

รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



พฤษภาคม ๒๕๖๑
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ประจำปีเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
๑. นโยบายที่ ๕ การยกระดับคุณภาพ บริการด้านสาธารณสุข และสุขภาพ ของประชาชน ๕.๔ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิด อุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บ และเสียชีวิต โดยการร่วมมือระหว่าง ฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ	-	-	๑.๑ โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ๑.๑.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๘ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐) ๑.๑.๒ วัตถุประสงค์ ๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวง คมนาคม ตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรทางถนน เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้อย่างยั่งยืน ๒) จัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท การลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคมเพื่อเป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานได้ในปัดต่อไป ๓) จัดทำคู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึกตั้งแต่ กระบวนการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการ แก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุ ๑.๑.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุ ทางถนนของกระทรวงคมนาคมและแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวง คมนาคม สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ วิสัยทัศน์ : “ระบบการสัญจรที่ปราศจากการเสียชีวิต” วัตถุประสงค์ : • บูรณาการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการสร้าง มาตรฐาน การออกแบบ การให้บริการ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ สำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท โดยเฉพาะผู้ใช้งานที่มีความเสี่ยงสูง (Vulnerable Road Users : VRU)	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๑๕.๐๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๑๒.๐๐ ลบ.	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			• บูรณาการ การดำเนินการและการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน กับหน่วยงานผู้รับผิดชอบในทุกภาคส่วน • ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางถนนและยานพาหนะมาสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนน : “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน” • ๑๖ ร้อยต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ • ๑๑ ร้อยต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ • ๖ ร้อยต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๘๕ • ศูนย์ ร้อยต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. ๒๖๐๐ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ • ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย <u>กลยุทธ์</u> - จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศเป็นหลัก - จัดทำแผนหลักแห่งชาติและแผนปฏิบัติการ พร้อมงบประมาณสนับสนุน - ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล - ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุที่รุนแรงและแนวทางแก้ไข - ปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนดเรื่องการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย - มีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ต่อเนื่อง และเท่าเทียมกัน โดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ • ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย <u>กลยุทธ์</u> - จัดการแบ่งลำดับชั้นของโครงข่ายถนนให้ชัดเจน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการใช้งาน - บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายอย่างเหมาะสมและปลอดภัย - การสยบการจราจรของถนนที่ผ่านหรือใช้งานในชุมชน - ยกกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			- ยกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน และการติดตั้งและการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวก เพื่อป้องกันและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ทางที่เสี่ยงอุบัติเหตุ รวมถึงช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน - ผลักดันให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในทุกขั้นตอนของโครงการ (ตั้งแต่การออกแบบถึงถนนที่เปิดให้บริการแล้ว) - ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดลำดับ วิเคราะห์ และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย • ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย <u>กลยุทธ์</u> - ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเน้นที่รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ (รถตู้และรถโดยสาร) - ยกระดับมาตรฐานการตรวจสภาพยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล (UN International Vehicle Standard) ได้แก่ การชนด้านหน้า การชนด้านข้าง เข็มขัดนิรภัยที่นั่งสำหรับเด็ก การป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว (Electronic Stability Control, ESC) ระบบป้องกันเบรกล็อก และระบบเบรคฉุกเฉินอัตโนมัติ - พัฒนามาตรฐานการออกแบบ โครงสร้าง เสถียรภาพของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ รถโดยสารสาธารณะและรถจักรยานยนต์ • ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย <u>กลยุทธ์</u> - ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย - ยกระดับมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ - มีการรณรงค์สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุและยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย - ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้จักรยานยนต์ ผู้ใช้รถวัยรุ่น และผู้ใช้รถสูงวัย • ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย <u>กลยุทธ์</u> - พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาล ทั้งในพื้นที่		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			เขตเมืองและเขตชนบท - ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ - จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว ที่ปรึกษาได้จัดส่งเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ สนข. เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจการจ้างดำเนินการตรวจรับเล่มรายงาน ก่อนจัดส่ง ให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานต่อไป		
๒. นโยบายที่ ๖. การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ๖.๑๒ ในระยะยาว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมด้านคมนาคมทางบกโดยเริ่มโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และรถไฟฟ้าเชื่อมกรุงเทพฯ กับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชนและเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพื่อดำเนินการให้รัฐบาลต่อไปทำต่อได้ทันทีด้านคมนาคมทางอากาศโดยปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสากลในภูมิภาค ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาค เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการใช้ท่าอากาศยาน			๒.๑ โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย ๒.๑.๑ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนได้ลงนาม “กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕” เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๙ โดยรูปแบบรถไฟคือ รถไฟความเร็วปานกลาง (๑๘๐ กม./ชม. บริการรถโดยสารและขนส่งสินค้า) และต่อมาได้ข้อสรุปโครงการเป็น รถไฟความเร็วสูง (๒๕๐ กม./ชม.) โดยมีการดำเนินงานดังนี้ ๑) ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา) เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มีมติรับทราบผลการอนุมัติโครงการฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐ สำหรับแนวเส้นทางโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ใช้เงินลงทุน ๑๓๙,๔๑๒ ล้านบาท พาดผ่าน ๕ จังหวัด มีทั้งสิ้น ๖ สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม ๒๕๒.๓ กม. ตลอดเส้นทาง เป็นทางยกระดับ ๑๘๑.๙ กม. ทางระดับพื้น ๖๔.๐ กม. เป็นอุโมงค์ ๖.๔ กม. ด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟไทย - จีน จะใช้ระบบเทคโนโลยีของจีน โดยแบ่งงานเป็น ๒ ส่วน คือ ฝ่ายไทย รับภาระการลงทุนโครงการทั้งหมด และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดงานโยธา และควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบควบคุมการเดินรถ โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๔ และเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๖	-	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
ในภูมิภาคเสริมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองเช่นท่าอากาศยานอุตะนา เป็นต้น และด้านการคมนาคมทางน้ำ โดยพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลเพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เริ่มจากการเร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ตลอดจนผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและปากสักมีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการขุดลอกร่องน้ำลึก			ทั้งนี้ รูปแบบรถไฟที่ใช้ในโครงการจะเลือกใช้รุ่น FUXINGHAO ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงรุ่นล่าสุดของจีน สามารถใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินรถได้ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง ๑.๓๐ ชั่วโมง ค่าโดยสาร ๕๓๕ บาทต่อเที่ยว โดย ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟไทย - จีน ระยะที่ ๑ เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ๒๕๓ กม. วงเงิน ๑.๗๙ แสนล้านบาท โดยเห็นชอบการก่อสร้างเป็น ๔ ตอน คือ ตอนที่ ๑ ช่วงกลางดง - ปางอโศก อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ตอนที่ ๒ ช่วงปากช่อง - คลองขนานจิตร ระยะทาง ๑๑ กม. ตอนที่ ๓ ช่วงแก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๑๙.๕ กม. และตอนที่ ๔ ช่วงแก่งคอย - บางซื่อ ระยะทาง ๑๑๙ กม. เริ่มก่อสร้าง ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบให้ ทล. เป็นผู้ก่อสร้างตอนที่ ๑ วงเงิน ๔๒๕ ล้านบาท โดยส่งมอบพื้นที่เมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๑ ระยะเวลาดำเนินการ ๖ เดือน (คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑) ซึ่งการดำเนินการขั้นต่อไปคือการประกวดราคา ตอนที่ ๒ ช่วงปากช่อง - คลองขนานจิตร ระยะทาง ๑๑ กม. ในเดือนเมษายน ๒๕๖๑) ในส่วนของระยะที่สอง (ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) ไทยและจีนเห็นชอบร่วมกันที่จะเร่งรัดการทำงาน โดยความเร็วสูงสุดที่ใช้ในการออกแบบในช่วงนี้คือ ๒๕๐ กม./ชม. โดยฝ่ายจีนจะส่งมอบข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแบบกรอบรายละเอียดและรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่สอง (ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) ที่ได้รับจากฝ่ายไทย เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบว่าผลการศึกษาความเหมาะสมที่ศึกษาโดยฝ่ายไทยจะใช้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป โดยฝ่ายไทยเน้นย้ำความสำคัญของการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ช่วงหนองคาย – เวียงจันทน์ เพื่อสนับสนุนการปรับปรุงเพิ่มเติมรายงานผลการศึกษาของฝ่ายไทย ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ๒) ครม. ได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ และร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญา ๒.๑ และ ๒.๒ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ ในระหว่างการประชุมผู้นำกลุ่มประเทศ BRICS กับประเทศตลาดเกิดใหม่ และประเทศกำลังพัฒนา ณ เมืองเซี่ยเหมิน สาธารณรัฐประชาชนจีน ในส่วนของร่างสัญญา ๒.๓ งานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากรนั้น องค์ประกอบสำคัญของร่างสัญญา ๒.๓		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			ตามที่ฝ่ายไทยเสนอ ประกอบด้วย ราคาของสัญญา ๒.๓ การอ้างอิง การออกแบบ ขอบเขตงาน ที่ผู้ว่าจ้างต้องการ วิศวกรอิสระ การเดินรถ และสมรรถนะ การซ่อมบำรุง รวมถึง การถ่ายทอด เทคโนโลยี โดยองค์ประกอบต่างๆ ข้างต้นแบ่งออกเป็น ๓ ประเด็น ได้แก่ ขอบเขตงาน (TOR) ร่างสัญญา ๒.๓ และมาตรฐานทางเทคนิค ฝ่ายจีนจะจัดส่งร่างสัญญา ๒.๓ และมาตรฐานทางเทคนิคให้ฝ่ายไทยอีกครั้ง ทั้งสองฝ่ายจะเร่งรัดการเจรจาขอบเขตงาน (TOR) และข้อกำหนด เฉพาะของสัญญา ๒.๓ ต่อมาทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันว่าจะมีการทบทวนร่างขอบเขตงาน ของสัญญา ๒.๓ โดยปรับปรุงเพิ่มเติมจากข้อมูลที่ฝ่ายไทยได้มอบให้ฝ่ายจีน เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๐ ฝ่ายจีนจะดำเนินการปรับปรุงร่าง TOR ของสัญญา ๒.๓ โดยความเห็นพ้อง ของฝ่ายไทย และเริ่มจัดเตรียมข้อเสนอต่อไป ๓) สภาวิศวกรของไทยได้กำหนดการจัดการฝึกอบรมและทดสอบให้แก่วิศวกรจีน จำนวน ๔ ครั้ง ณ เมืองเทียนจิน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีการฝึกอบรมฯ ไปแล้ว ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๒-๒๕ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๗๗ คน ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๒-๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๗๐ คน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๖-๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๘๐ คน ซึ่งวิศวกรจีนได้ผ่านการทดสอบทั้งหมด สำหรับครั้งที่ ๔ คาดว่าจะจัดการฝึกอบรมฯ ในช่วงต้นเดือนมกราคม ๒๕๖๑ สำหรับสภาสถาปนิกของไทยได้กำหนดการจัดการฝึกอบรม และทดสอบให้แก่สถาปนิกจีน จำนวน ๒ ครั้ง ที่ประเทศไทย โดยมีการฝึกอบรมฯ ไปแล้วทั้ง ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๕-๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๗ คน และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๗-๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ จำนวน ๑๐ คน ซึ่งสถาปนิกจีนได้ผ่านการทดสอบทั้งหมด ๔) ความคืบหน้าในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย สรุปได้ ดังนี้ (๑) ร่างสัญญา ๒.๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ อยู่ระหว่างการพิจารณา รายละเอียดและเจรจากับฝ่ายจีน โดยจะเร่งรัดเจรจาสัญญา ๒.๓ และจะพยายามให้ได้ข้อสรุป ร่วมกันภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ (๒) โครงการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา (๒.๑) ช่วงกลางดงปางอโศกระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๒๕ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่ง ทล. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง มีเนื้องานประกอบด้วย งานถางป่า และขุดตอ งานดินตัดคันทาง และงานดินถมคันทาง ปัจจุบันงานถางป่าและขุดตอได้ดำเนินการ เสร็จแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการงานดินตัดคันทาง เมื่อดำเนินการเสร็จจะเข้าสู่งานดินถมคันทาง		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ																																																										
	วันที่	สาระสำคัญ																																																													
			ต่อไป โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ กำหนดการตามแผนงาน ร้อยละ ๒๙.๓๒ ปัจจุบันมีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๗.๘ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงาน ร้อยละ ๒๑.๕๒ (๒.๒) ช่วงสี่คิ้ว - กุดจิก ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร ฝ่ายจีนส่งแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ (๒.๓) ช่วงมวกเหล็ก - ลำตะคอง (อุโมงค์) : อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ (๒.๔) ช่วงแก่งคอย - บ้านไผ่ - โคกกรวด - ลำตะคอง - นครราชสีมา: อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ (๒.๕) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง - นวนคร - บ้านโพธิ์ - พระแก้ว - สระบุรี -แก่งคอย - เชียงรายน้อย ซึ่งฝ่ายจีนจะส่งแบบรายละเอียดในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ <table><tr><th>สัญญา</th><th>ช่วง</th><th>ระยะทาง</th><th>ส่งแบบ/ ประกวดราคา</th><th>ก่อสร้าง</th></tr><tr><td>๑</td><td>กลางดง-ปางอโศก</td><td>๓.๕</td><td>-</td><td>ตามสัญญา แล้วเสร็จ ส.ค. ๖๑</td></tr><tr><td>๒</td><td>สี่คิ้ว-กุดจิก</td><td>๑๑</td><td>สิงหาคม ๖๑</td><td>พฤศจิกายน ๖๑</td></tr><tr><td>๓</td><td>แก่งคอย-บ้านไผ่</td><td>๓๒</td><td rowspan="4">ส่งแบบฯ ภายใน เมษายน ๒๕๖๑</td><td rowspan="4">มีนาคม ๖๒</td></tr><tr><td>๔</td><td>มวกเหล็ก-ลำตะคอง</td><td>๑๑.๗</td></tr><tr><td>๕</td><td>บ้านไผ่-ลำตะคอง</td><td>๒๔.๘</td></tr><tr><td>๖</td><td>ลำตะคอง-โคกกรวด</td><td>๓๗.๖</td></tr><tr><td>๗</td><td>โคกกรวด-นครราชสีมา</td><td>๑๓.๗</td><td></td><td></td></tr><tr><td>๘</td><td>บางซื่อ-ดอนเมือง</td><td>๑๑</td><td rowspan="3">ส่งแบบฯ ภายใน มิถุนายน ๖๑</td><td rowspan="7">เมษายน ๖๒</td></tr><tr><td>๙</td><td>ดอนเมือง-นวนคร</td><td>๒๒.๖</td></tr><tr><td>๑๐</td><td>นวนคร-บ้านโพธิ์</td><td>๒๓</td></tr><tr><td>๑๑</td><td>เชียงรายน้อย</td><td>Depot</td><td rowspan="4">ประกวดราคา พฤศจิกายน ๖๑- มีนาคม ๖๒</td></tr><tr><td>๑๒</td><td>บ้านโพธิ์-พระแก้ว</td><td>๑๔.๔</td></tr><tr><td>๑๓</td><td>พระแก้ว-สระบุรี</td><td>๓๐.๕</td></tr><tr><td>๑๔</td><td>สระบุรี-แก่งคอย</td><td>๑๓</td></tr></table>	สัญญา	ช่วง	ระยะทาง	ส่งแบบ/ ประกวดราคา	ก่อสร้าง	๑	กลางดง-ปางอโศก	๓.๕	-	ตามสัญญา แล้วเสร็จ ส.ค. ๖๑	๒	สี่คิ้ว-กุดจิก	๑๑	สิงหาคม ๖๑	พฤศจิกายน ๖๑	๓	แก่งคอย-บ้านไผ่	๓๒	ส่งแบบฯ ภายใน เมษายน ๒๕๖๑	มีนาคม ๖๒	๔	มวกเหล็ก-ลำตะคอง	๑๑.๗	๕	บ้านไผ่-ลำตะคอง	๒๔.๘	๖	ลำตะคอง-โคกกรวด	๓๗.๖	๗	โคกกรวด-นครราชสีมา	๑๓.๗			๘	บางซื่อ-ดอนเมือง	๑๑	ส่งแบบฯ ภายใน มิถุนายน ๖๑	เมษายน ๖๒	๙	ดอนเมือง-นวนคร	๒๒.๖	๑๐	นวนคร-บ้านโพธิ์	๒๓	๑๑	เชียงรายน้อย	Depot	ประกวดราคา พฤศจิกายน ๖๑- มีนาคม ๖๒	๑๒	บ้านโพธิ์-พระแก้ว	๑๔.๔	๑๓	พระแก้ว-สระบุรี	๓๐.๕	๑๔	สระบุรี-แก่งคอย	๑๓		
สัญญา	ช่วง	ระยะทาง	ส่งแบบ/ ประกวดราคา	ก่อสร้าง																																																											
๑	กลางดง-ปางอโศก	๓.๕	-	ตามสัญญา แล้วเสร็จ ส.ค. ๖๑																																																											
๒	สี่คิ้ว-กุดจิก	๑๑	สิงหาคม ๖๑	พฤศจิกายน ๖๑																																																											
๓	แก่งคอย-บ้านไผ่	๓๒	ส่งแบบฯ ภายใน เมษายน ๒๕๖๑	มีนาคม ๖๒																																																											
๔	มวกเหล็ก-ลำตะคอง	๑๑.๗																																																													
๕	บ้านไผ่-ลำตะคอง	๒๔.๘																																																													
๖	ลำตะคอง-โคกกรวด	๓๗.๖																																																													
๗	โคกกรวด-นครราชสีมา	๑๓.๗																																																													
๘	บางซื่อ-ดอนเมือง	๑๑	ส่งแบบฯ ภายใน มิถุนายน ๖๑	เมษายน ๖๒																																																											
๙	ดอนเมือง-นวนคร	๒๒.๖																																																													
๑๐	นวนคร-บ้านโพธิ์	๒๓																																																													
๑๑	เชียงรายน้อย	Depot	ประกวดราคา พฤศจิกายน ๖๑- มีนาคม ๖๒																																																												
๑๒	บ้านโพธิ์-พระแก้ว	๑๔.๔																																																													
๑๓	พระแก้ว-สระบุรี	๓๐.๕																																																													
๑๔	สระบุรี-แก่งคอย	๑๓																																																													

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			(๓) โครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (๓.๑) ฝ่ายจีนได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม ฉบับเดือนมกราคม ๒๕๖๑ (Feasibility Study Review Report, January ๒๐๑๘) ให้ รฟท. พิจารณาพบว่ารายงานของฝ่ายจีนมีเนื้อหาไม่ครบถ้วนสมบูรณ์เพียงพอที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการได้ รฟท. จึงมีหนังสือที่ รฟ๑/๓๓๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ รายงานหัวหน้าสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน เพื่อเสนอ คค. พิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ในงบประมาณ ๑๐ ล้านบาท (๓.๒) รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงานฯ ได้มีการประชุมพิจารณาร่างขอบเขตของงานฯ ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๑ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ (๓.๓) รฟท. อยู่ระหว่างการเสนอจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการฯ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม. วงเงิน ๑๐ ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มการก่อสร้างภายในปี ๒๕๖๒ โดย รฟท. จ้างผู้ออกแบบไทย โดยใช้เทคโนโลยีจีนที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - โคราช (๓.๔) ฝ่ายจีนได้นำส่งรายงานด้านเทคนิคและการออกแบบเบื้องต้น ช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ (The New-built Nong Khai - Vientiane Railway Project, Main Technical Scheme and Design Principles) ฉบับเดือนเมษายน ๒๐๑๘ ถึง คค. เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ และได้มีการหารือสามฝ่ายระหว่าง ไทย - ลาว - จีน เมื่อวันที่ ๗ - ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยฝ่ายจีนได้นำเสนอแนวทางต่าง ๆ ด้านเทคนิคสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) ช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ เช่น การประมาณการผู้โดยสาร และสินค้า ตำแหน่งที่ตั้งจุดตรวจสินค้าผ่านแดนและด่านตรวจคนเข้าเมือง ตำแหน่งสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เป็นต้น ซึ่งทั้งฝ่ายไทยและลาว เห็นชอบเบื้องต้นเกี่ยวกับการเชื่อมต่อทางรถไฟบนสะพานแห่งใหม่ ซึ่งตั้งอยู่ทางใต้ของแม่น้ำประมาณ ๓๐ เมตร ของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ในปัจจุบัน โดยจะมีทั้งทางรถไฟขนาดมาตรฐานและทางขนาดมิเตอร์เกจ (๑ เมตร) จุดตรวจศุลกากรตรวจคนเข้าเมือง สถานีเปลี่ยนถ่ายจาก		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			ทางรถไฟขนาดมาตรฐานและมีเตอร์เกจจะอยู่ทั้งฝั่งไทยและลาว ฝ่ายจีนจะรับผิดชอบ FS ช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ ซึ่งจะเสร็จภายใน ๒ เดือนหลังจากได้รับการยืนยันจากฝ่ายไทยและลาว (๔) ฝ่ายจีนได้ดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินงานและรายละเอียดการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีการออกแบบและก่อสร้างงานโยธารถไฟความเร็วสูงให้ฝ่ายไทยพิจารณาแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้ทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการจัดฝึกอบรมต่อไป โดยคาดว่าจะมีการอบรมในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ (๕) แผนถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง (๕.๑) คค. โดย สนข. และ รฟท. ได้ประชุมหารือร่วมกับ สวทช. สภาวิศวกร สถานสถาปนิกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ และหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อพิจารณาการดำเนินงานถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยเห็นควรให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบ การควบคุมงานก่อสร้าง การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง เพื่อให้ไทยสามารถเดินรถและซ่อมบำรุงเอง (๕.๒) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน มีมติเห็นชอบร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานอนุกรรมการ และรอง ผอ.สนข. เป็นเลขานุการ (๕.๓) การประชุมคณะอนุกรรมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและจัดทำแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ภายใต้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ๑) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีพิจารณารูปแบบการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาตามมุมมองของกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อเสนอที่ประชุมพิจารณาต่อไป ๒) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้รับทราบแนวคิดและข้อเสนอกรอบนโยบายเรื่องการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางสำหรับประเทศไทย (Thailand's Railway Policy Framework) จาก สนข. รฟท. และกระทรวงวิทยาศาสตร์ และมอบให้ สนข. ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาข้อสรุปในเรื่องดังกล่าว ๓) เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ได้มีการประชุมหารือเกี่ยวกับกรอบนโยบายเรื่องการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางสำหรับประเทศไทย โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติม และเสนอ		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			ความเห็นให้ สนข. เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงานต่อไป ๔) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ คณะอนุกรรมการฯ ได้เห็นชอบกรอบนโยบายเรื่องการตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางสำหรับประเทศไทย (๖) การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม - ช่วงบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐		
	-	-	๒.๒ ความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น ๒.๒.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วง กทม. – เชียงใหม่ ๑) ฝ่ายญี่ปุ่นได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก แล้วเสร็จ และคณะทำงานด้านเทคนิค โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้คณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรางฯ ได้พิจารณารายงานการศึกษาฯ ฉบับสมบูรณ์ (Final report) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ๒) เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ รวค. เป็นประธานส่งมอบรายงานการศึกษา การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ ณ สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ๓) เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สนข. ได้เสนอ คค. เพื่อพิจารณำเสนอ กรม. เพื่อทราบผลการศึกษาการสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) ภายใต้บันทึกความร่วมมือ ด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น ๔) เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ โดยที่ประชุมได้มีความเห็น ดังนี้ ๔.๑) เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ไม่ได้เชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ฝ่ายญี่ปุ่นควรเพิ่มเติมข้อมูลหรือเหตุผลที่จะสนับสนุนว่าเส้นทาง	-	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและคุ้มค่าต่อการลงทุน ๔.๒) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นเพิ่มเติมข้อมูล แผนงาน และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ๔.๓) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาดำเนินการศึกษาและสนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางตะวันออก - ตะวันตก (แม่สอด - มุกดาหาร) เนื่องจากเส้นทางนี้จะช่วยสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงทางเหนือเพื่อให้เหมาะสมกับการลงทุนมากขึ้น ๔.๔) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาในการร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่เนื่องจากต้องการเทคโนโลยีชิ้นกันเซ็น ๕) เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ คค. ได้เชิญ สนข. เพื่อหารือการปรับปรุงข้อมูลเพื่อนำเสนอ ครม. ทั้งนี้ คค. ได้เสนอให้เพิ่มเติมประเด็นจากการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ซึ่งฝ่ายไทยขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาว่ามีประเด็นใดบ้างที่จะทำให้เกิดการร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยก่อนเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป โดย สนข. ได้ประมวลเรื่องและนำเสนอผลการศึกษา (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) ให้ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. แล้วเมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑ คาดว่า คค. จะสามารถนำเสนอ ครม. ได้ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ ๖) เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ สนข. รพท. MLIT และ JICA ได้ร่วมหารือเกี่ยวกับรูปแบบการดำเนินโครงการฯ และร่าง MOC (ฉบับเพิ่มเติม) ซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอรูปแบบทางเลือกการดำเนินโครงการกรณีแบบ Non-Binding ให้ฝ่ายไทยพิจารณา อย่างไรก็ตามฝ่ายไทยยังเห็นว่ารูปแบบการดำเนินโครงการควรจะเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างไทย - ญี่ปุ่น โดยจะต้องมีการประชุมหารือเพื่อพิจารณาในรายละเอียดร่วมกันต่อไป ๗) การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม - ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก : กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ : สนข. เสนอรายงาน EIA (ชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๓) ให้ สผ. ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ และ คชก. ได้พิจารณารายงานฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้นำรายงานฯ เสนอ กก.วล. เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๒.๒ การจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ ๑) คณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ ได้มีการประชุม ในวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมขอให้ฝ่ายผู้ปฏิบัติงานเพิ่มเติม ดังนี้ ๑.๑) พิจารณาความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย ๑.๒) ควรระบุและให้ข้อเสนอแนะตำแหน่งที่เหมาะสมในการกำหนดเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้การเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบขนส่งมวลชนทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ๑.๓) ควรมีนโยบายหรือมาตรการที่เหมาะสมเพื่อจูงใจให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น โดยอ้างอิงมาตรการในประเทศญี่ปุ่น ที่ภาครัฐจะจ่ายค่าเดินทางระบบขนส่งสาธารณะและนายจ้างในภาคเอกชนจะจ่ายค่ารถไฟฟ้าให้กับลูกจ้างและพนักงาน ๒) เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑ สนข. และ JICA ได้ร่วมกันจัดการสัมมนา “The Blueprint for the ๒nd Bangkok Mass Rapid Transit Master Plan (M-MAP ๒)” เพื่อเปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่างๆ ร่วมกันเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อ (ร่าง) ทิศทางนโยบายการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP ๒) ณ โรงแรมเรดิสันบลู พลาซ่า ๓) การปรับปรุงแบบจำลองการเดินทางระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) ฝ่ายไทยได้ตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อปรับปรุงแบบจำลองการเดินทางระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) เพื่อดำเนินงานร่วมกับ JICA ในการจัดทำแบบจำลองการเดินทางและการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร โดยกำหนดให้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ในวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ๔) คณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อปรับปรุงแบบจำลองการเดินทางระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยฝ่ายไทยได้นำเสนอรายละเอียดและข้อมูลต่างๆ ของ eBUM ๒ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ฝ่ายผู้ปฏิบัติงานพิจารณาให้เห็น		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๒.๓ Southern Corridor (กาญจนบุรี (บ้านพุน้ำร้อน) - กทม. - แหลมฉบัง และ กทม. - อรัญประเทศ) ๑) ได้มีการทดลองเดินรถขนส่งสินค้า จากหนองปลาตุก- แหลมฉบัง เพื่อทดลองคุณภาพรางขนาด ๑ เมตร สรุปว่า ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมก่อนที่จะดำเนินการจัดตั้ง SPV โดยได้มีพิธีเปิดสำนักงานเพื่อสำรวจและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่บริษัท Toyota Tsusho เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ ๒) จากการศึกษา ฝ่ายญี่ปุ่นได้เสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างเดิมก่อน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุง ในด้านต่างๆ คือ ๑) การปรับปรุงด้านความปลอดภัยของราง ๒) การจัด zoning ในการเดินรถ ๓) การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อและการเข้าถึงระบบรถไฟกับแอร์พอร์ตลิงค์ และรถไฟชานเมืองสายสีแดง ๒.๒.๔ การดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ๑) ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาผลการศึกษาการให้บริการรถไฟสินค้า ซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอผลการศึกษา และรูปแบบการลงทุน โดยเสนอให้แบ่งการลงทุนออกเป็น ๒ ส่วน SPV ๑ (การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้า) ลงทุนโดยเอกชน และ SPV ๒ (การขนส่งสินค้าทางรถไฟ) ๒) รฟท. ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่น โดยได้มีการประชุม คณะทำงานเพื่อพิจารณาการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยที่ประชุมรับทราบรายงาน ฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยผลการศึกษาประกอบด้วย รายงานสถานการณ์การขนส่ง สินค้าภายในประเทศไทย ผลการสำรวจพื้นที่ในแนวเส้นทาง การพยากรณ์ความต้องการสินค้า แนวคิดรูปแบบการลงทุน แผนการลงทุนและสถานี การศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบธุรกิจ ๒.๒.๕ East – West Corridor (ช่วงแม่สอด – มุกดาหาร) ฝ่ายญี่ปุ่นดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ช่วงแม่สอด – บ้านไผ่ เบื้องต้นแล้วเสร็จ		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง (กรุงเทพฯ – หัวหิน) ๒.๓.๑ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลรายงาน PPP เพิ่มเติม เพื่อเสนอ สคร. พิจารณา ๒.๓.๒ อยู่ระหว่างการเพิ่มเติมรายงาน EIA (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๒) ตามความเห็นของ คชก. โดยให้ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของแบบโครงสร้างสะพานพระราม ๖ ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้นำส่งรายงานให้ สนข. พิจารณาเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๑ โดย สนข. มีความเห็นให้ที่ปรึกษาเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานฯ ให้ครบถ้วนตามความเห็นของ คชก. และกำหนดให้ที่ปรึกษานำส่งรายงานให้ สนข. พิจารณาภายในวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ๒.๓.๓ ที่ปรึกษานำส่งรายงานฉบับปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นของ คชก. ให้ สนข. พิจารณาเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณานำส่ง สผ. ต่อไป		สนข.
			๒.๔ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน ๒.๔.๑ คค. ได้สั่งการให้ สนข. พิจารณาให้ความเห็นต่อรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ ซึ่ง สนข. ได้เสนอความเห็นไปยัง คค. เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๑ และ คค. ได้เสนอความเห็นไปยังคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๑ ๒.๔.๒ รฟท. จัดทำรายงาน PPP แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดย รฟท. จะนำเสนอ สคร. พิจารณา ก่อนเสนอคณะกรรมการ PPP ตามลำดับต่อไป ๒.๔.๓ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ๑) รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางที่รถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบิน วงเงิน ๗๙.๗๙ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ และ EEC ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายงานการศึกษาฯ ๒) เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียง		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้ให้ความเห็นชอบด้วยแล้ว และ รพท. ได้ประกาศ เชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนฯ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ๓) รพท. อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน คาดว่าจะส่ง สผ. ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑		
			๒.๕ โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ๒.๕.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๒ เดือน (วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๙ – ๓ มกราคม ๒๕๖๐) ๒.๕.๒ วัตถุประสงค์ : เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ รวมทั้ง การเชื่อมโยงกับโครงข่ายและระบบขนส่งรูปแบบอื่นในจังหวัดเชียงใหม่ ๒.๕.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : ๑) คณะกรรมการกำกับการศึกษา มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๐ และสรุปผลการศึกษาฯ เสนอ คค. เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ผลการศึกษาสรุปสาระสำคัญดังนี้ รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะแบ่งเป็น ๓ ระบบ ได้แก่ (๑) ระบบขนส่งสาธารณะหลัก (ระบบหลัก) เป็นระบบแกนกลาง รองรับ การเดินทางเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมหลักในเขตเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับ ผู้โดยสารจำนวนมากเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit: LRT) ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางที่ ๑ สายสีแดง ผ่านพื้นที่กิจกรรมหลักที่สำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาล นครพิงค์-ศูนย์ราชการเชียงใหม่- สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่๗๐๐ ปี-ศูนย์ประชุมนานาชาติ- สถานีตำรวจช้างเผือก - มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ - สถานีขนส่งช้างเผือก - โรงพยาบาล เชียงใหม่ราม - โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ - โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ - สนามบิน นานาชาติเชียงใหม่ - ห้างสรรพสินค้าแอร์พอร์ตพลาซ่า - สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีหางดง เส้นทางที่ ๒ สายสีน้ำเงิน ผ่านพื้นที่กิจกรรมหลักที่สำคัญ ได้แก่ สวนสัตว์ เชียงใหม่ - มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา - หอประชุม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ - ย่านถนนนิมมานเหมินท์- โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ - วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร -ที่ว่าการอำเภอเมืองเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ -ย่านถนนคนเดิน	งบประมาณ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ วงเงินรวม ๑๙.๙๗ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๑๘.๔๗ ลบ.	

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			สามกษัตริย์ - โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย - ประตู่ท่าแพ - ย่านเชียงใหม่ไนท์บาซาร์ - ตลาดอนุสาร - ตลาดสันป่าข่อย - สถานีรถไฟเชียงใหม่ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีดอนจั่น ห้างสรรพสินค้าพารามเมนาดา เส้นทางที่ ๓ สายสีเขียว ผ่านพื้นที่กิจกรรมหลักที่สำคัญ ได้แก่ มีโชคพลาซ่า - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเฟสติวัล - สถานีขนส่งอาเขตเชียงใหม่ - ศูนย์การค้าสตาร์เวนิว - โรงพยาบาลแมคคอร์มิค - โรงเรียนดาราวิทยาลัย - โรงเรียนปิ่นสร้อยแยลส์วิทยาลัย - กาดหลวง - เทศบาลนครเชียงใหม่ - ย่านเชียงใหม่ไนท์บาซาร์ - ตลาดอนุสาร - โรงเรียนเรยีนาเชลีวิทยาลัย - โรงเรียนพระหฤทัย - โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย - ตลาดหนองหอย - ห้างสรรพสินค้าแอร์พอร์ตพลาซ่า - มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น - สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ (๒) ระบบขนส่งสาธารณะรอง (ระบบรอง) เป็นระบบ Feeder ให้กับระบบหลัก เชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอรอบนอกเข้าสู่ระบบหลักด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีความจุในการรองรับผู้โดยสารปานกลางเป็นระบบรถโดยสารสาธารณะ มี ๗ เส้นทาง ได้แก่ อ.แม่ริม มหาวิทยาลัยแม่โจ้ อ.สันทราย อ.ดอยสะเก็ด อ.สันกำแพง อ.สารภี อ.หางดง (๓) ระบบขนส่งสาธารณะเสริม (ระบบเสริม) รองรับปริมาณการเดินทางภายในเขตเมืองโดยเป็นระบบ Feeder ให้กับระบบหลัก เชื่อมโยงระหว่างแหล่งกิจกรรมย่อยในเขตเมืองเข้าสู่ระบบหลักภายในระยะทางไม่เกิน ๒๐๐ เมตร ในเขตชุมชนเมือง และไม่เกิน ๔๐๐ เมตร ในเขตชานเมือง เป็นระบบรถโดยสารประจำทางในเมือง ๒) สนข. เสนอผลการศึกษา ให้ คค. ทราบ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาตามลำดับ เมื่อผ่านการพิจารณา สนข. จะดำเนินการเสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่ง รฟม. จะใช้เวลาในการศึกษาประมาณ ๑ ปี เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป ๓) การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ประชุม ได้มีการพิจารณาผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการในขั้นตอนการลงทุนและการก่อสร้างโครงการดังกล่าว โดยอาจหารือท้องถิ่นถึงแนวทางการดำเนินงานร่วมกันต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๖ โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ๒.๖.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๔ เดือน (วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๙ – ๓ มีนาคม ๒๕๖๐) ๒.๖.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา และพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ๒) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ๓) เพื่อศึกษาจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ ๑ เส้นทาง รวมทั้งเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ ๒.๖.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ ๑) แผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ซึ่งมีสาระสำคัญของแผนแม่บทฯ ดังนี้ วิสัยทัศน์ : “พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหลัก เพื่อการเดินทางในเขตเมืองนครราชสีมา” พันธกิจ : “ดำเนินการพัฒนาเชื่อมต่อการเดินทางโดยระบบการขนส่งสาธารณะอย่างสะดวก เพียงพอ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ” เป้าประสงค์ : ๑) เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทาง ๒) การเดินทาง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๓) การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะสามารถยกระดับคุณภาพการเดินทาง	งบประมาณปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ วงเงินรวม ๔๓.๗๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๔๑.๕๑๕ ลบ.	สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหลักในเขตเมือง นครราชสีมาและพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในเขตเมืองนครราชสีมา กับระบบขนส่งสาธารณะหลัก ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยให้กับเส้นทาง การขนส่งสาธารณะภายในเขตเมืองนครราชสีมา ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาและปรับปรุงการบริการพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ๒) แผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่อง ที่มีความต้องการเดินทาง ซึ่งมีสาระสำคัญของแผนแม่บทฯ ดังนี้ วิสัยทัศน์ : “ระบบการจราจรที่มีประสิทธิภาพสูงสุด” พันธกิจ : “จัดการจราจรในเขตเมืองและพื้นที่โดยรอบเขตเมืองให้มีความคล่องตัว และปลอดภัย” เป้าประสงค์ : ๑) จัดการการเคลื่อนตัวของการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ๒) สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมแก้ปัญหาจราจร โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การแก้ปัญหาจราจรบนถนนสายหลักผ่านพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแก้ปัญหาจราจรเข้าออกพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเปลี่ยนพฤติกรรมการประยุกต์ใช้พื้นที่สาธารณะของประชาชน แนวเส้นทางโครงข่ายขนส่งสาธารณะหลักที่เสนอดำเนินการเป็นโครงการนำร่อง ทางเลือกที่มีความสำคัญสูงสุดและควรดำเนินการก่อน ได้แก่ สายสีเขียว (เส้นทางตลาดเซฟวัน-ถนนมุขมนตรี-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) พร้อมกับสายสีส้ม (เส้นทางแยกประโดก-ถนนช้างเผือก-คูเมืองเก่า) ทางเลือกที่มีความสำคัญถัดมา ได้แก่ สายสีม่วง (เส้นทางตลาดเซฟวัน-ถนนมิตรภาพ-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) โดยให้ดำเนินการหลังจากสายสีเขียวและสายสีส้มเปิดให้บริการแล้วประมาณ ๓ ปี		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			ผลการวิเคราะห์เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะหลักที่มีความเหมาะสมกับเมืองนครราชสีมา คือ รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) ประเภท Street-running การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้เห็นชอบแผนแม่บทฯ และ มอบให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป		
	-	-	๒.๗ โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒.๗.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๒ เดือน (วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๙ – ๓ มกราคม ๒๕๖๐) ๒.๗.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่น ๒) เพื่อศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) และออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการนำร่อง จำนวน ๑ เส้นทาง ๓) เพื่อศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit – Oriented Development: TOD) และแผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอดและพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง ๒.๗.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และเสนอผลการศึกษาต่อ คค. เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และนำส่งผลการศึกษาให้ รฟท. เพื่อเตรียมการเบื้องต้น นำส่ง ทล. เพื่อใช้พิจารณาการขอใช้เขตทางถนนมิตรภาพ ผลการศึกษาสรุป ดังนี้ ๑) เส้นทางที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการนำร่อง ได้แก่ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ (บ้านสำราญ ต.สำราญ – ต.ท่าพระ อ.เมืองขอนแก่น) ระยะทางประมาณ ๒๒.๘ กม. มีสถานี ๑๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีระดับดิน ๑๐ สถานี และสถานียกระดับ ๖ สถานี ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ๒) แผนการจัดระบบการจราจรในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (TOD) และพื้นที่ต่อเนื่องในเมืองขอนแก่น ได้คำนึงการเข้าถึงสถานีอย่างปลอดภัย การกำหนดความเร็ว และการเชื่อมต่อการเดินทาง การออกแบบการจัดการจราจรจะปิดจุดกลับ	งบประมาณ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ วงเงินรวม ๓๕.๕๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๒๙.๒๙ ลบ.	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			รถตามแนวเส้นทางโครงการ ๖ แห่ง และเปิดเป็นทางแยกจำนวน ๔ แห่ง รวมทั้งมาตรการและโครงการต่างๆโดยอาศัยหลักการพัฒนามาตามแนวคิด Smart Mobility ภายใต้การพัฒนา Smart City เพื่อสนับสนุนระบบ LRT ๓) แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (TOD) และพื้นที่ต่อเนื่องในเมืองขอนแก่น ได้กำหนดหลักการออกแบบพัฒนาพื้นที่รอบสถานี คือ เป็นเมืองกระชับ (Compact City) ที่ผสมผสานการใช้พื้นที่หลากหลายกิจกรรม ผู้คนสามารถเดินเท้าและจักรยานได้ในรัศมี ๕๐๐ เมตร โดยการจัดทำแนวคิดพัฒนาพื้นที่ ได้แบ่งเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ การพัฒนาแบบศูนย์กลางภูมิภาค (ย่าน TOD center point) การพัฒนาแบบย่านเชื่อมโยงการเดินทาง (ย่าน TOD สถานีขนส่งแห่งที่ ๓) และการพัฒนาแบบศูนย์กลางชุมชน (ย่าน TOD โลตัส ต.ศิลา อ.เมืองขอนแก่น) มติ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติรับทราบ ผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	-	-	๒.๘ โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ ๒.๘.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๘ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม – ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐) ๒.๘.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อให้มีแผนการจัดการจราจรที่นำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดการจราจรเฉพาะหน้า ระยะเร่งด่วน โดยแนวทางแก้ไขปัญหาคือเฉพาะหน้าที่มีความเร่งด่วนต้องมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที ๒) เพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรระยะ ๑๐ ปี ที่นำแนวความคิดการพัฒนาเมืองในอนาคต (Future City) มาใช้ประกอบการจัดทำแผนในลักษณะเป็นแผนบูรณาการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ วางรากฐานความเจริญเติบโตของจังหวัดบึงกาฬ และป้องกันการเกิดปัญหาจราจร เพื่อจังหวัดบึงกาฬเป็นเมืองที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย น่าอยู่ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ชาติ แผนหลัก การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ผังเมืองจังหวัดบึงกาฬ ผังเมืองรวมเมืองบึงกาฬ และแผน/ยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๖.๐๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๔.๘๐ ลบ.	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๓) เพื่อให้มีแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจรที่มีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร นำไปใช้ในการปฏิบัติงาน ๔) เพื่อให้มีคู่มือการติดตามและประเมินผล เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร แผนงาน/โครงการ เพื่อจะได้รับทราบถึงปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจรต่อไป ๕) เพื่อให้มีฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ ๒.๘.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ มอบฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับการศึกษา ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ก่อนรับไว้ในราชการต่อไป แผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดบึงกาฬ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ วิสัยทัศน์ : “การขนส่งที่ยั่งยืน ส่งเสริมเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว เมืองน่าอยู่ และ เป็นประตูการค้าสู่สากล” เป้าประสงค์ : ๑. เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อส่งเสริมและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรมของจังหวัด ๓. เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ๔. เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าสู่สากล ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเพื่อการเดินทางที่สะดวกปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมการขนส่งสินค้าเพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้า แผนงาน/โครงการ แบ่งเป็น ๓ ระยะ ดังนี้ ระยะสั้น ๑-๒ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๒) แผนระยะเร่งด่วนที่อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของงบประมาณที่จำกัด ใช้เงินลงทุนไม่มาก หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความพร้อมสามารถทำได้ และมีความจำเป็นต้องทำในทันที เช่น การแก้ไขปัญหาจุดอันตรายหากไม่ทำในระยะเวลาอันสั้น ณ บริเวณดังกล่าวอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ สูญเสียทรัพย์สิน และเสียชีวิตได้ เป็นต้น ระยะกลาง ๓-๕ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓-๒๕๖๕) เป็นแผนที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะสั้นกับแผนระยะยาว แผนงานต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่วางไว้ ระยะยาว ๖-๑๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐) เป็นการวางแผนที่มีเป้าหมายให้วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์เสร็จสมบูรณ์ เชื่อมโยงการบริหาร การปฏิบัติงานภายในองค์กร และสอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศเตรียมพร้อมสู่อนาคต		
	-		๒.๙ โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ๒.๙.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๔ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑) ๒.๙.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางกับระบบขนส่งในทุกรูปแบบในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบ เพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคล และแก้ปัญหารถติดขัด ๒) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรเมืองพิษณุโลกและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ๓) เพื่อศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาการขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก รวมทั้งการออกแบบเบื้องต้น เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ วงเงินรวม ๓๙.๙๗ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๓๕.๗๕ ลบ.	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๙.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ คจร. ต่อไป สรุปสาระสำคัญผลการศึกษา ดังนี้ ๑) การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ครอบคลุมระยะเวลา ๓๐ ปี แบ่งการดำเนินการเป็น ๒ ระยะ รวมทั้งหมด ๘ เส้นทาง โดยระยะที่ ๑ เปิดให้บริการในปี พ.ศ.๒๕๖๕ – ๒๕๗๓ จำนวน ๖ เส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่การเดินทาง ในเขตเมืองพิษณุโลก และระยะที่ ๒ คาดว่าเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ – ๒๕๙๔ เพิ่มอีก จำนวน ๒ เส้นทาง พร้อมทั้งส่วนต่อขยายเส้นทางเดิมอีก ๓ เส้นทาง เพื่อเป็นการรองรับ ความต้องการการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นและการพัฒนาพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ๒) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี จำนวน ๓ แห่ง และจัดทำแผนแม่บท การแก้ไขปัญหาจราจรเบื้องต้น เช่น การจัดจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๒ การปรับปรุง จุดตัดทางรถไฟ การปรับปรุงทางแยกสัญญาณไฟจราจร การปรับปรุงทางเท้าและการบริหาร จัดการที่จอดรถริมถนน โดยให้ส่งผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด		
			๒.๑๐ โครงการศึกษาออกแบบทางรถไฟสายใหม่ ช่วงอำเภอตอนสัก-เชื่อมรถไฟสายใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒.๑๐.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๘ เดือน (เดือนพฤษภาคม – เดือนธันวาคม ๒๕๖๐) ๒.๑๐.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของเส้นทางรถไฟสายใหม่ในเส้นทางอำเภอตอนสักกับทางรถไฟสายใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ให้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบันที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณต้นทางและปลายทาง รวมทั้งระหว่าง เส้นทางที่มีศักยภาพ รองรับการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งภาคใต้ฝั่งตะวันออก โดยการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างบริเวณอำเภอตอนสัก กับจังหวัดสุราษฎร์ธานี	งบประมาณ ปี ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๖๙.๘๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๖๙.๘๐ ลบ	

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๑๐.๓ ขอบเขตของงาน ประกอบด้วย ๑) งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ๒) งานศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการเงิน ๓) งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และการจัดทำเอกสารประกวดราคา ๔) งานจัดทำรูปแบบ แนวทาง และแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่ต้นทาง (บริเวณเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้) และพื้นที่ปลายทาง (บริเวณอำเภอดอนสัก) ๕) งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ๒.๑๐.๔ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเส้นทางรถไฟ ช่วงอำเภอดอนสัก – เชื่อมรถไฟสายใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมด้วยระบบราง ระหว่างฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย กับพื้นที่ฝั่งทะเลด้านอันดามันกับทางรถไฟเส้นทาง ศิริรัฐนิคม-ท่าขนุน-ภูเก็ท ซึ่งแนวเส้นทางเบื้องต้นจะเริ่มต้นที่สถานีสุราษฎร์ธานี ใช้แนวรถไฟสายใต้ที่ออกแบบเป็นรถไฟทางคู่ ระยะทาง ๑๕ กม. จากนั้นแนวจะเลี้ยวเข้าสู่เกาะกลางทางหลวงหมายเลข ๔๔ (เขาคีไทริน ซีบอร์ด) ซึ่งมีเขตทางของถนนทางหลวงรวม ๒๐๐ เมตร เป็นระยะทางอีก ๓๓ กม. ตัดถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (สุราษฎร์ธานี – ขนอม) เข้าสู่เขตพื้นที่อำเภอดอนสัก อีก ๓๐ กม. ซึ่งต้องทำการเวนคืนใหม่รวมระยะทางทั้งสิ้น ๗๘ กม. มีสถานี/ที่หยุดรถไฟในเบื้องต้นทั้งหมด ๑๕ แห่ง แบ่งเป็นสถานีเดิม ๓ แห่ง และสถานีที่กำหนดขึ้นใหม่ ๑๒ แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ไปยัง สผ. และเสนอผลการศึกษาให้ คค. เพื่อมอบให้ รฟท. ไปดำเนินการในขั้นตอนการลงทุนต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๑๑ โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ๒.๑๑.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (วันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ – ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒) ๒.๑๑.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยง ๒) เพื่อจัดทำแผนการจัดระบบการจราจร ๓) เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลัก ๒.๑๑.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้วและกำหนดสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑ ในวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๑ ที่ จ.อุดรธานี	งบประมาณ ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ วงเงินรวม ๒๘ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๔.๐๕ ลบ	
			๒.๑๒ โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ๒.๑๒.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๑๖ เมษายน ๒๕๖๑) ๒.๑๒.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ตัวชี้วัดที่เหมาะสมด้านการขนส่งทางอากาศ และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๒๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๘๑) สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยเชื่อมโยงทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ ให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศ และรองรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงระดับประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างเป็นระบบ ๒) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๘๑ โดยครอบคลุม ยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่สำคัญอย่างน้อย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้ (๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) (๒) การพัฒนารัฐกิจสายการบิน (Airline Business) (๓) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System) (๔) การพัฒนากฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (Legal and Regulation) (๕) การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Human Resources) ให้เพียงพอกับความต้องการของกิจการอุตสาหกรรมการบินของไทย ๓) เพื่อจัดทำแนวทางการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำโครงการนำร่อง การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อเป็นต้นแบบในการส่งเสริม	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ วงเงินรวม ๓๖.๐๒ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๒๓.๐๐ ลบ	สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			การขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดต้นทุน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง ๒.๑๒.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : ๑) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณารายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๓ (Progress Report III) ซึ่งที่ประชุมฯ มีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report III) และมอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ รับประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอนโยบายของคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ไปปรับปรุงแก้ไขในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และ (ร่าง) แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยต่อไป ๒) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๖) เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ที่ประชุมมีมติไม่เห็นชอบต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ทั้งนี้ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ รับประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอนโยบายของคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ไปปรับปรุงแก้ไขในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป ๓) ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๙) ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยง ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาเทคโนโลยีการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ๔) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๗) เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณารายงานโครงการนำร่อง “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” และ “การพัฒนาศักยภาพการฝึกอบรมนักบินโดยใช้ท่าอากาศยานภูมิภาค” ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานผลการศึกษา และมอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ รับประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอนโยบายของคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขในรายงานผลการศึกษา ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๒.๑๓ โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ๒.๑๓.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๐ เดือน (วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) ๒.๑๓.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) ศึกษาการพัฒนาโครงข่ายและการขยายเส้นทางรถไฟสายใหม่ จากจังหวัดชุมพร-จังหวัดระนองเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ๒) ออกแบบและจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ๓) ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุน ๔) สร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ เส้นทางจังหวัดชุมพร-จังหวัดระนอง ๒.๑๓.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๖) เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รายงานการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Report) รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Report) สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้าง ความเข้าใจสาระของโครงการ ประกอบด้วย วิดีทัศน์สรุปผลการศึกษาและเอกสาร ประชาสัมพันธ์โครงการ และรายงานการศึกษาในรูปแบบ E-Book และมอบหมาย ให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ก่อนรับไว้ใช้ ในราชการต่อไป สรุปผลการศึกษา ดังนี้ การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมเพื่อการออกแบบ เบื้องต้น (Preliminary Design) และประเมินราคาเบื้องต้น (Preliminary Cost) และศึกษา ความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุนต่อไป ซึ่งจากการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์เพื่อประเมินและคัดเลือกแนวเส้นทาง จากแนวเส้นทางทั้ง ๔ เส้นทาง โดยพิจารณาจากปัจจัย ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และ ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม พบว่า แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด คือ แนวเส้นทางที่ ๑ มีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางบริเวณพื้นที่ทางใต้ของสถานีรถไฟชุมพรและอยู่ด้านเหนือของสถานี	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๒๙.๕๐ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว งวดที่ ๑-๔ ๒๒.๑๒๕ ลบ.	สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			รถไฟแสงแดด ขนานกับทางหลวงหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) ผ่านพื้นที่เขตอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร อำเภอกระบุรี อำเภอละอุ่น และอำเภอเมือง จังหวัดระนอง จนสิ้นสุดโครงการที่บริเวณท่าเรือน้ำลิกระนอง และจากสถานีท่าเรือระนองจะมีเส้นทางแยก (Spur Line) เข้าสู่เมืองระนอง โดยสิ้นสุดที่สถานีระนอง ระยะทาง ๑๐๙ กิโลเมตร โดยตำแหน่งสถานีเบื้องต้น ๙ สถานี ได้แก่ สถานีขุนกระโทก สถานีบ้านนา (๑) สถานีบ้านนา (๒) สถานีปากจั่น สถานีกระบุรี สถานีบางใหญ่ สถานีละอุ่น สถานีท่าเรือระนอง และสถานีระนอง ซึ่งที่ปรึกษาฯ นำข้อมูลของแนวเส้นทางดังกล่าวเพื่อทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ ออกแบบเบื้องต้น และจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการศึกษาฯ จะมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ ในปี ๒๕๗๗		
	๑๕ ส.ค. ๖๐	ครม. เห็นชอบ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับ ความ เห็น ของ กระทรวงวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี และสำนักงาน ก.พ.ร.	๒.๑๔ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ๒.๑๔.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ๒.๑๔.๒ วัตถุประสงค์ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมให้สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ของ สศช. ตามที่ได้มีการถ่ายทอดสู่การปฏิบัติมายัง คค. ๒.๑๔.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน สนช. ได้ประมวลสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากหน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง และจัดทำเป็นร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (๑) วิสัยทัศน์ : ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน (๒) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒.๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวก ระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้า เพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
		ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้แผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวเป็นกรอบในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้สำเร็จและใช้ประโยชน์ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด และรายงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อบูรณาการดำเนินการในภาพรวมต่อไป	(๒.๒) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในฐานะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ (๒.๓) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพและมาตรฐานสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ (๓) เป้าประสงค์หลัก : เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้านี้ ขจัดปัญหา Missing Link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand ๔.๐ ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศ พัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล (๔) ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ (๔.๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง (๔.๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ Infrastructure (๔.๑.๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ Technology (๔.๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : Gateway สร้างความเชื่อมโยง (๔.๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับปรุงโครงข่าย (Hard side) (๔.๒.๒) กลยุทธ์ที่ ๒.๒ Technology (๔.๒.๓) กลยุทธ์ที่ ๒.๓ อำนวยความสะดวก (๔.๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (๔.๓.๑) กลยุทธ์ที่ ๓.๑ รองรับ EEC (๔.๓.๒) กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่และ SEZ (๔.๓.๓) กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนา Real Sector (๔.๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : Sustainable มีความยั่งยืน (๔.๔.๑) กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง (๔.๔.๒) กลยุทธ์ที่ ๔.๒ ส่งเสริมการวิจัย (๔.๔.๓) กลยุทธ์ที่ ๔.๓ Green Logistics (๔.๔.๔) กลยุทธ์ที่ ๔.๔ Safety Logistics (๔.๔.๕) กลยุทธ์ที่ ๔.๕ การติดตามและประเมินผล		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ และ สนข. ได้จัดส่งเล่มแผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคมฯ ให้ คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งใช้เป็นแนวทางในการจัดทำ งบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ต่อไป		
			๒.๑๕ ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค ๒.๑๕.๑ ระยะเวลาการดำเนินการ : ๘ เดือน (วันที่ ๒๐ มีนาคม – ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑) ๒.๑๕.๒ วัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ให้สามารถเป็นกลไก สำคัญในการตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศ เพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ของประเทศไทยเพื่อผลักดันให้ไทย เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV) รวมทั้งกำหนดแนวทาง การพัฒนาและพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry Port) ๒.๑๕.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) และจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องฯ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ทั้งนี้ กำหนดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ในวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๑	งบประมาณ ปี ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๗ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๑.๐๓๙ ลบ.	

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
	-	-	๒.๑๖ โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๑๖.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๘ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐) ๒.๑๖.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อศึกษา ทบทวนการดำเนินงาน แนวทาง วิธีดำเนินงานด้านพัฒนาระบบ ITS ทั้งในและต่างประเทศ ๒) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบ ITS ทั้งในภาพรวมระดับประเทศ และระดับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานด้าน ITS ๓) เพื่อจัดทำมาตรฐานระบบ ITS และแนวทางการนำระบบ ITS ไปสู่การปฏิบัติ ๔) เพื่อจัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๑๖.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ก่อนรับไว้ในราชการต่อไป สรุปสาระสำคัญแผนแม่บทการพัฒนาาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ดังนี้ วิสัยทัศน์ : “ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis” พันธกิจ : “การพัฒนาาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล” ยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบ ITS • ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้ - ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยระบบโดยสารสาธารณะ - ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ • ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง ประกอบด้วยกลยุทธ์	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๑๘.๖๓ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๑๓.๐๔ ลบ.	สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			- สร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง - ส่งเสริมให้เกิดบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ • ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจรประกอบด้วยกลยุทธ์ - พัฒนาสู่ยุคของการจัดการจราจรแบบบูรณาการและอัตโนมัติ - พัฒนาการวางแผนการเดินทางที่ครบถ้วนและทันกาล • ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุประกอบด้วยกลยุทธ์ - การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS - พัฒนาสู่ยุคยานยนต์อัจฉริยะ • ยุทธศาสตร์ที่ ๕ จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis ประกอบด้วยกลยุทธ์ - การปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ ITS - การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS โครงการนำร่อง ประกอบด้วยกัน ๓ โครงการ ได้แก่ โครงการที่ ๑ : การบูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อใช้ในการนำเสนอเหตุการณ์ (Incident) หรืออุบัติเหตุ (Accident) โครงการที่ ๒ : การประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ โครงการที่ ๓ : การพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัด		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
	-	-	๒.๑๗ โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ ๒.๑๗.๑ ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๖ เดือน (วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๑) ๒.๑๗.๒ วัตถุประสงค์ : ๑) ศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และพฤติกรรม การเดินทางเพื่อปรับเทียบแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรให้มีความทันสมัยและแม่นยำ สอดคล้องกับพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อใช้ในการวางแผน และตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจร ๒) ศึกษาจัดทำฐานข้อมูลเชิงลึกด้านพฤติกรรมการเดินทางของประชากร ในพื้นที่นำร่องในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่ง ในระดับเชิงกิจกรรม (Activities Based) ๓) ศึกษาสำรวจ จัดเก็บข้อมูลและจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศการขนส่ง และจราจรเพื่อปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน เพื่อการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งสินค้าของประเทศ ที่สะท้อนการลงทุนระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ ๔) ศึกษาวิเคราะห์และจัดทำสารสนเทศเชิงบริหารเพื่อการวางแผนและ ตัดสินใจด้านการขนส่งและจราจร ๒.๑๗.๓ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และมอบหมายให้ที่ปรึกษา รับข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ไปดำเนินการเพื่อประโยชน์ ต่อโครงการต่อไป สรุปสาระสำคัญของการสำรวจวิเคราะห์ความต้องการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ดังนี้ ๑) ผลการสำรวจข้อมูลความต้องการเดินทาง - การสำรวจพบว่าการกระจายตัวของประชากรส่วนใหญ่อยู่ในเขตเมือง ขึ้นนอก ร้อยละ ๕๐.๘ เขตเมืองชั้นใน ร้อยละ ๑๘.๔ นอกเมือง ร้อยละ ๓๐.๘ ๒) ลักษณะการเดินทาง - รูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง เป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	งบประมาณ ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ วงเงินรวม ๒๘.๕๖๕ ลบ. เบิกจ่ายแล้ว ๑๘.๖๒๖ ลบ.	สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			รถจักรยานยนต์และรถสาธารณะ ตามลำดับ - การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ กลุ่มพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน มีการใช้รถจักรยานยนต์น้อยกว่าพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นนอกและปริมณฑล - การใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะมีสัดส่วนสูงในเขตเมืองชั้นในและลดหลั่นลงในนอกเขตเมือง โดยรถสาธารณะที่มีการใช้งานมากที่สุดคือ รถโดยสารประจำทาง - เวลาการเดินทางเฉลี่ย ๓๓ นาที ซึ่งรูปแบบการเดินทาง สูงสุด ๓ ลำดับ ได้แก่ รถตู้โดยสาร ๕๐ นาที รถโดยสาร ๔๑ นาที และรถโรงเรียน/รับส่ง ๔๑ นาที - ความเร็วการเดินทางเฉลี่ย ๒๒.๗ กม./ชม. ซึ่งรูปแบบที่มีความเร็วในการเดินทาง สูงสุด ๓ ลำดับ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล ๒๕.๙ กม./ชม. รถแท็กซี่ ๒๕.๒ กม./ชม. และรถตู้โดยสาร ๒๔.๙ กม./ชม. - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย ๓๒ บาท/เที่ยว รูปแบบที่มีค่าใช้จ่ายสูงสุด ๓ ลำดับ ได้แก่ รถแท็กซี่ ๑๑๒ บาท/เที่ยว ส่วนบุคคล ๖๑ บาท/เที่ยว (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซื้อรถ) รถไฟฟ้า ๔๒ บาท/เที่ยว ๓) ลักษณะการครอบครองยานพาหนะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนใหญ่ผู้ที่ไม่มียานพาหนะจะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถสาธารณะและรถแท็กซี่ ส่วนผู้ที่ครอบครองยานพาหนะส่วนใหญ่จะเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่สอดคล้องกับพาหนะในครอบครอง ๔) ปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง - ผู้ใช้รถส่วนบุคคล ได้แก่ รวดเร็ว มีความปลอดภัยและสะดวกเข้าถึงง่าย - ผู้ใช้รถสาธารณะ ได้แก่ รวดเร็ว ค่าใช้จ่ายถูกและสะดวกเข้าถึงง่าย ที่ปรึกษาได้จัดส่งเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ให้ฝ่ายเลขานุการฯ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างฝ่ายเลขานุการฯ ตรวจสอบรายละเอียดความถูกต้องก่อนเสนอคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ เพื่อพิจารณาต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
	๒๙ ส.ค. ๖๐	รับ ท ร า บ แ น ว ท า ง การดำเนินงานการบริหาร จัดการระบบตัวร่วม ในปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ และให้ คค. รับ ความ เห็น ข อ ง กระ ทรวง การ ค ลั ง สำนั กบ ปร ะมา ณ และ สำนั กงาน คณะ กรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ไปพิจารณา ดำเนินการต่อไป	๒.๑๘ การพัฒนาระบบตัวร่วม และ (ร่าง) พ.ร.บ.การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒.๑๘.๑ การพัฒนาระบบตัวร่วม ๑. กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริหารระบบตัวร่วม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ณ คค. เพื่อพิจารณาการใช้เทคโนโลยีบัตร EMV กับระบบตัวร่วม โดยที่ประชุมมีมติให้ สนข. ร่วมกับ รฟม. สรุปรายชื่อการใช้เทคโนโลยีบัตร EMV เสนอต่อ คณะกรรมการบริหารระบบตัวร่วมเพื่อพิจารณาในการประชุม เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑ ๒. ในคราวประชุมคณะกรรมการบริหารระบบตัวร่วม เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑ คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้เห็นชอบการใช้บัตร EMV ตามที่ รฟม. ได้เสนอ เทคโนโลยีบัตรแบบ EMV (Euro.Master.Visa) Contactless Smart Card (Open Loop) กับระบบตัวร่วมโดยการปรับแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วม จากเดิมที่จะเริ่มใช้งานตัวร่วม แบบระบบปิด (Close Loop Mangmoom ๒.๐) ก่อน แล้วจึงพัฒนายกระดับเป็นระบบเปิด (EMV: Mangmoom ๔.๐) ในระยะต่อไป เสนอให้พัฒนาและใช้งานตัวร่วมแบบระบบเปิด (EMV: Mangmoom ๔.๐) ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น ซึ่งการใช้ระบบเปิดแบบ EMV จะใช้ระยะเวลา ในการปรับปรุงพัฒนาระบบใกล้เคียงกับระบบปิดแบบเดิมแต่ใช้งบประมาณในการดำเนินงาน น้อยกว่า <u>ข้อดีของการใช้ระบบเปิด (EMV: Mangmoom ๔.๐) ต่อประชาชน ดังนี้</u> (๑) เพิ่มความสะดวกมากขึ้นในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยสามารถใช้ บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตระบบ EMV ที่มีอยู่แล้วมาใช้บริการได้ทันที โดยไม่ต้องมีบัตรเงินสดเพิ่มเติม (๒) ลดภาระในการเติมเงินลงในบัตรล่วงหน้าเนื่องจากจะเปลี่ยนเป็นการชำระเงิน ตามรอบในแต่ละเดือนหลังการใช้งาน (๓) เพิ่มความปลอดภัยในกรณีบัตรหายเนื่องจากไม่มีจำนวนเงินสดเก็บอยู่ในบัตร สามารถอายัดบัตร EMV ได้ทันที (๔) ค่าใช้จ่ายการเดินทางลดลง ด้วยระบบ Guarantee Minimum Fare ที่ใช้การหัก ค่าใช้จ่ายการเดินทางรายเที่ยว เป็นตัวรายวันหรือรายสัปดาห์โดยอัตโนมัติตามยอดการใช้จ่าย (๕) สามารถรับผลประโยชน์จากนโยบายของภาครัฐในการลดค่าโดยสาร <u>ข้อดีของการใช้ระบบเปิด (EMV: Mangmoom ๔.๐) ต่อหน่วยงานบริหารจัดการและ บำรุงรักษาระบบตัวร่วม: CTC (รฟม.) ดังนี้</u> (๑) ลดค่าใช้จ่ายในการผลิตและจำหน่ายบัตร ค่าบริหารจัดการบัตร เติมนเงิน และ ค่าบริหารจัดการบัตรโดยรวม ซึ่งเป็นการลดความเสี่ยงด้านต้นทุนการดำเนินงาน		สนข.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			(๒) สามารถเก็บค่าธรรมเนียม (Transaction Fee) ในอัตราที่ต่ำลง (๐.๘%) จึงช่วยลดภาระของผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้เกิดการเข้าร่วมในระบบตัวร่วมเพิ่มขึ้นในวงกว้าง (๓) มีฐานลูกค้าเพิ่มมากขึ้น จากที่มีผู้ถือบัตรเครดิต บัตรเดบิตในปัจจุบันทั้งในประเทศและต่างประเทศ (๔) มีสถาบันทางการเงินเข้าร่วมเป็นผู้ออกบัตรจำนวนมาก สามารถตัดลดภาระในการประชาสัมพันธ์บัตร (๕) ลดค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและค่าบริหารจัดการระบบ (๖) การดำเนินนโยบายด้านค่าโดยสารร่วม และการตอบสนองนโยบายภาครัฐในด้านการลดค่าโดยสารต่าง ๆ สามารถทำได้ง่ายและสะดวก ๓. การใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม (ระบบตัวร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) ตามแผนการดำเนินงานในระยะเร่งด่วนมีกำหนดการโดยสรุป ดังนี้ ๑) เริ่มเปิดให้ผู้มีสิทธิที่ได้รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตัวร่วม (แมงมุม) จำนวนประมาณ ๑.๓ ล้านใบ นำบัตรสวัสดิการแห่งรัฐมาดำเนินการเตรียมบัตรใหม่อีกครั้ง (Reinitialize) ตั้งแต่วันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถใช้ได้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ๒) ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่ได้เตรียมบัตรใหม่แล้ว (Reinitialize) และบัตรแมงมุม (ระบบตัวร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) สามารถใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป ๓) ขยายการให้บริการสำหรับผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม (ระบบตัวร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) ให้สามารถใช้ได้กับระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. และรถโดยสารประจำทางของเอกชนที่ร่วมบริการกับ ขสมก. ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป ๔) แนวทางการขยายการใช้บัตรสวัสดิการในรถโดยสารประจำทางของเอกชนที่ร่วมบริการ กรมบัญชีกลางรับทราบกรณี ที่ สนข. แจ้งความประสงค์ให้กระทรวงการคลังพิจารณาขยายการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในภาคขนส่ง เพื่อให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมีทางเลือกในการใช้ระบบขนส่งภายในวงเงินที่ภาครัฐจัดสรรให้ นอกจากจะให้ได้เฉพาะรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. แล้ว ให้สามารถใช้ได้กับรถ		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			โดยสารประจำทางของเอกชนที่ร่วมบริการกับ ขสมก. และเอกชนที่ร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด ด้วย เพื่อให้การช่วยเหลือผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน และเป็น การส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบหลักในการเดินทาง ซึ่ง กรมบัญชีกลางได้รับไปหารือในระดับนโยบายต่อไป ทั้งนี้ แผนระยะต่อไป จะเปิดให้บริการบัตรแมงมุม ระบบ EMV กับ รถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการแล้ว รวมทั้งรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ภายในเดือน ธันวาคม ๒๕๖๒ และจะสามารถใช้บริการได้ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ ระบบทางพิเศษ เรือโดยสาร และรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ ด้วย ๒.๑๘.๒ ร่าง พ.ร.บ.การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. สนช. เสนอร่าง พ.ร.บ.การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ต่อ คค. เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๑ เพื่อ คค. นำเสนอร่างต่อ ครม. พิจารณาตามแนวทางการจัดทำ และเสนอร่างกฎหมาย ตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย		
๖.๑๓ ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ ในสาขาขนส่งที่มีการแยกบทบาทและ ภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน และจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการ และความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการ ที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และ การบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุน การพัฒนาบบรางให้เป็นโครงข่ายหลัก ของประเทศ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุง กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขา ขนส่งและการประกอบกิจการโลจิสติกส์ ให้ทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และมีความชัดเจนในทางปฏิบัติ รวมทั้ง สนับสนุน ให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม	๒๓ ก.ย. ๕๗	ให้ทุกส่วนราชการเร่ง เสนอร่างกฎหมายที่มี ความจำเป็นเร่งด่วน โดยเร็ว และให้เร่งรัดจัด กลุ่มกฎหมาย โดยแบ่ง ออกเป็น กฎหมายที่ ล้ำสมัย กฎหมายที่ลด ความเหลื่อมล้ำของสังคม หรือให้สังคมดีขึ้น และ กฎหมายเกี่ยวกับการค้า ก า ร ล ง หุ น ห รื อ อนุวัติการตามหนังสือ สัญญาระหว่างประเทศ	๒.๑๙ การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ๒.๑๙.๑ ความก้าวหน้าการดำเนินงาน : ๑) คค. ได้ดำเนินการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อแยกหน้าที่บทบาทภารกิจด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการกำกับดูแล ออกจาก การประกอบการให้บริการเดินรถ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน เต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่จำเป็น ๒) คค. ได้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนเพื่อใช้ในการจัดตั้งกรมฯ จำนวน ๔ ฉบับ แล้วเสร็จ ประกอบด้วย - ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. - ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. - ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง กระทรวง คมนาคม พ.ศ. - ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๓) เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้ประชุมรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงาน	-	สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
ในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น			ที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และ สนข. ได้สรุปผลการประชุมเสนอ คค. เพื่อทราบ ๔) คค. ได้มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการตามข้อสั่งการของรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ซึ่งมอบหมายให้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. พร้อมกันกับร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และร่างกฎกระทรวงรวม ๔ ฉบับ เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาในคราวเดียวกัน ๕) เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ คค. ได้ประชุมเรื่องพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ สนข. ปรับแก้ตามความเห็นที่ประชุม ก่อนเสนอ สกม. คค. พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินการปรับแก้ตามความเห็นที่ประชุมและเสนอ คค. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ๖) คค. เสนอ ครม. เพื่อพิจารณาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และร่างกฎกระทรวง รวม ๔ ฉบับ ๗) เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ ครม. มีมติเห็นชอบอนุมัติและรับทราบตามที่ คค. เสนอ ดังนี้ ๗.๑) เห็นชอบการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ๗.๒) อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. รวม ๒ ฉบับ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป ๗.๓) รับทราบแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรองและกรอบระยะเวลา ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และแผนการขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ๗.๔) การกำหนดอัตราค่าจ้างของกรมการขนส่งทางราง ให้ คค. ปรับเปลี่ยนอัตราค่าจ้างภายใน คค. ก่อน หากไม่เพียงพอให้ขอบรรจุเพิ่มเติม โดยให้เสนอแผนบรรจุอัตราค่าจ้างเพิ่มเติมตามกรอบระยะเวลาต่อไป		

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			๗.๕) ให้ คค. เร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองเมื่อร่างพระราชบัญญัติ มีผลบังคับใช้แล้ว รวมทั้ง เร่งดำเนินการจัดตั้งบริษัทใหม่ รวม ๓ บริษัท (บริษัทเดินรถ บริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน และบริษัทบริหารทรัพย์สิน) ๘) ปัจจุบัน อยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณา ร่าง พ.ร.บ. ทั้ง ๒ ฉบับ คือ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ.		
๓. นโยบายที่ ๗. การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน ๗.๖ พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดน และโครงการคมนาคมขนส่งบริเวณ ประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อรองรับ การเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะแรกให้ความสำคัญกับด่านชายแดนที่สำคัญ ๖ ด่าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์ สะเตอรัง ประเทศ มาเลเซีย บานคลองเล็ก และบ้านคลองใหญ่ ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	๒๘ มิ.ย. ๕๕	กรม. เห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และมอบหมายให้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการแผนการลงทุนใน ๔ กลุ่มงาน ประกอบด้วย (๑) กลุ่มงานภาพรวมพื้นที่ EEC นิคมอุตสาหกรรม (๒) กลุ่มงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (๓) กลุ่มงานพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม และ (๔) กลุ่มงานพัฒนาเมือง	๓.๑ แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ๓.๑.๑ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๒/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กำหนดให้มีคณะกรรมการ ๒ ชุด ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และคณะกรรมการบริหารการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน ๓.๑.๒ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้มีคำสั่งที่ ๒/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย คณะอนุกรรมการฯ จำนวน ๓ คณะ ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คณะอนุกรรมการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี และคณะอนุกรรมการพัฒนาเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานอนุกรรมการ ๓.๑.๓ การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยได้มีการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ภายใต้แผนงานการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ดังนี้ (๑) แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งสิ้น ๑๖๘ โครงการ วงเงินรวม ๙๙๘,๙๔๘.๑๐ ล้านบาท (๒) ระยะเวลาการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการฯ แบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย		สนช.

นโยบายรัฐบาล/การสั่งการของ นายกรัฐมนตรี	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่รายงาน		ผลการดำเนินการ	การใช้จ่าย งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	วันที่	สาระสำคัญ			
			(๒.๑) ระยะเร่งด่วน (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑) เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องทำทันที โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ระยะที่ ๑ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พัทธยา-มาบตาพุด เป็นต้น (๒.๒) ระยะกลาง (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๔) เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องทำต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ รถไฟทางคู่ แหลมฉบัง-มาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ท่าเรือจุลเสม็ด Runway ที่ ๒ ท่าอากาศยานอุตะเกา เป็นต้น (๒.๓) ระยะต่อไป (ปี ๒๕๖๕ เป็นต้นไป) เป็นแผนงาน/โครงการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-แกลง รถไฟเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมา/กัมพูชา) สถานีบรรจุและแยกสินค้า กล่อง (ICD) หนองปลาตุก อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานอุตะเกา เป็นต้น ๓.๑.๔ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และมอบหมายให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการดำเนินการต่อไป ประกอบด้วย ๑๖๘ โครงการ วงเงินรวม ๙๘๘,๙๔๘.๑๐ ล้านบาท โดยในส่วนของแผนงาน/โครงการของหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย ๑๐๔ โครงการ วงเงินรวม ๗๔๕,๗๑๐.๕๖ ล้านบาท (เอกสารแนบ)		

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๑. วิสัยทัศน์ “พัฒนาโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ เชื่อมโยงทั้งทางบก น้ำ อากาศ รองรับ EEC มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค”

๒. พันธกิจ (๑) ยกกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนา EEC ในฐานะพื้นที่เศรษฐกิจระดับโลก

(๒) สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค

(๓) สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และอนุภูมิภาค

(๔) สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนทั้งภาคการบริการและการท่องเที่ยว

(๕) ยกกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

๓. ยุทธศาสตร์

(๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน โดยแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่

(๒) ส่งเสริมการเดินทางผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ

(๓) พัฒนาการเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าอากาศยานอู่ตะเภา กับโครงข่ายคมนาคมหลักแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection)

(๔) เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า

(๕) ยกกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่เศรษฐกิจ

๔. แผนปฏิบัติการ ๓ ระยะ

- **ระยะเร่งด่วน ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑)** เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องเร่งดำเนินการทันที เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC

- **ระยะกลาง ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔)** เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องทำต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน เพื่อให้โครงข่ายการคมนาคมขนส่งสามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

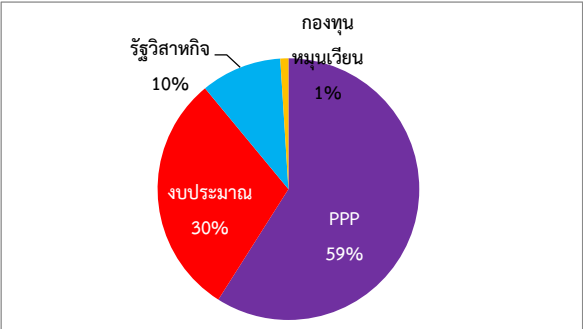
- **ระยะต่อไป (ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นต้นไป)** เป็นแผนงาน/โครงการเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC อย่างยั่งยืน รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับภูมิภาคอื่นและกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนให้ EEC เป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV อย่างสมบูรณ์

ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๑)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔)	ระยะต่อไป (พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นต้นไป)
- PPP MRO อู่ตะเภา ระยะที่ ๑ - PPP รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน - สถานีรถไฟอู่ตะเภา - PPP อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา - PPP ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ - PPP ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ - Motorway (พัทยา-มาบตาพุด) - อาคารผู้โดยสาร ท่าเรือจุลสมิต	- ก่อสร้างรถไฟทางคู่ (แหลมฉบัง-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) - ก่อสร้างทางวิ่งที่ ๒ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา - PPP Air Cargo ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ระยะที่ ๑ - PPP Free Trade Zone ท่าอากาศยานอู่ตะเภา - Motorway (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี)	- รถไฟเชื่อม EEC-ทวาย-กัมพูชา - ICD ฉะเชิงเทรา - PPP Air Cargo ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ระยะที่ ๒ - Motorway (ชลบุรี-อ.แกลง) - เพิ่มโครงข่ายถนนรองรับเมืองใหม่

ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๑)	ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔)	ระยะต่อไป (พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นต้นไป)
- ปรับปรุงโครงข่ายถนนสายรอง	- ปรับปรุงโครงข่ายถนนสายรอง - เพิ่มโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง	
๙๙ โครงการ	๖๒ โครงการ	๗ โครงการ
๒๙๒,๘๘๒.๖๓ ล้านบาท	๔๑๔,๓๖๐.๕๙ ล้านบาท	๒๕๒,๘๗๙.๕๐ ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น ๑๖๘ โครงการ วงเงินลงทุน ๙๘๘,๙๔๘.๑๐ ล้านบาท		

แบ่งเป็น

แผนงาน	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
ขนส่งทางถนน	๙๐	๒๑๔,๖๓๖.๘๓	๒๑.๗๐
ขนส่งทางราง	๙	๓๙๘,๕๕๒.๐๑	๔๐.๓๒
ขนส่งทางน้ำ	๑๙	๑๖๐,๖๐๙.๑๗	๑๖.๒๔
ขนส่งทางอากาศ	๒๐	๑๗๓,๘๔๔.๐๐	๑๗.๕๖
ระบบไฟฟ้า	๑๒	๔๐,๔๕๙.๗๓	๔.๙๐
ระบบประปา	๑๘	๘๐๖.๓๖	๐.๐๘
รวม	๑๖๘	๙๘๘,๙๔๘.๑๐	๑๐๐



ทั้งนี้ ในส่วนของแผนงาน/โครงการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย ๑๐๔ โครงการ วงเงินรวม ๗๔๕,๗๑๐.๕๖ ล้านบาท แบ่งเป็น

หน่วยงาน	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
กรมทางหลวงชนบท	๒๒	๖๒,๙๔๖.๘๓
กรมทางหลวง	๖๔	๑๕๑,๖๒๐.๐๐
การรถไฟแห่งประเทศไทย	๘	๓๗๘,๔๙๐.๐๐
กรมการขนส่งทางบก	๑	-
กรมเจ้าท่า	๒	๑,๑๐๙.๘๐
การทำเรือแห่งประเทศไทย	๓	๑๔๖,๔๔๓.๙๓
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	๑	๕,๐๓๐.๐๐
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	๓	๗๐.๐๐
รวม	๑๐๔	๗๔๕,๗๑๐.๕๖
