



แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ



Action Plan ๒๕๖๑

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กระทรวงคมนาคม

ธันวาคม ๒๕๖๐

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
๑. บทนำ	๑
๑.๑ สารสำคัญร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)	๒
๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)	๓
๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)	๔
๒. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม	๖
๒.๑. ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๖
๒.๒ ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๙
๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๑๓
๓.๑ ความเป็นมา	๑๓
๓.๒ สารสำคัญ	๑๓
๓.๓ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ	๑๕
๓.๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ	๑๗
๓.๕ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	๑๘
๓.๖ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑๙
๓.๗ แผนการดำเนินงานของโครงการ	๒๒
๓.๘ สถานะของโครงการ	๓๓
๔. ภาคผนวก	๓๕
รายละเอียดโครงการ	๓๖
แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๑๓๕

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๑	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๒๐ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)	๗
ตารางที่ ๒	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๓๖ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)	๙
ตารางที่ ๓	กรอบวงเงินลงทุนโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)	๑๖
ตารางที่ ๔	แหล่งเงินทุนโครงการ	๑๗
ตารางที่ ๕	แหล่งเงินทุนแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	๑๘
ตารางที่ ๖	แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	๑๘
ตารางที่ ๗	ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	๒๐
ตารางที่ ๘	แผนการดำเนินงานโครงการ	๒๓
ตารางที่ ๙	สถานะของโครงการ	๓๓
ตารางที่ ๑๐	แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)	๑๓๕

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๑. บทนำ

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการคมนาคมขนส่งทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางและการขนส่ง และเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศซึ่งนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมต่อไป

วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม

"พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน"

พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

- ๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
- ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
- ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
- ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
- ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
- ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้จัดทำขึ้นในช่วงรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และใช้เป็นแนวทางดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการสำคัญของกระทรวงคมนาคม เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และความเชื่อมั่นของประชาชนและนักลงทุนต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้คำนึงถึงความสอดคล้องต่อทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) (ระยะ ๘ ปี) และยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ของกระทรวงคมนาคมด้วย

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

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

วิสัยทัศน์

“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ

โดยยุทธศาสตร์ชาติมีกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

๑) **ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง** มุ่งเน้นความสามัคคีทั้งการรักษาความสงบภายในประเทศ โดยการเสริมสร้าง ความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติและการปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบ ด้วยการเสริมสร้างสันติสุขและพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของประชาชน โดยยึดหลักแนวทาง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” รวมทั้งการบริหารจัดการและการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม และกลไกพื้นฐานด้านความมั่นคง รวมถึงพัฒนา กลไกการพัฒนางานความมั่นคง ขจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบ การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ กระจายอำนาจ และสร้างความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรมตามหลัก นิติธรรม

๒) **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** มุ่งเน้นการพัฒนาเพิ่มผลิตภาพ การผลิตตลอดห่วงโซ่มูลค่า เพื่อก้าวกระโดดไปสู่การเป็นฐานการผลิตและบริการที่โดดเด่นในด้านเศรษฐกิจฐานชีวภาพ โดยยกระดับสู่เกษตรสมัยใหม่ที่เป็นพื้นฐานสำคัญและเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตร อาหาร พลังงานและวัสดุชีวภาพด้วยนวัตกรรม ยกระดับศักยภาพ ภาคอุตสาหกรรม ให้แข่งขันได้บนฐานเทคโนโลยีขั้นก้าวหน้า พัฒนาความหลากหลาย คุณภาพ และสร้าง เอกลักษณ์การท่องเที่ยวไทย และพัฒนา ธุรกิจบริการที่มีศักยภาพใหม่ๆ ที่สร้างรายได้สูง

๓) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน** มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต ควบคู่กับการปฏิรูปที่สำคัญทั้งในส่วนของการปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม เพื่อให้คนมีความดีอยู่ใน “วิถี” การดำเนินชีวิตและมีจิตสำนึกร่วมในการสร้างสังคมที่น่าอยู่ และมีการปฏิรูปการเรียนรู้แบบพลิกโฉมในทุกระดับตั้งแต่ระดับปฐมวัยจนถึงการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยการพัฒนาระบบการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ ๒๑ มีการออกแบบระบบการเรียนรู้ใหม่ การเปลี่ยนบทบาทครู การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการศึกษา และการพัฒนาระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิตเพื่อพัฒนาผู้เรียนให้สามารถก้าวทันกับการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับตนเองได้อย่างต่อเนื่อง

๔) **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม** มุ่งเน้นการสร้างโอกาสและความเสมอภาคให้ทุกคนในทุกด้าน หรือ การเป็น “สังคมแห่งโอกาส” ทั้งในมิติของการเข้าถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทรัพยากร กระบวนการยุติธรรม และบริการสาธารณะ รวมถึงการสร้างสังคมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนสถานะของผู้คนในสังคมผ่านการสร้างสังคมแห่งโอกาสควบคู่ไปกับการสร้างสมรรถนะทางสังคมโดยการปรับโครงสร้างทางสังคม เพื่อยกระดับ คุณภาพสังคมในทุกๆด้านไปพร้อมกัน โดยไม่ทอดทิ้งใครไว้เบื้องหลัง ประกอบด้วย การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับคนทุกกลุ่มในสังคม และมีการกระจาย ทรัพยากรให้ทุกคนสามารถเข้าถึงอย่างเป็นธรรมควบคู่กับการสร้างโอกาสที่เป็นธรรม โดยไม่แบ่งแยก และคำนึงถึง หลักสิทธิมนุษยชน และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มุ่งเน้นการบริโภคที่ยั่งยืนและการผลิตที่ยั่งยืน การดำเนินการที่สำคัญ คือ ต้องเร่งวางระบบการอนุรักษ์ พื้ฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งยกระดับความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติธรรมชาติและปรับตัวไปสู่รูปแบบของการผลิตและการบริโภคที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุกภาคเศรษฐกิจเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมุ่งเน้นการลดสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียนในภาคการผลิตไฟฟ้าเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและส่งเสริมการผลิตและใช้พลังงานสะอาด

๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มุ่งเน้นการยกระดับงานบริการประชาชนสู่ความเป็นเลิศโดยใช้ดิจิทัลเต็มรูปแบบ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการทั้งประชาชนและนักธุรกิจเอกชน โดยมีการเชื่อมโยงผ่านระบบดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้าง ของหน่วยงานภาครัฐให้มีขนาดที่เหมาะสม ทันสมัย มีขีดสมรรถนะสูง และสามารถ ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า และเทียบได้กับมาตรฐานสากลสามารถรองรับกับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนมากขึ้นและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต และการปฏิรูประบบการบริหารจัดการและการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ สู่ความเป็นมืออาชีพ รวมทั้งการต่อต้านและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ควบคู่ไปกับการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรมและสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ดี การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นสัมฤทธิ์ผลนั้นทุกภาคส่วนจะต้องมีบทบาทสำคัญไม่เฉพาะแต่ในขั้นตอนการจัดทำ แต่รวมถึงการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติ การติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผล

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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) จัดทำบนพื้นฐานยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ที่เป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐ ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ ดังนั้น การพัฒนาภายใต้แผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ จึงเป็นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในระยะ ๕ ปีแรก โดยมีแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ เป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญที่ถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) สู่การปฏิบัติ โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ ดังนี้

๑) กรอบแนวคิดและหลักการสำคัญ ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) คือ (๑) การน้อมนำและประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (๒) คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม (๓) การนำวิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ (๔) ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทย ปี 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 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 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ 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 กฎหมาย และการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

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

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวกำหนดไว้ ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะ นั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทัวถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยในระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน ด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

๒) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่ง ในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

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

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

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit-Oriented Development)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เป็นต้น

๗) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/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. พิจารณานุมัติเป็นรายโครงการตามแผนดังกล่าวแล้ว เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการเร่งรัดการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

๒.๑ ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย ๒๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๗๙๖,๓๘๕.๓๗ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๒๐ โครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
	ประจวบตราปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (ไตรมาสแรก ปีงบประมาณ ๒๕๕๙)		๑๘๖,๓๐๗.๔๕
	การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge)		
๑	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	๒๖,๐๐๔.๙๐
	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		๑๐๔,๘๐๐.๐๐
๒	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพิบูล-มาบตาพุด	ทล.	๒๐,๒๐๐.๐๐
๓	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	ทล.	๘๔,๖๐๐.๐๐
	การพัฒนากанขลนส่งทงน้		๓,๘๙๕.๓๘
๔	โครงการพัฒนาท่เทียบเรือขยฝั่ง (ท่เทียบเรือ A) ที่ท่เรือแหลมฉบัง	กทท.	๑,๘๖๔.๒๒
๕	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้ล่นค้ทางรถไฟที่ท่เรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑	กทท.	๒,๐๓๑.๑๖
	การพัฒนากанขลนส่งทงอวกศ		๕๑,๖๐๗.๑๗
๖	โครงการพัฒนาท่อวกศย่นสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๑,๖๐๗.๑๗
	ประจวบตราปี ๒๕๕๙ (ตั้งแต่มกรคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป)		๑,๖๑๐,๐๗๘.๓๒
๗	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กญจนบุรี	ทล.	๕๕,๖๒๐.๐๐
	การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทง ๑ เมตร (Meter Gauge)		๙๒,๐๒๐.๘๘
๘	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ ช่วงมบกะเบ-ชุมทงถนนจิระ	รฟท.	๒๙,๘๕๓.๑๘
๙	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน	รฟท.	๒๐,๐๓๖.๕๓
๑๐	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	รฟท.	๑๗,๒๙๐.๖๓
๑๑	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๔,๘๔๐.๕๔
	การพัฒนาระบบรถไฟทงคู่ ขนาดทงมตรฐน ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge)		๑,๐๖๙,๘๒๓.๕๓
๑๒	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ขนาดทงมตรฐน ช่วง หนองคย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคย-ฉะเชิงเทร-ศรีรช-มบกะเบ	สนช./รฟท.	๓๖๙,๑๔๘.๖๓
	๑๒.๑ ช่วงกรุงเทพฯ-แก่งคย และ แก่งคย-นครราชสีมา *		๒๒๙,๖๑๔.๒๙
	๑๒.๒ ช่วงแก่งคย-ท่เรือมบกะเบ และ นครราชสีมา-หนองคย *		๑๓๙,๕๓๔.๓๔
๑๓	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ขนาดทงมตรฐน ช่วง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ **	สนช./รฟท.	๔๔๙,๔๗๓.๗๕
๑๔	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ขนาดทงมตรฐน ช่วง กรุงเทพฯ-หัวหิน	สนช./รฟท.	๙๔,๖๗๓.๑๖
๑๕	โครงการก่อสร้างรถไฟทงคู่ขนาดทงมตรฐน ช่วง กรุงเทพฯ-ระยอง	รฟท.	๑๕๖,๕๒๘.๐๐
	การพัฒนารไฟฟ้าขลนส่งมวลขน		๓๙๖,๖๑๓.๙๑
๑๖	โครงการรไฟฟ้าลยลลลล ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มินบุรี (สุวินทวงศ์)	รฟม.	๑๑๐,๑๑๖.๘๖
๑๗	โครงการรไฟฟ้าลยลลลล ช่วงแครย-มินบุรี	รฟม.	๕๖,๖๙๐.๙๙
๑๘	โครงการรไฟฟ้าลยลลลล ช่วงลตพรว-สำโรง	รฟม.	๕๕,๖๔๔.๐๐
๑๙	โครงการระบบรไฟฟ้าขลนเมือง ลยลลลลลล ช่วงบงช้อ-พญ่ไท-มกกะลน-หัวหมก และลยลลลลลล ช่วงบงช้อ-หัวล้โพ	รฟท.	๔๔,๑๕๗.๗๖
๒๐	โครงการรไฟฟ้าลยลลลล ช่วงเตปูน-รชฎร์บูรณะ (วงทวนกณญจนกเชก)	รฟม.	๑๓๑,๐๐๔.๓๐
	วงเงินรวมท้งล้น		๑,๗๙๖,๓๘๕.๗๗

หมายเหตุ : * กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นจากผลการศึกษาและออกแบบของเงิน

ซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าว

** กรอวางเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มต้นการศึกษาและออกแบบภายในปี ๒๕๕๘

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว จำนวน ๑๗ โครงการ ซึ่งสถานะโครงการ ๒๐ โครงการ ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ๑) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่
 - ๑.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
 - ๑.๒) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี
 - ๑.๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา-มาบตาพุด
 - ๑.๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน-นครราชสีมา
 - ๑.๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่-กาญจนบุรี
 - ๑.๖) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
 - ๑.๗) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑)
 - ๑.๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒
- ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่
 - ๒.๑) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
 - ๒.๒) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง
 - ๒.๓) โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา
- ๓) โครงการที่ได้ผู้รับจ้างแล้ว และรออนามในสัญญา จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่
 - ๓.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ
 - ๓.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
 - ๓.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน
 - ๓.๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
- ๔) โครงการที่เตรียมประกวดราคา ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ
- ๕) โครงการที่อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
- ๖) โครงการที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการศึกษาความเหมาะสม (Draft Final Report) จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่
- ๗) โครงการที่รอความชัดเจนจากผลการศึกษารailfeet ๓ สนามบิน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่
 - ๗.๑) โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
 - ๗.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

จากผลการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นว่าโครงการ ในข้อ ๑) จำนวน ๘ โครงการ และ ๒) จำนวน ๓ โครงการ รวมจำนวน ๑๑ โครงการ มีความก้าวหน้าตามลำดับจนสามารถเริ่มก่อสร้างหรือเตรียมการก่อสร้างแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการในข้อ ๓) ถึง ๗) จำนวน ๙ โครงการ ที่ยังต้องการการผลักดันการดำเนินงานต่อไป

๒.๒ ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย ๓๖ โครงการ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นจำนวน ๘๙,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๓๖ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

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)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้น เชื้อชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพญา-หัวหิน	จท.	-
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	๑,๓๕๕.๓๔
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ		๕๔,๗๙๘.๕๐
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ 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
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	๓๓,๒๔๔.๐๐
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๑๐,๒๓๙.๕๘
๕)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอาคารผู้โดยสารหลัก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๓,๒๖๓.๖๑
๑.๓	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ		๔๖๘,๕๖๔.๘๘
๑)	โครงการจัดซื้อรถไฟฟ้าโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คันพร้อมก่อสร้างสถานีประจำไฟฟ้า	ขสมก.	๒,๒๗๒.๒๒
๒)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย ๔	รฟม.	๒๒,๑๙๗.๐๐
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)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	๓๓,๑๔๙.๓๕
๗)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๗,๕๖๖.๙๔
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.	-

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ		๒๙๘,๐๐๔.๖๗
๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๗๖,๙๗๘.๘๒
๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	๖๐,๓๕๑.๙๑
๓)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	๑๔,๐๔๒.๑๓
๓.๑)	ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		๘,๗๔๖.๔๖
๓.๒)	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		๑๐,๒๙๕.๖๗
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๓๕,๐๙๙.๕๔
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๔,๓๘๒.๐๐
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทุ่ม-ป่าตอง-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 ระยะยาว พัฒนาเส้นทางเดินเรือ 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 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			๘๙๕,๗๕๗.๕๕

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้มีการตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงาน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งปัจจุบันมีโครงการที่ดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว จำนวน ๗ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก (ระยะสั้น: เชิญชวนให้เอกชนเดินเรือ Ferry เส้นทางพญา-หัวหิน) ที่เปิดให้บริการแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๓. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา และท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร) ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่ ที่ได้รับงบดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๔. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด) ที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๕. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด) ที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๖. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ. อุดรธานี และ จ.กำแพงเพชร) ที่ได้รับงบดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๗. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนข. ศึกษา) ซึ่ง สนข. ได้ส่งผลการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ให้ รฟม. รับไปดำเนินการแล้ว

แม้ว่าโครงการฯ ดังกล่าว จะดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว แต่บางโครงการยังต้องการการผลักดันการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจนกว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ.อุดรธานี และ จ.กำแพงเพชร) เป็นต้น

โดยหากจำแนกโครงการในแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จำนวน ๓๖ โครงการ ตามสถานะโครงการ ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ สามารถสรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการที่ให้บริการแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะสั้น (การเดินเรือเฟอร์รี่)

๒) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

๒.๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย

๒.๒) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา และท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร) ซึ่งท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่ ได้รับงบดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) โครงการที่เตรียมการประกวดราคา และคาดว่าจะก่อสร้างได้ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๔) โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

๕) โครงการที่เตรียมการประกวดราคา จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

๕.๑) โครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก

๕.๒) โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจูปower

๖) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) จำนวน ๑๑ โครงการ ได้แก่

๖.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

๖.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

๖.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

๖.๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

๖.๕) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

๖.๖) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

๖.๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

๖.๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

๖.๙) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต

- ๖.๑๐) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔
- ๖.๑๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- ๗) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่
 - ๗.๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู
 - ๗.๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา
 - ๗.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา
 - ๗.๔) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ.อุดรธานี และจ.กำแพงเพชร)
 - ๗.๕) โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ครม. เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการ)
- ๘) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการ PPP จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่
 - ๘.๑) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
 - ๘.๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม
 - ๘.๓) โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)
 - ๘.๔) โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)
 - ๘.๕) โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง
- ๙) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่
 - ๙.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
 - ๙.๒) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย
 - ๙.๓) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก
 - ๙.๔) โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต
- ๑๐) โครงการที่อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน PPP จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)
- ๑๑) โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่
 - ๑๑.๑) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓
 - ๑๑.๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)

จากผลการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นได้ว่าโครงการ ในข้อ ๑) ๒) และ ๓) รวมจำนวน ๔ โครงการ มีความก้าวหน้าตามลำดับ จนสามารถเปิดให้บริการ เริ่มการก่อสร้าง และเตรียมก่อสร้างแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการในข้อ ๔) ถึง ๑๑) จำนวน ๓๒ โครงการ ยังต้องการการผลักดันการดำเนินงานต่อไป

ทั้งนี้ โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง จากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๙ โครงการ และจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๒ โครงการ จะนำมาบรรจุในแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป เพื่อผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน จนสามารถดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการแล้วเสร็จได้

๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๓.๑ ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) โดยให้หน่วยงานในสังกัด คค. พิจารณาจัดทำข้อมูลสรุปสาระสำคัญและรายละเอียดของโครงการสำคัญ และจัดส่งให้ สนข. เพื่อดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้สรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๙ และ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้งประมวลข้อมูลโครงการสำคัญที่หน่วยงานได้เสนอมา และได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเบื้องต้น ดังนี้

- ๑) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
- ๒) เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีผลการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)
- ๓) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น
- ๔) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชน
- ๕) เป็นโครงการเดิมที่บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ และ พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย หรือยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

๓.๒ สาระสำคัญ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔๔ โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท โดยนำมาจัดกลุ่มและตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำแนกเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

- ๑) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๓	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๔	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คัน	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	กรมทางหลวง (ทล.)
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	กรมทางหลวง (ทล.)
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน	กรมทางหลวง (ทล.)
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับ บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย (บ้านแพ้ว)	กรมทางหลวง (ทล.)
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ. ขอนแก่น	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

๒) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง (ทล.)
๒	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๓	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๔	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบ/ช่วงประจวบ-ชุมพร)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๗	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๘	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๙	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๐	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑๑	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๒	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๓	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๔	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๖	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๗	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๘	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๙	รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (พระราม ๖ บางกวย และบ้านฉิมพลี) และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๒๐	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๒๑	พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด และระบบไฟฟ้า)	กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
๒๒	พัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
๒๓	ระบบตั๋วร่วม	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๓.๓ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

จากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีกรอบวงเงินลงทุนรวม ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๙๑๔,๐๑๒.๓๔ ล้านบาท และ (๒) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ			๙๑๔,๐๑๒.๓๔
๑	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๓,๙๑๖.๙๗
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๑๓๒.๕๓
๓	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	๘,๐๔๙.๙๘
๔	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	๘,๓๔๒.๔๗
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน	ขสมก.	๔๑๗.๐๐
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๑,๗๓๕.๕๕
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	๗๗,๘๓๑.๘๑
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๔,๐๗๐.๐๐
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	๒๕,๐๗๐.๐๐
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	๔๐,๐๗๕.๐๐
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	๒๗๖,๒๒๖.๐๐
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รฟท.	๗๗,๙๐๖.๘๖
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๕๐,๑๓๗.๑๕
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	๑๒๘,๒๓๕.๐๑
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	๓๐,๑๕๔.๕๒
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	รฟม.	๑๐๗,๒๓๓.๐๐
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	รฟม.	๑๓,๕๙๓.๐๐
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	รฟม.	๑๓,๙๔๗.๐๐
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๙๐.๖๕
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น	กทท.	๑,๘๒๕.๘๓
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตุตะนา	บกท.	๔,๐๒๒.๐๐
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ			๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘
๒๒	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ๒ แห่ง จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทล.	๔๘๐.๐๐
๒๓	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐
๒๔	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๗,๕๕๑.๐๐
๒๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/หัวหิน-ประจวบฯ/ประจวบฯ-ชุมพร)	รฟท.	๔๒,๙๓๓.๗๒
๒๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๒,๖๗๘.๐๖
๒๗	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๓๐,๘๘๐.๘๓
๒๘	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๖๑๔.๓๕
๒๙	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๐
๓๐	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๖๕๔.๓๖
๓๑	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๔,๒๘๗.๓๖
๓๒	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๔๓
๓๓	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๘,๑๑๖.๑๒

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๓๔	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๙,๙๑๕.๒๔
๓๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐
๓๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๔๑๒.๒๑
๓๘	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	๒๐๓,๓๙๗.๐๓
๓๙	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐
๔๐	รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๗,๖๗๑.๖๑
๔๑	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	๑๒๐,๔๕๙.๐๐
๔๒	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด และระบบไฟฟ้า)	ทย.	๑,๒๑๕.๐๐
๔๓	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	๒,๒๕๐.๐๐
๔๔	ระบบตัวร่วม	รฟม./สนข.	๗๓๗.๕๓
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒

หมายเหตุ - *วงเงินลงทุนโครงการเป็นการประมาณการ โดยอ้างอิงจากผลการศึกษา

๓.๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนโครงการข้างต้นภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ที่มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุนได้ ๕ แหล่งที่มา ประกอบด้วย (๑) แผนบริหารหนี้สาธารณะ (๒) การให้เอกชนร่วมทุน (PPP) (๓) งบประมาณ (๔) กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF) (๕) รายได้ของหน่วยงาน และ (๖) รอผลการศึกษา เพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A) ตามลำดับ รายละเอียดตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
งบประมาณ	๑๑๖,๙๑๕.๖๘	๕.๗๘
แผนบริหารหนี้สาธารณะ	๙๓๘,๒๐๘.๓๓	๔๖.๔๒
การให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	๕๐๒,๒๗๔.๘๖	๒๔.๘๕
รายได้ของหน่วยงาน	๙๒๐.๖๕	๐.๐๕
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	๔๗,๙๘๘.๐๐	๒.๓๗
รอผลการศึกษาเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A)	๔๑๔,๙๗๖.๐๐	๒๐.๕๓
รวมทั้งสิ้น	๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒	๑๐๐.๐๐

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มีวงเงินลงทุนรวม ๓๖,๑๙๒.๑๖ ล้านบาท ซึ่งสามารถ
จำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รายละเอียดตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แหล่งเงินทุนแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุนรวม (ล้านบาท)					
	ไตรมาส ๑	ไตรมาส ๒	ไตรมาส ๓	ไตรมาส ๔	วงเงินรวม	ร้อยละ
งบประมาณ	๘๑.๕๐	๖๘๔.๐๖	๒๖๐.๘๘	๓๖๗.๖๘	๑,๓๙๔.๑๓	๓.๘๕
แผนบริหารหนี้สาธารณะ	๙๕๓.๕๘	๗,๗๒๕.๐๘	๒,๕๒๐.๓๔	๑๙,๑๔๗.๓๙	๓๐,๓๔๖.๓๙	๘๓.๘๕
การให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	-	-	-	-	-	-
รายได้ของหน่วยงาน	-	๑๔.๖๐	๑๑๐.๔๖	๕.๕๓	๑๓๐.๕๙	๐.๓๖
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	-	-	-	๓,๐๘๒.๐๕	๓,๐๘๒.๐๕	๘.๕๒
รอฟผลการศึกษาเพื่อพิจารณา แหล่งเงิน (N/A)	-	-	-	๑,๒๓๙.๐๐	๑,๒๓๙.๐๐	๓.๔๒
รวมทั้งสิ้น	๑,๐๓๕.๐๘	๘,๔๒๓.๗๔	๒,๙๘๑.๖๘	๒๓,๘๔๑.๖๕	๓๖,๑๙๒.๑๖	๑๐๐.๐๐

๓.๕ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

จากวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมจำนวน ๓๖,๑๙๒.๑๖ ล้านบาท มีแผนการใช้จ่ายเงิน
ในแต่ละไตรมาส รายละเอียดตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑				
				ไตรมาส ๑ (ค.ค.-ธ.ค.๖๐)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๑)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย.๖๑)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๑)	รวม (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ			๙๑๔,๐๑๖.๓๔	๙.๕๐	๖๘.๘๙	๑๙๖.๓๒	๘,๑๒๓.๒๘	๘,๓๙๘.๐๐
๑	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๓,๙๑๖.๙๗	-	-	-	-	-
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๑๓๒.๕๓	-	๑.๐๗	๔.๒๘	-	๕.๓๕
๓	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	๘,๐๔๙.๙๘	-	๑๓.๕๐	๒๗.๐๐	๑๓.๕๐	๕๓.๙๙
๔	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	๘,๓๔๒.๔๗	-	๑๖.๑๗	๓๒.๓๓	๑๖.๑๗	๖๔.๖๖
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน	ขสมก.	๔๑๗.๐๐	-	-	-	-	-
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๑,๗๓๕.๕๕	-	-	-	๑,๗๓๕.๕๕	๑,๗๓๕.๕๕
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	๗๗,๘๓๑.๘๑	-	๘.๘๑	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๘.๘๑
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๔,๐๗๐.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๒๐.๐๐
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	๒๕,๐๗๐.๐๐	-	๓.๗๕	๓.๗๕	-	๗.๕๐
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มาหะชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	๔๐,๐๗๕.๐๐	๔.๕๐	-	๔.๕๐	-	๙.๐๐
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	๒๗๖,๒๒๖.๐๐	-	-	-	๑,๒๓๙.๐๐	๑,๒๓๙.๐๐
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รฟท.	๗๗,๙๐๖.๘๖	-	-	-	-	-
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๕๐,๑๓๗.๑๕	-	๖.๐๐	๙.๐๐	๕,๐๐๘.๕๔	๕,๐๒๓.๕๔
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	๑๒๘,๒๓๕.๐๑	-	-	-	-	-
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	๓๐,๑๕๔.๕๒	-	-	-	-	-

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑				
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๖๐)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๑)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย.๖๑)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๑)	รวม (ล้านบาท)
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่*	รฟม.	๑๐๗,๒๓๓.๐๐	-	-	-	-	-
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา*	รฟม.	๑๓,๕๙๓.๐๐	-	-	-	-	-
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น*	รฟม.	๑๓,๙๔๗.๐๐	-	-	-	-	-
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๙๐.๖๕	-	๑๓.๖๐	๖๓.๔๖	๔.๕๓	๘๑.๕๙
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น*	กทท.	๑,๘๒๕.๘๓	-	๑.๐๐	๒.๐๐	๑.๐๐	๔.๐๐
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตุตะนา	บกท.	๔,๐๒๒.๐๐	-	-	๔๕.๐๐	-	๔๕.๐๐
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ			๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘	๑,๐๒๕.๕๘	๘,๓๕๔.๘๕	๒,๖๙๕.๓๖	๑๕,๗๑๘.๓๗	๒๗,๗๙๔.๑๖
๒๒	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทล.	๔๘๐.๐๐	๗๒.๐๐	-	๒๔.๐๐	-	๙๖.๐๐
๒๓	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	๓๓,๒๔๔.๐๐	-	-	๓๕.๐๐	๓,๑๘๗.๐๕	๓,๒๒๒.๐๕
๒๔	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๗,๕๕๑.๐๐	-	-	-	-	-
๒๕	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/หัวหิน-ประจวบฯ/ ประจวบฯ-ชุมพร)	รฟท.	๔๒,๙๓๓.๗๒	-	๓,๕๑๗.๔๓	๘๕๕.๘๕	๒,๒๔๓.๗๘	๖,๖๑๗.๐๖
๒๖	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๒,๖๗๘.๐๖	-	๑,๙๒๖.๔๘	๓๓๗.๘๙	๕๖๖.๗๕	๒,๘๓๑.๑๒
๒๗	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ชุมพรทางถนนจิระ	รฟท.	๓๐,๘๘๐.๘๓	-	๑,๗๗๒.๐๕	๑๐๓.๘๓	๑๖๘.๗๘	๒,๐๔๔.๖๖
๒๘	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๖๑๔.๓๕	-	-	-	-	-
๒๙	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ชุมพรทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๐	-	-	-	-	-
๓๐	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-ขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๖๕๔.๓๖	-	-	-	-	-
๓๑	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๔,๒๘๗.๓๖	-	-	-	-	-
๓๒	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๔๓	-	-	-	-	-
๓๓	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๘,๑๑๖.๑๒	-	-	-	-	-
๓๔	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-เด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๙,๙๑๕.๒๔	-	-	-	-	-
๓๕	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐	-	-	-	-	-
๓๖	ก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมุม-สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓	-	-	-	-	-
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	๙๐๘.๘๐	๕๐๙.๑๒	๑,๒๒๒.๗๗	๗,๐๒๕.๖๓	๙,๖๖๖.๓๒
๓๘	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมตอ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตุตะนา)	รฟท.	๒๐๓,๓๙๗.๐๓	-	-	-	-	-
๓๙	รถไฟชานุมุมสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐	-	๑.๐๐	๓.๐๐	๖๓๒.๐๕	๖๓๖.๐๕
๔๐	รถไฟชานุมุมสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๗,๖๗๑.๖๑	-	๒.๐๐	๖.๐๐	๑,๗๗๗.๑๗	๑,๗๘๕.๑๗
๔๑	รถไฟสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	๑๒๐,๔๕๙.๐๐	-	-	-	-	-
๔๒	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด และระบบไฟฟ้า)	ทย.	๑,๒๑๕.๐๐	-	๑๘๒.๒๕	-	-	๑๘๒.๒๕
๔๓	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	๒,๒๕๐.๐๐	-	๓๓๗.๕๐	-	-	๓๓๗.๕๐
๔๔	ระบบตัวร่วม	รฟม./สนข.	๗๓๗.๕๓	๔๔.๗๘	๑๐๗.๐๒	๑๐๗.๐๒	๑๑๗.๑๖	๓๗๕.๙๘
รวม			๒,๐๒๕,๒๘๓.๕๒	๑,๐๓๕.๐๘	๘,๔๒๓.๗๔	๒,๘๙๕.๖๘	๒๓,๘๔๑.๖๕	๓๖,๑๙๖.๑๖

หมายเหตุ - *วงเงินลงทุนโครงการเป็นการประมาณการ โดยอ้างอิงจากผลการศึกษา

๓.๖ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง
ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ
ภายหลังโครงการแล้วเสร็จ รายละเอียดตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ	
๑. ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กพท.)	บรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๐๒๙
๒. ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)	สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ
๓. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน) (ขบ.)	เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ ช่วยเพิ่มมูลค่าทางการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ
๔. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก) (ขบ.)	เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ ช่วยเพิ่มมูลค่าทางการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ
๕. จัดซื้อรถโดยสาร (EV) จำนวน ๓๕ คัน (ขสมก.)	ลดมลพิษ (ควันดำ) ในอากาศในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ
๖. จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.)	ลดมลพิษ (ควันดำ) ในอากาศในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ
๗. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)	เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม
๘. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)	สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอาเซียน
๙. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน (ทล.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดี เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๑๐. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มาหะชัย (บ้านแพ้ว) (ทล.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
๑๑. ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (สนข.)	เพื่อเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคเหนือ และปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชนมาใช้ระบบรางมากยิ่งขึ้น
๑๒. รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (รฟท.)	สนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศโดยส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ
๑๓. ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถของระบบขนส่งทางรถไฟใน กทม. เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๑๔. รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๕. ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑๖. ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่ (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๗. ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๘. ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๙. พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.)	สามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน TEUs. ต่อปี
๒๐. พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น (กทท.)	เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองรับการขยายตัวของ EEC และเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าภายในประเทศ
๒๑. ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา (บกท.)	สามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับธุรกิจการบินของประเทศให้เป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียน
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ	
๒๒. ก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ๒ แห่ง จ.บุรีรัมย์ และจ.ขอนแก่น (ทล.)	เพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงาน ขับรถบรรทุก
๒๓. ทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก (กทพ.)	ช่วยให้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเป็นเส้นทางเลือกของการเดินทางและการขนส่งสินค้า ในภาวะไม่ปกติ
๒๔. ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ (กทพ.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนประเสริฐมนูกิจและถนนประดิษฐ์มนูธรรมและเพิ่มการกระจายปริมาณการจราจรไปถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออกได้
๒๕. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร/ช่วงนครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๖. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๗. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๘. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๙. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๐. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๑. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๒. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๓. ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๓๔. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๕. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๖. ก่อสร้างทางรถไฟ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๓๗. ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในสถานที่สำคัญในเขตภาคกลาง และภาคตะวันออก เฉียงเหนือตอนล่าง และช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว
๓๘. รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) (รฟท.)	เกิดการพัฒนาศูนย์ที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นประตู EEC และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่เดินทางจาก จ.ระยอง เข้ามาในกรุงเทพฯ
๓๙. ระบบรถไฟขานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๔๐. ระบบรถไฟขานเมือง (สายสีแดงอ่อน) (รฟท.) ๑) ช่วงช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ๒) ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ และ ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ
๔๑. รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
๔๒. พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบิน) (ทย.)	เพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของภาคใต้
๔๓. พัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่)	เพิ่มศักยภาพในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐาน ส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจให้ดีขึ้น
๔๔. ระบบตัวร่วม	ส่งเสริม/สนับสนุนการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชนของประชาชน

๓.๗ แผนการดำเนินงานของโครงการ

เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการได้กำหนดแผนการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

 PPH

1

[illegible]

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

PPP

-55-

 ประมวลตราคา
 ก่อสร้าง/ดำเนินการ

ก่อสร้าง/ดำเนินการ

[illegible]

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

PPP

[illegible]

-1507-

PPP

[illegible]

— ७६ —

ประเภท/ตราสาร
ก่อสร้าง/ดำเนินการ

ก่อสร้าง/ดำเนินการ

[illegible]

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

 PPH[illegible]

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

PPP

[illegible]

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

PP1

ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ประจำปี ๒๕๖๑ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

PPP

[illegible]

ตารางที่ ๙ สถานะโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	สถานภาพ/แผนการดำเนินงาน							แหล่งเงิน
				Feasibility Study	Detailed Design	EIA	ครม.อนุมัติ	ประกวดราคา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
	กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายใน พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ		๖๔๘,๐๖๖.๖๔								
๑	ทางพิเศษสายกะรุเฝ้าตอง จ.ภูเก็ต	กพท.	๑๓๓,๑๖๖.๑๓	✓	✓	●	●	N/A	ธ.ค. ๖๑ - พ.ค. ๖๓	มิ.ย. ๖๒ - มิ.ย. ๖๖	งปม. และ PPP
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๑๖๙.๓๔	✓	✓	X	●	N/A	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐- ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒- ๒๕๖๓	เงินงบประมาณ
๓	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	๘,๐๔๙.๙๘	✓	✓	X	●	ต.ค. ๖๑ - พ.ค. ๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑- ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒- ๒๕๖๕	เงินงบประมาณ
๔	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	๘,๓๔๒.๔๓	✓	●		●	ต.ค. ๖๒ - พ.ค. ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑- ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓- ๒๕๖๒	เงินงบประมาณ
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน	ขสมก.	๓๕.๐๐					●	N/A	ม.ค. ๖๒	แผนบริหารหนี้
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๑๓,๑๖๒.๒๐					●	N/A	เม.ย. ๖๑ - มิ.ย. ๖๑	แผนบริหารหนี้
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	๘๐,๖๐๐.๐๐	✓	✓	✓		ส.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๒	ต.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๓	ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๕	PPP/ งบม.
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๐,๕๐๐.๐๐	✓	✓	● การพิจารณาของ สผ.	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ม.ค. ๖๑ - ธ.ค. ๖๑	ม.ค. ๖๒ - ธ.ค. ๖๒	ธ.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๕	PPP/ งบม.
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน	ทล.	๒๕,๐๗๐.๐๐	✓	✓	● การพิจารณาของ สผ.	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	เม.ย. ๖๑ - มี.ค. ๖๓	มิ.ย. ๖๑ - มิ.ย. ๖๓	เม.ย. ๖๓ - ก.ย. ๖๕	งบม. และ PPP
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ ช่วงกรุงเทพมหานคร ฯ - มหาชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	๔๐,๐๗๕.๐๐	✓	✓	● การพิจารณาของ สผ.	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ธ.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๒	เม.ย. ๖๑ - ก.ย. ๖๒	ก.ย. ๖๒ - ก.ย. ๖๕	งบม. และ PPP
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-เชียงใหม่	สนช.	-				ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	N/A	N/A	N/A	N/A
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน	รฟท.	๗๗,๕๐๖.๘๖	✓	●	●	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	เม.ย. ๖๒ - มิ.ย. ๖๒	ม.ค. ๖๑ - ก.ค. ๖๓	ก.ย. ๖๑ - ธ.ค. ๖๖	งบม. และ แผนบริหารหนี้
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ -หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๕๐,๑๓๗.๑๕	✓	✓	✓	●	มิ.ย ๕๙ - ก.ค. ๖๑	●	ส.ค ๖๑ - ม.ค. ๖๗	งบม. และ แผนบริหารหนี้
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	๑๒๘,๒๓๕.๐๑	✓	●	●	✓	มี.ค. ๖๑ - มี.ค. ๖๒	พ.ค. ๖๑ - มิ.ย. ๖๔	เม.ย. ๖๒ - ธ.ค. ๖๗	งบม. แผนบริหารหนี้ และ PPP
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รถไฟฟ้ารางเบา)	รฟม.	๓๐,๑๕๔.๕๒	เม.ย. ๖๑ - ก.ค. ๖๑	✓	●	ส.ค. ๖๑ - มี.ค. ๖๒	ก.พ. ๖๒ - ก.พ. ๖๓	พ.ย. ๖๒ - ธ.ค. ๖๕	มี.ค. ๖๓ - พ.ค. ๖๖	งบม. และ PPP
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	รฟม.	๑๐๗,๒๓๓.๐๐	พ.ค. ๖๑ - ก.พ. ๖๒	N/A	●●	พ.ย. ๖๑ - เม.ย. ๖๒	พ.ค. ๖๒ - พ.ค. ๖๓	ก.พ. ๖๓ - มี.ค. ๖๖	มิ.ย. ๖๓ - ก.พ. ๖๙	N/A
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	รฟม.	๑๓,๕๖๓.๐๐	ต.ค. ๖๑ - ก.ค. ๖๒	N/A	●●	เม.ย. ๖๒ - ธ.ค. ๖๒	ม.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔	ต.ค. ๖๓ - พ.ย. ๖๖	ก.พ. ๖๔ - เม.ย. ๖๗	N/A
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	รฟม.	๑๓,๙๔๗.๐๐	ต.ค. ๖๑ - มี.ค. ๖๒	●	●	ก.พ. ๖๒ - ต.ค. ๖๒	พ.ย. ๖๒ - พ.ย. ๖๓	ส.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๖	ธ.ค. ๖๓ - ก.พ. ๖๗	N/A
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กพท.	๙๐.๖๕	✓	✓						
				(ปัจจุบันมีการทบทวน)	(ปัจจุบันมีการทบทวน)	รายงาน EHA แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเสนอ คณะกรรมการ กพท. และสผ. พิจารณา EHA	(คณะกรรมการ EEC เห็นชอบหลักการ ทั้งนี้ หากมีการกู้เงินจะต้อง เสนอ ครม.)	(ก.พ. - พ.ค.๖๒)		(ปีงบประมาณ ๒๕๖๒- ๒๕๖๕)	
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือ (Dry Port) จ. ขอนแก่น	กพท.	๑,๘๒๕.๘๓	✓	N/A	N/A	N/A	N/A	ม.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๒	ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๔	
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul; MRO) ณ ท่าอากาศยานอุดรธานี	บกท.	๔,๐๒๒.๐๐	✓	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ก.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๖	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	สถานภาพ/แผนการดำเนินงาน							แหล่งเงิน
				Feasibility Study	Detailed Design	EIA	กรรม.อนุมัติ	ประกวดราคา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
	กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ		๑,๑๒๕,๘๒๒.๓๗								
๒๒	ก่อสร้างจัดพิธีกรรบรรพ จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทท.	๔๘๐.๐๐								
	ทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอน ประโคนชัย - จรอกใหญ่ จ.บุรีรัมย์		๒๓๐.๐๐	X	✓	X	X	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	งปม.
	ทางหลวงหมายเลข ๒ ตอน หินลาด - โนนสะอาด ที่ กม.๓๗๕+๖๖๙ - ๓๗๕+๑๖๙ จ.ขอนแก่น		๒๕๐.๐๐	X	✓	X	X	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	งปม.
๒๓	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐	✓	✓	✓	✓	●	ม.ค. ๖๑ - มิ.ย. ๖๒	มิ.ย. ๖๑ - ธ.ค. ๖๔	งปม. และ TFF
๒๔	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๗,๕๕๑.๐๐	✓	●	●	ธ.ค ๖๐ - ม.ค. ๖๑	พ.ค. ๖๑ - ต.ค. ๖๑	N/A	พ.ย. ๖๑ - เม.ย. ๖๔	TFF
๒๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร	รฟท.	๔๒,๙๓๓.๗๒	✓	✓	✓	✓	✓	●	●	งปม. และ เงินกู้
๒๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๒,๖๗๘.๐๖	✓	✓	✓	✓	✓	●	●	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๒๗	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๓๐,๘๘๐.๘๓	✓	✓	✓	✓	✓	●	●	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๒๘	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๖๔๔.๕๕	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๒๙	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๐	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๐	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - นongคาย	รฟท.	๒๖,๖๔๕.๓๖	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๑	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๙,๒๘๗.๓๖	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๒	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๕๓	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๓	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๘,๑๑๖.๑๒	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๔	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๙,๙๑๕.๒๔	✓	✓	●	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงสาย-เชียงของ	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐	✓	✓	✓	●	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓	✓	✓	●	✓	X	X	X	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	✓	●	●	✓	●	●	●	งปม. และ แผนบริหารหนี้
๓๘	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต๑๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	๒๐๓,๓๙๗.๐๓	✓	●	●	ธ.ค ๖๐ - มี.ค. ๖๑	มี.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๑	เม.ย. ๖๑ - ก.ค. ๖๔	ต.ค. ๖๑ - ก.ย. ๖๖	งปม. และ PPP
๓๙	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐	✓	✓	●	●		●		งปม. และ แผนบริหารหนี้
๔๐	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๗,๖๗๑.๖๑								
	๑. ช่วงตลิ่งชัน -ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี, ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๐,๒๐๒.๑๘	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		X		งปม. และ แผนบริหารหนี้
	๒. ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	รฟท.	๗,๔๖๘.๔๓	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		X		งปม. และ แผนบริหารหนี้
๔๑	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	๑๒๐,๔๕๙.๐๐	✓	●	●	ก.พ. ๖๑ - ก.ค. ๖๑	พ.ย. ๖๑ - ก.ค. ๖๒	พ.ค. ๖๒ - มิ.ย. ๖๔	ส.ค. ๖๒ - เม.ย. ๖๘	งปม. แผนบริหารหนี้ และ PPP
๔๒	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด/ระบบไฟฟ้า)	ทย.	๑,๒๑๕.๐๐		✓			●	ต.ค. ๖๐ - ม.ค. ๖๑	ก.พ. ๖๑ - ธ.ค. ๖๒	งปม.
๔๓	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	๒,๒๕๐.๐๐		✓			●	ต.ค. ๖๐ - ม.ค. ๖๑	ก.พ. ๖๑ - ก.ค. ๖๓	งปม.
๔๔	ระบบคิวร่วม		๗๓๗.๕๓								
	๑. ดำเนินงานบริหารจัดการระบบคิวร่วม	รฟม.	๓๓๙.๕๕	X	X	X	✓	●	X	X	งปม.
	๒. จัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)	สนข.	๓๓๗.๙๕	X	X	X	✓	X	X	X	แผนบริหารหนี้

หมายเหตุ - ขั้นตอนที่ดำเนินการแล้วเสร็จ
 ขั้นตอนที่ไม่ต้องดำเนินการ
 ขั้นตอนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ขั้นตอนกำลังจะดำเนินการ
 รอผลการศึกษาเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน

✓
X
●
●●
N/A

ภาคผนวก

รายละเอียดโครงการ

๑. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ จ.ภูเก็ต คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการโครงการอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตอง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่เทศบาลเมืองป่าตองเสนอ โดยมอบให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติมและให้เทศบาลเมืองป่าตองหารือกับท้องถิ่นใกล้เคียง ในการพิจารณากำหนดสัดส่วนเงินสมทบของท้องถิ่น ในการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์ รวมทั้งการกำหนดแนวทาง การลงทุนภาครัฐและเอกชนและการกำหนดอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางที่เหมาะสม โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ กทพ. พิจารณาศึกษาโครงการก่อสร้างอุโมงค์เชื่อมเส้นทางระหว่างอำเภอกะทู้-หาดป่าตอง ดังกล่าว

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

แก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ และเป็นทางเลือกที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทางเชื่อมระหว่างอำเภอกะทู้และหาดป่าตอง

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปี ๒๕๕๖-๒๕๖๖

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ ต.ป่าตอง อ.กะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางและรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง ๐.๙ กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง ๑.๘๕ กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับระยะทาง ๑.๒๓ กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ ต.กะทู้ อ.กะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปี ตลอดทั้งโครงการ)

ดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยคาดว่าจะจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน: ธันวาคม ๒๕๖๑-พฤษภาคม ๒๕๖๓, ก่อสร้าง: มิถุนายน ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๖, เปิดให้บริการ: มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมของโครงการ ๑๓,๙๑๖.๙๗ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ: ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๖๘๕.๙๑ ล้านบาท (งบประมาณแผ่นดิน), ค่าก่อสร้าง ๘,๒๓๑.๐๖ ล้านบาท (เอกชนที่ร่วมลงทุน)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

บรรเทาปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ และมีเส้นทางที่สะดวก รวดเร็ว ในการเดินทางเชื่อมระหว่าง อ.กะทู้ และหาดป่าตอง

๒. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้า ผ่านเส้นทาง R๑๒ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจาก จ.อุดรธานี-นครพนม (ประเทศไทย)-แขวงคำม่วน-หลวงพระบาง (สปป. ลาว) จนถึงเมืองวินห์ (ประเทศเวียดนาม) ก่อนเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนทางด้านมณฑลยูนนานและกว่างซี ซึ่งสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ ๓ จ.นครพนม แล้วเสร็จ และเปิดใช้งานแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๔ ทำให้เส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ต่อเนื่องถึงเวียดนามตอนเหนือ และจีน (มณฑลยูนนานและกว่างซี) มีความสะดวกและรวดเร็วทำให้สามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางได้มากขึ้นโดยที่กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนมแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยผลการศึกษาระบุว่าโครงการมีความเป็นไปได้และควรดำเนินการโดยเร็ว

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ารองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ทำการขนส่งผ่านถนนสาย R๑๒ ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้ามาในประเทศไทยโดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓

(๒) เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว

(๓) รองรับการใช้รถบรรทุก-รถจักรยานยนต์ระหว่างรถบรรทุกของไทยกับรถบรรทุกต่างประเทศ และรองรับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากถนนไปสู่ทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๓

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

(๑) ศึกษาการจัดตั้งและออกแบบรายละเอียดศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

(๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และเสนอผลการศึกษาตามขั้นตอน

(๓) ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำรวจตรวจสอบและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พร้อมออก พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน

(๔) จัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนร่างขอบเขตของโครงการและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามที่กำหนดในมาตรา ๓๒ ๓๓ และ ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

(๕) ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

(๖) จ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืน

(๗) ดำเนินการก่อสร้างและควบคุมงาน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑. ศึกษาจัดตั้งและออกแบบรายละเอียดฯ	๒๒.๙๙๐๐	↔					
๒. ศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม ม.๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	๑๓.๘๕๐๐		↔				
๓. สำรวจสิ่งขุดหรือสิ่งกีดขวางและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑๓.๑๖๐๐			↔			
๔. การดำเนินการตาม ม.๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	๕.๓๖๐๐				↔		
๕. จ่ายค่าทดแทนสิ่งขุดหรือสิ่งกีดขวาง	๓๒๒.๖๘๐๐					↔	
๖. ก่อสร้าง	๘๔๖.๒๓๑๘					↔	↔
๗. ควบคุมงานก่อสร้าง	๑๔.๘๓๔๑					↔	↔
รวม	๑,๒๓๙.๑๐๕๙						

๗. วงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๑,๒๓๙.๑๐๕๙ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณประจำปี

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ โดยการลดการบรรทุกเที่ยวเปล่า ทำให้ลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

(๒) เพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ อันเนื่องมาจากการขนส่งและพิธีการทางการค้าที่ลดขั้นตอนและสร้างความสะดวกและประหยัดในการขนส่ง

(๓) เป็นเครื่องมือในการควบคุมจัดระเบียบ ตรวจสอบ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ โดยปัจจุบัน ขบ. มีสถานีขนส่งสินค้าจำนวน ๓ แห่ง (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่ทว่ายังไม่มีสถานีขนส่งสินค้าเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์เชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งหรือเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้าในส่วนภูมิภาค ขบ. จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าและทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดย ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และได้ระบุจังหวัดที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจำนวน ๑๗ แห่ง ประกอบด้วยจังหวัดชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส และเมืองหลัก ๘ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรีและสุราษฎร์ธานี

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- (๑) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ ในการขนส่งระหว่างภูมิภาค ลดการบรรทุกเที่ยวเปล่า และต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก และสนับสนุนให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- (๒) เพื่อเป็นศูนย์อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าชายแดน
- (๓) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๗๕

๕. สถานะปัจจุบันของโครงการ

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖ โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน ๑๗ จังหวัด ประกอบด้วยเมืองหลัก จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี และจังหวัดชายแดนจำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส โดยผลการศึกษาฯ ระบุว่า สถานีขนส่งสินค้าชายแดน จำนวน ๒ แห่ง ควรเลื่อนปีเปิดให้บริการ หรือมีการชะลอโครงการ/ทบทวนนโยบายการจัดตั้งสถานีฯ ดังนี้

- (๑) สถานีขนส่งสินค้า จ.ตราด ควรเลื่อนปีเปิดให้บริการจากปี พ.ศ.๒๕๖๖ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๗๐ (เลื่อนปีเปิด ๑๑ ปี)
- (๒) สถานีขนส่งสินค้า จ.กาญจนบุรี ควรชะลอโครงการ/ทบทวนนโยบายการจัดตั้งสถานีฯ

ทั้งนี้ ยังได้ระบุว่า สถานีขนส่งสินค้าควรให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า จ.หนองคาย มุกดาหาร และสงขลา

๖. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

- (๑) ศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค
- (๒) ศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)
- (๓) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และเสนอผลการศึกษาฯ ตามขั้นตอน
- (๔) ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำรวจสั่งหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พร้อมออก พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน
- (๕) จ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืน
- (๖) จัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนร่างขอบเขตของโครงการและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามที่กำหนดในมาตรา ๓๒ ๓๓ และ ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
- (๗) ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
- (๘) ดำเนินการก่อสร้างและควบคุมงานสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

๗. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.							
		๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕-๒๕๖๘
๑. ศึกษาความเป็นไปได้	*๓๙.๓๔๐๐	←→							
๒. ศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลาและนราธิวาส	๕๙.๑๙๑๑		←→						
๓. ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการ ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕	*๓๒.๐๐๐๐			←→					
๔. สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๗๖.๘๐๑๑								
๔.๑) สำรวจอสังหาฯ ๗ แห่ง ได้แก่ จ.หนองคาย มุกดาหาร สงขลา เชียงราย ตาก สระแก้ว และนราธิวาส					←→				
๔.๒) สำรวจอสังหาฯ ๑ แห่ง ได้แก่ จ.ตราด									←๒๕๖๒→
๕. จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์	๑,๖๐๗.๘๒๔๔					←→			
๕.๑) จ่ายค่าทดแทน ๗ แห่ง ได้แก่ จ.หนองคาย มุกดาหาร สงขลา เชียงราย ตาก สระแก้ว และนราธิวาส									
๕.๒) จ่ายค่าทดแทน ๑ แห่ง ได้แก่ จ.ตราด									←๒๕๖๓→
๖. การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ม.๓๓	**๑๘.๐๐๐๐					←→			
๗. ก่อสร้าง	***๖,๒๔๐.๓๔๑๔								
๗.๑) ก่อสร้าง ๗ แห่ง ได้แก่ จ.หนองคาย มุกดาหาร สงขลา เชียงราย ตาก สระแก้ว และนราธิวาส						←→			
๗.๒) จ.ตราด									←๒๕๖๓ - ๒๕๖๕→
๘. ควบคุมงาน	***๑๐๔.๕๐๖๐								
๘.๑) ควบคุมงาน ๗ แห่ง ได้แก่ จ.หนองคาย มุกดาหาร สงขลา เชียงราย ตาก สระแก้ว และนราธิวาส						←→			
๘.๒) จ.ตราด									←๒๕๖๓ - ๒๕๖๕→
รวม	๘,๑๘๓.๐๐๔								

* ดำเนินการในภาพรวม ๑๗ แห่งทั่วประเทศ

** เป็นการดำเนินงานเฉพาะสถานีขนส่งสินค้า จ.หนองคาย มุกดาหาร และสงขลา

*** อ้างอิงตามผลการศึกษาและวิเคราะห์ฯ ม.๒

๘. วงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๘,๑๘๓.๐๐๔ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ : งบประมาณประจำปี

๙. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ:

- (๑) เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ
- (๒) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จากการลดปริมาณรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันและรถเที่ยวเปล่า และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง
- (๓) เป็นเครื่องมือในการควบคุมจัดระเบียบ ตรวจสอบ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (๔) เพิ่มมูลค่าทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ อันเนื่องมาจากการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างประเทศ และพิธีการทางการศุลกากร

๔. โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒. ความเป็นมา

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ โดยปัจจุบัน ขบ. มีสถานีขนส่งสินค้าจำนวน ๓ แห่ง (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่ทว่ายังไม่มีสถานีขนส่งสินค้าเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์เชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งหรือเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้าในส่วนภูมิภาค ขบ. จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าและทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดย ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และได้ระบุจังหวัดที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า จำนวน ๑๗ แห่ง ประกอบด้วยจังหวัดชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส และเมืองหลัก ๘ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรีและสุราษฎร์ธานี

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ ในการขนส่งระหว่างภูมิภาค ลดการบรรทุกเที่ยวเปล่า และต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก และสนับสนุนให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(๒) เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้าในการขนส่งสินค้าในเขตเมือง เพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจร

(๓) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ภายในประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๗๒

๕. สถานะปัจจุบันของโครงการ

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖ โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน ๑๗ จังหวัด ประกอบด้วยเมืองหลัก จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี และจังหวัดชายแดน จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส โดยผลการศึกษาฯ ระบุว่า สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก จำนวน ๓ แห่ง ควรเลื่อนปีเปิดให้บริการ หรือมีการชะลอโครงการ/ทบทวนนโยบายการจัดตั้งสถานีฯ ดังนี้

(๑) สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครสวรรค์ ควรเลื่อนปีเปิดให้บริการจากปี พ.ศ.๒๕๖๖ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๗๐ (เลื่อนปีเปิด ๔ ปี)

(๒) สถานีขนส่งสินค้า จ.อุบลราชธานี ควรเลื่อนปีเปิดให้บริการจากปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๗๓ (เลื่อนปีเปิด ๗ ปี)

(๓) สถานีขนส่งสินค้า จ.ปราจีนบุรี ควรชะลอโครงการ/ทบทวนนโยบายการจัดตั้งสถานีฯ
ทั้งนี้ ยังได้ระบุว่า สถานีขนส่งสินค้าควรให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่
สถานีขนส่งสินค้า จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น และสุราษฎร์ธานี

๖. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

- (๑) ศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค
- (๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และเสนอผลการศึกษาฯ ตามขั้นตอน
- (๓) ศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)
- (๔) ดำเนินการสำรวจรังวัดที่ดินและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พร้อมออก พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่เวนคืน
- (๕) จ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืน
- (๖) จัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนร่างขอบเขตของโครงการและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามที่กำหนดในมาตรา ๓๒ ๓๓ และ ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
- (๗) ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
- (๘) ดำเนินการก่อสร้างและควบคุมงานสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

๗. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.							
		๒๕๕๘	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖-๒๕๗๒
๑. ศึกษาความเป็นไปได้	*๓๙.๓๕๐๐	↔							
๒. ศึกษาและวิเคราะห์โครงการและเสนอโครงการ ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ม.๒๕	*๓๒.๐๐๐๐		↔						
๓. ศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก	๙๑.๔๙๕๗								
๓.๑) ศึกษาวางแผนฯ ๕ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครราชสีมา				↔					
๓.๒) ศึกษาวางแผนฯ นครสวรรค์								๒๕๖๖	
๓.๓) ศึกษาวางแผนฯ อุบลราชธานี								๒๕๖๘	↔
๔. ขอให้ที่ราชพัสดุ จ.นครสวรรค์	๐.๐๐๐๐						↔		
๕. สำรวจจองสิทธิที่ดิน	๕๗.๐๐๐๐								
๕.๑) สำรวจจองสิทธิฯ ๕ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครราชสีมา					↔				
๕.๒) สำรวจจองสิทธิฯ จ.อุบลราชธานี								๒๕๖๙	↔
๖. จ่ายค่าทดแทนสิทธิที่ดิน	๒,๑๖๒.๕๐๐๐								
๖.๑) จ่ายค่าทดแทนฯ ๕ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครราชสีมา					↔				
๖.๒) จ่ายค่าทดแทนฯ จ.อุบลราชธานี								๒๕๗๐	↔
๗. การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ม.๓๓	**๑๘.๐๐๐๐				↔				
๘. ก่อสร้าง	***๖,๑๒๐.๙๘๐๐								
๘.๑) ก่อสร้าง ๕ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครราชสีมา					↔		↔		
๘.๒) จ.นครสวรรค์								๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	↔
๘.๓) จ.อุบลราชธานี									๒๕๗๐ - ๒๕๗๒
๙. ควบคุมงาน	***๑๐๗.๒๙๒๒								
๙.๑) ควบคุมงาน ๕ แห่ง ได้แก่ จ.เชียงใหม่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครราชสีมา					↔		↔		
๙.๒) จ.นครสวรรค์								๒๕๖๗-๒๕๖๙	↔
๙.๓) จ.อุบลราชธานี									๒๕๗๐ - ๒๕๗๒
รวม	๘,๖๒๘.๖๐๗๙								

หมายเหตุ: * ดำเนินการในภาพรวม ๑๗ แห่งทั่วประเทศ, ** เป็นการดำเนินงานเฉพาะสถานีขนส่งสินค้า จ.เชียงใหม่ขอนแก่นและสุราษฎร์ธานี, *** อ้างอิงตามผลการศึกษาและวิเคราะห์ฯ ม.๒๕

๘. วงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๘,๖๓๗.๑๑๙๒ ล้านบาท
แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณประจำปี

๙. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

- (๑) เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ
- (๒) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จากการลดปริมาณรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันและรถเที่ยวเปล่า และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง
- (๓) เป็นเครื่องมือในการควบคุมจัดระเบียบ ตรวจสอบ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕. โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

๒. ความเป็นมา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ว่าจ้างบริษัท พีทีที เอนเนอร์ยี โซลูชันส์ จำกัด ศึกษา ในส่วนของการจัดหารถโดยสารใหม่ในแต่ละประเภท โดยใช้การวิเคราะห์ความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสาร จาก ๒ ด้านหลักด้วยกัน ได้แก่

(๑) ด้านการเงิน (Financial Perspective) โดยใช้ตัวชี้วัดทางด้านมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit to Cost Ratio, B/C Ratio) ต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อกิโลเมตร (Total Cost of Ownership: TCO)

(๒) ด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Perspective) โดยใช้ตัวชี้วัดทางด้านปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการเดินรถและปริมาณการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ

สรุปผลจากการศึกษาได้ว่า รถโดยสารประเภท CNG มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงที่สุด และเป็นรถโดยสารใหม่ประเภทเดียวที่ให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิตลอดทั้งโครงการเป็นบวกแต่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ต่ำสุด รองลงมา คือ รถโดยสารประเภท ดีเซล-ไฮบริด EV และ ดีเซล ตามลำดับ ส่วนในกรณีของรถโดยสารที่มีการปรับปรุงโดยเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ทดแทนเครื่องยนต์เดิม (Repowering) นั้น รถโดยสารประเภท Repowering CNG มีความคุ้มค่าทางการเงินสูงกว่ารถโดยสารประเภท Repowering ดีเซล

การเลือกใช้รถโดยสารประเภท EV เพื่อเป็นการสนองต่อนโยบายภาครัฐฯ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนจำนวนรถและสายรถที่ใช้รถโดยสารประเภท EV ยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากมีความคุ้มค่าด้านการเงินน้อยที่สุด แต่เพื่อให้เกิดการเริ่มต้นของการนำรถโดยสาร EV มาใช้ รวมถึงเพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาของรถประเภทนี้ในด้านอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต เห็นควรจัดหาจำนวนหนึ่งก่อน เพื่อทดสอบโดยนำไปวิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ ขึ้นในซึ่งมีปัญหามลภาวะสูง อย่างไรก็ตาม หากพบว่ามีความเหมาะสมทางการเงินเพิ่มขึ้น ก็อาจจะปรับแผนการจัดหารถโดยสารต่อไป

ขสมก. ได้นำเสนอผลการศึกษาต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๐ โดยกำหนดกรอบแนวทางการจัดหารถโดยสาร จำนวน ๓,๐๐๐ คัน ประกอบด้วย

- การจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน
- จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน
- การจัดหารถโดยสารดีเซล-ไฮบริด จำนวน ๒,๑๕๓ คัน
- การปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV เดิม จำนวน ๓๒๓ คัน

ซึ่งตามกรอบแนวทางการจัดหารถโดยสารในแต่ละประเภทเชื้อเพลิงดังกล่าว ขสมก. จึงได้นำมาจัดทำเป็นแผนการฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับปี ๒๕๖๐ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงโครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า จำนวน ๔ สถานี เป็นโครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้าจำนวน ๓๕ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า จำนวน ๑ สถานี

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- (๑) เพื่อจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้ามาทดแทนรถโดยสารคันเดิมที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีสภาพเก่าชำรุดตามอายุการใช้งาน และปล่อยควันดำเป็นมลพิษในอากาศ
- (๒) เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการ รวมทั้งความน่าเชื่อถือในการบริการของรถโดยสารประจำทางสาธารณะ
- (๓) เพื่อลดมลพิษ (ควันดำ) และรักษาสิ่งแวดล้อม
- (๔) เพื่อตอบสนองนโยบายด้านการใช้พลังงานของรัฐในการใช้พลังงานที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒

๕. สถานะปัจจุบันของโครงการ

จากเดิม ขสมก. ได้จัดทำโครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า มาตามลำดับ การดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ ปัจจุบัน ขสมก. ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๐) จึงต้องเริ่มดำเนินการเกี่ยวกับกระบวนการจัดหารถไฟฟ้า ตั้งแต่นั้นขึ้นตอนการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) ประกอบกับ ขสมก. ได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับปี ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้มีการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) มีจำนวน ๓๕ คัน

๖. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน แผนการฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับปี ๒๕๖๐

๗. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- (๑) แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของรถโดยสาร และกำหนดราคากลาง
- (๒) คณะกรรมการพิจารณาร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะของรถโดยสาร
- (๓) นำเสนอ ผอ.ก.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะและราคากลาง
- (๔) จัดทำรายงานขอซื้อขอจ้าง พร้อมนำขอบเขตของงานและคุณลักษณะ และราคากลางในเว็บไซต์
- (๕) นำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และ ขสมก.
- (๖) คณะกรรมการประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน
 - หากไม่มีผู้วิจารณ์ ให้ดำเนินการต่อไป
 - หากมีผู้วิจารณ์ไม่แก้ไขให้นำเสนอ ผอ.ก.อนุมัติและดำเนินการต่อไป
 - หากแก้ไขให้นำเสนอ ผอ.ก.อนุมัติแก้ไขแล้วประกาศลงในระบบ e-GP และเว็บไซต์ขององค์กรอีกครั้ง
- (๗) จัดส่งร่างสัญญาให้อัยการสูงสุด
- (๘) ขออนุมัติ ผอ.ก.และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลในระบบ e-GP
- (๙) เผยแพร่ประกาศเชิญชวนทางระบบ e-GP
- (๑๐) เสนอราคาในระบบ e-GP
- (๑๑) ตรวจสอบคุณสมบัติ และเทคนิค
- (๑๒) คณะกรรมการประชุมพิจารณาผล พร้อมจัดทำรายงานผลการพิจารณา
- (๑๓) นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรการอนุมัติ
- (๑๔) ประกาศผลผู้ชนะ

- (๑๕) รอกการอุทธรณ์ผล (หากไม่มีผู้อุทธรณ์ดำเนินการต่อไป)
- (๑๖) ลงนามสัญญา
- (๑๗) รับมอบรถโดยสาร

๘. วงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๔๑๗.๐๐ ล้านบาท

๙. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ:

- (๑) ประหยัดค่าใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิงในการเดินรถโดยสาร
 - (๒) ประชาชนได้รับการให้บริการที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น
 - (๓) ลดมลพิษ (ควันดำ) ในอากาศในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
 - (๔) ประหยัดเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถโดยสารที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล
 - (๕) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ
-

๖. โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

๒. ความเป็นมา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ว่าจ้างบริษัท พีทีที เอเนอร์ยี โซลูชันส์ จำกัด ศึกษา ในส่วนของการจัดหารถโดยสารใหม่ในแต่ละประเภท โดยใช้การวิเคราะห์ความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสาร จาก ๒ ด้านหลักด้วยกัน ได้แก่

(๑) ด้านการเงิน (Financial Perspective) โดยใช้ตัวชี้วัดทางด้านมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit to Cost Ratio, B/C Ratio) ต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อกิโลเมตร (Total Cost of Ownership: TCO)

(๒) ด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Perspective) โดยใช้ตัวชี้วัดทางด้านปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการเดินรถและปริมาณการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ

สรุปผลจากการศึกษาได้ว่า รถโดยสารประเภท CNG มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงที่สุด และเป็นรถโดยสารใหม่ประเภทเดียวที่ให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิตลอดทั้งโครงการเป็นบวกแต่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ต่ำสุด รองลงมา คือ รถโดยสารประเภท ดีเซล-ไฮบริด EV และ ดีเซล ตามลำดับ ส่วนในกรณีของรถโดยสารที่มีการปรับปรุงโดยเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ทดแทนเครื่องยนต์เดิม (Repowering) นั้น รถโดยสารประเภท Repowering CNG มีความคุ้มค่าทางการเงินสูงกว่ารถโดยสารประเภท Repowering ดีเซล

การเลือกใช้รถโดยสารประเภท EV เพื่อเป็นการสนองต่อนโยบายภาครัฐฯ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนจำนวนรถและสายรถที่ใช้รถโดยสารประเภท EV ยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากมีความคุ้มค่าด้านการเงินน้อยที่สุด แต่เพื่อให้เกิดการเริ่มต้นของการนำรถโดยสาร EV มาใช้ รวมถึงเพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาของรถประเภทนี้ในด้านอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต เห็นควรจัดหาจำนวนหนึ่งก่อน เพื่อทดสอบโดยนำไปวิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ ขึ้นในซึ่งมีปัญหามลภาวะสูง อย่างไรก็ตาม หากพบว่ามีความเหมาะสมทางการเงินเพิ่มขึ้น ก็อาจจะปรับแผนการจัดหารถโดยสารต่อไป

ขสมก. ได้นำเสนอผลการศึกษาต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๐ โดยกำหนดกรอบแนวทางการจัดหารถโดยสาร จำนวน ๓,๐๐๐ คัน ประกอบด้วย

- การจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน
- จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน
- การจัดหารถโดยสารดีเซล-ไฮบริด จำนวน ๒,๑๕๓ คัน
- การปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV เดิม จำนวน ๓๒๓ คัน

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

๑) เพื่อการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซลที่มีสภาพเก่า ชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งานและปล่อยควันดำเป็นมลพิษในอากาศ

๒) เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการรวมทั้งความน่าเชื่อถือได้ ของบริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ

๓) เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง

๔) เพื่อลดมลพิษ (ควันดำ) และรักษาสภาพแวดล้อม

๕) เพื่อตอบสนองนโยบายด้านการใช้พลังงานที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑

๕. สถานะปัจจุบันของโครงการ

ขสมก. จัดทำโครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน ๔๘๙ คัน ด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ตามลำดับ โดยกำหนดเสนอราคาวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๐ แต่เนื่องจากไม่มีบริษัทใด มายื่นเอกสารการประกวดราคา ขสมก. จึงประกาศยกเลิกการประกวดราคาฯ เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ และดำเนินการจัดหาใหม่ ขสมก. นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ จำนวน ๒ ครั้ง ระหว่างวันที่ ๑๘-๒๑ กันยายน ๒๕๖๐ และระหว่างวันที่ ๒๖-๒๙ กันยายน ๒๕๖๐ กำหนดยื่นข้อเสนอราคาทางระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ในวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ปรากฏว่าไม่มีบริษัทใดมายื่นเอกสารการประกวดราคา จึงดำเนินการใหม่ โดยวิธีการคัดเลือก

๖. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน แผนการฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับปี ๒๕๖๐

๗. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

(๑) ผอ.อนุมัติหลักการให้ดำเนินการโดยวิธีคัดเลือก และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะของรถโดยสาร และกำหนดราคากลาง

(๒) คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะของพัสดุ และกำหนดราคากลาง นำเสนอขออนุมัติ

(๓) ผอ.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะ และราคากลาง

(๔) จัดทำรายงานขอซื้อขอจ้าง และแต่งตั้งคณะกรรมการซื้อหรือจ้างโดยวิธีคัดเลือกในระบบ e-GP

(๕) คณะกรรมการซื้อโดยวิธีคัดเลือกจัดทำหนังสือเชิญชวนผู้ประกอบการมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้เข้ายื่นข้อเสนอในระบบ e-GP

(๖) รับฟังคำถามและตอบชี้แจง

(๗) จัดเตรียมเอกสารและหลักประกันการเสนอราคา

(๘) ผู้ประกอบการยื่นข้อเสนอ

(๙) คณะกรรมการฯ ตรวจสอบคุณสมบัติและเงื่อนไขหากถูกต้อง พิจารณาตามเกณฑ์นำเสนอ ผอ. ให้ความเห็นชอบผ่านหัวหน้าเจ้าหน้าที่ ก่อนนำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง

(๑๐) นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การอนุมัติ

(๑๑) ประกาศผลผู้ชนะ

(๑๒) ลงนามสัญญา

(๑๓) รับมอบรถโดยสารภายใน ๑๘๐ วัน (นับถัดจากวันลงนามสัญญา)

๘. วงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๑,๗๓๕.๕๕ ล้านบาท

๙. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

๑) ประหยัดค่าใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิงในการเดินรถโดยสาร

๒) ประชาชนได้รับการให้บริการที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

๓) ลดมลพิษ (ควันดำ) ในอากาศในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๔) ประหยัดเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถโดยสารที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล

๕) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ

๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๐ ปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ได้รับการบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชน มีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนเพชรเกษม ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักสายเดียวที่เชื่อมการเดินทางลงสู่ภาคใต้โดยทางหลวงพิเศษสายนี้จะมีการออกแบบให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (Closed System) และมีระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ อีกทั้งจะต้องออกแบบเพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทางหลวงพิเศษด้วย

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการและเป้าหมาย

ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๐๙ กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นจาก อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม และสิ้นสุดที่ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี โครงการจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน (ระบุระยะเวลาที่แน่นอน) งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมทุน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- การศึกษาความเหมาะสมฯ (FS) แล้วเสร็จ
- การออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ
- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ
- ศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐
- เสนออนุมัติโครงการ (พร้อมรูปแบบการร่วมทุนตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖) พ.ศ. ๒๕๖๑
- คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๒
- ก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมของโครงการ ค่าก่อสร้าง ๕๙,๔๗๖ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๘,๒๙๑ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๗๗,๗๖๗ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมทุน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักเพียงสายเดียว ในการเดินทางสู่ภาคใต้ อีกทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก ภาคกลาง และภาคใต้ การจ้างงาน การท่องเที่ยว และภาคธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย เป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ และเป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ทั้งนี้ยังบรรจุในแผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่ประกาศโดยกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดยกรมทางหลวงให้ความสำคัญกับโครงการนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะเชื่อมต่อไปยังภาคใต้และเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย

ปัจจุบันอำเภอสะเตาะเป็นหนึ่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะเร่งด่วน ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และสะเตาะ) มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ปัจจุบันปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔ มีความหนาแน่นและทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย จะทำให้การเดินทางจากด่านชายแดนสู่ตัวเมืองหาดใหญ่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งเสริมการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการและเป้าหมาย

ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๗๑ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ตอน ได้แก่ ตอน ๑ ระยะทางประมาณ ๓๔ กิโลเมตร และตอนที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๓๗ กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นจาก อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา และสิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเตาะ จ.สงขลา โครงการจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน (ระบุระยะเวลาที่แน่นอน) งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมลงทุน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- การศึกษาความเหมาะสมฯ (FS) แล้วเสร็จ
- การออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ
- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สผ.
- ศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑
- เสนออนุมัติโครงการ (พร้อมรูปแบบการร่วมทุนตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๕๖) พ.ศ. ๒๕๖๑
- คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ พ.ศ. ๒๕๖๒
- ก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมของโครงการ ค่าก่อสร้าง ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๔,๐๐๐ ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น ๓๔,๐๐๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมทุน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ลดระยะเวลาในการเดินทางตลอดจนการกระจายความเจริญมาสู่ภาคใต้ โดยจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่จะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาคของภาคใต้ตอนล่างให้ดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นโครงการที่เกื้อหนุนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียเพิ่มมากขึ้น

๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบันกรุงเทพฯ ด้านเหนือประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากบริเวณถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดี โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของความเจริญประกอบกับการขยายตัวของเมืองทางด้านทิศเหนือ ซึ่งที่ผ่านมาหลายหน่วยงานได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง แต่มาตรการดังกล่าวเป็นเพียงการแก้ไขเฉพาะหน้า แนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าวอย่างยั่งยืนคือการก่อสร้างทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน เพื่อเป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทางจากกลางใจเมืองกรุงเทพฯ สู่พื้นที่ทางแหวนด้านเหนือของกรุงเทพฯ โดยในอนาคตเมื่อโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา ดำเนินการแล้วเสร็จ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน จะเป็นสายทางเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพฯ สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยตรง

ปัจจุบันโครงการได้รับบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (สคร.) และเป็นหนึ่งในนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง ๑๘ กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นจากทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ในปัจจุบันบริเวณรังสิต และสิ้นสุดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมทุน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- การศึกษาความเหมาะสมฯ (FS) แล้วเสร็จ
- การออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ
- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก.
- ศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑
- ก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๗. วงเงินรวมของโครงการ ค่าก่อสร้าง ๒๑,๖๒๖ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓,๓๖๘ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๒๕,๙๙๔ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมทุน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีซึ่งเป็นเส้นทางหลักการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพฯ สู່พื้นที่ด้านเหนือ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยโครงการมีจุดเชื่อมต่อโดยตรงกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา

**๑๐. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับ บนทางหลวงหมายเลข ๓๕
สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย (บ้านแพ้ว)**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) เป็นหนึ่งสายทางหลักในการเดินสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ ซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ จนถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) โดยแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนคือการก่อสร้างทางหลวงพิเศษทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ เพื่อเป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางใจเมืองกรุงเทพฯ สู่พื้นที่ภาคใต้ แนวโครงการมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อทางพิเศษพระราม ๓-วงแหวนรอบนอก (ภายใต้ความรับผิดชอบการทางพิเศษแห่งประเทศไทยซึ่งอยู่ระหว่างการเร่งรัดผลักดันโครงการ) โดยในอนาคตเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพฯ สู่ภาคใต้ได้โดยตรง

ปัจจุบันโครงการได้รับบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (สคร.) และเป็นหนึ่งในนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ (ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย บ้านแพ้ว) ระยะทาง ๓๒.๓ กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นจากวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษก สิ้นสุดที่ อ.บ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมลงทุน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- การศึกษาความเหมาะสมฯ (FS) แล้วเสร็จ
- การออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ
- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก.
- ศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑
- ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๗. วงเงินรวมของโครงการ ค่าก่อสร้าง ๓๘,๗๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕๒๗ ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น ๓๙,๒๒๗ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน/กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน/การให้เอกชนร่วมลงทุน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) ซึ่งเป็นหนึ่งเส้นทางหลักในการเดินทางสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ ซึ่งจะลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๒. ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism: MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือ การพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น (Memorandum of Tourism: MOC) จำนวน ๓ ฉบับ โดยฉบับแรก ลงนาม เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ฉบับที่สอง เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ และฉบับที่สาม เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ ตามลำดับ

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อดำเนินการความร่วมมือด้านระบบราง ดังนี้

- (๑) พัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่
- (๒) พัฒนาเส้นทางรถตามแนวเศรษฐกิจด้านใต้ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจรวมการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- (๓) พัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย เพื่อให้เกิดการบริการขนส่งสินค้าทางรางรูปแบบใหม่ ภายใต้ความร่วมมือของทั้งสองประเทศ
- (๔) พัฒนาเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร
- (๕) พัฒนาระบบการขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๘

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

๖. แผนการดำเนินงาน

- (๑) กำหนดส่งรายงานการศึกษาความเหมาะสม ฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๐
- (๒) ขออนุมัติโครงการกับ ครม. ภายใน ๓ เดือน (ธันวาคม ๒๕๖๐-กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑)

๗. วงเงินรวมของโครงการ รวมทั้งสิ้น ๒๗,๖,๒๒๖ ล้านบาท

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านการขนส่งและจราจร

- โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้โดยสาร และเพื่อเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคเหนือ
- ลดระยะเวลาในการเดินทาง
- ลดปัญหาการจราจรทางบกและลดความแออัดของการใช้บริการการเดินทางโดยเครื่องบิน
- การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกและปลอดภัย มุ่งหวังให้ประชาชนปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบรางมากยิ่งขึ้น และในอนาคตการเดินทางโดยระบบรางจะเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศต่อไป
- การเชื่อมโยงกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการเชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียน โดยรถไฟความเร็วสูงจะเน้นการเชื่อมโยงด้านการเดินทาง

ด้านเศรษฐกิจ

- โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไม่ได้หวังผลแต่เพียงการลดระยะเวลาการเดินทาง หรือการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน แต่จะส่งผลถึงการกระจายตัวของการพัฒนาเศรษฐกิจไปยังพื้นที่ต่างๆ ที่เส้นทางหรือสถานีตั้งอยู่ ดังนั้น การวางกลยุทธ์ในการสร้างธุรกิจและพัฒนาเมืองบนเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจึงเป็นเรื่องสำคัญ และส่งผลต่อคำถามในด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากกว่า การพิจารณาด้านความเร็ว หรือจำนวนผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว รวมถึงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับนานาชาติประเทศ

๑๒. โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) เน้นการเสริมสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตภาคเกษตร การประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พร้อมความจำเป็นที่ต้องปรับตัวในการเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจโลกและภูมิภาค ต้องสร้างความพร้อมในการเชื่อมโยงด้านกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพและความเป็นอยู่ของประชาชน จึงได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไทย ในช่วง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓) ให้มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport) โดยมีเป้าประสงค์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งในภูมิภาค (Hub for Connectivity) เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคล่องตัว นำไปสู่ความจำเป็นที่ต้องเร่งพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ รับทราบและเห็นชอบตามผลการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ มีมติเห็นชอบให้เปิดโอกาสให้นานาชาติเข้าร่วมประกวดราคาโครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ไปศึกษาความเป็นไปได้โครงการ (Feasibility Study) ในการพัฒนาเส้นทางเพื่อการขนส่งสินค้า รวมทั้งศึกษาถึงความเหมาะสมของการกำหนดเส้นทาง เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าชายแดน รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา ข้อ ๓.๔.๔ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และบริการที่สะดวก ปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ข้อย่อยที่ ๒ ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน

เพื่อตอบสนองต่อความจำเป็นและนโยบายดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาในรายละเอียดให้เพียงพอ และสอดคล้องกับระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาให้ครอบคลุมในทุกด้าน กล่าวคือ ด้านวิศวกรรม ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความคุ้มค่าในการลงทุน ในโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน

ดังนั้น จึงได้มีการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างและบริหารจัดการเดินขบวนรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-หัวหิน ตามมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และเพื่อจะได้ใช้เป็นข้อมูลและเหตุผลสนับสนุนในการขออนุมัติคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินการบริหารโครงการนี้ และเป็นแนวทางในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภูมิภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว สร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ รวมถึงช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมจากการจราจรทางถนน และช่วยลดต้นทุนด้านขนส่งของประเทศได้อย่างยั่งยืน

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๗ (๗ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

กรุงเทพฯ-หัวหิน (ต.บ่อฝ้าย) ระยะทาง ๒๑๑ กม. ประกอบด้วย เส้นทางวิ่งที่อยู่ภายในพื้นที่เขตทางรถไฟ เป็นระยะทางประมาณ ๑๗๑.๔ กม. แต่บางส่วนของเส้นทางวิ่ง จะอยู่ภายในพื้นที่เขตทางหลวง เป็นระยะทาง ๔.๔ กิโลเมตร อยู่ภายในพื้นที่เขตทางของกรมชลประทาน ๒.๖ กิโลเมตร และส่วนที่ต้องทำการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินใหม่อีก เป็นระยะทางประมาณ ๓๒.๖ กิโลเมตร แนวเส้นทางโครงการเริ่มจากสถานีกลางบางซื่อ โดยเป็นทางยกระดับในเขตทางของรถไฟ มุ่งขึ้นทางเหนือเล็กน้อย ก่อนที่จะเบี่ยงทางวิ่งไปทางทิศตะวันตก แล้วข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนจรัญสนิทวงศ์ จากนั้นเส้นทางจะค่อยๆ ลดระดับลงสู่พื้นดินผ่านสถานีรถไฟบางบำหรุ สถานีรถไฟตลิ่งชัน แล้วยกระดับข้ามถนนกาญจนาภิเษก ไปจนถึงสถานีรถไฟศาลายา เส้นทางจะลงสู่ระดับพื้นดินอีกครั้ง เมื่อผ่านอำเภอนครชัยศรี มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม แต่ก่อนถึงตัวเมืองนครปฐมประมาณ ๔ กิโลเมตร ทางวิ่งของรถไฟความเร็วสูงจะยกระดับขึ้นเพื่อลดปัญหาจุดตัดทางรถไฟใน เขตเทศบาลเมืองนครปฐม ก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงนครปฐม ซึ่งจะอยู่ห่างจากองค์พระปฐมเจดีย์ ประมาณ ๕๐๐ เมตร เมื่อผ่านอำเภอเมืองนครปฐม ผ่านสถานีรถไฟหนองปลาดุกแล้ว แนวเส้นทางจะเบี่ยง ออกจากเขตทางรถไฟ ก่อนเข้าอำเภอบ้านโป่ง เพื่อปรับระดับความโค้ง เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงสามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมได้ พร้อมทั้งยกระดับตลอดแนว เพื่อแก้ไข ปัญหาจุดตัดกับถนน และหลีกเลี่ยงการแบ่งแยกชุมชนในช่วงที่ผ่านเขตอำเภอบ้านโป่ง และอำเภอโพธาราม จากนั้นเส้นทางวิ่งจะข้ามแม่น้ำแม่กลอง ผ่านย่านสถานีรถไฟ ราชบุรี ซึ่งมีพื้นที่จำกัด แล้วจะค่อยๆ ยกระดับ ข้ามถนนเลี้ยวเมืองราชบุรี แล้วจะลด ระดับลง เพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงราชบุรี ที่ตำบลคูบัว เมื่อออกจากสถานีรถไฟความเร็วสูงราชบุรี รถไฟความเร็วสูงจะวิ่งในระดับพื้นดิน อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผ่าน อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี อ.เขาย้อย และอ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี เนื่องจากในเขตเทศบาลเมือง เพชรบุรี มีจุดตัดของทางรถไฟกับถนนจำนวนมาก ประกอบกับทางรถไฟปัจจุบันมีโค้งหักศอก เป็นเหตุให้รถไฟความเร็วสูงไม่สามารถใช้ความเร็วได้ ดังนั้นก่อนถึงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีประมาณ ๒ กิโลเมตร เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะเบี่ยงออกจากเขตทางรถไฟ เพื่อไปใช้เขตทางของถนนเพชรเกษมแทน โดยก่อนถึงถนนเพชรเกษม จะมีสถานีรถไฟความเร็วสูงเพชรบุรี ตั้งอยู่ใกล้กับเขาหลวง เมื่อรถไฟความเร็วสูงแล่นออกจากสถานีรถไฟความเร็วสูงเพชรบุรี แนวเส้นทางจะยกระดับผ่านอำเภอเมืองเพชรบุรี โดยใช้พื้นที่เกาะกลางที่อยู่ระหว่างทางหลักและทางขนานของถนนเพชรเกษม เป็นที่ตั้งเสาโครงสร้างทางยกระดับของรถไฟความเร็วสูง เส้นทางจะใช้เขตทางของถนนเพชรเกษมเป็นระยะทางประมาณ ๔.๕ กิโลเมตร เมื่อผ่านตัวเมืองเพชรบุรีแล้ว เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะลดระดับลงสู่พื้นดิน เมื่อถึงเขาทโมน แนวเส้นทางจะกลับเข้าไปใช้เขตทางรถไฟอีกครั้ง จากนั้นรถไฟความเร็วสูงจะผ่าน อ.ชะอำ เข้าสู่ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยสถานีรถไฟความเร็วสูงหัวหิน จะตั้งอยู่ที่ ต.บ่อฝ้าย ซึ่งห่างจากหัวหินประมาณ ๗ กิโลเมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| (๑) จัดทำรายงาน PPP | : พฤศจิกายน ๒๕๖๐-มิถุนายน ๒๕๖๑ |
| (๒) คัดเลือกเอกชน | : เมษายน ๒๕๖๑ |
| (๓) จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน | : มกราคม ๒๕๖๒-กรกฎาคม ๒๕๖๓ |
| (๔) ก่อสร้างโครงการและทดสอบระบบ | : กรกฎาคม ๒๕๖๒-ธันวาคม ๒๕๖๖ |
| (๕) เปิดบริการ | : มกราคม ๒๕๖๗ |

๗. วงเงินรวมโครงการ ๗๗,๙๐๖.๘๖ ล้านบาท (ค่างานโยธา ราง โครงสร้างพื้นฐาน และค่าจ้างที่ปรึกษา) แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินงบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) ความคุ้มค่าในการใช้จ่ายของภาครัฐและการใช้ทรัพยากร จากการผสมผสานความเชี่ยวชาญระหว่างรัฐกับเอกชน การจัดสรรความเสี่ยงอย่างเหมาะสม และจากการดำเนินงานและบริหารงานของเอกชนที่มีประสิทธิภาพ

(๒) ประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการให้เอกชนดำเนินงานและพิจารณาต้นทุนแบบครบวงจร

(๓) ลดข้อจำกัดด้านงบประมาณ และเป็นแหล่งที่มาของเงินทุนเพิ่มเติม ทำให้สามารถบริหารจัดการงบประมาณไปใช้สำหรับโครงการอื่นๆ

(๔) สามารถใช้งานสินทรัพย์ของภาครัฐให้เกิดประโยชน์มากขึ้น

(๕) เพิ่มช่องทางและโอกาสการดำเนินธุรกิจให้กับภาคเอกชน

(๖) สนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศโดยส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ

(๗) ประชาชนได้รับการบริการที่มีประสิทธิภาพในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม

๑๓. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงสมบูรณ์

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ๒๕๕๘-๒๕๖๗ (๑๐ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

(๑) ระยะทางประมาณ ๒๕.๙๐ กิโลเมตร ทางรถไฟยกระดับ ๒๒.๔๐ กิโลเมตร และทางรถไฟใต้ดิน ๓.๕๐ กิโลเมตร

(๒) สถานี ๙ สถานี ประกอบด้วย สามเสน ราชวิถี ยมราช ยศเส หัวลำโพง พญาไท มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก

(๓) พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ และมีพื้นที่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มจำนวน ๒ แปลง ซึ่งเป็นที่ดินของเอกชน บริเวณพื้นที่เขตพญาไท

(๔) ความกว้างทาง ๑ เมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- | | |
|---|--|
| - ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา | ระยะเวลา ๒๘ เดือน (มิถุนายน ๒๕๕๙-กรกฎาคม ๒๕๖๑) |
| - จัดจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมอิสระ | ระยะเวลา ๕ เดือน (มีนาคม ๒๕๖๑-กรกฎาคม ๒๕๖๑) |
| - จัดจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง | ระยะเวลา ๕ เดือน (มีนาคม ๒๕๖๑-กรกฎาคม ๒๕๖๑) |
| - งานเวนคืนที่ดิน | ระยะเวลา ๒๔ เดือน (ตุลาคม ๒๕๕๙-กันยายน ๒๕๖๑) |
| - ที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง | ระยะเวลา ๖๖ เดือน (สิงหาคม ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๗) |
| - สัญญาที่ ๑ งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และบางซื่อ-มักกะสัน | ระยะเวลา ๖๖ เดือน (สิงหาคม ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๗) |
| - สัญญาที่ ๒ งานโยธา สำหรับช่วงมักกะสัน-หัวหมาก | ระยะเวลา ๖๖ เดือน (สิงหาคม ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๗) |
| - สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า | ระยะเวลา ๖๖ เดือน (สิงหาคม ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๗) |

๗. วงเงินรวมโครงการ ๕๐,๑๓๗.๑๕ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงสมบูรณ์

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๑๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบผลการประชุม คณะกรรมการจัดการระบบขนส่งและจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่ได้มีมติเห็นชอบ แผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไป ดำเนินการในระยะ ๑๐ ปีแรก (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) จำนวน ๗ สาย ระยะทางรวม ๑๕๔ กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

คจร. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๔ มีมติสรุปว่า เห็นชอบให้ขยายแนวเส้นทางโครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ออกไป ๕ กิโลเมตร จากเดิมที่สิ้นสุดบริเวณราษฎร์บูรณะ เป็นสิ้นสุดที่บริเวณ ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และมอบหมายให้ รฟม. พิจารณาความเหมาะสมของการก่อสร้างจุดจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

รฟม. เสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) ขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ซึ่งได้ปรับปรุงมูลค่างานโยธาโครงการ จากการทบทวนและปรับปรุงรายการ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ การปรับปรุงมูลค่างานโยธาให้เป็นราคาปัจจุบัน การปรับลดการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และการปรับลดและเปลี่ยนแปลงวัสดุตกแต่ง มีผลทำให้กรอบวงเงินรวมลดลงเหลือจำนวน ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท โดยคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๔ เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการเสนอ คค. และครม. พิจารณออนุมัติให้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ดังกล่าวแล้ว

ครม. เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ได้อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา โครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ในกรอบวงเงินรวม ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน เพื่อเติมเต็มโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง รองรับการเดินทางในแนวเหนือ-ใต้ จากพื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นในและสถานีที่สำคัญบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ไปถึงพื้นที่ด้านใต้ของฝั่งธนบุรีใกล้บริเวณรอยต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๖๘

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ ปี ๕ เดือน

เริ่มดำเนินโครงการ : กรกฎาคม ๒๕๕๓

สิ้นสุดโครงการ : ธันวาคม ๒๕๖๗

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	:	๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐
จัดทำราคากลาง/ขออนุมัติจัดจ้างผู้รับเหมา	:	สิงหาคม ๒๕๖๐ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑
ประกวดราคางานโยธา	:	มีนาคม ๒๕๖๑ - มีนาคม ๒๕๖๒
ก่อสร้าง	:	เมษายน ๒๕๖๒ - ธันวาคม ๒๕๖๓
เปิดบริการ	:	มกราคม ๒๕๖๔

๗. วงเงินรวมโครงการ ๑๒๘,๒๓๕.๐๑ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินกู้/เงินงบประมาณ/เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๕. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ และวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสม และดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการ ของโครงการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ทั้งฝั่งอ่าวไทย (จ.สุราษฎร์ธานี) และฝั่งอันดามัน (จ.ภูเก็ต)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต โดยมีการศึกษา ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติ จ.ภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ตให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ตอันเป็นผลกระทบจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตที่ศึกษาเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit หรือ Tramway)

ต่อมาในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๙ ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้มอบหมายให้ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการต่อ เมื่อ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ และส่งมอบรายงานและแบบให้ รฟม. ดำเนินการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.ภูเก็ต และนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๖

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี

เริ่มดำเนินโครงการ : พฤษภาคม ๒๕๖๐

สิ้นสุดโครงการ : พฤษภาคม ๒๕๖๖

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ : สิงหาคม ๒๕๖๑ -มกราคม ๒๕๖๒

จัดทำราคากลาง/ประกวดราคา: กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ -กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ก่อสร้าง : มีนาคม ๒๕๖๓ -พฤษภาคม ๒๕๖๖

เปิดบริการ : มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ ๓๐,๑๕๔.๕๒ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินงบประมาณ/เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
ของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๖. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ได้มีมติมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษารูปแบบระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในเมืองภูมิภาค โดยเฉพาะ จ.เชียงใหม่ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบขนส่งขนาดรอง (Feeder) ต่างๆ กับรถไฟ รถโดยสาร และท่าอากาศยาน

สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะ จ.เชียงใหม่ ประกอบด้วยการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะ (ทั้งระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม) ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ เสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) และศึกษาความเหมาะสมเชิงเศรษฐศาสตร์และการเงิน รูปแบบการลงทุน องค์กรบริหารจัดการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ต่อมา เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้เห็นชอบตามที่ ปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) ได้มีข้อสั่งการท้ายหนังสือที่ คค ๐๒๐๘/ สนย ๔๖๗ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เรื่องผลการทบทวนโครงการที่จะดำเนินการตามมาตรการ PPP Fast Track ของ คค. โดยมอบหมายให้ รฟม. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการรถไฟฟ้าจังหวัดเชียงใหม่ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ประกอบด้วย การศึกษารายละเอียดความเหมาะสม การจัดทำรายงาน EIA ออกแบบ และศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนและจัดทำ รายงาน PPP ภายหลังจากที่ สนข. ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะ จ.เชียงใหม่แล้วเสร็จ และส่งมอบให้ รฟม. ดำเนินการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน ในจังหวัดเชียงใหม่และนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๖

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ ๙ ปี ๑๑ เดือน

เริ่มดำเนินโครงการ : เดือนมกราคม ๒๕๕๙

สิ้นสุดโครงการ : เดือนธันวาคม ๒๕๖๘

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	:	มกราคม ๒๕๖๒
จัดทำราคากลาง/ขออนุมัติจัดจ้างผู้รับเหมา	:	สิงหาคม-ตุลาคม ๒๕๖๐
ประกวดราคางานโยธา	:	-
ก่อสร้าง	:	มีนาคม ๒๕๖๓
เปิดบริการ	:	ธันวาคม ๒๕๖๘

๗. วงเงินรวมโครงการ (อยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทโดย สนข.)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๗. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ได้มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค และมอบหมายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปรับเพิ่มสาระของงานศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมือง โดยให้เพิ่มเนื้อหาการสำรวจและออกแบบและให้ผลการศึกษาสอดคล้องในการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบ Feeder ต่างๆ กับรถไฟ รถโดยสารบริษัทขนส่งจำกัด รถรางขนาดเบา (TRAM) ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT) หรือรถขนส่งสาธารณะอื่นในพื้นที่ต่างๆ ให้สอดคล้องกัน โดยให้เร่งรัดดำเนินการสำหรับจังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น

สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ประกอบด้วย การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง แผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง และศึกษาจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ ๑ เส้นทาง รวมทั้งเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ

ต่อมา คจร. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคตามที่ สนข. เสนอ โดยที่ประชุมเห็นควรให้เร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดนครราชสีมา ซึ่ง รฟม. มีความพร้อมและประสบการณ์ในการดำเนินงานในรูปแบบ PPP โครงการรถไฟฟ้าในเมืองหลักภูมิภาค

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.นครราชสีมาและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) เริ่มปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

เริ่มดำเนินโครงการ : เดือนธันวาคม ๒๕๕๘

สิ้นสุดโครงการ : N/A

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	:	N/A
จัดทำราคากลาง/ขออนุมัติจัดจ้างผู้รับเหมา	:	N/A
ประกวดราคางานโยธา	:	N/A
ก่อสร้าง	:	N/A
เปิดบริการ	:	N/A

๗. วงเงินรวมโครงการ (อยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทโดย สนข.)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๘. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ได้มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค และมอบหมายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปรับเพิ่มสาระของงานศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมือง โดยให้เพิ่มเนื้อหาการสำรวจและออกแบบและให้ผลการศึกษาสอดคล้องในการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบ Feeder ต่างๆ กับรถไฟ รถโดยสารบริษัทขนส่งจำกัด รถรางขนาดเบา (TRAM) ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT) หรือรถขนส่งสาธารณะอื่นในพื้นที่ต่างๆ ให้สอดคล้องกัน โดยให้เร่งรัดดำเนินการสำหรับ จ.เชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น

สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขต จ. ขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม และออกแบบรายละเอียดเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งในรูปแบบอื่น จำนวน ๑ เส้นทาง การจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการบริหารโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทาง งานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ต่อมา คจร. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคตามที่ สนข. เสนอ โดยที่ประชุมเห็นควรให้เร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนใน จ.ขอนแก่น ซึ่ง รฟม. มีความพร้อมและประสบการณ์ในการดำเนินงานในรูปแบบ PPP โครงการรถไฟฟ้าในเมืองหลักภูมิภาค

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.ขอนแก่นและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) เริ่มปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

เริ่มดำเนินโครงการ	:	เดือนมกราคม ๒๕๕๙
สิ้นสุดโครงการ	:	N/A

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	:	N/A
จัดทำราคากลาง/ขออนุมัติจัดจ้างผู้รับเหมา	:	N/A
ประกวดราคางานโยธา	:	N/A
ก่อสร้าง	:	N/A
เปิดบริการ	:	N/A

๗. วงเงินรวมโครงการ (อยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทโดย สนข.)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๑๙. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ แล้วเสร็จ โดยท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A จำนวน ๖ ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน ๕ ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด C จำนวน ๔ ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน ๓ ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว คงเหลือแต่ท่าเทียบเรือชุด D เท่านั้นที่อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างเพิ่มเติมให้เสร็จสมบูรณ์และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในไม่ช้านี้ โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน ขั้นที่ ๑ และ ขั้นที่ ๒ ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมประมาณ ๑๐-๑๑ ล้าน TEUs. ต่อปี และรองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ประมาณ ๒.๐ ล้านคัน ต่อปี

อย่างไรก็ตาม กทท. ได้พิจารณาขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่ เปรียบเทียบกับการพยากรณ์ ปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ กทท. จึงได้วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตลอดจน โครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่างๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอก ให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ ให้ทันท่วงที เพื่อไม่ให้ประสบปัญหาความแออัดและไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอีกทางหนึ่ง และเพื่อให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการ การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่า วิสัยทัศน์ในปัจจุบัน เนื่องจากการกำหนดวิสัยทัศน์ในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมกัน ๑๑.๑๐ ล้าน TEUs. ต่อปี เมื่อนำตัวเลขคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ ๔% จะพบว่าท่าเรือแหลมฉบัง จำเป็นต้องเปิดท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ หรือก่อนหน้า หากปริมาณตู้สินค้าเติบโตในอัตราสูง และเมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยความสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน TEUs. ต่อปี

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๗

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

รูปแบบการบริหารแบบ Landlord Ports เป็นการเปิดให้มีการระดมทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (PPP)

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- (๑) ศึกษาความเหมาะสมฯ/ออกแบบรายละเอียด/EHIA ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-ธันวาคม ๒๕๖๐
- (๒) จ้างที่ปรึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าผ่านท่าโดยทางรถไฟด้วยระบบ Automation ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ตุลาคม-ธันวาคม ๒๕๖๐
- (๓) เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา และเสนอคณะกรรมการ EEC เห็นชอบในหลักการ และเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ (กรณีใช้เงินกู้สาธารณะ) มกราคม ๒๕๖๐-มกราคม ๒๕๖๑
- (๔) ขั้นตอนการสรรหาผู้ประกอบการเอกชน และเสนอคณะรัฐมนตรี เห็นชอบผลการคัดเลือก และลงนามในสัญญาจ้างฯ มกราคม ๒๕๖๐-ธันวาคม ๒๕๖๑
- (๕) ขั้นตอนการจัดจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง และจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก กรกฎาคม ๒๕๖๑-เมษายน ๒๕๖๒
- (๖) ก่อสร้างโครงการพร้อมติดตั้งเครื่องมือ (๔๘ เดือน) พฤษภาคม ๒๕๖๒-เมษายน ๒๕๖๖
- (๗) เอกชนลงทุนก่อสร้างพร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขนท่าแรก (F๑) (๒๔ เดือน) มกราคม ๒๕๖๔-ธันวาคม ๒๕๖๖
- (๘) คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๗. วงเงินรวมของโครงการ

- งานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและออกแบบรายละเอียดและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม งบประมาณ ๑๔๑.๕๐๐ ล้านบาท

- งานก่อสร้างฯ รวมของโครงการ ๑๔๑,๓๕๗.๖๐ ล้านบาท (ตามเล่มผลการศึกษา ปี พ.ศ. ๒๕๕๔)

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการหรือมาตรการ รูปแบบการบริหารแบบ Landlord Ports เป็นการเปิดให้มีการระดมทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (PPP)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

เพื่อให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเป็นลำดับ เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ คาดว่าท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน TEUs. ต่อปี

หมายเหตุ - แผนการดำเนินงานและวงเงินรวมโครงการ อาจมีเปลี่ยนแปลง

- ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ไว้ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ณ อาคารสำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม กรศ. มีความเห็นว่าควรปรับแบบสถานีขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้รองรับตู้สินค้าได้ ๔ ล้าน TEUs. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง ๑ ล้าน TEUs. ต่อปี และให้มีระบบการจัดการแบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ ในพื้นที่ EEC และมอบหมายให้การทำเรือฯ เร่งรัดขอรับการสนับสนุนงบประมาณ เพื่อดำเนินงานจัดการโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ในรูปแบบอัตโนมัติ (Automation)

- กรศ. ได้เสนอขอความเห็นชอบในการปรับปรุงแบบโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เป็นรูปแบบบริหารจัดการท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาลที่ประชุมได้มีมติดังนี้

๑. เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ ๔ ล้าน TEUs. ต่อปี และเพิ่มระบบจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ให้กระทรวงคมนาคม โดยการทำเรือฯ เร่งจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินงานศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วด้วยงบประมาณไม่เกิน ๑๐๐ ล้านบาท

๒. ให้ปรับแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้เร็วขึ้น โดยให้ได้รับอนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ภายในต้นปี ๒๕๖๑ และเริ่มก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานกลางปี ๒๕๖๑

๓. เห็นชอบให้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ บรรจุอยู่ในโครงการ EEC Project List ซึ่งเป็นโครงการลงทุนหลักที่มีความสำคัญสูงที่คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกกำหนดเท่านั้น ซึ่งให้ดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Track) โดยเฉพาะ

- เนื่องจากการทำเรือฯ มิได้ตั้งงบประมาณการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินงานศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ไว้ในปีปฏิทินงบประมาณประจำปี จึงเห็นควรขอใช้งบประมาณจากรัฐบาลมาสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว ในวงเงินงบประมาณ ๙๗.๐๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และการทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อขอความเห็นชอบดังกล่าว และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเห็นชอบตามที่การทำเรือฯ เสนอ ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักงานงบประมาณพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๒๐. โครงการพัฒนารุขกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

๒. ความเป็นมา

จากกรอบนโยบายต่างๆ ของประเทศไทยที่เกี่ยวกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านการขนส่ง ทำให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่ดี สามารถส่งเสริมและผลักดันให้ประเทศไทย มีขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพิ่มขึ้นได้ โดยมีประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ พัฒนารุขกิจท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนี้

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาและสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศที่จะรวมกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ โดยมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับการดำเนินโครงการฯ ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ ต้องนำมาดำเนินการ ประกอบด้วย

(๑) การ Modal Shift เน้นระบบการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ ระบบขนส่งทางราง/รางคู่ กำหนดว่า ในปีพ.ศ. ๒๕๖๒ จะต้องเพิ่มระบบขนส่งทางน้ำขึ้น ๐.๒๘ % และระบบขนส่งทางรางขึ้น ๑.๑๔% โครงการลงทุนรวม ๓๐ รายการ วงเงิน ๑.๖๘ หมื่นล้านบาท

(๒) การพัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า CY/ICD (Multi Modal) ที่จะเข้ามาจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้ต่ำกว่า ๗% ของจีดีพีได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ รวม ๔ รายการ วงเงินลงทุน ๑๒๙ ล้านบาท

(๓) การเพิ่มความคล่องตัว และประหยัดเวลาในการเดินทาง การขนส่งสินค้า (Mobility) เน้นพัฒนา ระบบขนส่งทางถนนหรือมอเตอร์เวย์ ระบบรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยาน ระบบขนส่งผู้โดยสาร สาธารณะและรถไฟฟ้า

(๔) เป้าหมายทางด้านการรองรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ชายแดน และพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ชายฝั่งทะเลตะวันออก (EEC) รองรับปริมาณคนและสินค้าที่ผ่านด่านหลักของประเทศที่จะเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๕%

(๕) เป้าหมายด้านลดภาระงบประมาณ โดยนำระบบการระดมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และลดภาระการซ่อมโครงสร้างบำรุงโครงสร้างพื้นฐานนำมาปรับใช้ให้มากขึ้น โดยตามแผนจะมีการลงทุนรวม ๗ รายการ วงเงิน ๔.๔๓ พันล้านบาท ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้ลดลง ๒%

๒.๒ ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญที่การท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานภาครัฐที่ต้องคำนึงถึงในการดำเนิน โครงการต่างๆ นำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ มี ๒ แนวทาง คือ

(๑) การพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวม โดยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและ ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและ ขนส่งของประเทศ รวมถึงขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาค อีกทั้งส่งเสริม การลงทุนให้เกิดพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่ง ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหาร จัดการโลจิสติกส์ของประเทศ และการสนับสนุนการเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมและบริการสมัยใหม่ โดยเป็นแหล่งถ่ายทอดเทคโนโลยีและสร้างความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมและบริการที่มีอยู่ในปัจจุบันและ พัฒนาเพื่อรองรับการขับเคลื่อนให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคทางด้านการเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของธุรกิจ และบริการโลจิสติกส์

(๒) การพัฒนาพื้นที่ ภาค และการเชื่อมโยงภูมิภาค โดยการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สนับสนุนให้มีการบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และจัดระเบียบพื้นที่ชายแดนด้านความมั่นคงเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดนและการผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลัก โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดูแลคุณภาพชีวิตประชาชนและการเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค และการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงในประเทศและภูมิภาค พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายระบบรางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางความเจริญทั่วประเทศ และพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการผ่านแดนที่มีความคล่องตัวในประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ

๒.๓ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

โครงการฯ นี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

๒.๔ โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

เมื่อพิจารณาในกระบวนการของ EEC ทำเรือแหลมฉบังนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้ EEC ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และโครงการฯ นี้จะมีส่วนสนับสนุนให้การยกระดับพื้นที่ที่มีเป้าหมายจะพัฒนาด้านอุตสาหกรรมให้มีศักยภาพ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม ตลอดจนให้สิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต โดยเป็นการยกระดับคุณภาพและเพิ่มการเชื่อมต่อภายในประเทศและภูมิภาคมากขึ้นทั้งทางบก และทางน้ำ และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของเอเชียในอนาคต ทั้งนี้ โครงการฯ นี้ จะช่วยทำให้การขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียกเหนือและประเทศเพื่อนบ้านมาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยไม่กระทบต่อพื้นที่ EEC และเป็นการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน

๒.๕ การพัฒนาของกลุ่มเศรษฐกิจ CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม)

การพัฒนาท่าเรือบกจะเป็นกลไกที่สำคัญส่งเสริมสนับสนุนและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในการเชื่อมระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับกลุ่มเศรษฐกิจ CLMV ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีแนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังได้รับความสนใจจากนักลงทุนเข้าไปลงทุนในการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

จากแผนงานต่างๆ ดังกล่าว การท่าเรือฯ จึงได้มีการวางแผนพัฒนาที่จะช่วยเสริมขีดความสามารถและรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการที่คาดว่าจะมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากการที่ กทท. ได้ให้ความสำคัญกับการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ทั้งนี้ รูปแบบในการให้บริการจะเป็นลักษณะของ Logistics Park ประกอบด้วยศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์พักรถ สถานีขนส่งสินค้า สถานีพักสินค้า และเขตปลอดอากร เพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการกระจายสินค้าภายในประเทศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นความพร้อมของ กทท. ในการมุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีศักยภาพระดับแนวหน้าสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล พร้อมทั้งพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ

การทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้สามารถรองรับการขยายธุรกิจการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพื่อเป็นการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจในการเข้าไปประกอบการธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง พัฒนาให้เกิดการสนับสนุนธุรกิจท่าเรือซึ่งเป็นธุรกิจหลักของการท่าเรือฯ ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

(๒) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือและเป็นศูนย์กลางในการถ่ายเทสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและรวบรวมสินค้า และการให้บริการพิธีการศุลกากรในสถานที่ตั้ง จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้า-ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ กิจกรรมดังกล่าวเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการท่าเรือ สามารถพัฒนาให้เกิดการสนับสนุนธุรกิจท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ให้เติบโตอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ เป็นการบรรเทาความแออัดด้านการจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมสนับสนุน เช่น การนำสินค้าเข้ามาบรรจุหรือเปิดตู้สินค้าในเขตท่าเรือ และลดพื้นที่ในการกองเก็บตู้สินค้าเปล่าภายในเขตท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๔

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ต่อเนื่องจากการจ้างที่ปรึกษา มาทำการศึกษาหาสถานที่และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการจัดตั้งท่าเรือบกแล้ว การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนและแนวทางการดำเนินงานภายใต้แผนการพัฒนาโครงการลงทุนและพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก เพื่อขยายผลการศึกษาให้โครงการสามารถดำเนินการได้โดยกำหนดแนวทางในการดำเนินงานออกเป็น ๓ แผน สำคัญสรุปได้ดังนี้

๕.๑ แผนการทำความเข้าใจกับกลุ่มเป้าหมาย (Information Operation : IO) ด้วยการลงทุนและพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก เป็นโครงการที่มีพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณจังหวัดขอนแก่น ซึ่งอยู่นอกพื้นที่รับผิดชอบของ กทท. และการลงทุนพัฒนาโครงการฯ จะต้องมีการจัดซื้อที่ดินซึ่งเป็นที่ดินที่ใช้ในการเกษตรของชุมชน จำนวนประมาณ ๖๐๐ ไร่ จึงมีความจำเป็นต้องลงพื้นที่เพื่อทำความเข้าใจกับกลุ่มเป้าหมาย (Information Operation : IO) เพื่อให้ได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการ โดยคณะทำงานฯ ได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มพันธมิตรทางธุรกิจ และกลุ่มหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งในจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดใกล้เคียง และดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำประชาพิจารณ์ผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน ผู้สนใจร่วมทุนในโครงการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการ และหน่วยงานรัฐที่จะให้การสนับสนุนโครงการ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘

เป้าหมาย : เพื่อให้ กทท. สามารถจัดซื้อพื้นที่สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก บริเวณ อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น จำนวนประมาณ ๖๐๐ ไร่ ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑

๕.๒ แผนการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการ (Detail Design) และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA จะเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และภายหลังจากที่ปรึกษาจัดทำรายละเอียดโครงการ (Detail Design) แล้วเสร็จจึงจะสามารถดำเนินการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการจ้าง

นิติบุคคลผู้มีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย :

๑. ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) สำหรับการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port) อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑

๒. ได้รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โครงการท่าเรือบก (Dry Port) และเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติให้ความเห็นชอบ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๕.๓ แผนการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดตั้งบริษัทลูกและจัดทำแผนการดำเนินงานการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) เป็นการดำเนินการคู่ขนานไปกับการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดโครงการฯ โดยจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาและจัดทำข้อมูลการจัดตั้งบริษัทลูกและแผนการดำเนินงานการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อแสดงถึงความจำเป็น เหตุผล และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจการถ่ายโอนพนักงานและโครงสร้างอัตราค่าจ้าง/เงินเดือน แหล่งเงินทุนหลังการจัดตั้งเป็นบริษัทลูก ตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจของ สคร. ซึ่งจะต้องนำเสนอ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นก่อนเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดตั้งบริษัทลูกก่อนการทำเรือฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการจัดตั้งบริษัทลูกต่อไป

เป้าหมาย : ที่ปรึกษาดำเนินการตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจของ สคร. และนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดตั้งบริษัทลูกได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑	แผนปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร (Information Operation) และจัดทำประชาพิจารณ์ (Public Hearing) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘	๕.๐๐				
๒	โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ (Detail Design) และการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕	๓๐.๐๐				
๓	แผนการจัดตั้งบริษัทลูกและแผนพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port)	๗.๐๐				
๔	เสนอรายงานผลให้ความเห็นชอบ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./คณะกรรมการ กทท./คค./สคร./ครม. ประกอบด้วย ๔.๑ รายงาน Detail Design ๔.๒ รายงาน EIA ๔.๓ แผนพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port)	-				
๕	เริ่มพัฒนาโครงการ	-				

หมายเหตุ : ระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนการพัฒนาโครงการฯ ดังกล่าว อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

๗. วงเงินรวมของโครงการ ๓,๐๙๐.๕๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ

อ้างอิงจากผลการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก เพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปี ๒๕๖๐ ที่ปรึกษา เสนอรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้สำหรับ กทท. โดยให้ กทท. เปิดให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการโครงการ (PPP) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๗.๑ จ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงการลงทุนและพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก เป็นเงินจำนวน ๔๒.๐๐ ล้านบาท

๗.๒ จัดซื้อที่ดินเพื่อดำเนินโครงการ เป็นเงินจำนวน ๗๘๐.๐๐ ล้านบาท

๗.๓ การก่อสร้าง เฟส ๑ เป็นเงินจำนวน ๑,๐๔๐.๘๓ ล้านบาท

๗.๔ การก่อสร้าง เฟส ๒ เป็นเงินจำนวน ๖๑๓.๘๓ ล้านบาท

๗.๕ การก่อสร้าง เฟส ๓ เป็นเงินจำนวน ๖๑๓.๘๓ ล้านบาท

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประเทศไทยสามารถสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดต้นทุน Logistic Cost ลง มีศูนย์กลางในการกระจายสินค้าและขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองรับการขยายตัวของ EEC และเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าภายในประเทศ นอกจากนี้แล้วยังเป็นการพัฒนาระบบ และเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งใน CLMV ได้อีกด้วย อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงาน เกิดความคุ้มค่าของต้นทุน และการให้บริการที่ดีขึ้น โดยเฉพาะการลดความแออัดในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และในส่วนของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในบริการโลจิสติกส์มากขึ้น

๒๑. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา

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

๒. ความเป็นมา

รัฐบาลกำหนดแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งครอบคลุม ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา, ชลบุรี และระยอง เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมใหม่และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการทำอากาศยานอุตะเถามีแผนงานที่จะสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ ในบริเวณที่ตั้งปัจจุบันของฝ่ายซ่อมใหญ่อากาศยานอุตะเถา บกท. และเสนอให้ บกท. จัดตั้ง ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถาแห่งใหม่บริเวณด้านทิศตะวันออก ของสนามบินอุตะเถา บกท. จึงมีแนวความคิดที่จะร่วมมือกับภาคเอกชน จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา เพื่อขยายขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานรุ่นใหม่ (New Generation Aircraft) และขยายฐานลูกค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมการบินและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล บกท. จึงกำหนด “โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา” เพื่อศึกษาและดำเนินการตามแนวความคิดดังกล่าว การศึกษานี้มีสมมติฐานที่กองทัพเรือจะชดเชยการขอคืนพื้นที่ ฝ่ายซ่อมใหญ่อากาศยานอุตะเถาของ บกท. โดยลงทุนก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธา ทั้งในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา และในพื้นที่เกี่ยวเนื่องที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถาและผู้ประกอบการรายอื่นๆ จะใช้ประโยชน์ร่วมกัน บกท. และเอกชนผู้ร่วมทุนจะลงทุนเครื่องมือ อุปกรณ์และบุคลากร สำหรับการดำเนินกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ให้เป็นอันดับหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกในเรื่องการส่งมอบตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสม และมีคุณภาพ รวมถึงความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality)

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) กันยายน ๒๕๕๙-กรกฎาคม ๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

- ศึกษาวิเคราะห์โครงการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
- นำเสนอรายงานผลการศึกษาโครงการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา ตามขั้นตอน PPP EEC Track รวมทั้งการคัดเลือกผู้ร่วมทุน และร่างข้อตกลง/ สัญญาร่วมทุน
- นำเสนอผลสรุปการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี
- ลงนามในสัญญาร่วมทุนและจัดตั้งบริษัทร่วมทุน
- ดำเนินการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และเปิดดำเนินการ

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ๒๕๕๙ กำหนดรูปแบบกลยุทธ์ทางธุรกิจ และสำรวจเอกชนในธุรกิจ
- ๒๕๖๐ ศึกษาความเป็นไปได้และจัดทำรายงานการศึกษาความคุ้มค่าการลงทุนและวิเคราะห์โครงการ
- ๒๕๖๑ นำเสนอโครงการร่วมทุน ตามขั้นตอน PPP-EEC Track และการคัดเลือกผู้ร่วมทุน (Co-Operate Agreement)

- ๒๕๖๒ จัดตั้งบริษัทร่วมทุนและขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และสรุปรายละเอียดความต้องการสิ่งปลูกสร้างและงานโยธา
- ๒๕๖๓ วางแผนจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ บุคลากร และการอบรมบุคลากร
- ๒๕๖๔ ดำเนินการจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ บุคลากร และการอบรมบุคลากร
- ๒๕๖๕ ดำเนินการติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์ และเครื่องมือ และดำเนินการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และเปิดดำเนินการ

๗. วงเงินรวมโครงการ ๓,๙๗๗.๐๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ อยู่ระหว่างการศึกษแหล่งที่มาเงินโครงการที่เหมาะสม

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

- บกท. สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมอากาศยานรุ่นใหม่ ซึ่งสามารถเพิ่มรายได้ให้บริษัทฯ
- ประโยชน์ต่อประชาชน สามารถสร้างงาน อาชีพที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้ยกระดับฝีมือแรงงาน และยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน
- ประโยชน์ต่อภาครัฐ สามารถจัดเก็บรายได้ จากค่าเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง, ภาษีรายได้จากการประกอบกิจการ, ภาษีเงินได้ของแรงงาน และภาษีจากกิจการอื่นๆที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการพัฒนาพื้นที่ อาทิ บ้านจัดสรร, ร้านอาหาร เป็นต้น
- ประโยชน์ต่อประเทศไทย สามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, ยกระดับธุรกิจการบินของประเทศให้เป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียน, ลดการนำเงินออกนอกประเทศเพื่อซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศ, สามารถนำเงินเข้าประเทศจากการรับซ่อมบำรุงอากาศยานจากต่างประเทศ, สามารถพัฒนาต่อยอดทางเทคโนโลยีและทางธุรกิจ

๒๒. โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ๒ แห่ง จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง (ทล.)

๒. ความเป็นมา

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

ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประชุมการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๓ และมอบหมายให้ ทล. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ

๓. วัตถุประสงค์ของโครงการและเป้าหมาย

เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับจอดพักรถได้อย่างสะดวกสบายผู้ขับรถมีโอกาสพักผ่อนในระหว่างทางเพื่อลดความเหนื่อยล้าและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นการช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔. ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ) ก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒

๕. รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน (ระบุระยะเวลาที่แน่นอน) งบประมาณแผ่นดิน

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- การออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ
- การประกวดราคา แล้วเสร็จ
- ก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๒ (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

๗. วงเงินรวมของโครงการ

- ค่าก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก จ.บุรีรัมย์ ๒๓๐.๐๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก จ.ขอนแก่น ๒๕๐.๐๐ ล้านบาท

๘. แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน

๙. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ซึ่งเป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก

๒๓. โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก เป็นโครงการทางพิเศษที่อยู่ในแผนแม่บททางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งเป็นโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทางในแนวรัศมี ระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งการเดินทางจากจังหวัดในภาคใต้ของประเทศไทย

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

ช่วยให้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบันบนถนนพระรามที่ ๒ นอกจากนี้จะเป็นเส้นทางเลือกของการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาวะไม่ปกติ เช่น สถานการณ์ของการเกิดอุทกภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ได้ด้วย

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๔

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก มีระยะทางรวมประมาณ ๑๘.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๑๓+๐๐๐ ของถนนพระรามที่ ๒ (ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ ๒ มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนองจากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ ๓ ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร โดยโครงสร้างทางยกระดับเป็นแบบชิ้นส่วนคานหล่อสำเร็จรูปแบบกล่อง (Segmental Box Girder) ส่วนช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร โดยโครงสร้างเป็นชิ้นส่วนคอนกรีตผสมกับเหล็ก (Composite Deck) และไม่มีเสาอยู่ในลำน้ำเจ้าพระยา โดยมี Main Span ไม่น้อยกว่า ๔๕๐ เมตร ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม ๙ มีทางขึ้น-ลง จำนวน ๗ แห่ง

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปี ตลอดทั้งโครงการ)

เริ่มดำเนินงานก่อสร้าง เดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ และดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เดือนกันยายน ๒๕๖๔ รวมระยะเวลา ๓๙ เดือน

๗. วงเงินรวมของโครงการ ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท

- ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน : ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท (ผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (กองทุนรวมฯ) หรือ Thailand Future Fund : TFF)

- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ๘๐๗ ล้านบาท (รัฐบาลสนับสนุน)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ช่วยให้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบันบนถนนพระรามที่ ๒ นอกจากนี้จะเป็นเส้นทางเลือกของการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาวะไม่ปกติ เช่น สถานการณ์ของการเกิดอุทกภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ได้ด้วย

๒๔. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒. ความเป็นมา

การขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วส่งผลให้กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางความเจริญทุกด้าน ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดมาโดยตลอด ซึ่งทำความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในระดับที่รุนแรงขึ้นโดยลำดับ ซึ่งหน่วยงานราชการต่างๆ ได้พยายามร่วมกันแก้ไขปัญหาการจราจรให้มีสภาพที่ดีขึ้น เพื่อให้กรุงเทพฯ มีการจราจรที่คล่องตัวมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา เนื่องจากปัจจุบันการจราจรบนถนนเกษตร-นวมินทร์ มีความหนาแน่นมาก ผู้ตรวจการแผ่นดินเล็งเห็นความสำคัญและความจำเป็นของการมีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ จึงมีความเห็นเสนอหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อแสดงให้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนของการมีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ซึ่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติได้เห็นชอบในหลักการในการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก โดย กทพ. ได้มีการประสานงานกับกรมทางหลวง ในการแก้ไขปัญหาการจราจรในแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ระหว่างทางแยกเกษตรศาสตร์กับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก อันเป็นการบูรณาการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างระบบทางหลวง ระบบทางพิเศษ และระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อันจะเป็นการเสริมสร้างความจุในโครงข่ายทางหลวง ทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้ใช้ทรัพยากรที่ลงทุนแล้วให้เกิดประโยชน์ แก้ไขปัญหาการจราจรในแนวถนนประเสริฐมนูกิจ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้ผู้ใช้บริการและขยายทางขึ้นลงของทางพิเศษคลองรัช

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๓

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

โครงการเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร (ไป-กลับ) และมีแนวสายทางซ้อนทับกับถนนประเสริฐมนูกิจ มีจุดเริ่มต้นประมาณ กม. ๐+๗๖๔.๕๐๐ ของถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัว ผ่านแยกวังหิน แยกเสนานิคม แยกสุคนธสวัสดิ์ ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษคลองรัชบริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนนวมินทร์ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจและสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ระยะทางประมาณ ๑๐.๕ กิโลเมตร โดยมีทางขึ้น-ลง ๒ แห่ง ทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง และมีงานกรมทางหลวงโดยจะก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนประเสริฐมนูกิจ จำนวน ๕ แห่ง และทางแยกต่างระดับจำนวน ๑ แห่ง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปี ตลอดทั้งโครงการ)

- ทบทวนศึกษาความเหมาะสมฯ จัดทำ EIA และออกแบบรายละเอียด กรกฎาคม ๒๕๖๐-เมษายน ๒๕๖๑
- ก่อสร้าง พฤศจิกายน ๒๕๖๑-เมษายน ๒๕๖๔

๗. วงเงินรวมของโครงการ ๑๗,๕๕๑ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการหรือมาตรการ ^{๑/}: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund : TFF)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนประเสริฐมนูกิจและถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณทางแยกต่างระดับ
ฉลองรัช และลดการคับคั่งของจราจรบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรบนถนนประเสริฐมนูกิจ และเพิ่มการกระจาย
ปริมาณการจราจรไปถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออกได้

๒๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร
(ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร/ช่วงนครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทางรวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่ สถานีรถไฟนครปฐม กม.๔๗+๗๐๐ จนถึง สถานีรถไฟชุมพร กม. ๔๖๘+๕๓๔

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	แล้วเสร็จ
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	แล้วเสร็จ
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	แล้วเสร็จ
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	มกราคม-กันยายน ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	แล้วเสร็จ
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	มกราคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๔

๗. วงเงินรวมโครงการ ๔๒,๙๓๓.๗๒ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

- (๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถโดยสาร
- (๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ
- (๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น
- (๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทั้งทางภาคเหนือ และภาคกลาง กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่ สถานีรถไฟท่าแค กม.๑๓๖+๕๐๐ จนถึง สถานีรถไฟปากน้ำโพ กม.๒๕๒+๑๐๙.๙๗

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	แล้วเสร็จ
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	แล้วเสร็จ
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	แล้วเสร็จ
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	มกราคม-กันยายน ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	แล้วเสร็จ
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	มกราคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมโครงการ ๒๒,๖๗๘.๐๖ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

- (๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถขบวนรถ
- (๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ
- (๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น
- (๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทั้งทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลางกับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๖

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่ สถานีรถไฟมาบะเภา กม. ๑๓๔+๒๕๐ จนถึง สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ กม.๒๗๐+๐๐๐

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	แล้วเสร็จ
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	แล้วเสร็จ
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	แล้วเสร็จ
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	มกราคม-กันยายน ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	แล้วเสร็จ
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	มกราคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ ๓๐,๘๘๐.๘๓ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

- (๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถขบวนรถ
- (๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ
- (๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น
- (๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ -๒๕๖๖

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่ สถานีรถไฟปากน้ำโพ กม.๒๕๑+๙๐๐ จนถึง สถานีรถไฟเด่นชัย กม.๕๓๑+๓๗๕

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ.เวนคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-กันยายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ ๖๒,๖๑๔.๓๕ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคอีสาน สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคอีสาน กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ -๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่ สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ กม.๒๗๐+๐๐๐ จนถึง สถานีรถไฟอุบลราชธานี กม.๕๗๗+๖๐๙.๑๒

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสมฯ	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-ตุลาคม ๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมโครงการ ๓๗,๕๒๓.๖๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคอีสาน สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคอีสาน กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น กม.๔๔๙+๗๕๐ จนถึงสถานีรถไฟหนองคาย กม.๖๒๑+๑๐๐

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เวชยัน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-ธันวาคม ๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมโครงการ ๒๖,๖๕๔.๓๖ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟชุมพร กม.๔๖๘+๕๓๔ จนถึงสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี กม.๖๓๕+๑๐๖

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรองและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรองทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-ธันวาคม ๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมโครงการ ๒๔,๒๘๗.๓๖ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถหลักขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทางรวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี กม.๖๓๕+๑๐๖ จนถึงสถานีรถไฟสงขลา

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ ๕๗,๓๖๙.๔๓ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ จนถึงสถานีรถไฟปาดังเบซาร์

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสมฯ	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เวชยัน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๕

๗. วงเงินรวมโครงการ ๘,๑๑๖.๑๒ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

- (๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ
- (๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ
- (๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น
- (๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีปากน้ำโพ จนถึงสถานีรถไฟเด่นชัย

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสม	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เวรคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๑
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	กรกฎาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ ๕๙,๙๑๕.๒๔ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอรถขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ภูมิภาค สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๗

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟเด่นชัย กม.๕๓๓+๙๔๗ จนถึงสถานีรถไฟเชียงของ กม.๘๕๔+๕๙๐

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสมฯ	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	แล้วเสร็จ
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม ๒๕๖๓-มีนาคม ๒๕๖๔
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	เมษายน ๒๕๖๔-มีนาคม ๒๕๖๘

๗. วงเงินรวมโครงการ ๘๕,๓๔๕.๐๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓๖. โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย มุ่งพัฒนาโครงข่ายการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ภูมิภาค สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ตั้งแต่เริ่มโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๗

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน การดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่พื้นที่สถานีรถไฟบ้านไผ่ กม.๐๐๐+๐๐๐ จนถึงสถานีรถไฟนครพนม กม.๓๕๔+๗๘๓

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ศึกษาความเหมาะสมฯ	แล้วเสร็จ
- สำรวจและออกแบบ	แล้วเสร็จ
- กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบัน-มีนาคม ๒๕๖๑
- ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืน	เมษายน ๒๕๖๑-มีนาคม ๒๕๖๒
- สำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง	เมษายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
- จ่ายเงิน (จัดกรรมสิทธิ์)	มกราคม ๒๕๖๓-มีนาคม ๒๕๖๔
- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง	ตุลาคม ๒๕๖๒-มิถุนายน ๒๕๖๓
- ก่อสร้างและควบคุมงาน	เมษายน ๒๕๖๔-มีนาคม ๒๕๖๘

๗. วงเงินรวมโครงการ ๖๗,๙๖๕.๓๓ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

(๑) ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ

(๒) มีความตรงต่อเวลาของขบวนรถ

(๓) ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดอุบัติเหตุจากจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ โดยการยกเลิกจุดตัดทางผ่านเสมอระดับทางทั้งหมด และก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถนนข้ามทางรถไฟ และถนนลอดใต้ทางรถไฟ พร้อมรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง

ประโยชน์ต่อประเทศ

- (๑) ลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
- (๒) เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- (๓) เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น
- (๔) ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**๓๗. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย
(ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา)**

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

ได้มีการลงนาม MOU ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ซึ่งรัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในโครงการรถไฟทางคู่ ขนาดมาตรฐานเส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด และ เส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ โดยทั้งสองฝ่ายใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาล ต่อรัฐบาล (G to G)

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐานจะเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟนำไปสู่โอกาสการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว อันจะส่งผลต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ดังนี้

๓.๑ โอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับประเทศ จะเป็นการเชื่อมโยงโอกาสการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีระดับสัดส่วนมูลค่าร้อยละ ๔๗ ของ GDP ไปสู่จังหวัดในโครงข่ายในการพัฒนา ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา สำหรับการพัฒนาโครงข่ายในระยะแรก และนำไปสู่เขต จ.ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย กลุ่มจังหวัดใกล้เคียงในระยะที่ ๒ ซึ่งเป็นการสนับสนุนและเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อันเป็นการเปิดโอกาสด้านการพัฒนาเมือง การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว นำไปสู่การกระจายความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดและยั่งยืน ในขณะที่ลดการย้ายถิ่นฐาน การสร้างงานในพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนทำงานยังคงอยู่อาศัยกับครอบครัวในสังคมผู้สูงอายุในอีก ๕ ปี ข้างหน้า

๓.๒ โอกาสแห่งการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จะนำไปสู่การเริ่มต้นของการพัฒนาโครงข่าย ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย โครงการดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟด้านทิศเหนือ-ใต้ของอาเซียน กับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง อันเป็น Gateway ของการเป็นประตูกลุ่มประเทศศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย ในกลุ่มประเทศอาเซียนที่แท้จริง ตลอดจนจะเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคม One Belt One Road เชื่อมไปสู่กลุ่มประเทศที่สำคัญผ่านโครงข่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนในอนาคต ซึ่งมีความสำคัญในด้านของภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics) ที่จะมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นคู่ทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่กิจกรรมของไทย ผู้ประกอบการขนส่ง เกษตรกร เชื่อมโยง ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ไปสู่การเปิดตลาดใหม่ๆ ได้อย่างยั่งยืน

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ทั้งสองฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว สำหรับช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการ ทั้งหมด ร้อยละ ๑๐๐ (มูลค่าโครงการ ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท) รูปแบบการดำเนินงาน แบ่งสัญญาโครงการออกเป็น ๒ สัญญา

สัญญา ๑: งานก่อสร้างด้านโยธา และค่าอื่นๆ จะดำเนินการโดยฝ่ายไทยทั้งหมด โดยการใช้การประกวดราคา ตามระเบียบไทย (ผู้รับจ้างไทย) คิดเป็นร้อยละ ๗๕ หรือ ๑๓๕,๖๔๗.๐๕ ล้านบาทของมูลค่าโครงการ

สัญญา ๒: ประกอบด้วย ๓ สัญญาย่อย โดยให้ฝ่ายจีนเป็นผู้ดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ ๒๕ หรือ ๔๓,๗๖๕.๑๖ ล้านบาท ของมูลค่าโครงการ ประกอบด้วย

สัญญา ๒.๑: งานด้านการออกแบบ

สัญญา ๒.๒: การควบคุมงานโยธา

สัญญา ๒.๓: งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ (เดือน)	ปีงบประมาณ ๒๕๕๙				ปีงบประมาณ ๒๕๖๐										ปีงบประมาณ ๒๕๖๑				ปีงบประมาณ ๒๕๖๒				ปีงบประมาณ ๒๕๖๓				ปีงบประมาณ ๒๕๖๔				ปีงบประมาณ ๒๕๖๕			
		Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔		
๑. เสนอคณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบ	๓																																		
๒. ขออนุมัติก่อสร้างโครงการ (คค./สศช./กรม./สนช.)	๑๐																																		
๓. จัดจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบในส่วนที่ ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ และจัดทำEIA เพิ่มเติม รวมทั้งการรื้อย้ายและ เวนคืน	๖																																		
๔. จัดจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา (TM)	๔																																		
๕. จัดจ้างที่ปรึกษาร่างสัญญา ๒	๕																																		
๖. ที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา (E-Auction)	๙																																		
๗. จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาวิศวกรตรวจสอบอิสระ (ICE)	๓																																		
๘. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๔																																		
๙. งานรื้อย้ายผู้บุกรุกและเวนคืนที่ดิน	๓๐																																		
๑๐. ผู้รับจ้างเตรียมงานและ รฟท.ส่งมอบพื้นที่	๙																																		
๑๑. งานออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน (สัญญา ๒-๑)	๘																																		
๑๒. ที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน (สัญญา ๒.๒)	๓๘																																		
๑๓. ที่ปรึกษาบริหารโครงการ และควบคุมงานก่อสร้าง	๔๘																																		
๑๔. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๑ กลางดง – ปางอโค	๖																																		
๑๕. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๒ สีคิ้ว – กุดจิก	๑๒																																		
๑๖. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๓ แก่งคอย – นครราชสีมา	๓๐																																		
๑๗. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๔ บางซื่อ – แก่งคอย	๓๐																																		
๑๘. งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟ	๓๐																																		

๗. วงเงินรวมโครงการ ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินกู้และเงินงบประมาณ

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสาร พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตาม แหล่งสถานที่ที่สำคัญในเขตภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนากระบวนขนส่ง และแผนการพัฒนาต่างๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๓๘. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

๒.๑ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ ๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (คพ.) ได้แต่งตั้งกรรมการโดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ และมีเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นกรรมการและเลขานุการ

๒.๒ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อจันทร์ที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๐ ที่สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ในระเบียบวาระที่ ๓.๓ เรื่องรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกกับการเชื่อมโยง ๓ สนามบิน ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคม (คค.) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานหลักเร่งการศึกษาระบบราง (รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนปัจจุบันและส่วนต่อขยายรถไฟฟาสายสีแดง) เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบินให้แล้วเสร็จใน ๑ เดือนและนำเสนอในการประชุมคณะกรรมการนโยบายให้ได้ในครั้งถัดไป

๒.๓ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (คพ.) ในการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันพุธที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ในระเบียบวาระที่ ๓.๓ เรื่องรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกกับการเชื่อมโยง ๓ สนามบิน ที่ประชุมมีมติ มอบให้กระทรวงคมนาคม (คค.) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานหลักเร่งการศึกษาระบบราง (รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก แอร์พอร์ตเรลลิงก์ส่วนปัจจุบันและส่วนต่อขยายรถไฟฟาสายสีแดง) เพื่อให้แนวเส้นทางที่รถไฟความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบิน ให้แล้วเสร็จใน ๑ เดือน โดยใช้งบกลางรายการสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท โดย กรศ. ได้นำเสนอ คพ. พิจารณาเรื่องพัฒนาสถานีมีกักสนให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และความเห็นที่ประชุมควรมีการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตด้วย

๒.๔ รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย ๓ บริษัท ดังนี้คือ (๑) บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (๒) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ (๓) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์แมเนจเม้นท์ ในงานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษา ทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคาและการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๔/ศบ./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๓๐๐ วัน

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

ปัจจุบันการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯและพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออก ได้แก่ จ.ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง นั้น มีการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ท่าเรืออุตสาหกรรมและพาณิชย์ ที่เป็นประตูการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักของประเทศ รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และตลอดแนวเส้นทางสายหลักในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่มีย่านชุมชน สถานที่ท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือหลัก คือ ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือแหลมฉบัง

ซึ่งถือเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การผลิต และการนำเข้าส่งออก ซึ่งต่อมา ครม. ได้เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ในการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ซึ่งหนึ่งในโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคตะวันออก คือ โครงการเชื่อมต่อสามสนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูงแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๖ (๗ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ เป็นทางรถไฟ Standard Gauge (๑.๔๓๕ เมตร) รองรับความเร็วในการให้บริการสูงสุด ๒๕๐ กม.ต่อ ชม. แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นที่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งขนานไปตามเขตทางรถไฟปัจจุบันเข้าสู่ชานชาลาชั้นที่ ๓ ของสถานีกลางบางซื่อ ข้ามถนนประดิพัทธ์ และเชื่อมเข้ากับสถานีพญาไทของรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตลิงค์ (ARL) ซึ่งจะวิ่งบนโครงสร้างปัจจุบันของโครงการ ARL วิ่งผ่านสถานีมักกะสัน และเข้าสู่สถานีสุวรรณภูมิ ในส่วนเส้นทางจากสถานีสุวรรณภูมิจะใช้แนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งใช้แนวเส้นทางเรียบทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ยกเว้นบริเวณสถานีฉะเชิงเทรา ซึ่งจะต้องทำการเวนคืนที่ดินใหม่เพื่อให้รัศมีความโค้งของทางรถไฟสามารถทำความเร็วได้ โดยสถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทราจะตั้งอยู่ด้านข้างของถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ประมาณ ๑.๕ กิโลเมตรไปทางทิศเหนือของสถานีรถไฟเดิม หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะเข้าบรรจบกับเขตทางรถไฟเดิม และผ่านนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นปลายทางของรถไฟเดิม จากนั้นจะวิ่งอยู่บนเกาะกลางของถนนทางหลวงหมายเลข ๓๖๓ และ ๓๖ และสิ้นสุดที่สถานีปลายทางระยอง ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของจุดตัดของทางหลวงหมายเลข ๓๖ กับ ๓๐๓๘ รวมระยะทางทั้งสิ้นโดยประมาณ ๒๖๐ กิโลเมตร รูปแบบโครงสร้างส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับยกเว้นบริเวณถนนพระราม ๖ สามเสน เขาชีจรรย์ สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีอู่ตะเภาที่เป็นทางใต้ดินหรืออุโมงค์ มีสถานีรถไฟความเร็วสูงทั้งสิ้น ๑๐ สถานี ได้แก่ ดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อู่ตะเภา และระยอง (ไม่รวมสถานี ARL ปัจจุบัน) และมีศูนย์ซ่อมบำรุงที่บริเวณก่อนเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา

การเดินรถแบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) Urban Area จากดอนเมือง-สุวรรณภูมิ ด้วยความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. และ (๒) Intercity Area จากสุวรรณภูมิ-ระยอง ด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กม./ชม. ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางจากสนามบินดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภาประมาณ ๑ ชั่วโมง ๔๐ นาที กรณีหยุดจอดทุกสถานี และใช้เวลาประมาณ ๑ ชั่วโมงกรณีไม่หยุดจอดระหว่างทาง (รถด่วนพิเศษ)

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

ระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน และการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ มีระยะเวลาร่วมลงทุน ๕๐ ปี ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง ๔ ปี โดยมีแผนดำเนินงานโครงการฯ มีกิจกรรมหลักๆ ดังนี้

๖.๑ จัดทำและอนุมัติ Bidding Package	: พฤษภาคม ๒๕๖๐-ธันวาคม ๒๕๖๐
๖.๒ คัดเลือกเอกชน	: มกราคม ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑
๖.๓ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	: มกราคม ๒๕๖๒-มกราคม ๒๕๖๔
๖.๔ ก่อสร้างโครงการและทดสอบระบบ	: กันยายน ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๖
๖.๕ เปิดบริการ	: พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๗. วงเงินรวมโครงการ

รายการ	กรอบวงเงิน (ล้านบาท)
๑. ค่างานโยธาและงานวางราง	๑๔๑,๘๓๘.๐๑
๒. ค่างานระบบรถไฟ	๓๒,๕๗๖.๕๖
๓. การจัดหาตู้รถไฟฟ้า ระยะเริ่มต้น	๑๙,๑๗๔.๗๔
๔. ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๔,๑๑๔.๗๕
๕. ค่าที่ปรึกษาโครงการ	๕,๖๗๒.๙๗
รวมทั้งสิ้น	๒๐๓,๓๗๗.๐๓

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ

๗.๑ ภาครัฐ : ลงทุนในส่วนค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

๗.๒ ภาคเอกชน : รับผิดชอบในส่วน ค่างานโยธาและงานวางราง ค่างานระบบรถไฟ การจัดหาตู้รถไฟฟ้า และค่าที่ปรึกษาโครงการโดยภาครัฐชดเชยงบประมาณการดังกล่าวในภายหลัง

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ กรุงเทพฯ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง และอันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศไทยอีกทางหนึ่ง

(๒) เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง และรอบสถานีมักกะสันเป็นประตูสู่ EEC ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่รอบบริเวณพื้นที่สถานี

(๓) เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ด้วยรถไฟความเร็วสูงที่มีประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่เดินทางจากจังหวัดระยองเข้ามาในกรุงเทพฯ

(๔) เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากมาย ได้แก่ ประชาชนใช้เวลาเดินทางน้อยลง ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์ ลดปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อม และส่งผลกระทบด้านบวกต่อเศรษฐกิจเชิงกว้าง

(๕) สนับสนุนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ทำให้กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเพิ่มสูงขึ้น

๓๙. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ (๕ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

(๑) ระยะทางประมาณ ๘.๘๔ กิโลเมตร โดยก่อสร้างทางรถไฟระดับดิน

(๒) สถานีจำนวน ๔ สถานี ประกอบด้วย สถานีคลองหนึ่ง ม.กรุงเทพ เขียงราก และ ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

(๓) พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ และมีพื้นที่ต้องเวนคืนที่ดิน เพื่อก่อสร้างสถานีและถนนเชื่อมต่อกับคลองเปรมประชากร

(๔) ความกว้างทาง ๑ เมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- ทบทวนรายละเอียด	ระยะเวลา ๑๓ เดือน	(ตุลาคม ๒๕๕๙-ตุลาคม ๒๕๖๐)
- พิจารณารายงาน EIA	ระยะเวลา ๑๘ เดือน	(พฤศจิกายน ๒๕๖๐-เมษายน ๒๕๖๑)
- เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบ	ระยะเวลา ๓ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐-เมษายน ๒๕๖๐)
- ขออนุมัติก่อสร้างโครงการ (คค. สชช. ครม.)	ระยะเวลา ๙ เดือน	(พฤษภาคม ๒๕๖๐-มกราคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๓ เดือน	(พฤศจิกายน ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๑)
- ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๗ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- งานเวนคืนที่ดิน	ระยะเวลา ๑๘ เดือน	(พฤศจิกายน ๒๕๖๑-มิถุนายน ๒๕๖๒)
- ที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๕)
- สัญญาที่ ๑ งานโยธา งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๕)

๗. วงเงินรวมโครงการ ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔๐. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดงอ่อน)

๔๐.๑ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี

(สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ รถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินรถ รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟท.

(๓) ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ

(๔) ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ

(๕) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ (๕ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

(๑) ระยะทางประมาณ ๑๔.๘๐ กิโลเมตร โดยก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน และยกระดับบริเวณสถานีศาลายา

(๒) สถานีจำนวน ๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีสะพานพระราม ๖ บางกรวย-กฟผ. บ้านฉิมพลี กาญจนภิเษก ศาลาธรรมสพน์ และศาลายา

(๓) พื้นที่ก่อสร้างอยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ

(๔) ความกว้างทาง ๑ เมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- พิจารณา EIA	ระยะเวลา ๓๓ เดือน	(มกราคม ๒๕๕๙-สิงหาคม ๒๕๖๐)
- เสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า เห็นชอบ	ระยะเวลา ๓ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐-เมษายน ๒๕๖๐)
- ขออนุมัติก่อสร้างโครงการ (คค. สศช. ครม.)		
	ระยะเวลา ๙ เดือน	(พฤษภาคม ๒๕๖๐-มกราคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๓ เดือน	(พฤศจิกายน ๒๕๖๐-มกราคม ๒๕๖๑)
- ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๗ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาฯ ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- ที่ปรึกษาฯ ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๔)
- สัญญาที่ ๑ งานโยธาและระบบราง	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๔)
- สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล		
	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๔)

๗. วงเงินรวมโครงการ ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔๐.๒ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒. ความเป็นมา

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองของ รฟท.

(๓) ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ

(๔) ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ

(๕) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๖) เพื่อความสะดวกในการเดินทางระหว่างศิริราชกับศาลายา

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ (๕ ปี)

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

(๑) ระยะทางประมาณ ๕.๗๐ กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่จะก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ

(๒) สถานีจำนวน ๓ สถานี ประกอบด้วย สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน จรัญสนิทวงศ์ และธนบุรี-ศิริราช

(๓) พื้นที่ก่อสร้างอยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ

(๔) ศูนย์ซ่อมบำรุง

(๕) ความกว้างทาง ๑ เมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

- พิจารณา EIA	ระยะเวลา ๓๓ เดือน	(มกราคม ๒๕๕๙-กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบ	ระยะเวลา ๔ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐-พฤษภาคม ๒๕๖๐)
- ขออนุมัติก่อสร้างโครงการ (คค. สศช. ครม.)	ระยะเวลา ๘ เดือน	(มิถุนายน ๒๕๖๐-มกราคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๓ เดือน	(พฤศจิกายน ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๑)

- ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	ระยะเวลา ๗ เดือน	(กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- จัดจ้างที่ปรึกษาฯ ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๕ เดือน	(เมษายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- ที่ปรึกษาฯ ควบคุมงานก่อสร้าง	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๔)
- สัญญาที่ ๑ งานโยธา	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-สิงหาคม ๒๕๖๔)
- สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า	ระยะเวลา ๓๖ เดือน	(กันยายน ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๔)

๗. วงเงินรวมโครงการ ๗,๔๖๙.๔๓ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

(๑) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

(๒) ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง

(๔) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด

(๕) ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

(๖) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

๑. หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะกรรมการในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในระยะ ๑๐ ปีแรก (เปิดบริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) จำนวน ๗ สาย ระยะทางรวม ๑๕๔ กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี (โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของแนวสายทางด้านตะวันตก)

คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖ ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ปรับแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ สายสีส้มส่วนตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) ให้เสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติให้ก่อสร้างเป็นลำดับแรก และสายสีส้มส่วนตะวันตก (ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ) ให้เสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติให้ก่อสร้างเป็นลำดับถัดไป

สนช. ได้จัดประชุมเพื่อพิจารณาประเด็นแนวเส้นทางที่ซ้อนทับของ รฟม. กับ รฟท. เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙ ร่วมกับ ผู้แทน คค. กทม. รฟท. และ รฟม. กลุ่มที่ปรึกษา BMTO และที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงฯ โดยมีรองผู้อำนวยการ สนช. (นายชยธรรม์ พรหมศร) เป็นประธานการประชุม ซึ่งที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของทางเลือกรูปแบบการดำเนินโครงการระหว่างสายสีส้มฯ และสายสีแดงฯ โดยมีมติ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ตลิ่งชัน ให้ครอบคลุมแนวเส้นทางของแผนแม่บทฯ ทั้งหมด ในระยะแรกเห็นควรให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ไปสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์ (ถนนจรัญสนิทวงศ์) ส่วนเส้นทางช่วงระหว่างสถานีบางขุนนนท์ – ตลิ่งชัน หากในอนาคตปรากฏว่ามีความต้องการในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รฟม. อาจจะพิจารณาดำเนินโครงการฯ ช่วงดังกล่าว ในระยะต่อไปได้ ทั้งนี้จะส่งผลให้ รฟม. ลดค่าลงทุนก่อสร้างงานโยธาได้ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท และลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของประชาชนลงด้วย

คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบการปรับปรุงค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม ๐๐๔/๑๑๑๓ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๐ ถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเรียบร้อยแล้ว ต่อมา รวค. ได้สั่งการตามท้ายบันทึกที่ สำนักงานรัฐมนตรี ที่ คค๐๑๐๐/สรค ๑๐๓๓ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ สรุปให้ รฟม. อธิบายว่า ส่วนงบที่ปรับลดลงเป็นเพราะอะไรและส่งผลกระทบต่อโครงการหรือไม่ และให้พิจารณารูปแบบการลงทุนที่รวมงานโยธา เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ

ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดรายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งโครงการและจะนำเสนอรายงานฯ ตามขั้นตอนต่อไป

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพฯ และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง

๔. ระยะเวลาการดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๖๘

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ ปี ๙ เดือน

เริ่มดำเนินโครงการ : กรกฎาคม ๒๕๕๓

สิ้นสุดโครงการ : เมษายน ๒๕๖๘

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-กรกฎาคม ๒๕๖๑

จัดทำราคากลาง/ขออนุมัติจัดจ้างผู้รับเหมา : สิงหาคม ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๑

ประกวดราคางานโยธา : พฤศจิกายน ๒๕๖๑-กรกฎาคม ๒๕๖๒

ก่อสร้าง : สิงหาคม ๒๕๖๒-เมษายน ๒๕๖๘

เปิดบริการ : พฤษภาคม ๒๕๖๘

๗. วงเงินรวมโครงการ ๑๒๐,๔๕๙ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินกู้/เงินงบประมาณ/เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

(๑) โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

(๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

(๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

(๔) ลดการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านสังคม

(๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง

(๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๔๒. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบิน)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

๒. ความเป็นมา

ปัจจุบันท่าอากาศยานกระบี่มีลานจอดเครื่องบินที่รองรับปริมาณการจอดเครื่องบินแบบ B๗๓๗ จำนวน ๑๐ ลำ ในเวลาเดียวกัน ซึ่งปัจจุบันมีความต้องการเครื่องบินที่จะทำการจอดมากกว่า ๗ ลำต่อชั่วโมง จึงมีความจำเป็นต้องขยายลานจอดเครื่องบิน เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินได้เพิ่มมากขึ้น

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาด B๗๓๗ ได้ ๓๐ ลำในเวลาเดียวกัน

๔. ระยะเวลาดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๓

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน การก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบินขนาด ๑๓๕ x ๑,๐๘๐ เมตร

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ) ดังต่อไปนี้

- ประกวดราคา/หาตัวผู้รับจ้าง/ขออนุมัติดำเนินการจ้าง ระยะเวลา ๓ เดือน (ตุลาคม ๒๕๖๐-ธันวาคม ๒๕๖๐)
- ลงนามในสัญญา ระยะเวลา ๑ เดือน (มกราคม ๒๕๖๑)
- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลา ๒๓ เดือน (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-ธันวาคม ๒๕๖๒)

๗. วงเงินรวมของโครงการ ๑,๒๑๕ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินลงทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

เป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางอากาศ ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของภาคใต้ รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทาง

๔๓. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

๒. ความเป็นมา

อาคารที่พักผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๔๕๐ คนต่อชั่วโมง ซึ่งปัจจุบันมีความคับคั่งในการรองรับผู้โดยสารและไม่สามารถให้บริการตามมาตรฐานพร้อมกัน ๒ สายการบินในชั่วโมงเดียวกัน รวมถึงได้ทำการพยากรณ์ในปี ๒๕๖๘ จะมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเป็น ๑,๓๓๒ คนต่อชั่วโมง จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๒,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง หรือ ๕ ล้านคนต่อปี

๔. ระยะเวลาดำเนินงานตามแผน (ปีงบประมาณ) ๒๕๖๑-๒๕๖๓

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่ ๔๐,๐๐๐ ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๒,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง หรือ ๕ ล้านคนต่อปี

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนรายงานตลอดทั้งโครงการ) ดังต่อไปนี้

- ประกวดราคา ระยะเวลา ๓ เดือน (ตุลาคม ๒๕๖๐-ธันวาคม ๒๕๖๐)
- ลงนามในสัญญา ระยะเวลา ๑ เดือน (มกราคม ๒๕๖๑)
- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลา ๓๐ เดือน (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑-กรกฎาคม ๒๕๖๓)

๗. วงเงินรวมโครงการ ๒,๒๕๐ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

เป็นการเพิ่มศักยภาพในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐาน รวมทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจให้ดีขึ้น และเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น

๔๔. โครงการระบบตั๋วร่วม

๔๔.๑ ดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

๒. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ โดยมีแนวทางการดำเนินงานในการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) สรุปได้ ดังนี้

ระยะเริ่มต้น

(๑) สำนักธุรกิจบัตรโดยสารของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) และมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่างๆ ในระบบตั๋วร่วมและลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

(๒) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้สิทธิ์ รฟม. ใช้ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) โดยทำสัญญาหรือหนังสือข้อตกลงระหว่าง สนข. และ รฟม. เพื่อเข้าดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบให้เป็นไปตามข้อกำหนดและวัตถุประสงค์ของสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ทั้งนี้ ให้ดำเนินการเป็นไปตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๓) รฟม. เปรียบเทียบผู้ประกอบการภาคขนส่งและนอกภาคขนส่งเพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินงาน

ระยะต่อไป

(๑) รฟม. จัดตั้งบริษัท เพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒) สนข. ดำเนินการโอนสิทธิ์ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ให้ รฟม. ตามขั้นตอนโดยให้ สนข. นำเสนอเรื่องการส่งมอบระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ให้หน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) เพื่อสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) พิจารณานำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองและบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) ก่อนนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป

(๓) รฟม. ได้เร่งรัดการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเข้าดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับ สนข. และลงนามในบันทึกความเข้าใจแสดงความร่วมมือเพื่อดำเนินการเชื่อมต่อบริษัทตั๋วร่วม ร่วมกับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๐ โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้

๑) การจัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

รฟม. อยู่ระหว่างการจัดเตรียมสถานที่เพื่อรองรับอุปกรณ์ของระบบศูนย์บริหารรายได้กลาง (CCH) ที่จะรับมอบจาก สนข. ตามบันทึกข้อตกลงเข้าดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการปรับปรุงสถานที่ดังกล่าว

๒) การปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน

รฟม. จะดำเนินการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน ให้สามารถรองรับการใช้งานระบบตัวร่วม (บัตรแมงมุม) ได้ โดยจากการประสานงานกับ สนข. แจ้งว่าที่ปรึกษาระบบตัวร่วม (PMS) ได้ประเมินว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จะมีค่าใช้จ่ายประมาณ ๑๒๖ ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ ๑๓๔ ล้านบาท ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการดังกล่าว

๓) การเจรจากับผู้ประกอบการภาคเอกชน

รฟม. จะร่วมกับ สนข. เปรียบเทียบ BTS และ BEM ในเรื่อง Business Plan และ MOU ในการปรับปรุงระบบ AFC ให้สามารถรองรับบัตรแมงมุมได้ และปัจจุบันได้เริ่มการหารือในรายละเอียดแล้ว

๔) การบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม

ในช่วงต้นของการดำเนินงานนี้ รฟม. ได้ประเมินศักยภาพแล้วเห็นว่า รฟม. ยังไม่มีความพร้อมที่จะเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบฯ ได้ จึงเห็นควรจัดจ้างผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบฯ ที่มีความชำนาญมาปฏิบัติงานไปสักระยะหนึ่งก่อนในวงเงินประมาณ ๘๕ ล้านบาท ในขณะเดียวกัน รฟม. จะดำเนินการจัดตั้งบริษัทเพื่อเป็นหน่วยงานรับผิดชอบอย่างถาวรตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

๕) การจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ รฟม.

เพื่อให้การดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วมที่ รฟม. ได้รับมอบหมาย สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี รฟม. มีความจำเป็นต้องจัดจ้างที่ปรึกษาจำนวน ๑ ราย เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน ที่สำคัญ ดังนี้

๕.๑) การควบคุมงานการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของโครงการฯ สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

๕.๒) การจัดทำร่างขอบเขตงานและการคัดเลือกผู้รับจ้างบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (Outsource)

๕.๓) การเจรจากับ Operators รถไฟฟ้ารายอื่น/ Operators ขนส่งระบบอื่น/ ผู้ประกอบการนอกภาคขนส่งอื่นๆ ในการเข้าร่วมให้บริการด้วยบัตรแมงมุม

๕.๔) การจัดตั้งบริษัทธุรกิจตัวร่วม

ทั้งนี้จากการประสานหารือกับ สนข. ในเบื้องต้นเห็นชอบในหลักการดังกล่าว โดย สนข. ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายของที่ปรึกษาไว้ ในวงเงิน ๔๕ ล้านบาท ขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตงานเพื่อใช้ในการจัดจ้างต่อไป

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการใช้บัตรเพียงใบเดียวในการเดินทางทุกระบบการขนส่ง สามารถใช้แทนเงินสดในการเดินทางและชำระค่าสินค้า ตลอดจนได้รับส่วนลดจากการใช้งานบัตร ซึ่งเป็นการสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน และแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ระยะเวลาดำเนินการ ๗ ปี ๙ เดือน

๕. รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

เริ่มดำเนินโครงการ	:	๙ มกราคม ๒๕๕๖
สิ้นสุดโครงการ	:	๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

-คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	:	๒ เมษายน ๒๕๕๕
-จัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)	:	๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘-๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
-ปรับปรุงระบบ AFC ของรถไฟฟ้าสายต่างๆ		
จำนวน ๔ สาย	:	มกราคม ๒๕๖๑-ตุลาคม ๒๕๖๑
-เชื่อมต่อระบบ CCH กับ ขสมก.	:	ตุลาคม ๒๕๖๐-ธันวาคม ๒๕๖๐
-เชื่อมต่อระบบ CCH กับรถไฟฟ้าสายต่างๆ	:	ตุลาคม ๒๕๖๑

๗. วงเงินรวมโครงการ ๖๒๒ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ งบประมาณแผ่นดิน

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา

- ๑) จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน
- ๒) ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างการดำเนินโครงการ
- ๓) สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

ผลตอบแทนทางด้านสังคม

- ๑) เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- ๒) ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ๓) ลดความเครียดในการเดินทางอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด

๔.๒ การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)

๑. หน่วยงานที่รับผิดชอบ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๒. ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) โดย สนข. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯและปริมณฑลอย่างครอบคลุมและเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน จึงได้ศึกษาและพัฒนาโครงการระบบตั๋วร่วมขึ้น เพื่อนำระบบตั๋วร่วมมาใช้สำหรับภาคขนส่ง (Transit) ในการเดินทางเชื่อมต่อการขนส่งทุกระบบ ทั้งรถไฟฟ้า รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทางเรือโดยสาร และทางพิเศษ รวมทั้งการใช้ตั๋วร่วมกับนอกภาคการขนส่ง (Non-Transit) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชน ด้วยบัตรเพียงใบเดียว

การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมจะต้องมีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) เพื่อเป็นระบบปฏิบัติการกลางในการผสานระบบ Clearing House ของผู้ให้บริการแต่ละรายที่จะเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วม โดยผู้ให้บริการที่จะเข้าร่วมระบบตั๋วร่วมจะต้องมีระบบของตัวเองทั้งระบบจัดเก็บรายได้ (Front-End) และระบบจัดการรายได้ (Back-End) เพื่อจะได้ส่งถ่ายข้อมูลไปยัง Clearing House ของตนเอง และเชื่อมต่อไปยังระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ต่อไป

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ อนุมัติให้ สนข. ดำเนินโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) โดยใช้เงินกู้ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ในวงเงินประมาณ ๑๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ต่อมา 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 อนุมัติการปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับดำเนินโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

๓. วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

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

๔. ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๐

(เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ เดือน ทั้งนี้ มีระยะเวลาการบำรุงรักษาระบบ เป็นเวลา ๒๔ เดือน นับตั้งแต่วันที่ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๑)

๕. รายละเอียดและแนวทางดำเนินงาน

ขอบเขตของงานที่ต้องดำเนินการ มีดังนี้

๕.๑ ออกแบบ พัฒนา และติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เพื่อใช้จัดสรรและแบ่งรายได้จากการใช้งานระบบตัวร่วมในระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ (เช่น รถไฟฟ้า ทางพิเศษ เรือ รถโดยสารประจำทาง) และร้านค้าปลีกให้แก่ผู้ให้บริการ (Service Providers) ที่ร่วมโครงการ

๕.๒ ออกแบบและพัฒนาระบบต้นแบบ สำหรับระบบขนส่งมวลชน ร้านค้าปลีก ระบบตัวผ่านโทรศัพท์มือถือ (NFC) เพื่อทดสอบการใช้งานระบบตัวร่วม และทดสอบการแบ่งรายได้ระหว่างกัน

๕.๓ จัดทำมาตรฐานกลางของตัวร่วม และมาตรฐานการเชื่อมต่อระบบข้อมูลเพื่อให้ผู้ให้บริการทั้งในระบบขนส่งและนอกกระบวนขนส่งนำไปพัฒนาระบบตนเองให้สามารถใช้งานตัวร่วมได้

๕.๔ ให้คำปรึกษาแก่ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (Common Ticketing Company: CTC) และผู้ให้บริการต่างๆ ในการพัฒนาระบบเพื่อเชื่อมต่อกับระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางอย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๕ บำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เป็นระยะเวลา ๒ ปี หลังจากส่งมอบระบบแล้วเสร็จ

๖. แผนการดำเนินงาน (ระบุแผนงานรายปีตลอดทั้งโครงการ)

โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ได้กำหนดแผนการดำเนินงานและส่งมอบงานตามสัญญาฯ แบ่งเป็น ๖ งาน ดังนี้

งวดที่ ๑ การอนุมัติการออกแบบระบบตัวร่วม (ภายในเดือนที่ ๖ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน)

งวดที่ ๒ การอนุมัติการพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (ภายในเดือนที่ ๑๒ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน)

งวดที่ ๓ การอนุมัติการทดสอบระบบ (ภายในเดือนที่ ๑๘ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน)

งวดที่ ๔ การอนุมัติการถ่ายทอดเทคโนโลยี และฝึกอบรม (ภายในเดือนที่ ๒๔ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน)

งวดที่ ๕ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

๕a) การอนุมัติการแล้วเสร็จของโครงการ

๕b) การอนุมัติการบูรณาการระบบกับผู้ให้บริการ

โดยการดำเนินงานทั้ง ๒ ส่วนจะต้องแล้วเสร็จภายในเดือนที่ ๓๐ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

งวดที่ ๖ การดำเนินงานแล้วเสร็จของการบำรุงรักษาระบบตามข้อกำหนด (เป็นระยะเวลา ๒๔ เดือน นับตั้งแต่วันที่ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙-๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๑)

๗. วงเงินรวมโครงการ ๓๓๗.๙๕ ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการ เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan: DPL)

๘. ประโยชน์ที่คาดหวังจากโครงการ

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

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง
ระยะเร่งด่วน พ.ศ.๒๕๖๑ (Action Plan)
เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ตารางที่ ๑๐ แผนการใช้จ่ายเงินรายโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วย งาน	วงเงินขุม (ล้านบาท)	เบิกจ่ายแล้ว	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑																ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๕	แหล่งเงิน																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
					ม.ค.	พ.ค.	ธ.ค.	ไตรมาส ๑ (ม.ค.-ธ.ค.๖๐)	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มิ.ค.๖๑)	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย.๖๑)	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๑)																รวม																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
๒๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/หัวหิน-ประจวบฯ/ประจวบฯ-ชุมพร)	รฟท.	๔๒,๓๓๓.๒๖	-	-	-	-	-	๓,๑๒๕.๒๐	๑๑๒.๑๐	๗.๑๓	๓,๕๕๗.๕๓	๒๒๗.๖๑	๒๘๒.๔๓	๓๓๕.๘๑	๘,๕๕๕.๘๕	๑,๑๕๖.๒๑	๔,๐๗๗.๘๘	๕,๘๘๗.๗๒	๒,๒๒๓.๗๘	๒,๒๒๓.๗๘	๖,๖๑๗.๐๖	๑๖,๑๑๕.๘๖	๑๗,๑๑๕.๘๗	๓,๐๘๖.๕๗	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ ๑๐ แผนการใช้จ่ายเงินรายโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วย งาน	วงเงินขย (ล้านบาท)	เบิกจ่ายแล้ว	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑														ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๕	แหล่งเงิน																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
					ค.ค.	พ.ค.	ธ.ค.	ไตรมาส ๑ (ค.ค.-ธ.ค.๖๐)	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๑)	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย.๖๑)	ก.ค.	ส.ค.																ก.ย.	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๑)	รวม																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโง้งภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๕๒๒.๒๑	-	-	-	๙๐๘.๘๐	๙๐๘.๘๐	๒๒๖.๒๘	๖๖.๐๙	๑๑๙.๗๕	๕๐๙.๑๒	๔๐๗.๕๕	๓๓๓.๗๘	๔๘๑.๕๔	๑,๒๒๒.๗๗	๖,๑๐๗.๑๗	๒๕๓.๒๖	๖๖๕.๒๐	๗,๐๒๕.๖๓	๙,๖๖๖.๓๒	๒๘,๙๖๕.๖๒	๕๒,๑๙๕.๘๗	๔๘,๑๔๓.๕๙	๓๑,๑๕๑.๖๖	๙,๘๐๕.๘๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-