.๕๑	๒๑๐.๑๗	๓๗๑.๒๑	๒๗๓.๑๗	๔๕.๓๘	-	-	เงินกู้
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๕,๘๓๔.๗๔	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๕,๐๒๗.๔๕	๗,๑๙๕.๓๒	๑๒,๗๐๘.๕๓	๙,๓๕๑.๘๙	๑,๕๕๓.๗๕	-	-	
	๙.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๓.๕๐	-	-	-	-	-	-	๓.๕๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๙.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๓.๗๓	-	-	-	-	-	-	๓.๗๓	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๙.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๗.๓๖	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๔.๕๖	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๙.๔) ค่าก่อสร้าง		๓๕,๑๒๒.๗๐	-	-	-	-	-	-	๔,๙๑๗.๓๑	๗,๐๕๔.๒๔	๑๒,๔๕๙.๓๔	๙,๑๖๘.๕๒	๑,๕๒๓.๒๙	-	-	เงินกู้
	๙.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๗๐๒.๔๕	-	-	-	-	-	-	๙๘.๓๕	๑๔๑.๐๘	๒๔๙.๑๙	๑๘๓.๓๗	๓๐.๔๖	-	-	เงินกู้
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๐๖๕.๗๕	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๔,๓๗๙.๔๗	๙,๙๗๖.๓๖	๑๐,๑๙๖.๖๗	๑,๕๑๐.๔๕	-	-	-	
	๑๐.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๐.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๖๙๙.๔๕	-	-	-	-	-	-	๔๙.๕๙	๖๔๙.๘๖	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๐.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๗.๓๖	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๔.๕๖	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๐.๔) ค่าก่อสร้าง		๒๔,๗๘๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๔,๒๑๙.๒๗	๙,๑๑๖.๘๑	๙,๙๖๗.๔๒	๑,๔๗๖.๕๐	-	-	-	เงินกู้
	๑๐.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๕๖๙.๙๔	-	-	-	-	-	-	๙๗.๐๕	๒๐๙.๖๙	๒๒๙.๒๕	๓๓๙.๙๕	-	-	-	เงินกู้
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๓,๓๔๔.๙๑	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๓,๖๑๒.๔๗	๗,๔๒๐.๔๖	๙,๒๓๘.๓๘	๓,๑๑๐.๘๐	-	-	-	
	๑๑.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๑.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๖๙๑.๒๐	-	-	-	-	-	-	๔๔.๖๗	๖๔๖.๕๓	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๑.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๗.๓๖	-	-	-	-	๒.๘๐	๒.๘๐	๔.๕๖	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๑.๔) ค่าก่อสร้าง		๒๒,๑๔๗.๘๐	-	-	-	-	-	-	๓,๔๗๒.๙๑	๖,๖๑๕.๑๗	๙,๐๒๑.๘๕	๓,๐๓๗.๘๗	-	-	-	เงินกู้
	๑๑.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๕๓๑.๕๕	-	-	-	-	-	-	๘๓.๓๓	๑๕๘.๗๖	๒๑๖.๕๓	๗๒.๙๓	-	-	-	เงินกู้
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่- สงขลา	รฟท.	๕๑,๘๒๓.๒๘	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๖,๓๗๙.๖๖	๙,๙๘๒.๑๗	๑๗,๑๓๓.๗๕	๑๔,๖๙๔.๗๙	๓,๖๓๕.๒๗	-	-	
	๑๒.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๒.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๑,๖๕๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	๙๑.๙๘	๑,๕๖๐.๐๒	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๒.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๖.๙๕	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๔.๓๑	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๒.๔) ค่าก่อสร้าง		๔๙,๑๗๔.๘๓	-	-	-	-	-	-	๖,๑๔๙.๓๘	๘,๒๕๗.๐๑	๑๖,๗๙๗.๗๙	๑๔,๔๐๖.๖๖	๓,๕๖๓.๙๙	-	-	เงินกู้
	๑๒.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๙๘๓.๕๐	-	-	-	-	-	-	๑๒๒.๙๙	๑๖๕.๑๔	๓๓๕.๙๖	๒๘๘.๑๓	๗๑.๒๘	-	-	เงินกู้
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนข. ศึกษา	๗,๙๔๑.๘๐	-	-	-	-	๒.๓๒	๒.๓๒	๑,๑๒๗.๖๓	๒,๕๔๘.๕๓	๓,๔๕๐.๓๙	๘๑๒.๙๓	-	-	-	
	๑๓.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๓.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๕๐.๖๕	-	-	-	-	-	-	-	๕๐.๖๕	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๓.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๖.๑๐	-	-	-	-	๒.๓๒	๒.๓๒	๓.๗๘	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๓.๔) ค่าก่อสร้าง		๗,๖๕๑.๕๐	-	-	-	-	-	-	๑,๐๘๗.๒๔	๒,๔๒๕.๑๒	๓,๓๔๙.๘๙	๗๘๙.๒๕	-	-	-	เงินกู้
	๑๓.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๒๒๙.๕๕	-	-	-	-	-	-	๓๒.๖๑	๗๒.๗๖	๑๐๐.๕๐	๒๓.๖๘	-	-	-	เงินกู้
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนข. ศึกษา	๕๙,๙๒๔.๒๔	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๗,๔๑๐.๓๗	๑๐,๖๘๘.๓๔	๒๐,๒๐๖.๐๓	๑๗,๓๒๙.๗๔	๔,๒๘๗.๑๒	-	-	
	๑๔.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๔.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๗๕๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๗๕๖.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๔.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๖.๙๕	-	-	-	-	๒.๖๔	๒.๖๔	๔.๓๑	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑๔.๔) ค่าก่อสร้าง		๕๗,๙๙๒.๔๔	-	-	-	-	-	-	๗,๒๕๒.๐๓	๙,๗๓๗.๕๙	๑๙,๘๐๙.๘๓	๑๖,๙๘๙.๙๔	๔,๒๐๓.๐๕	-	-	เงินกู้
	๑๔.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๑,๑๕๙.๘๕	-	-	-	-	-	-	๑๔๕.๐๓	๑๙๔.๗๕	๓๙๖.๒๐	๓๓๙.๘๐	๘๔.๐๗	-	-	เงินกู้

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ก.ย. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐					ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	แหล่งเงิน
					ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม								
๑๕)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul ; MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเนา	บกท.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PPP
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./กกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่		๒๙๘,๐๐๔.๖๗	-	๓.๖๑	๖.๒๔	๘.๖๑	๕.๘๔	๒๔.๓๐	๖,๙๘๘.๙๖	๕๑,๐๘๘.๔๙	๖๔,๑๒๘.๓๙	๗๒,๒๖๙.๑๕	๕๙,๖๒๖.๒๕	๓๓,๓๔๙.๙๓	-	
๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๗๖,๙๗๘.๘๒	-	-	-	-	-	-	๓๐.๗๘	๑๐,๒๒๔.๔๘	๕,๒๕๔.๘๗	๑๗,๑๒๓.๖๕	๒๖,๒๖๙.๖๖	๑๘,๐๗๕.๓๘	-	
	๑๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๓๒.๔๐	-	-	-	-	-	-	๓๐.๗๘	๑.๖๒	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๓,๘๐๘.๐๐	-	-	-	-	-	-		๓,๐๔๖.๔๐	๗๖๑.๖๐	-	-	-	-	งปม.
	๑.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๘.๕๐	-	-	-	-	-	-		๖.๘๖	๑.๖๔	-	-	-	-	งปม.
	๑.๔) ค่าก่อสร้าง		๗๑,๖๙๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๗,๑๖๙.๖๐	๔,๒๖๒.๘๘	๑๖,๗๘๗.๘๙	๒๕,๗๕๔.๕๗	๑๗,๗๒๐.๙๖	-	เงินกู้
	๑.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๑,๔๓๓.๙๒	-	-	-	-	-	-	-	-	๒๒๘.๖๕	๓๓๕.๗๖	๕๑๕.๐๙	๓๕๔.๔๒	-	เงินกู้
๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	๖๐,๓๕๑.๙๑	-	-	-	-	-	-	๓๓.๗๔	๙,๑๐๐.๙๒	๔,๓๓๓.๔๙	๑๓,๐๖๐.๖๕	๒๐,๐๓๖.๕๕	๑๓,๗๘๖.๕๖	-	
	๒.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน		๓๕.๕๐	-	-	-	-	-	-	๓๓.๗๔	๑.๗๖	-	-	-	-	-	งปม.
	๒.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		๔,๕๒๙.๘๒	-	-	-	-	-	-	-	๓,๖๒๓.๘๖	๙๐๕.๙๖	-	-	-	-	งปม.
	๒.๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๘.๕๐	-	-	-	-	-	-	-	๖.๘๖	๑.๖๔	-	-	-	-	งปม.
	๒.๔) ค่าก่อสร้าง		๕๔,๖๘๔.๔๐	-	-	-	-	-	-	-	๕,๔๖๘.๔๔	๓,๒๕๑.๔๙	๑๒,๘๐๔.๕๖	๑๙,๖๔๓.๖๘	๑๓,๕๑๖.๒๓	-	เงินกู้
	๒.๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง		๑,๐๙๓.๖๙	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๗๔.๔๐	๒๕๖.๐๙	๓๙๒.๘๗	๒๗๐.๓๓	-	เงินกู้
๓)	โครงการระบบรถไฟขานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	๑๙,๐๔๒.๑๓	-	-	-	-	-	-	๓,๐๕๕.๗๕	๕,๑๒๔.๖๕	๘,๒๙๒.๓๖	๒,๕๖๙.๓๗	-	-	-	
	๓.๑) ช่วงคลังขั้น-ศิริราช		๘,๗๔๖.๔๖	-	-	-	-	-	-	๑,๓๘๘.๖๘	๒,๒๕๑.๑๓	๓,๙๓๐.๔๒	๑,๑๗๖.๒๓	-	-	-	
	(๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		๔๘.๖๗	-	-	-	-	-	-	๑๒.๑๙	๑๔.๖๔	๑๔.๖๔	๗.๒๐	-	-	-	งปม.
	(๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง		๑๙๗.๕๒	-	-	-	-	-	-	๔๙.๓๙	๕๙.๒๘	๕๙.๒๘	๒๙.๕๗	-	-	-	งปม.
	(๔) สัญญาที่ ๑ งานโยธา		๓,๕๗๓.๖๗	-	-	-	-	-	-	๕๘๒.๔๙	๑,๐๖๑.๔๐	๑,๔๔๗.๓๒	๔๘๒.๔๖	-	-	-	เงินกู้
	(๕) สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟ		๔,๘๖๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	๗๐๕.๗๐	๑,๐๙๕.๑๒	๒,๔๐๙.๑๘	๖๕๗.๐๐	-	-	-	เงินกู้
	(๖) ค่ารั้อย่ายผู้บุกรุก		๔๙.๖๐	-	-	-	-	-	-	๒๘.๙๑	๒๐.๖๙	-	-	-	-	-	เงินกู้
	๓.๒) ช่วงคลังขั้น-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		๑๐,๒๙๕.๖๗	-	-	-	-	-	-	๑,๖๖๗.๐๗	๒,๘๗๓.๕๒	๔,๓๖๑.๙๔	๑,๓๙๓.๑๔	-	-	-	
	(๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา		๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	งปม.
	(๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		๒๕.๓๑	-	-	-	-	-	-	๖.๓๑	๗.๕๖	๗.๕๖	๓.๘๘	-	-	-	งปม.
	(๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง		๒๗๔.๖๒	-	-	-	-	-	-	๖๘.๖๘	๘๒.๔๔	๘๒.๔๔	๔๑.๐๖	-	-	-	เงินกู้
	(๔) สัญญาที่ ๑ งานโยธา		๗,๔๕๔.๗๕	-	-	-	-	-	-	๑,๒๑๕.๑๐	๒,๒๑๔.๐๖	๓,๐๑๙.๑๔	๑,๐๐๖.๔๕	-	-	-	เงินกู้
	(๕) สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล		๒,๕๓๐.๙๙	-	-	-	-	-	-	๓๖๖.๙๘	๕๖๙.๔๖	๑,๒๕๒.๘๐	๓๔๑.๗๕	-	-	-	เงินกู้
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๓๕,๐๙๙.๕๔	-	๒.๒๙	๒.๒๙	๒.๒๘	-	๖.๘๖	-	๒๓.๑๗	๖,๒๘๖.๐๕	๖,๙๔๓.๓๗	๖,๓๔๒.๗๓	-	-	
	๔.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม/ออกแบบ/EHIA		๑๔๑.๕๐	-	๒.๒๙	๒.๒๙	๒.๒๘	-	๖.๘๖	-	-	-	-	-	-	-	เงินรายได้
	๔.๒) ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ในส่วนของ กทท.		๑๙,๕๙๕.๓๒	-	-	-	-	-	-	-	๒๓.๑๗	๖,๒๘๖.๐๕	๖,๙๔๓.๓๗	๖,๓๔๒.๗๓	-	-	PPP
	หมายเหตุ : ปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๘๐ (เงินลงทุนในส่วนเครื่องมือทุนแรงตามระยะเวลาที่กำหนด)		๑๕,๓๖๒.๗๒														PPP
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทท.	๑๔,๓๘๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑,๒๙๔.๓๘	๗,๔๗๘.๖๔	๕,๖๐๘.๙๘	-	-	-	-	
	ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าควบคุมงาน)		๑๔,๓๘๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๒๙๔.๓๘	๗๔๗๘.๖๔	๕๖๐๘.๙๘	-	-	-	-	TFF
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทท.	๑๐,๔๙๖.๖๕	-	-	-	-	-	-	๑,๒๙๓.๗๐	๑,๗๘๘.๐๓	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๔๘๒.๙๙	-	
	๖.๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ค่าเวนคืนและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง)		๒,๕๘๗.๔๐	-	-	-	-	-	-	๑,๒๙๓.๗๐	๑,๒๙๓.๗๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๖.๒) ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง)		๗,๙๐๙.๒๕	-	-	-	-	-	-	-	๔๙๔.๓๓	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๙๗๗.๓๑	๑,๔๘๒.๙๙	-	PPP
๗)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	๘๐,๖๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	๘๒๒.๖๐	๑๖,๙๕๒.๖๐	๓๒,๒๔๐.๐๐	๓๐,๕๙๔.๘๐	๒๒,๒๔๐.๐๐	-	-	
	๗.๑) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืน)		๔,๑๑๓.๐๐	-	-	-	-	-	-	๘๒๒.๖๐	๑,๖๔๕.๒๐	๑,๖๔๕.๒๐	-	-	-	-	งปม.
	๗.๒) ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าควบคุมการก่อสร้าง)		๗๖,๔๘๗.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๑๕,๒๙๗.๔๐	๓๐,๕๙๔.๘๐	๓๐,๕๙๔.๘๐	-	-	-	PPP

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ก.ย. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐					ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	แหล่งเงิน
					ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๕๙)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๐)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย. ๖๐)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๐)	รวม								
๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	خب.	๑,๐๕๓.๖๒	-	๑.๓๒	๓.๙๕	๖.๓๓	๕.๘๔	๑๗.๔๔	๔๕๘.๐๑	๔๐๖.๐๐	๑๓๕.๓๓	-	-	-	-	
	๘.๑) ศึกษาความเป็นไปได้		๒๒.๙๙	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕		๑๓.๘๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๓) สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		๑๓.๑๖	-	๑.๓๒	๓.๙๕	๕.๒๖	๒.๖๓	๑๓.๑๖	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๔) การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ มาตรา ๓๓		๔.๒๘	-	-	-	๑.๐๗	๓.๒๑	๔.๒๘	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๕) จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์		๓๒๒.๖๘	-	-	-	-	-	-	๓๒๒.๖๘	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๘.๖) ก่อสร้าง		๖๖๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๓๓.๐๐	๓๙๙.๐๐	๑๓๓.๐๐	-	-	-	-	งปม.
	๘.๗) ควบคุมงานก่อสร้าง		๑๑.๖๖	-	-	-	-	-	-	๒.๓๓	๗.๐๐	๒.๓๓	-	-	-	-	งปม.
๑.๕	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการ จำนวน ๔ โครงการ		๔๘,๙๘๕.๕๖	-	-	๖.๑๒	๒๕.๓๓	๙.๓๓	๔๐.๗๘	๒๐๒.๘๐	๗,๖๗๘.๐๔	๑๕,๘๑๕.๕๖	๑๕,๓๙๙.๖๖	๙,๗๔๔.๓๗	-	-	
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาว พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	๙๘๑.๗๐	-	-	๒.๙๒	๒.๙๓	๒.๙๓	๘.๗๘	๒.๙๒	๔๐.๐๐	๑๖๐.๐๐	๓๘๐.๐๐	๓๙๐.๐๐	-	-	
	๑.๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ / ศึกษา EIA		๑๑.๗๐	-	-	๒.๙๒	๒.๙๓	๒.๙๓	๘.๗๘	๒.๙๒	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๒) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืน) **ประมาณการเบื้องต้น รอมผลการศึกษา		๒๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๔๐.๐๐	๑๖๐.๐๐	-	-	-	-	งปม.
	๑.๓) ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง) ***ประมาณการเบื้องต้น รอมผลการศึกษา		๗๗๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๓๘๐.๐๐	๓๙๐.๐๐	-	-	งปม.
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๔,๗๗๕.๐๐	๘,๒๒๒.๐๐	๙,๕๔๘.๐๐	๗,๙๕๕.๐๐	-	-	
	๒.๑) ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืน)		๓,๙๘๒.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๗๙๖.๐๐	๑,๕๕๓.๐๐	๑,๕๙๓.๐๐	-	-	-	งปม.
	๒.๒) ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง + ค่าควบคุมการก่อสร้าง)		๒๖,๕๑๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๓,๙๗๙.๐๐	๖,๖๒๙.๐๐	๗,๙๕๕.๐๐	๗,๙๕๕.๐๐	-	-	PPP
๓)	โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน ๙ จังหวัด)	خب.	๘,๐๖๕.๘๔	-	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐	๗๔.๓๗	๒,๗๙๖.๕๔	๓,๘๒๐.๖๙	๑,๒๗๓.๕๖	-	-	-	
	๓.๑) ศึกษาความเป็นไปได้		๑๙.๖๗	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๒) จ้างศึกษาวางผังและออกแบบ (ออกแบบรายละเอียด)		๖๕.๐๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๓) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕		๑๖.๐๐	-	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๔) สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		๗๔.๓๗	-	-	-	-	-	-	๗๔.๓๗	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๕) จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์		๑,๔๖๘.๙๗	-	-	-	-	-	-	-	๑,๔๖๘.๙๗	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๖) การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ มาตรา ๓๓		๕๔.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	๕๔.๐๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๓.๗) ก่อสร้าง		๖,๒๕๕.๑๙	-	-	-	-	-	-	-	๑,๒๕๑.๐๔	๓,๗๕๓.๑๑	๑,๒๕๑.๐๔	-	-	-	งปม.
	๓.๘) ควบคุมงานก่อสร้าง		๑๑๒.๖๓	-	-	-	-	-	-	-	๒๒.๕๓	๖๗.๕๘	๒๒.๕๒	-	-	-	งปม.
๔)	โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)	خب.	๙,๔๓๘.๐๒	-	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐	๑๒๕.๕๑	๖๖.๕๐	๓,๖๑๒.๘๗	๔,๑๙๘.๑๐	๑,๓๙๙.๓๗	-	-	
	๔.๑) ศึกษาความเป็นไปได้		๑๙.๖๗	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕		๑๖.๐๐	-	-	๑.๖๐	๑๑.๒๐	๓.๒๐	๑๖.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๓) จ้างศึกษาวางผังและออกแบบ (ออกแบบรายละเอียด)		๑๒๕.๕๑	-	-	-	-	-	-	๑๒๕.๕๑	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๔) สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		๖๖.๕๐	-	-	-	-	-	-	-	๖๖.๕๐	-	-	-	-	-	งปม.
	๔.๕) จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์		๒,๑๖๕.๕๐	-	-	-	-	-	-	-	-	๒,๑๖๕.๕๐	-	-	-	-	งปม.
	๔.๖) การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ มาตรา ๓๓		๔๘.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๘.๐๐	-	-	-	-	งปม.
	๔.๗) ก่อสร้าง		๖,๘๗๖.๓๐	-	-	-	-	-	-	-	-	๑,๓๗๕.๒๖	๔,๑๒๕.๗๘	๑,๓๗๕.๒๖	-	-	งปม.
	๔.๙) ควบคุมงานก่อสร้าง		๑๒๐.๕๔	-	-	-	-	-	-	-	-	๒๔.๑๑	๗๒.๓๒	๒๔.๑๑	-	-	งปม.
๒	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่		๒๔,๐๔๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
๑)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	๕๕๐.๐๐														
	๑.๑) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒๔ อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		๑๐๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๒) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒ อ.เมือง จ.อุดรธานี		๒๒๕.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
	๑.๓) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๑ อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		๒๒๐.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	งปม.
๒)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	สนข./รฟม.	๒๓,๔๙๙.๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PPP
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๘๙,๗๕๗.๕๕	๑.๖๐	๕๑๔.๒๗	๓๓๓.๔๑	๓,๐๓๘.๓๗	๔,๐๒๐.๔๘	๗,๙๐๖.๕๓	๙๐,๔๑๐.๙๙	๑๗๙,๔๔๑.๘๙	๒๑๗,๗๙๕.๘๙	๑๘๓,๑๙๕.๙๖	๑๐๔,๕๕๑.๔๔	๕๑,๙๙๑.๑๘	๑๙,๙๕๔.๓๙	