



รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑
(ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)



กระทรวงคมนาคม
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๑

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
คำนำ	ค
ชื่อย่อหน่วยงาน	ง
บทที่ ๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในช่วงครึ่งหลังของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓)	๑-๑
บทที่ ๒ ผลการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	๒-๑
บทที่ ๓ การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	๓-๑
บทที่ ๔ สรุปและข้อเสนอแนะ	๔-๑

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
๑-๑	ความเชื่อมโยงของเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ ผลกระทบของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน	๑-๒
๒-๑	สรุปสถานะโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ – มีนาคม ๒๕๖๑)	๒-๓
๒-๒	สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ – มีนาคม ๒๕๖๑)	๒-๔
๒-๓	ความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ – มีนาคม ๒๕๖๑)	๒-๑๔
๓-๑	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ที่ปรับปรุงใหม่	๓-๒
๓-๒	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่ปรับปรุงใหม่	๓-๒
๓-๓	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	๓-๔
๓-๔	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึง ระบบการคมนาคมขนส่ง	๓-๖
๓-๕	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง	๓-๘
๓-๖	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓-๑๐
๓-๗	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ ระบบขนส่งสาธารณะ	๓-๑๒
๓-๘	สรุปตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ และจรรยาบรรณ	๓-๑๕

คำนำ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. รับผลสรุปรายงานการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ พร้อมโครงการและมาตรการภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งไปพิจารณาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับขีดความสามารถในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายหรืองบลงทุน กรอบระยะเวลาในแต่ละปี ตลอดจนสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อมตามกระบวนการขั้นตอนต่อไป โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ และให้ คค. และหน่วยงานอื่นใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างบูรณาการสอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ และเนื่องจากแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ได้ดำเนินงานมาถึงครั้งแรกของแผนแล้ว กระทรวงคมนาคมจึงได้ทบทวนแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ให้มีความเหมาะสม ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเสนอ ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ฉบับทบทวนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ และให้หน่วยงานในสังกัด คค. นำแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ฉบับทบทวนไปดำเนินการ

สนข. ได้จัดทำรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) ฉบับนี้ สนข. หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานติดตามและประเมินผลการพัฒนาขนส่งฯ จักเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานโครงการและมาตรการให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ และเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการพัฒนาขนส่งและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๑

ชื่อย่อหน่วยงาน

ชื่อย่อ	หน่วยงาน
หน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
คค.	กระทรวงคมนาคม
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
จท.	กรมเจ้าท่า
ทย.	กรมท่าอากาศยาน
สนช.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สสป.	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟฟท.	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
รฟม.	การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
บกท.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
บวท.	บริษัท วิหุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
บทม.	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
สสย.	สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
หน่วยงานภายนอก	
ทร.	กองทัพเรือ
สศช.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สผ.	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กก.วล.	คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
คชก.	คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
กค.	กระทรวงการคลัง
สงป.	สำนักงานประมาณ
สคร.	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กทม.	กรุงเทพมหานคร
คจร.	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
BTS	บริษัท บีทีเอสกรุ๊ปโฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
คณะกรรมการ PPP	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

บทที่ ๑

แนวทางการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในช่วงครึ่งหลังของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓)

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดวิสัยทัศน์เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ โครงการและมาตรการ พร้อมทั้งตัวชี้วัดรองรับการดำเนินงานภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้นำโครงการและมาตรการมาขับเคลื่อนในทางปฏิบัติ และเพื่อแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้ดำเนินผ่านครึ่งแรกของแผนแล้ว ประกอบกับภาคการขนส่งมีแนวโน้มเผชิญกับประเด็นท้าทายในอนาคตหลายประการ อาทิ ความปลอดภัยจากการเดินทางขนส่ง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากภาคการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ Thailand ๔.๐ และเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กระทรวงคมนาคมจึงได้ทบทวนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเฉพาะการปรับเป้าประสงค์ พร้อมโครงการและมาตรการและตัวชี้วัดใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ สามารถบรรลุผลมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ สรุปสาระสำคัญของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวนได้คงวิสัยทัศน์เดิมในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนโดยให้ความสำคัญของการพัฒนาการขนส่งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลไว้ โดยปรับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ภายใต้แผนใหม่ สรุปได้ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ ๔) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓) ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๒) ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรมความปลอดภัย

และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๔) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

สรุปความเชื่อมโยงของเป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ดังตารางที่ ๑-๑

ตาราง ๑-๑ ความเชื่อมโยงเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	๑. การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓. การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๔. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง	๑. ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	๑. มูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศเพิ่มขึ้น ๒. การค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนของไทยขยายตัว ๓. เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง	๑. การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการจัดการความต้องการในการเดินทาง	๑. ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่งขึ้น ๒. การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวกรวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น ๓. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น	๑. บรรเทาสภาพการจราจรแออัด ๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร ๓. เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน ๔. เพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ

<p>เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</p>	<p>๑. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>๒. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรมความปลอดภัย และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง</p> <p>๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากลและกรอบความตกลงระหว่างประเทศ</p>	<p>๑. จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง</p> <p>๒. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง</p>	<p>๑. คุณภาพชีวิตดีขึ้น</p> <p>๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ</p>
--	--	--	---

ตาราง ๑-๑ ความเชื่อมโยงเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับปรับปรุง (ต่อ)

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒. การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	๑. สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ๒. มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง	๑. ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ๒. ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ๓. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	๑. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๔. การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	๑. ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ๒. ลดเวลาในการเดินทาง ๓. ระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม ๔. การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น	๑. เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม ๒. คุณภาพชีวิตดีขึ้น ๓. ชุมชนมีความน่าอยู่มากขึ้นเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๒. ตัวชี้วัด โครงการและมาตรการ ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับปรับปรุง ประกอบด้วยตัวชี้วัดเพื่อประกอบการประเมินผลเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ รวม ๔๗ ตัวชี้วัด (รวมตัวชี้วัดย่อย) และมีโครงการและมาตรการสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน เช่น กฎหมาย การบริหารจัดการ บุคลากร เทคโนโลยี รวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ๒๑ หน่วยงาน ซึ่งผลการประเมินตัวชี้วัด โครงการและมาตรการจะกล่าวถึงในบทต่อไป

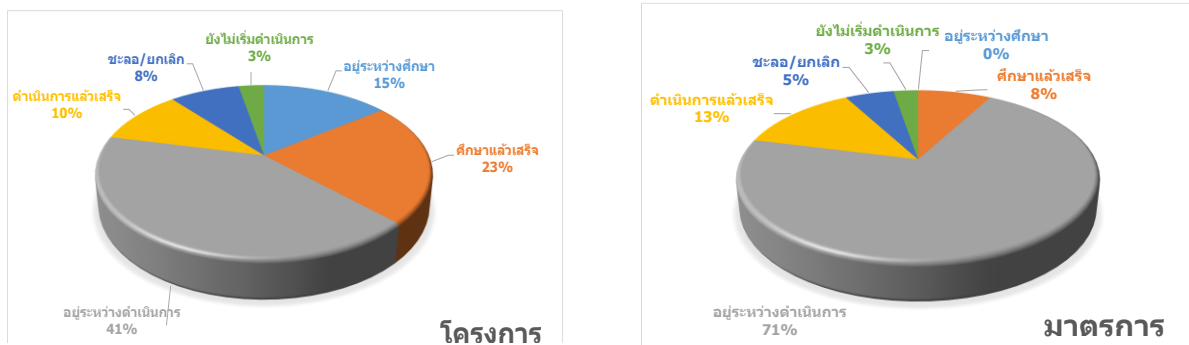
บทที่ ๒

ผลการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ฉบับทบทวน ประกอบด้วยโครงการและมาตรการสำคัญที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ทั้ง ๕ ประการ เพื่อมุ่งไปสู่การพัฒนาสู่การขนส่งที่ยั่งยืน รวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาขับเคลื่อน สรุปผลการดำเนินงานได้ ดังนี้

๒.๑ ผลการดำเนินโครงการและมาตรการ

หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องรวม ๒๑ หน่วยงาน ได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาใช้ขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) สรุปตามแผนภาพที่ ๒ - ๑ และตารางที่ ๒ - ๑ และรายละเอียดในตารางที่ ๒ - ๒



แผนภาพที่ ๒-๑ สถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ณ มีนาคม ๒๕๖๑

๒.๑.๑ ผลการดำเนินโครงการ

๑) **อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินโครงการ** โครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินโครงการ มีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ๑๙ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๕๗ โครงการ รวม ๗๖ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๘๘ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (รฟท.) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการฯ (สพพ.)

๒) **ดำเนินการแล้วเสร็จ** โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓๑ โครงการ และโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๔ โครงการ รวมโครงการแล้วเสร็จ ๔๕ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๐๙ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ โครงการที่แล้วเสร็จ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด (จท.) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.)

๓) **ยกเลิก/ชะลอโครงการ** โครงการที่ชะลอ/ยกเลิก ๑๑ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๘.๐๙ ของโครงการ ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ โดยโครงการที่ชะลอ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา) โดย คค.ต้องรอความชัดเจนเรื่องการให้ กทม. รับโอนโครงการและภาระหนี้ของรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแรก (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ) และพิจารณาปริมาณผู้โดยสาร (รฟม.) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือสำโรง ซึ่งผลการศึกษาพบว่าไม่มีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ (รฟท.) โครงการที่ยกเลิก อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร เนื่องจากผลการศึกษาพบว่าไม่มีความเหมาะสมด้านการเงินและเศรษฐกิจ (จท.)

๔) **ยังไม่เริ่มดำเนินการ** มีโครงการที่บรรจุอยู่ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ รวม ๔ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๒.๙๔ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (๓ สายทาง) (ทช.) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร (รฟท.)

๒.๑.๒ ผลการดำเนินมาตรการ

๑) **อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการ** มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปัจจุบันไม่มีมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๗ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๐๕ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๓๘ มาตรการ อาทิ มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (USOAP) (กพท.) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บกท. และ บทม.)

๒) **ดำเนินการแล้วเสร็จ** มาตรการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓ มาตรการ และมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๕ มาตรการ รวมมาตรการแล้วเสร็จ ๘ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๐๕ ของมาตรการ ทั้งหมด ๓๘ มาตรการ โดยมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ อาทิ มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน (ขบ.) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (รฟม.)

๓) **ยกเลิก/ชะลอมาตรการ** มาตรการที่ชะลอ/ยกเลิก ๒ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๕.๒๖ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๓๘ โครงการ ได้แก่ มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.) ซึ่งยกเลิกมาตรการเนื่องจากปัจจุบันมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๖๗ ที่บังคับใช้ไว้อยู่แล้ว จึงยังคงใช้บทบัญญัตินี้ ในการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อไปได้ มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ (รฟท.) ซึ่งชะลอมาตรการโดยอยู่ระหว่างการร่างระเบียบที่เกี่ยวข้องก่อน

๔) **ยังไม่เริ่มดำเนินการ** มาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการมี ๑ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๒.๖๓ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๓๘ โครงการ ได้แก่ มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อบริษัทขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ (สนข.) ที่คาดว่าจะเริ่มดำเนินการตามแผนในปี ๒๕๖๒

ตารางที่ ๒ - ๑ สรุปสถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา ^{๑/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๒/}		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้ว เสร็จ			
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้า หลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษ	โครงการ	๖	๒	๑๒	๑	๑	๑	๒๓
	มาตรการ	๐	๒	๐	๐	๐	๐	๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการ ขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักใน ภูมิภาค	โครงการ	๓	๓	๔	๐	๐	๑	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ	โครงการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
	มาตรการ	๐	๐	๑	๑	๑	๐	๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบ การบริหาร จัดการโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งของ ภาครัฐการพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนา บุคลากรด้านการขนส่ง	โครงการ	๕	๐	๑	๐	๒	๑	๙
	มาตรการ	๐	๐	๙	๓	๐	๐	๑๒
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคม ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	โครงการ	๓	๓	๓	๒	๐	๐	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคม ขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค	โครงการ	๐	๑	๕	๒	๐	๐	๘
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการ บริหารจัดการจราจรและการจัดการความ ต้องการในการเดินทาง	โครงการ	๐	๒	๑	๐	๐	๐	๓
	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้าง พื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะและสภาพ แวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยใน การเดินทาง	โครงการ	๐	๐	๘	๒	๐	๑	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัยและทักษะ เรื่องความปลอดภัย ด้านการขนส่ง	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๕	๐	๐	๐	๕
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง และจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามหลักสากล และกรอบความตกลง ระหว่างประเทศ	โครงการ	๐	๐	๑	๐	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๗	๐	๑	๐	๘
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง รางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น	โครงการ	๒	๑๒	๑๑	๐	๕	๐	๓๐
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนา เทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและ ยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	โครงการ	๐	๑	๒	๑	๐	๐	๔
	มาตรการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา ^{๑/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๒/}		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้ว เสร็จ			
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและ จราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลัก สากล และกรอบความร่วมมือระหว่าง ประเทศ	โครงการ	๐	๑	๐	๐	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๑	๒	๐	๐	๐	๓
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	โครงการ	๐	๔	๗	๓	๓	๐	๑๗
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค	โครงการ	๐	๒	๐	๐	๐	๐	๒
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค	โครงการ	๐	๐	๒	๑	๐	๐	๓
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและการเข้าถึง ระบบขนส่งสาธารณะ	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๑	๐	๐	๑	๒
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	โครงการ	๑๙	๓๑	๕๗	๑๔	๑๑	๔	๑๓๖
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	มาตรการ	๐	๓	๒๗	๕	๒	๑	๓๘

หมายเหตุ ^{๑/} การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานโครงการ/ มาตรการ การศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)

^{๒/} การดำเนินโครงการ ได้แก่การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์และยานพาหนะ

ตารางที่ ๒ - ๒ สรุปความคืบหน้าการดำเนินโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	หน่วย งาน	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ^{๑/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๒/}		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง								
๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ								
โครงการ								
๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	๕๖-๖๓			✓			
๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๕๖-๖๓			✓			
๓) โครงการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาคตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน ร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง)	ขบ.	๕๘-๖๓			✓			
๔) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง	ทช.	๕๙-๖๒			✓			
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง)	ทช.	๕๙-๖๔			✓			
๗) โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย	ทช.	๕๙ -๖๑			✓			
๘) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้าม แม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (๓ สายทาง)	ทช.	๖๓						✓

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๙) โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (๘ สายทาง)	ทช.	๕๘-๖๔			✓			
๑๐) โครงการก่อสร้างทำเรื่อน้ำลึกลับากบารา จ.สตูล	จท.	๕๙-๖๗	✓					
๑๑) โครงการก่อสร้างทำเรื่อน้ำลึกลับสงขลา แห่งที่ ๒	จท.	๕๕-๖๗	✓					
๑๒) โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	จท.	๕๔-๕๙			✓			
๑๓) โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่	จท.	๕๘-๖๗	✓					
๑๔) โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	๕๘-๖๗	✓					
๑๕) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๓	กทท.	๕๙-๖๐	✓					
๑๖) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก	ทย.	๕๙-๖๒			✓			
๑๗) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา	ทย.	๕๙-๖๒			✓			
๑๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๔-๖๒			✓			
๑๙) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๕๙-๖๕	✓					
๒๐) โครงการอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๕๙-๖๕	✓					
๒๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	ทอท.	๕๔-๖๑			✓			
๒๒) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	สนข.	๕๘-๕๙		✓				
๒๓) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่	สนข.	๕๙-๖๐		✓				
มาตรการ								
๑) มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓	สปค.	๕๘		✓				
๒) มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน และ/หรือ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอุตะเถา	สนข./ บกท.	๕๗-๖๔	✓ (อยู่ระหว่าง PPP)					
๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค								
โครงการ								
๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด	ทล.	๕๘-๖๒			✓			
๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา	ทล.	๕๙-๖๓			✓			
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี	ทล.	๕๙-๖๒			✓			
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๖๓-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง PPP)			
๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกาญจนบุรี - บ.พุน้ำร้อน	ทล.	๖๓-๖๖	✓					
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์	ทล.	๖๒-๖๔	✓					
๗) โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน	สนข./ รพท./	-			✓ (อยู่ระหว่าง EIA+PPP)			
๘) โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงกรุงเทพ - ระยอง	สนข./ รพท./	-			✓ (อยู่ระหว่าง EIA+PPP)			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๙) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (รถไฟไทย - จีน)	สนช./ รพท.				✓			
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ, กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง, กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น)	สนช./ รพท.	-	✓					
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร	รพท/ สนช.	-						✓
๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ								
มาตรการ								
๑) มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	๖๐				✓		
๒) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ	รพท.	-					✓	
๓) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
๑.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง								
โครงการ								
๑) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	-					✓	
๒) โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน	สนช./ ทล.	-	✓					
๓) โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ	ทล.	-	✓					
๔) โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/มาตรฐานวัสดุและองค์ประกอบ	รพท.	-					✓	
๕) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ	สบพ.	๖๑-๖๕			✓			
๖) โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สนช.	๖๑-๖๒	✓					
๗) โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม	สนช.	-						✓
๘) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ	สนช.	๖๐-๖๑	✓					
๙) โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนช.	๖๐	✓					
มาตรการ								
๑) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่งโครงการฝึกอบรมผู้ขับขี้อากาศยานทุกมืออาชีพ	ขบ.	๖๐				✓		
๒) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	ขบ.	๖๐				✓		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๓) มาตรการการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน และการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลและบรรณาการ	กทพ/ สนข./ รฟท.	๕๙			✓			
๔) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผ่านแดน	รฟท.	๕๓-๕๘				✓		
๕) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รฟม.	๕๓-๕๘				✓		
๖) มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems หรือ EXAT ITS ระบบจราจรอัจฉริยะ	กทพ.	๕๙-๖๒			✓			
๗) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง : การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
๘) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียนทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบข้อบังคับ การกำกับดูแล	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
๙) มาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO	กทพ.	๕๙-๖๑			✓			
๑๐) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	ทอท./ บกท./ บทม.	๕๗-๖๒			✓			
๑๑) มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า	ทอท.	๖๐			✓			
๑๒) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง	ทอท./ สบพ.	๕๙-๖๑			✓			
๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง								
๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล								
โครงการ								
๑) โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ๓ และสะพานสามโคก จ.ปทุมธานี	ทล.	๖๓-๖๖		✓				
๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ - ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จ.สมุทรสาคร	ทช.	๖๗	✓					
๓) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	ทช.	๖๖	✓					
๔) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณทำนายนนท์บุรี	ทช.	๕๗				✓		
๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้	ทช.	๖๐-๖๒			✓			
๖) โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓)	ทช.	๖๐-๖๒			✓			
๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	กทพ.	๕๖-๖๐				✓		
๘) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	กทพ.	๖๐-๖๓	✓					

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๙) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาเวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	กทพ.	๕๙-๖๔			✓			
๑๐) โครงการถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา	สนข.	๕๘		✓				
๑๑) โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๙		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค								
โครงการ								
๑) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๒) โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ สายทาง)	ทช.	๕๙-๖๖			✓			
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร	ทช.	๕๙				✓		
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง)	ทช.	๕๘-๖๕			✓			
๕) โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๕๖-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง PPP)				
๖) โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้าทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช	ทย.	๕๗-๖๐				✓		
๗) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินและลานจอดรถทำอากาศยานอุดรธานี	ทย.	๕๙-๖๐			✓			
๘) โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบินทำอากาศยานลำปาง	ทย.	๕๙-๖๑			✓			
๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง								
โครงการ								
๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ	บพท.	๕๕-๖๑			✓			
๒) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจรในเมืองภูมิภาค	สนข.	๕๙		✓				
๓) โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๘		✓				
มาตรการ								
๑) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย	บกท./ บพท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
๒) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	ทอท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๓. เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง								
๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง								
โครงการ								
๑) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ	خب.	๖๐				✓		
๒) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๓) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท. สำหรับก่อสร้างสะพาน	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๕) โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (จำนวน ๒๔ แห่ง)	ทช.	๕๘-๖๒			✓			
๖) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ	รพท.	๕๙-๖๒			✓			
๗) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	รพท.	๕๘-๕๙			✓			
๘) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	รพท.	๕๔-๖๓				✓		
๙) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	รพท.	-						✓
๑๐) โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือน กระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว	รพท.	๕๙				✓		
๑๑) โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน	จท.	๕๕-๖๑			✓			
๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง								
โครงการ								
๑) โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙				✓		
มาตรการ								
๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม	ทล./خب.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัดนิรภัย	خب.	๖๑			✓			
๓) มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม	خب.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๔) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๕) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ	รพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ								
โครงการ								
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑ และการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ	สนข.	๕๙-๖๐			✓			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
มาตรการ								
๑) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่โดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๒) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ขบ.	-					✓	
๓) มาตรการกวดขันน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๔) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๕) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ	รฟท.	๕๙				✓		
๖) มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญาLOADLINE Protocol ๑๙๘๘	จท.	๖๒	✓					
๗) มาตรการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS	กทท.	๖๐ หรือดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๘) มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP)	กทท.	๕๙ -๖๑			✓			
๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น								
โครงการ								
๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย	รฟท.	๕๙-๖๒			✓			
๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	รฟท.	๕๙-๖๒			✓			
๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	รฟท.	๖๐-๖๔			✓			
๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.	๖๐-๖๕			✓			
๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๕๘-๖๓			✓			
๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	รฟท.	๖๐-๖๔			✓			
๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๖๐-๖๔			✓			
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	รฟท.	๖๐-๖๖			✓			
๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรธาธานี	รฟท.	๖๐-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	รฟท.	๖๐-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๖๒-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			
๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	๖๒-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			
๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	๖๕-๖๘			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			
๑๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	รฟท.	๖๕-๖๘			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๑๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล	รฟท.	๖๐-๖๔		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๑๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อ.นครหลวง	รฟท.	๕๙-๖๒					✓	
๑๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย	รฟท.	๕๙-๖๑					✓	
๑๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร	รฟท.	-					✓	
๑๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	รฟท.	๖๕-๖๘		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๒๐) โครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	สนข./รฟท.	๖๓-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๒๑) โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	รฟท.	๕๙-๖๐			✓			
๒๒) โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	รฟท.	๖๐-๖๓			✓			
๒๓) โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร	จท.	๕๖-๕๙					✓	
๒๔) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว)	จท.	๕๘-๖๘			✓ (ระยะที่ ๑)			
๒๕) โครงการเชื่อมยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ	จท.	๕๕-๖๗	✓					
๒๖) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	๕๙-๖๐			✓			
๒๗) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	๕๘-๖๐			✓			
๒๘) โครงการศึกษาแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย	สนข.	๕๙-๖๐		✓				
๒๙) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	สนข.	๕๙-๖๐		✓				
๓๐) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	สนข.	๖๑	✓					
๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม								
โครงการ								
๑) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๖๐-๖๑			✓			
๒) โครงการอุดหนุนรถโดยสารของ ขสมก. จำนวน ๑๓ แห่ง	ขสมก.	๕๗-๖๐			✓			
๓) โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs	สนข./ADB	๕๗-๕๙		✓				
๔) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน	สนข.	๕๗-๕๙				✓		
มาตรการ								
๑) มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน	ขบ.	๕๙-๖๐				✓		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ								
โครงการ								
๑) โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙		✓				
มาตรการ								
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด	รฟท./ รฟม./ รฟพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๒) โครงการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ของประเทศไทย	จท.	๕๙-๖๐		✓				
๓) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	ทอท.	๖๐-๖๑				✓		
๕.เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ								
๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล								
โครงการ								
๑) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	รฟท.	๖๐-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง PPP)				
๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ.ศูนย์รังสิต	รฟท.	๕๘-๖๔		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)	รฟม.	๕๙-๕๙				✓		
๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ)	รฟม.	๕๙-๖๓			✓			
๕) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ)	รฟม.	๕๑-๖๑				✓		
๖) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต)	รฟม.	๕๑-๖๓			✓			
๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์))	รฟม.	๕๓-๖๖			✓			
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี)	รฟม.	๕๓-๖๔			✓			
๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง)	รฟม.	๕๓-๖๔			✓			
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)	รฟม.	๕๓-๖๗			✓			
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์- ศูนย์วัฒนธรรม)	รฟม.	๕๓-๖๘			✓			
๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค- พุทธมณฑลสาย ๔)	รฟม.	๕๕-๖๖					✓	
๑๓) โครงการก่อสร้างสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	รฟม.	๕๘-๖๖		✓				
๑๔) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๒๒ แห่ง	จท.	๕๘-๖๐				✓		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา ๑/		ดำเนินโครงการ/มาตรการ ๒/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๑๕) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม	สนข./รฟท.	๕๘-๕๙		✓				
๑๖) โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน - นครปฐม และมหาชัย - ปากท่อ)	สนข.	๕๙-๖๐		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๑๗) โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม การจัดหาผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม	สนข.	-					✓	
๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค								
โครงการ								
๑) โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ	สนข.	๕๘-๕๙		✓				
๒) โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ และนครราชสีมา	สนข./รฟม.	๕๙-๖๐	✓					
๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค								
โครงการ								
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	๕๘-๖๑				✓		
๒) โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	รฟท.	๕๖-๖๐				✓		
๓) โครงการแผนการจัดการรถโดยสาร	บขส.	๕๙-๖๑			✓			
๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ								
โครงการ								
๑) โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม : โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	สนข.	๕๖-๖๐				✓		
มาตรการ								
๑) มาตรการวางระเบียบการเดินทางให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.	๕๙-๖๐				✓		
๒) มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ	สนข.	-						✓

หมายเหตุ ๑/ การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการ การศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

๒/ การดำเนินโครงการ ได้แก่ การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์ และยานพาหนะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น สำหรับการดำเนินมาตรการ ได้แก่ การดำเนินมาตรการในขั้นตอนปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดสรรแหล่งเงิน การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาองค์กร การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ เป็นต้น

๒.๒ รายละเอียดของโครงการมาตรการพร้อมความคืบหน้าการดำเนินงาน

โครงการรวม ๑๓๖ โครงการ และมาตรการรวม ๓๘ มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มีรายละเอียดสาระสำคัญของโครงการและมาตรการ เช่น ข้อมูลทางกายภาพ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งความคืบหน้าของการดำเนินงาน การเบิกจ่ายเงิน และปัญหาอุปสรรค สรุปได้ดังตารางที่ ๒ - ๓

ตารางที่ ๒ - ๓ ความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง									
๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ									
โครงการ									
๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย • ระยะเวลา ปี ๕๖-๖๓ • งบประมาณ ๒,๓๖๓.๑๐ ลบ.	ขบ.	๕๖-๖๓			ประกอบด้วย ๔ แผนงาน ดังนี้				
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๑) แผนงานที่ ๑ ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินงานโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนครบทุกรายแล้ว	-	๒๙๑.๐๑	๑๐๐	๑๐๐
		๖๐-๖๓	๑๕	๑๕.๘๘	๒) แผนงานที่ ๓ การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ ๑ วงเงิน ๑,๓๖๐ ลบ. เริ่มดำเนินการวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างซึ่งเป็นไปตามแผนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	-	๑,๓๖๐.๐๐	๕๗.๕๐	๕๗.๕๐
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๓) แผนงานที่ ๒ โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ การศึกษาแล้วเสร็จและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเสนอรายงานต่อ สคร. เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐	-	๑๕.๐๐	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐-๖๓	-	-	๔) แผนงานที่ ๔ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตาม มาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากต้องรอให้การศึกษาระยะที่โครงการตาม มาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. ให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ แล้วเสร็จและผ่านความเห็นชอบจาก ครม.	• ยังไม่สามารถเริ่ม ดำเนินการได้ เนื่องจาก ต้องรอผลการพิจารณา จากคณะกรรมการ ส่งเสริมให้เอกชนร่วม ลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) เห็นชอบ ผล การศึกษาและวิเคราะห์ การให้เอกชนร่วมลงทุน ใน กิจ การ ของ รัฐ ตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. ให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖	๕.๓๖	-	-
๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม • ระยะเวลา ปี ๕๖-๖๓ • งบประมาณ ๑,๑๒๓.๔๓ ลบ.	ขบ.	๖๐	๑๐๐	๘๐	ประกอบด้วย ๒ แผนงาน ดังนี้ ๑) โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจสั่งหาริมทรัพย์และ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม คณะกรรมการกำกับการศึกษา ตรวจสอบรายงาน ความก้าวหน้า ครั้งที่ ๔ (รายละเอียดประมาณค่าทดแทนที่ดิน ต้นไม้และอาคาร) และมีมติให้ที่ปรึกษา หยุดระยะเวลา ของสัญญาตั้งแต่วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ จนกว่า พระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ ที่ดินมีผลบังคับใช้ และ ขบ. มีหนังสือ แจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน	• เนื่องจาก พ.ร.ฎ. เวนคืนฯ ยังไม่มีผลบังคับใช้จึง ไม่สามารถจัดทำบัญชี ค่าทดแทนสั่งหาริมทรัพย์ ที่ถูกต้องครบถ้วนเพื่อเสนอ คณะกรรมการกำกับ การศึกษา พิจารณาได้	๑๕.๐๐	๑๐๐	๘๐
		๖๐	๑๐๐	๕	๒) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตาม มาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม จะสามารถเริ่มงานหลังจากการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ	• ไม่สามารถดำเนิน โครงการได้ตามแผน เนื่องจาก ต้อง รอ ผลการพิจารณาจาก	๕.๓๖	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ผ่านความเห็นชอบจาก ครม.	คณะกรรมการนโยบาย ให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐให้ความ เห็นชอบผลการศึกษา ตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖			
๓) โครงการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง) • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๔ • งบประมาณ ๑๔๘.๓๙ ลป.	ขบ.	๕๘-๖๓			ประกอบด้วย ๗ โครงการ ดังนี้				
		๖๑	๕	๕	๑)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า เมืองหลักภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขอนแก่น,นครราชสีมา) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑	-	๓๔.๐๖	-	-
		๖๑	๕	๕	๒)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า จ.สุราษฎร์ธานี เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุด สัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑	-	๑๙.๒๙	-	-
		๖๑	๕	๕	๓)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า เมืองหลักภาคเหนือ (เชียงใหม่, พิษณุโลก) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑	-	๒๗.๔๘	-	-
		๖๑	๕	๕	๔)โครงการสำรวจก่อสร้างหิรัญพัทธ์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน ภาคเหนือ (เชียงราย, ตาก) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๒	-	๑๘.๖๒	-	-
		๖๑	๕	๕	๕)โครงการสำรวจก่อสร้างหิรัญพัทธ์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (หนองคาย, มุกดาหาร) เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๒	-	๑๘.๖๒	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑	๕	๕	๖)โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดน จ.สระแก้ว เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒	-	๑๑.๗๐	-	-
		๖๑	๕	๕	๗)โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา,นราธิวาส) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒	-	๑๘.๖๒	-	-
๔) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๕ งบประมาณ ๓๘,๗๔๘ ลบ. การก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร 	ทล.	๕๘-๖๕	๖๐	๓๑	อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๒๑๐ กิโลเมตร คงเหลือในแผน ๔๖๖ กิโลเมตร	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผนต้องเสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๓๘,๗๔๘.๐๐	-	-
๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง <ul style="list-style-type: none"> แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยางขนาด ๔ ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง ๕ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร ทางเดินเท้า (บางช่วง) พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ งบประมาณ ๑,๔๔๗.๓๕ ลบ. 	ทช.	๕๙-๖๒			ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๗ (กม. ที่ ๑๐๗+๒๐๐) - ท่าเรือแหลมฉบัง <ul style="list-style-type: none"> ตอนที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตอนที่ ๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตอนที่ ๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตอนที่ ๔ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 	-	๔๕๘.๐๐ ๓๗๕.๙๕ ๓๑๔.๗๐ ๒๙๘.๗๐	- - - -	๑๕.๐๐ ๓๗.๒๔ ๒๒.๗๙ ๒๗.๙๒

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๖	ทช.				อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๕ สายทาง ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๕ สายทาง				
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๒	๗๑.๒๕	๔๕.๘๙	• ถนนสาย นย.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๐๕ - บ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา อยู่ระหว่างก่อสร้าง		๒,๑๑๖.๖๙	-	๔๐.๗๖
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๓.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๒	๗๔.๖๓	๓๑.๒๑	• ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๗๑.๒๔	-	๓๓.๒๔
		๕๙-๖๒	๔๓.๖๒	๓๓.๖๙	• ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๔๑.๕๗	-	๓๕.๖๓
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๖๐-๖๒	๓๔.๙๙	๑๑.๓๙	• ถนนสาย นย.๓๐๐๗ แยก ทล.๓๐๕ - บ.คลอง ๓๓ อ.องค์รักษ์ จ.นครนายก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๖๘๑.๓๐	-	๑๕.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก 		๖๐-๖๒	๓๙.๗๐	๔.๖๖	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสาย ปท.๓๐๐๔ แยก ทล.๓๐๕ - บ.ลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จ.ปทุมธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง ถนนสายแยก ทล.๓๔ (กม.ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย ฉช. ๓๐๐๑ (ตอนที่ ๒) จ.สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓ ถนนสายร่วมพัฒนา - ทล.๓๔ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓ ถนนสาย สป.๑๐๐๖ แยก ทล.๓ - เคหะบางพลี อ.บางบ่อ, บางเสาธง จ.สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔ ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว - สาย Ab (A๑๑) เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖ ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี (ช่วงที่ ๒) เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖ 		๔๔๕.๒๐	-	๑๕.๐๐
		๖๓	-	-			๒,๔๘๖.๘๗	-	-
		๖๓	-	-			๗,๗๖๒.๕๐	-	-
		๖๔	-	-			๑,๔๐๐.๐๐	-	-
		๖๖	-	-			๒,๗๔๖.๖๓	-	-
		๖๖	-	-			๕,๑๙๓.๓๔	-	-
๗) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ งบประมาณ ๑,๖๕๖.๒๒ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๙ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก 	ทช.	๕๙-๖๒	๖๗.๗๕	๔๕.๐๔	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสายแยก ทล.๑๐๙๘ - แยก ทล.๑ อ.เมือง จ.เชียงราย อยู่ระหว่างก่อสร้าง 		๑,๖๕๖.๒๒	-	๔๗.๙๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (๓ สายทาง)	ทช.	๖๓	-	-	• ถนนสาย แยก ทล ๑๐๒๐ - บ.กิวแก้ว อ.เทิง,จุน จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓		๑,๓๐๐.๐๐	-	-
			-	-	• สาย ชร.๔๐๕๗ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ.ดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ชะลอโครงการ	มีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน	๓๙๐.๐๐	-	-
			-	-	• สาย ชร.๔๐๑๔ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ยกเลิกโครงการ	ติดปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่สามารถขยายถนนให้กว้างกว่าเดิมได้ จึงไม่เหมาะเป็นเส้นทางรถบรรทุก	-	-	-
๙) โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (๘ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๔ • งบประมาณรวม ๒,๕๔๗.๑๓ ลป. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางตีเส้นบั้งกว้าง ๑ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก	ทช.				• ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑ สายทาง • อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๕ สายทาง • ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ สายทาง • ยกเลิก ๑ สายทาง				
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางตีเส้นบั้งกว้าง ๑ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายแยก ทล.๓๓ - ด้านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๙๓๕.๐๐	-	๙๙.๑๙
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางตีเส้นบั้งกว้าง ๑ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบ		๕๙-๖๒	๑๐๐	๖.๗๙	• ถนนสาย ง๒ และ ง๓ ผังเมืองรวมเมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๔๒.๐๐	-	๒๕.๙๙

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก									
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร เกาะกลางกว้าง ๔.๒๐ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร และทางเท้าข้างละ ๓.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๑	๑๐๐	๙๕.๙๙	• ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย จ.หนองคาย อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๓๓.๐๐	-	๕๕.๙๔
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางต่างระดับ ขนาด ๒ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๑	๙๗.๙๓	๗๑.๐๗	• ทางต่างระดับบนถนนสายแยก ทล.๓๓ - ด้านผ่านแดน บ้านคลองลึก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๒๙.๘๖	-	๕๕.๔๐
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๖๐-๖๒	๙.๓๐	๙.๑๙	• ถนนสาย ง๒, ง๓, ค๑ และ ค๒ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๕๐.๒๘	-	๑๕.๐๐
		๖๑-๖๓	-	-	• ถนนสาย ง ค๓ และ ค๔ ผังเมืองรวมเมืองนครพนม จ.นครพนม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๕๖.๙๙	๓๘.๕๕	๑๕.๐๐
		๖๔	-	-	• ถนนสาย ก๑, ข และ ค๑ ผังเมืองรวมเมืองตราด จ.ตราด เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	-	-	-
		-	-	-	• ถนนสายแยก ทล.๒๑๒-บ้านก้านเหลืองดง อ.เมือง จ.มุกดาหาร ยกเลิกโครงการเนื่องจากลาดยางเต็มพื้นที่แล้ว	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๐) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ. สตูล • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๖ • งบประมาณ ๑๑๕.๕๒ ลบ. • พัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ ๕๐,๐๐๐-๗๐,๐๐๐ เดทเวทตัน รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ทำเทียบเรือหน้าท่ายาว ๗๕๐ เมตร พร้อมเครนยาวตลอดหน้าท่าและทำเทียบเรือบริการ ๒๒๐ เมตร รองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU	จท.	๕๙-๖๖	๗.๕๐	๑๕.๐๐	<p>• งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา)</p> <p>การประชุมหารือเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธานการประชุม ผลการประชุม สรุปว่า โครงการฯ มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศและมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน อย่างไรก็ตามโครงการฯ อยู่ในเขตพื้นที่อุทยานซึ่งมีความอ่อนไหวสูงในด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในอำเภอละงู ซึ่งเป็นพื้นที่ละเอียดอ่อนที่มีความเสี่ยงด้านความมั่นคง ดังนั้นจึงเห็นควรชะลอโครงการฯ ออกไปก่อน โดยระหว่างนี้ให้ จท. พิจารณาพื้นที่อื่นๆ ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน และศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนผู้สนใจมาร่วมลงทุนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันในลักษณะ PPP</p>	<p>• มีการต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่</p>	๑๑๕.๕๒	๒๐.๗๘	๑๕.๕๐
๑๑) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ • ระยะเวลา ปี ๕๕-๖๖ • งบประมาณ ๑๖,๖๑๙.๙๘ ลบ.	จท.	๕๕-๕๙	๑๐๐	๓๕	<p>• งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยได้หยุดดำเนินการชั่วคราวเนื่องจากเกิดการต่อต้านของมวลชน และได้เริ่มปฏิบัติงานอีกครั้ง เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๐ และต่อมาที่ปรึกษาต้องหยุดปฏิบัติงานชั่วคราวอีกครั้งเนื่องจากถูกขัดขวางการขุดเจาะสำรวจชั้นดินเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ ซึ่ง จท. อยู่ระหว่างประสานงานกับจังหวัดสงขลา เพื่อหาแนวทางในการวางกลไกและแผนงานอำนวยความสะดวก และดูแลรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ขุดเจาะสำรวจชั้นดินจนกว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จต่อไป</p>	<p>• มีการต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่</p>	๖๙.๙๘	๑๐๐	๑๙.๑๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างและควบคุมงาน บรรจุภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) 	-	๑๔,๐๗๗.๖๘	-	-
		๖๗	-	-	<ul style="list-style-type: none"> การจัดการเครื่องมืออุปกรณ์เอกชน/ผู้บริหารท่าเรือลงทุน เครื่องมืออุปกรณ์ และได้บรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ 	-	๒,๔๗๒.๓๒	-	-
๑๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๔-๕๙ งบประมาณ ๑,๒๙๕.๑๐ ลบ. การก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ประกอบด้วย สะพานท่าเรือขนาด ๑๕x๒,๐๐๐ เมตร ท่าเรือสินค้าและท่าเรือท่องเที่ยวขนาด ๑๒๐x๖๐ เมตร ร่องน้ำลึก ๕.๕ เมตร รทก. รองรับเรือสินค้าขนาด ๔๕๐ ตันกรอส ๘ ลำ และเรือท่องเที่ยว/เรือตรวจการณ์ อย่างละ ๑ ลำ ท่าเรือประมงขนาด ๒๕x๕๐ เมตร ร่องน้ำลึก ๕ เมตร รทก. รองรับเรือประมงขนาด ๓๐๐ ตันกรอส ๔ ลำ พร้อมโรงคัดปลา ร่องน้ำลึก ๓.๕๐ เมตร รทก., เชื้อกันคลื่นยาว ๑,๐๐๐ เมตร และอาคารสำนักงาน ห้องควบคุม อาคารประตู 	จท.	๕๔-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	๑) จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ตรวจสอบงานเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ และอยู่ระหว่างการพิจารณาจัดหาผู้บริหาร ๒) เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ จท. ได้หารือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สรุปว่าการจัดหาผู้บริหารท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด เข้าข่ายที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ๓) เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ จากการประชุมหารือเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารท่าเรือของรัฐระหว่าง จท. กับ สศช. และกรมธนารักษ์ ที่ประชุมเห็นควรให้ จท. เร่งประสานงานภายใน คค. เพื่อพิจารณาเรื่องการมอบอำนาจให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด และนำเสนอในการประชุมคณะกรรมการ กบส. ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๑ ต่อมาจากการประชุมติดตามงานหน่วยงานในกำกับของ รชค. เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้มอบหมายให้ กทท. ไปพิจารณาเรื่องการบริหารท่าเรือคลองใหญ่และรายงาน คค. ต่อไป	-	๑,๒๙๕.๑๐	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ทางเข้าออก อาคารป้อมยาม อาคารซ่อมบำรุง โกดังสินค้า โรงอาคารพร้อมระบบสาธารณูปโภค									
๑๓) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๗ • งบประมาณ ๓,๐๐๙.๗๙ ลป.	จท.	๕๘-๖๐	๗๐	๔๐	• งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๔๔.๗๙ (การศึกษา)	๗๘.๐๐	๒๙.๙๘
		๖๔-๖๗	-	-	• การก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ บรรลุภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	-	๒,๙๖๕ (การก่อสร้าง)	-	-
๑๔) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๗ • งบประมาณ ๓,๐๐๙.๗๙ ลป.	จท.	๕๘-๖๐	๗๐	๔๐	• งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๔๔.๗๙ (การศึกษา)	๗๘.๐๐	๒๙.๙๘
		๖๔-๖๗	-	-	• การก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี บรรลุภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	-	๒,๙๖๕ (การก่อสร้าง)	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๕) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ • ระยะเวลา ปี ๕๔-๖๗ • งบประมาณ ๒๓๘.๕๐ ลบ. • คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี	กทท.	๕๔-๖๗	๑๐๐	๑๐๐	๑) งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ กทท. ได้ส่งรายงานผลการศึกษาฯ (EHIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กทท. ได้ประชุมหารือเบื้องต้นกับ สผ. เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๑ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และเจ้าหน้าที่ สผ. เข้าสำรวจพื้นที่โครงการเพื่อประกอบการพิจารณารายงานฯ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑ และ สผ. ได้นำรายงาน EHIA เสนอ คชก. พิจารณารายงานเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ทั้งนี้ กทท. ให้ กทท. แก้ไขรายงานฯ ใหม่	-	๑๔๑.๕๐	๑๐๐	๑๐๐
		๖๑-๖๒	๑๐๐	๓๐			๒) งานศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง • คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ไว้ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งได้กำหนดโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC Project List) โดยมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด ๔.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้า	๘๗.๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>แบบอัตโนมัติเมื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี</p> <ul style="list-style-type: none"> กทท. ได้ขอจัดสรรงบประมาณลงทุนปีงบฯ ๒๕๖๑ เพิ่มเติมจำนวน ๙๗.๐๐ ลบ. เพื่อการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียด โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ซึ่ง คค. ได้ให้ความเห็นชอบและ สศช. ได้อนุมัติงบประมาณดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ โดยแบ่งออกเป็น ๒ งาน ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรมฯ งบประมาณ ๖๘.๐๐ ลบ. กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ งานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ งบประมาณ ๒๙.๐๐ ลบ. ขณะนี้อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบ TOR ก่อนดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างต่อไป 				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย			
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)		
๑๖) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ งบประมาณ ๑,๑๑๓.๓๒ ลบ. เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คนต่อชั่วโมง จึงจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาด ๗,๐๐๐ ตร.ม. พร้อมทั้งก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิมให้รองรับน้ำหนักเครื่องบินขนาด ๑๘๐ ที่นั่ง 	ทย.	๕๙-๖๒			๑) ค่าจัดซื้อที่ดินและชดเชย ประมาณ ๓ ๑ ๘ ไร่ ๓ งาน ๘๗.๙๔ ตรว. เพื่อรองรับการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ดำเนินการจัดซื้อที่ดินไปแล้ว จำนวน ๒๑๐ ไร่ ๒ งาน ๒๓.๓๐ ตรว. คงเหลือที่ดินที่ต้องการจัดซื้ออีก จำนวน ๑๐๘ ไร่ ๑ งาน ๖๔.๖๔ ตรว. ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน	ปัญหาอุปสรรค ขั้นตอนการเวนคืนทำให้การเบิกจ่ายล่าช้าจากแผนที่กำหนด แนวทางแก้ไข ได้ดำเนินการทางกฎหมายในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๒๙๘.๐๐		๖๐.๒๓		
			๑๐๐	๙๕.๖๙	๒) งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่พร้อมอาคารประกอบ: ลงนามในสัญญา วันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จภายใน ๙๐๐ วัน โดยอาคารที่พักผู้โดยสารขนาด ๑๒,๐๐๐ ตรม. สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คน/ชั่วโมง ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง			-	๔๔๗.๖๐	๑๐๐	๘๐.๑๖
			๑๐๐	๙๐.๔๕	๓) งานก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิม ลงนามลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง				๒๙๗.๐๐	๑๐๐	๘๐.๓๖
๑๗) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ งบประมาณ ๑,๙๙๖.๑๗ ลบ. ก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ขนาดทางวิ่ง ๓๐ x ๑,๘๐๐ เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาด ๕๐ - ๗๐ ที่นั่ง เช่น เครื่องบินแบบ ATR๗๒ จอดได้ ๓ ลำและก่อสร้างอาคารที่พัก 	ทย.	๖๐-๖๒			๑) ค่าจัดซื้อที่ดินและชดเชย ประมาณ ๙๒๑ ไร่ ๓ งาน ๘๙.๒๐ ตรว. ดำเนินการจัดซื้อแล้วจำนวน ๙๑๑ ไร่ ๓ งาน ๔๖.๒๐ ตรว คงเหลือที่ดินที่ต้องจัดซื้ออีก จำนวน ๑๐ ไร่ ๔๓ ตรว.	ปัญหาอุปสรรค <ul style="list-style-type: none"> การไม่ยอมรับการจัดซื้อที่ดินของเจ้าของที่ดิน ถึงแม้จะมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนบังคับใช้ แนวทางแก้ไข <ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างดำเนินการทางกฎหมาย 	๒๙๓.๐๐		๘๔.๓๖		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ผู้โดยสารขนาดพื้นที่ ๗,๐๐๐ ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ ๓๐๐ คนต่อชั่วโมง			๑๐๐	๔๔.๓๘	๒) งานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และอื่นๆ : ทางวิ่งมีขนาด ๓๐ x ๑,๘๐๐ เมตร รองรับเครื่องบินขนาด ๕๐ - ๗๐ ที่นั่ง เช่น ATR๗๒ และสามารถจอดได้ ๓ ลำ ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๙ วงเงิน ๑,๓๑๖.๗๓ ลบ. สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๑,๓๑๖.๗๓	๑๐๐	๔๑.๕๐
				๓๙.๙๓	๓) งานจ้างควบคุมงานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบินและอื่นๆ : ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ดำเนินการควบคุมคู่กับงานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับลานจอด เครื่องบิน และอื่น ๆ	-	๔๘.๐๕		
			๑๐๐	๑๘.๒๙	๔) งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ : ขนาดพื้นที่ ๗,๐๐๐ ตร.ม. รองรับผู้โดยสาร ๗๐๐ คน/ชั่วโมง ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๓๓๘.๓๘ ลบ. สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	มีการแก้ไขสัญญาจ้าง (แบบก่อสร้าง) จึงทำให้ไม่สามารถส่งมอบงวดงานได้ โดย ทย. ได้เร่งรัดการดำเนินการแก้ไขสัญญาจ้างฯ เพื่อเร่งดำเนินการก่อสร้างต่อไป	๓๓๘.๓๘	๑๐๐	๒๒.๐๐
๑๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๔-๖๒	-	-	ทอท. แบ่งการดำเนินงานโครงการฯ ออกเป็น ๙ งาน ปัจจุบันมีผลการดำเนินงาน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ลงนามสัญญาว่าจ้างแล้ว ๖ สัญญา โดยเริ่มงานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๙ • อยู่ระหว่างพิจารณาการจัดทำร่างขอบเขตงาน TOR จำนวน ๑ งาน • อยู่ระหว่างทบทวน TOR จำนวน ๒ งาน 	-	๖๒,๕๐๓.๒๑	๑๗.๖๐	๑๗.๐๘
๑๙) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๖๑-๖๕	-	-	ทอท. ลงนามในสัญญากับบริษัทที่ปรึกษา โดยเริ่มดำเนินการ วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑	-	๑๗๓.๕๒ (งบออกแบบ)	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๐) โครงการอาคารผู้โดยสาร หลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๖๑-๖๕	-	-	ทอท. อยู่ระหว่างการจัดหาผู้รับจ้าง เพื่อสำรวจ ออกแบบในรายละเอียด	-	๓๐๙.๔๔ (งบออกแบบ)	-	-
๒๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๕๔-๖๒ • งบประมาณ ๘,๘๖๑.๐๒ ลบ. • ขอบเขตการดำเนินงาน : เพิ่มลานจอดอากาศยานจาก ๑๕ หลุมจอด เป็น ๒๑ หลุมจอด ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๖.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี ปรับปรุงระบบเชื่อมต่อถนนภายในท่าอากาศยาน รวมถึงเพิ่มที่จอดรถยนต์จาก ๕๐๐ คัน เป็น ๑,๕๐๐ คัน และปรับปรุงการใช้พื้นที่รวมถึงระบบสาธารณูปโภคภายในท่าอากาศยาน 	ทอท.	๕๔-๖๒	๙๙.๓๙	๙๘.๗๕	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๑๒ หมวดงาน ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งสิ้น ๑๑ หมวดงาน คงเหลือ ๑ หมวดงาน คือ งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๘,๘๖๑.๐๒	๑๐๐	๗๔.๐๘
๒๒) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	สนช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาการพัฒนาที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลใต้ ควรเพิ่มเติมศักยภาพ ๓ สาขาสำคัญ ได้แก่ การท่องเที่ยวอุตสาหกรรมฮาลาล และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ร้อยละ ๕ โดยมีแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งใต้ ดังนี้ ๑) ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๙) การพัฒนาภาคใต้ฝั่งพาริพยากรท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยร้อยละ ๘๐ ของรายได้ที่เพิ่มมาจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ร้อยละ ๒๐	-	๔๙.๓๒	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร</p> <p>๒) ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีหลัง (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๙) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือร้อยละ ๕๐ อีกร้อยละ ๕๐ จะเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นตามกรอบ Thailand ๔.๐ ได้แก่ อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ</p> <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนส่งเรื่องให้ สศช. พิจารณาตามแนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ต่อไป</p>				
๒๓) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษการท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>คณะกรรมการศึกษาฯ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อมูลก่อนส่ง คค. ต่อไป</p> <p>โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ นี้ จะครอบคลุมโครงข่ายทางรถไฟระหว่างเมืองทั่วประเทศ ทั้งโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร และโครงข่ายทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน แต่จะไม่รวมการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักต่างๆ ในเขตภูมิภาค</p> <p>วิสัยทัศน์ กำหนดให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” โดยมีเป้าประสงค์ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน - รองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคม - ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 	-	๒๒.๐๐	๑๐๐	๖๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ประกอบด้วยแผนงาน ๗ กลุ่ม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การพัฒนาทางคูในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน ๒. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย ๓. การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง ๑ เมตร) ๔. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน ๕. การพัฒนาระบบการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า ๖. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า ๗. โครงการด้านรถจักรล้อเลื่อน <p>นอกจากแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว แผนแม่บทนี้ได้นำเสนอแนวทางที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้เกิดการพัฒนอย่งยั่งยืนและบรรลุวัตถุประสงค์ที่จะให้ระบบรางเป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การสนับสนุนการพัฒนาระบบราง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมระบบราง การจัดทำมาตรฐานระบบรถไฟ การพัฒนาการให้บริการรถไฟท่องเที่ยว การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในลงทุน ๒. การพัฒนาการบริหารจัดการ ได้แก่ การพัฒนาการบริหารจัดการ และการปรับปรุงมาตรการ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง 				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
มาตรการ									
๑) มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓	สปค.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	๑) ดำเนินการจัดทำแผนแล้วเสร็จ ครม. ให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ ๒) ปัจจุบันการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าอยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ และเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	-	-	๑๐๐	๑๐๐
๒) มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและ/หรือศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอุตะเภ่า	สนช.	๕๗-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	• ครม. ได้รับทราบแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานแล้ว เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ประกอบด้วย ๕ แผนงาน ดังนี้ ๑) การจัดจ้างที่ปรึกษามานอกศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ ขอเข้าเป็นโครงการใน EEC Track จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ให้ คค. สกรศ. สศช. สคร. และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณา ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ๒) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) เห็นชอบในหลักการของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ครม. พิจารณาอนุมัติระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการฯ ให้รายละเอียดความต้องการแก้ท่าอากาศยานอุตะเภ่าสำหรับการออกแบบสิ่งปลูกสร้างและงานโยธา ในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภ่า และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ๓) จัดตั้งบริษัทร่วมทุนขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	-	๗๔.๙๐	๑๐๐	๑๐๐
	บกท.	๖๐	๑๐	๑๐		ปัญหาอุปสรรค • ความชัดเจนในการกำหนดค่าเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภ่า แนวทางแก้ไข : • สกรศ. พิจารณาร่วมกับบกท. และนำเสนอ กนศ. เห็นชอบ	๓๐.๐๐	๑๐๐	๒๐
		๖๒	๑๐						
		๖๒	๑๐						

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓	๒๐		๔) บริษัทร่วมทุน วางแผนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน วางแผนการจัดเตรียมบุคลากรและแผนการอบรมบุคลากร ๕) จัดหาอุปกรณ์และ เครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน จัดเตรียมบุคลากรและฝึกอบรมบุคลากร กองทัพเรือส่งมอบพื้นที่พร้อมอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตะเภา ๖) ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์ เครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เริ่มดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งกิจการ ซ่อมใหญ่ อากาศยาน ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอด และพื้นที่ อากาศยาน				
		๖๔	๓๐						
		๖๕	๒๐						
๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพิทยา - มาบตาพุด	ทล.	๕๘-๖๒	-	๗๗.๒๕	กรม. มีมติเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ และ กรม. มีมติให้ คค. ดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ วงเงิน ๒๐,๒๐๐ ลบ. ระยะทาง ๓๒ กม. โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อดำเนินการก่อสร้างและในขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๑๗,๘๑๙.๔๗	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี- นครราชสีมา • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๓ • งบประมาณ ๗๖,๖๐๐ ลบ. แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๙๖ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๓	๒๕.๓๒	๒๙.๓๙	กรม. มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ และกรม. มีมติ เห็นชอบให้ คค. ดำเนินโครงการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ วงเงิน ๗๖,๖๐๐ ลบ. ระยะทาง ๑๙๖ กม. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๗๖,๖๐๐.๐๐	-	-
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ • งบประมาณ ๔๙,๑๒๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๙๖ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๒	๒๑.๘๖	๗.๓๘	กรม. มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ และ กรม.มีมติให้ คค.ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ วงเงิน ๔๙,๑๒๐ ลบ. ระยะทาง ๙๖ กม. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	มีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ในเขตเมือง ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงราคาของที่ดินมาก	๔๙,๑๒๐.๐๐	-	-
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย • ระยะเวลา ปี ๖๓-๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐาน	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	๑) การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ๒) รายงาน EIA อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สผ. และรายงาน PPP อยู่ระหว่างการศึกษา	-	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๗๐ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง									
๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี - บพูนร้อน • ระยะเวลา ปี ๖๓-๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๗๐ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษาคำเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด และการจัดทำรายงาน EIA	-	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์	ทล.	-	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษาคำเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด และการจัดทำรายงาน EIA	-	๓๐	-	-
๗) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน	สนข. / รฟท.	-	๑๐๐	๑๐๐	๑) รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลรายงาน PPP เพิ่มเติมเพื่อเสนอ สคร. พิจารณา ๒) สนข. อยู่ระหว่างการเพิ่มเติมรายงาน EIA (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๒) ตามความเห็นของ คชก. โดยให้ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของแบบโครงสร้างสะพานพระราม ๖ คาดว่า จะเสนอ สผ. ภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๑	-	๑๓๗.๐๐ (ศึกษา) ๙๔,๖๗๓.๑๖ (ก่อสร้าง)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - ระยอง	สนข. / รฟท.	-	-	-	<p>๑) คค. ได้สั่งการให้ สนข. พิจารณาให้ความเห็นต่อรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ ซึ่ง สนข. ได้เสนอความเห็นไปยัง คค. เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๑ และ คค. ได้เสนอความเห็นไปยังคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๑</p> <p>๒) รฟท. จัดทำรายงาน PPP แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดย รฟท. จะนำเสนอ สคร. พิจารณา ก่อนเสนอคณะกรรมการ PPP ตามลำดับต่อไป</p> <p>๓) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน</p> <p>๓.๑) รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางที่รถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบิน วงเงิน ๗๙.๗๙ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ และ EEC ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายงานการศึกษาฯ</p> <p>๓.๒) เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการซึ่งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ภาคตะวันออก (กนศ.) ได้ให้ความเห็นชอบด้วยแล้ว และ รฟท. ได้ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนฯ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ๓.๓) รฟท. อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน คาดว่าจะส่ง สผ. ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑				
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหนองคาย - ขอนแก่น - นครราชสีมา - แก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - มาบตาพุด (รถไฟไทย - จีน) : โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	สนข. / รฟท.	-	-	-	๑) ร่างสัญญา ๒.๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ อยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดและเจรจากับฝ่ายจีน และจะมีการหารืออย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยเร็วที่สุด ๒) โครงการระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ๒.๑) ช่วงกลางดงปางอโศกระยะทาง ๓.๕ กม. เริ่มก่อสร้างแล้ว ๒.๒) ช่วงสี่คิ้ว - กุดจิกระยะทาง ๑๑ กม. ฝ่ายจีนจะส่งแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม ฝ่ายไทยจะตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๑ ๒.๓) ช่วงมวกเหล็ก - ลำตะคอง (อุโมงค์) จีนจะนำส่งร่างแบบรายละเอียดในเดือนมีนาคม ซึ่งคาดว่าจะส่งแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ในเดือนเมษายน และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ ๒.๔) ช่วงแก่งคอย-บ้านไผ่-โคกกรวด-ลำตะคอง-โคราช ฝ่ายจีนจะส่งร่างแบบรายละเอียดในเดือนเมษายน หลังจากนั้นจะตรวจสอบแบบต่อไป โดยคาดว่าจะส่งแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ได้ในเดือนพฤษภาคมถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ หลังจากนั้นจะเป็นกระบวนการในการจัดทำราคากลางก่อน จะเริ่มการประกวดราคาในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๒.๕) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง - นวนคร - บ้านโพธิ์ - พระแก้ว - สระบุรี - แก่งคอย - เชียงรายน้อย ซึ่งฝ่ายจีนจะส่งร่างแบบรายละเอียดในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ และฝ่ายไทยจะได้ตรวจสอบร่างแบบดังกล่าวซึ่งคาดว่าจะฝ่ายจีนจะส่งแบบรายละเอียดในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๑ จัดทำราคาากลางและเริ่มการประกวดราคาในเดือนกันยายน ๒๕๖๑</p> <p>๓) โครงการระยะที่ ๒ นครราชสีมา - หนองคาย</p> <p>ฝ่ายไทยรับทราบรายงานความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการระยะที่สอง (ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) ที่ฝ่ายจีนได้นำส่งให้ฝ่ายไทยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๑ โดยฝ่ายจีนจะประมาณการราคาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรถไฟของโครงการระยะที่สอง (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ตามมาตรฐานรถไฟจีนต่อไป และฝ่ายจีนอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นสำหรับช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ โดยที่โครงการในช่วงเส้นทางดังกล่าวเกี่ยวข้องกับไทย - ลาว - จีน จึงเสนอให้มีการจัดตั้งกลไกการหารือสามฝ่ายระหว่าง ไทย - ลาว - จีน โดยเร็ว เพื่อให้ได้ข้อสรุปร่วมกันในประเด็นด้านเทคนิคและพิธีการศุลกากร เป็นต้น</p> <p>๔) ฝ่ายจีนได้ดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินงานและรายละเอียดการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีการออกแบบและก่อสร้างงานโยธารถไฟความเร็วสูงให้ฝ่ายไทยพิจารณาแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้ทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างการพิจารณา</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๕) การถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง</p> <p>๕.๑) คค. โดย สนข. และ รฟท. ได้ประชุมหารือร่วมกับ สวทช. สภาวิศวกรสภาสถาปนิก วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์และหน่วยงานต่างๆ เพื่อพิจารณา การดำเนินงานถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยเห็นควรให้มีการถ่ายทอด เทคโนโลยี ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบการควบคุมงานก่อสร้าง การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง เพื่อให้ไทยสามารถเดินรถ และซ่อมบำรุงเอง</p> <p>๕.๒) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการ ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน มีมติเห็นชอบ ร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และจัดทำแผนการถ่ายทอด เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานอนุกรรมการ และรอง ผอ.สนข. เป็นเลขานุการ</p> <p>๕.๓) การประชุมคณะอนุกรรมการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและจัดทำแผนการถ่ายทอด เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ภายใต้คณะกรรมการบริหาร การพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน</p>				
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-รัฐประเศ, กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง, กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (รถไฟไทยญี่ปุ่น)	สนข./ รฟท.	-	-	-	<p>๑. โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วง กทม. - เชียงใหม่</p> <p>๑) ฝ่ายญี่ปุ่นได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของ โครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก แล้วเสร็จ และ คณะทำงานด้านเทคนิค โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ภายใต้คณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการ พัฒนาระบบรางฯ ได้พิจารณารายงานการศึกษา ฉบับสมบูรณ์แล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	ผลงาน เทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	งบประมาณ ที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๒) เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ รวค. เป็นประธาน ส่งมอบรายงานการศึกษาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ ณ สถานเอกอัครราชทูต ญี่ปุ่นประจำประเทศไทย</p> <p>๓) เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สนข. ได้เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อทราบผลการศึกษารวค. เพื่อ ความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ภายใต้ บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคม แห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น</p> <p>๔) เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีการประชุม คณะทำงานด้านเทคนิคฯ โดยที่ประชุมได้มีความเห็น ดังนี้</p> <p>๔.๑) เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไม่ได้เชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ฝ่ายญี่ปุ่น ควรเพิ่มเติมข้อมูลหรือเหตุผลที่จะสนับสนุนว่าเส้นทางรถไฟ ความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะเป็นประโยชน์ต่อ ประเทศไทยและคุ้มค่าต่อการลงทุน</p> <p>๔.๒) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นเพิ่มเติมข้อมูล แผนงาน และ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง</p> <p>๔.๓) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาดำเนินการศึกษาและ สนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทาง ตะวันออก-ตะวันตก (แม่สอด-มุกดาหาร) เนื่องจากเส้นทางนี้ จะช่วยสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงทางเหนือเพื่อให้ เหมาะสมกับการลงทุนมากขึ้น</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๔.๔) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาในการร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่เนื่องจากต้องการเทคโนโลยีชิ้นกันเซ็น</p> <p>๕) เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ คค. ได้เชิญ สนข. เพื่อหารือการปรับปรุงข้อมูลเพื่อนำเสนอ ครม. ทั้งนี้ คค. ได้เสนอให้เพิ่มเติมประเด็นจากการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ซึ่งฝ่ายไทยขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาว่ามีประเด็นใดบ้างที่จะทำให้เกิดการร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยก่อนเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป โดย สนข. ได้ประมวลเรื่อง และนำเสนอผลการศึกษา (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) ให้ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. แล้ว เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑</p> <p>๖) การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก : กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ : สนข. เสนอรายงาน EIA (ชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๓) ให้ สผ. ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ และ คชก. ได้พิจารณารายงานฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้นำรายงานฯ เสนอ กก.วล. เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไป <p>๒. Southern Corridor (กาญจนบุรี (บ้านพุน้ำร้อน) - กทม. - แหลมฉะเชิงและ กทม. - อัญประเทศ)</p> <p>๑) ได้มีการทดลองเดินรถขนส่งสินค้า จากหนองปลาตุ๊ก-แหลมฉะเชิง เพื่อทดลองคุณภาพรางขนาด ๑ เมตร สรุปว่า ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมก่อนที่จะดำเนินการจัดตั้ง SPV โดยได้มีพิธีเปิดสำนักงานเพื่อสำรวจและพัฒนาการขนส่ง</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>สินค้าทางรถไฟที่บริษัท Toyota Tsusho เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙</p> <p>๒) จากการศึกษา ฝ่ายญี่ปุ่นได้เสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างเดิมก่อนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงในด้านต่างๆ คือ</p> <p>๑) การปรับปรุงด้านความปลอดภัยของราง ๒) การจัด zoning ในการเดินรถ ๓) การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อและการเข้าถึงระบบรถไฟกับแอร์พอร์ตลิงค์ และรถไฟชานเมืองสายสีแดง</p> <p>๓. การดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ</p> <p>๑) ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาผลการศึกษารายงานให้บริการรถไฟสินค้าซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอผลการศึกษาและรูปแบบการลงทุน โดยเสนอว่า ให้แบ่งการลงทุนออกเป็น ๒ ส่วน SPV ๑ (การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้า) ลงทุนโดยเอกชน และ SPV ๒ (การขนส่งสินค้าทางรถไฟ)</p> <p>๒) รฟท. ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่น โดยได้มีการประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณาการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยที่ประชุมรับทราบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยผลการศึกษาประกอบด้วย รายงานสถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย ผลการสำรวจพื้นที่ในแนวเส้นทาง การพยากรณ์ความต้องการสินค้า แนวคิดรูปแบบการลงทุน แผนการลงทุนและสถานี การศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบธุรกิจ</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๔. East – West Corridor (ช่วงแม่สอด – มุกดาหาร) ฝ่ายญี่ปุ่นดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ช่วงแม่สอด – บ้านไผ่เบื้องต้นแล้วเสร็จ				
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร	รฟท.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	-	-	-	-
๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ									
มาตรการ									
๑) มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• จัดพิมพ์คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกฉบับภาษาอังกฤษ และคู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และบรูไน) แล้วเสร็จ และมอบให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน/ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย รวมถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง สำหรับเป็นข้อมูลสนับสนุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่สนใจจะไปดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าในประเทศนั้น โดยรวมถึงหน่วยงานภาครัฐที่สนใจ ซึ่งเนื้อหาของคู่มือจะเกี่ยวกับกฎหมายการขนส่งเส้นทางการขนส่งสินค้า ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น	-	๒๕.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๒) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ	รฟท.	-	-	-	ชะลอโครงการ เนื่องจากอยู่ระหว่างร่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องก่อน	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	<p>๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้เชิญผู้แทนสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าร่วมหารือในวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งผลการหารือได้มอบหมายให้กรมสรรพากรทำการศึกษาแนวทางการปรับ VAT ค่าระวางเรือ (Freight) เป็นร้อยละ ๐ เฉพาะค่าระวางเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ สำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับจท. รวมทั้งให้กำหนดเอกสารหลักฐานต่างๆเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกเสียร้อยละ ๐ เฉพาะค่าระวางเรือตามข้างต้นและให้พิจารณากำหนดราคาค่าระวางเรือในแต่ละเส้นทาง ซึ่งกรมสรรพากรได้เชิญผู้แทนสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าร่วมหารือประเด็นตามสั่งการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ในวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมเห็นควรให้ภาครัฐพิจารณา กำหนดดัชนีความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางขนส่งทางเรือเพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการปฏิบัติงานในเรื่องนี้</p> <p>๒) ในการประชุมหารือระหว่างสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและ จท. เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สรุปว่า ควรมีการศึกษาเพื่อกำหนดดัชนีความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางขนส่งทางเรือ โดยให้สมาคมฯ ประสานกับจท. เพื่อจัดทำขอบเขตการศึกษา (TOR) สำหรับให้สมาคมฯ ว่าจ้างสถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยดำเนินการศึกษาในเรื่องดังกล่าว</p> <p>๓) จท. ได้จัดประชุมหารือร่วมกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาร่างขอบเขตการศึกษา (TOR) ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้มีการประชุม</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ร่วมกับกรมสรรพากรด้วยเพื่อให้ขอบเขตการศึกษาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกรมสรรพากร รวมทั้งกำหนดแนวทางในการดำเนินการต่อไป				
๑.๕ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๑) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	-	-	-	ยกเลิกโครงการ เนื่องจาก ขบ. ได้จัดทำข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีเส้นทางต่อเนื่องกัน ในโครงการศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและได้มาตรฐาน (Truck Data Service Center : TDSC) แล้ว	-	-	-	-
๒) โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน	ทล. / สนช.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	สนช. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษา ดังนี้ รูปแบบการจัดการเงินค่าผ่านทางที่ปรึกษาเสนอแนะว่า แนวทางการบริหารจัดการรายได้โดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบของการให้สัมปทานดำเนินงานในขอบเขตจำกัดเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด โดยภาครัฐจะมีภาระในการลงทุนต่ำที่สุด และความต้องการจัดสรรอัตราค่าเพิ่มน้อยกว่า และเพื่อให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมอนุญาตนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทย และค่าธรรมเนียมผ่านทางไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางเข้า-ออกของนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถยนต์ เสนอแนะให้มีการใช้เทคโนโลยี RFID ร่วมกับระบบบัตรเติมเงิน โดยจากการคำนวณนั้น สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมในระยะสั้นในอัตราที่ต่ำสุด โดยมีค่าธรรมเนียมการขออนุญาต (พร้อมรับอุปกรณ์ส่วนควบยานพาหนะ) อยู่ที่อัตรา ๑๐๐ บาท โดยมีระยะเวลา ๕ ปี และผู้เดินทางจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมผ่านทางรายเที่ยว	-	๗.๘๑๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					อีกเที่ยวละ ๔๒ บาท ซึ่งอัตราดังกล่าวนี้ จากการคำนวณแบบจำลองทางการเงิน ซึ่งพิจารณาการคาดการณ์ในการเดินทางของรถยนต์ต่างชาติตลอดช่วงอายุสัมปทาน ๒๐ ปี คาดว่าผู้รับสัมปทานจะมีผลตอบแทนจากการลงทุนประมาณร้อยละ ๘.๙ ซึ่งเป็นอัตราผลตอบแทนที่ภาคเอกชนน่าจะมีความสนใจเข้ามาดำเนินการ				
๓) โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ	ทล.	-	-	-	อยู่ระหว่างเจรจากับธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB)	-	-	-	-
๔) โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/มาตรฐานวัสดุและองค์การกำกับ	รฟท.	-	-	-	ยกเลิกโครงการ	-	-	-	-
๕) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกและสิ่งก่อสร้างประกอบพร้อมครุภัณฑ์ของสถาบันการบินพลเรือน ระยะที่ ๑	สบพ.	๖๑-๖๔	๑๐๐	๑๐๐	• สบพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง ดำเนินการโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์ ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวนเงิน ๑,๓๗๘.๖๐ ล้านบาท โดยเริ่มทำงานในวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ และจะต้องทำงานให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดย ๑) ค่างานก่อสร้างอาคารเรียนเบิกจ่ายงบประมาณแล้ว ๒๓๙.๑๙ ลบ. และคณะกรรมการตรวจการจ้างงานก่อสร้างฯ งวดที่ ๑ แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑ วงเงิน ๓๒.๓๙ ลบ. ๒) ค่าควบคุมงานก่อสร้างฯ สามารถเบิกจ่ายแล้ว ๕ งวด เป็นเงินจำนวน ๒.๘๘ ลบ.	-	๑,๔๐๒.๗๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖) โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	๖๑-๖๒	-	-	อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา เนื่องจากโครงการศึกษาเป็นโครงการใหม่และเป็นงานที่มีความซับซ้อนมาก จำเป็นต้องมีการจ้างที่ปรึกษาที่มีองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญด้านคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ การลงทุน ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการจ้างที่ปรึกษาจากต่างประเทศที่มีความชำนาญในด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เข้าร่วมร่วมศึกษา ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อราชการ สนข. จึงได้ประสานขอรายชื่อที่ปรึกษาจากสถานทูตประเทศต่างๆ รวมทั้งประสานขอความอนุเคราะห์ศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ตรวจสอบรายชื่อที่ปรึกษาต่างประเทศ และขออนุมัติยกเว้นหรือผ่อนผันการไม่ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรณีงานจ้างที่ปรึกษาซึ่งต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการพิจารณาตรวจสอบรายชื่อที่ปรึกษาตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ก่อนแจ้งผลการพิจารณาให้ สนข. ดำเนินการจัดจ้างต่อไป	-	๔๐๐.๐๐	-	-
๗) โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม	สนข.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการศึกษา	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ	สนช.	๖๐-๖๑	๑๐๐	๙๗	<p>๑) ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษา เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๘ ปี (๒๕๖๒-๒๕๗๙) และรายงานผลการศึกษาโครงการนำร่อง จำนวน ๒ โครงการ โดยที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ ปรับปรุงร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และ ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๘ ปี (๒๕๖๒-๒๕๗๙) ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์</p> <p>๒) ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๙) ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยง ๒) การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ๓) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ๔) การพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ๕) การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน</p> <p>๓) ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษา เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณารายงานผลการศึกษาโครงการนำร่อง ๑) การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ๒) การพัฒนาศักยภาพการฝึกอบรมนักบินโดยการใช้ท่าอากาศยานภูมิภาค ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานผลการศึกษาโครงการนำร่องทั้ง ๒ โครงการแล้ว และขณะนี้ อยู่ระหว่างที่จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์</p>	-	๓๖.๐๒	๑๐๐.๐๐	๗๙.๙๙

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙) โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนช.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>๑) คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รายงานมาตรฐานการพัฒนาาระบบ ITS และ/หรือแนวทางการพัฒนาาระบบ ITS และรายงานโครงการนำร่องการพัฒนาาระบบ ITS</p> <p>๒) สรุปสาระสำคัญแผนแม่บทการพัฒนาาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้</p> <p>วิสัยทัศน์ : “ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis”</p> <p>พันธกิจ : “การพัฒนาาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล”</p> <p>ยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบ ITS</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร ประกอบด้วยกลยุทธ์</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ</p> <p>โครงการนำร่อง ประกอบด้วยกัน ๓ โครงการ ได้แก่</p> <p>โครงการที่ ๑ : การบูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อใช้ในการนำเสนอเหตุการณ์ (Incident) หรืออุบัติเหตุ</p> <p>โครงการที่ ๒ : การประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ</p>	-	๑๘.๖๓	๑๐๐.๐๐	๗๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					โครงการที่ ๓ : การพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัด				
มาตรการ									
๑) การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง : โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกมืออาชีพ	خب.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	خب. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งเป็นการจัดอบรมบุคคลทั่วไปและผู้ว่างงานที่ประสงค์จะประกอบอาชีพพนักงานขับรถเพื่อให้เป็นพนักงานขับรถขนาดใหญ่ที่มีความรู้และทักษะในการขับอย่างถูกต้องและปลอดภัย ป้อนเข้าสู่ตลาดแรงงาน ตามนโยบายรัฐบาลที่มุ่งช่วยเหลือผู้ว่างงานให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพและเป็นพนักงานขับรถมืออาชีพ	-	๒๐.๒๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	خب.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	๑) ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ เพื่อใช้บังคับสำหรับการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้ ๑.๑) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ๑.๒) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ณ จุดผ่านแดน แตนสะหวัน-ลาว และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต-มุกดาหาร ๑.๓) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	-	(ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๒) ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. ๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ และได้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>๒.๑) จัดทำคำสั่งนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักรที่ ๒/๒๕๕๙ เรื่องมอบหมายอำนาจให้ข้าราชการปฏิบัติหน้าที่เฉพาะอย่างและชักซ้อมการปฏิบัติในการอนุญาตใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว</p> <p>๒.๒) พัฒนาโปรแกรมระบบออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถในเบื้องต้นรองรับการปฏิบัติงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานตามประกาศกรมการขนส่งทางบก ข้อ ๑๖ เป็นไปด้วยความสะดวก สามารถบันทึกข้อมูล พิมพ์เครื่องหมายแสดงการใช้รถ แจกเตือนข้อมูลให้จังหวัดที่รถจะผ่านทราบ แจกเตือนข้อมูลการดำเนินการออกใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ตลอดจนเรียกดูข้อมูลได้ถูกต้องรวดเร็วยิ่งขึ้น</p>				
๓) มาตรการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน และการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง	กพท.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๒๑.๖๐	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจัดตั้งสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีภารกิจในการกำกับดูแลทางด้านbinพลเรือน ตามที่ได้กำหนดในพระราชกำหนดการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ 	การเบิกจ่ายต่ำกว่าแผนที่ตั้งไว้ เนื่องจากเพิ่งได้รับการอนุมัติแผนการฝึกอบรมบุคลากรต่างประเทศ เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ ทำให้การดำเนินการฝึกอบรมใช้งบประมาณเงินรายได้ทดแทนก่อน	๒๔๓.๙๐	๑๐๐.๐๐	๒๑.๕๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
	สนช./รฟท.	๕๙-๖๐	-	-	<ul style="list-style-type: none"> การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อแยกหน้าที่บทบาทภารกิจด้านการกำกับดูแล ออกจากการประกอบการ ให้บริการเดินรถ และเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่จำเป็น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา ของร่าง พ.ร.บ. ทั้ง ๒ ฉบับ คือ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. 	-	-	-	-
๔) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน	รฟท.	๕๓-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	-	-	-
๕) การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รฟม.	๕๓-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘	-	-	-	-
๖) มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems หรือ EXAT ITS ระบบจราจรอัจฉริยะ	กทพ.	๖๐-๖๒	๓๑	๓๑	<p>อยู่ระหว่างดำเนินการโดย</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๓ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติและพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) มาใช้บนระบบทางพิเศษ บนสายทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกทางพิเศษบางนา - อาจณรงค์ (S๑) และทางพิเศษบางนา-ท่าเรือ (FES) ช่วงอาจณรงค์-บางนา ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ 	-	๒๖.๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๒	๓๘	๒๐	<ul style="list-style-type: none"> โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติ บนสายทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทางรวม ๕๕ กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง 	เนื่องจากมีการยกเลิกพรบ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐเดิม เปลี่ยนเป็นพรบ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงต้องนำเรื่องเข้าสู่กระบวนการใหม่	๕๐.๐๐	๑๐.๐๐	-
๗) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง: การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดการหลักสูตรการเรียนและหลักสูตรการอบรมตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตรคู่ขนานกับการจัดทำระบบ ISO ประกอบด้วย หลักสูตรการศึกษา ๕ หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกลเรือ หลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายเดินเรือและหลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายช่างกลเรือ	-	-	-	-
๘) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งอาเซียนทั้งในโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบข้อบังคับ การกำกับดูแล	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่ง จท. มีภารกิจการกำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนา ระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ได้มีการพัฒนาท่าเรือ ร่องน้ำทางเดินเรือและดำเนินการภายใต้กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเข้าเป็นภาคีและ/หรือรับหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญต่างๆ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙) การพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO	กพท.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๒๑.๖๐	ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรเพื่อพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินแล้วจำนวน ๑๔๖ หลักสูตร จาก ๖๗๕ หลักสูตร (ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๓๓ หลักสูตร ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓๘ หลักสูตร และ ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๗๕ หลักสูตร)	ปัญหาอุปสรรค • ขาดอัตรากำลังเนื่องจากการสรรหาบุคลากรที่มีศักยภาพเฉพาะตัวต้องใช้ระยะเวลา แนวทางแก้ไข • มีการปรับแผนเป็นการฝึกอบรมภายในประเทศเป็นหลัก	๓๑๗.๒๐	๑๐๐.๐๐	๒๑.๕๐
๑๐) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	บกท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๙๕	การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศของ บกท. ประกอบด้วย ๑. พัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น Hub ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบินฤดูร้อน เริ่มใช้งาน วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๑ และการจัดทำแผนเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะยาว ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอแผนต่อฝ่ายบริหาร ๒. ขยายเส้นทางบินในภูมิภาค เช่น CLMV ASEAN และเอเชียใต้ ปรับปรุงเวลาเข้า-ออกของเที่ยวบิน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อเที่ยวบิน ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบินฤดูร้อน เริ่มใช้งาน ตั้งแต่วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ และการจัดทำแผนเครือข่ายเส้นทางและฝูงบินระยะยาว อยู่ระหว่างนำเสนอแผนต่อฝ่ายบริหาร	ปัญหาอุปสรรค • การปรับปรุงตารางบินจำเป็นต้องพึ่งพาหน่วยงานภายนอกบริษัทฯ ทั้งในและนอกประเทศ แนวทางแก้ไข • จัดทำแผนตารางบินสำรองในกรณีไม่ได้ตามความต้องการของแผน	-	-	-
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๙๕			-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
	บหม.	๖๐	๑๐๐	๙๐	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มความถี่เที่ยวบินไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย โดยเพิ่มเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการ และประมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางต่างประเทศ ดังนี้ กรุงเทพฯ-พุทธคยา-พาราณสี และกลับ กรุงเทพฯ-ชัยปุระ และกลับ กรุงเทพฯ-เจิ้งโจว และกลับ 	<ul style="list-style-type: none"> เวลาในการทำการบินไม่เป็นไปตามความต้องการ ทำให้คลาดเคลื่อนจากแผน ๓๐-๖๐ นาที ทำให้ไม่สามารถรองรับผู้โดยสารที่เดินทางต่อเครื่องได้และปริมาณผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ส่งผลให้บางเส้นทางขาดทุนและมีการยกเลิกเที่ยวบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ-โคตาคินาบาลู กรุงเทพฯ-จิตตะกอง 	-	-	-
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศของ บหม. ประกอบด้วย การพัฒนาเปิดเส้นทางการบินใหม่ในเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดเส้นทางบินใหม่ จำนวน ๔ เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เกาสง และกลับ ภูเก็ต-กวางโจว และกลับ กรุงเทพฯ-หลวงพระบาง และกลับ กรุงเทพฯ-มুমไบ และกลับ 	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
	ทอท.	๕๗ - ๖๒	-	-	<ul style="list-style-type: none"> โครงการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ณ ท่าอากาศยาน เชียงรายและท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒ มี ๙ สายการบินสมัครเข้าร่วมโครงการฯ คือ ๑) Tiger air เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Changi Airport สิงคโปร์ ๒) Thai AirAsia เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Kuala Lumpur มาเลเซีย ๓) AirAsia Berhad เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Kuala Lumpur มาเลเซีย ๔) Hong Kong Express เส้นทางบิน เชียงราย - Hong Kong เขตบริหารพิเศษฮ่องกง แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ๕) Kunming Airline เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Kunming Changshui สาธารณรัฐประชาชนจีน ๖) Jetstar Asia Airways เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Changi สิงคโปร์ ๗) Beijing Capital Airlines เส้นทางบิน เชียงราย - Haikou Meilan สาธารณรัฐประชาชนจีน ๘) Thai Lion Air เส้นทางบิน เชียงราย - Changsha Huanghua สาธารณรัฐประชาชนจีน ๙) Malindo Air เส้นทางบิน หาดใหญ่ - สหพันธรัฐมาเลเซีย 	-	-	-	-
			-	-	<ul style="list-style-type: none"> โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ เดือนตุลาคม ๒๕๖๐- มีนาคม ๒๕๖๑ มีสายการบินที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไข โดยแบ่งเป็นเที่ยวบินแบบประจำ จำนวน ๖ สายการบิน ๘ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) NokScoot เส้นทางบินดอนเมือง- เส้นทาง และต้าเหลียน สาธารณรัฐประชาชนจีน ๒) Thai AirAsia เส้นทางบินดอนเมือง-โกลกาตา สาธารณรัฐอินเดีย ๓) Sabaidee Airways เส้นทางบินดอนเมือง-Huangshan Tunxi International และ Jinan Yaoqiang International สาธารณรัฐประชาชนจีน ๔) Thai Lion Mentari เส้นทางบิน 	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ดอนเมือง–Bombay International สาธารณรัฐอินเดีย ๕) NewGen Airways เส้นทางบินดอนเมือง–Jinan Yaoqiang International สาธารณรัฐอินเดีย ๖) Thai AirAsia X เส้นทางบินดอนเมือง–Kansai International ญี่ปุ่น และเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ มีจำนวน ๓ สายการบิน ๓ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) Thai AirAsia เส้นทางบินดอนเมือง–Ningbo Lishe สาธารณรัฐประชาชนจีน ๒) Thai Airways เส้นทางบินดอนเมือง–Singapore Changi สาธารณรัฐสิงคโปร์ ๓) Silk Air เส้นทางบินดอนเมือง–Singapore Changi สาธารณรัฐสิงคโปร์				
			-	-	<ul style="list-style-type: none"> โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ เดือนตุลาคม ๒๕๖๐-มีนาคม ๒๕๖๑ มีสายการบินที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขและข้อกำหนด จำนวน ๑๔ สายการบิน ๒๖ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) Spring Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ–Zunyi Xinzhou ท่าอากาศยานต้าเหลียน ท่าอากาศยาน Lanzhou Zhongchuan และท่าอากาศยาน Yinchuan Hedong International สาธารณรัฐประชาชนจีน ๒) Ikar Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ–Cam Ranh สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ท่าอากาศยาน Yemelyanovo สหพันธรัฐรัสเซีย ๓) Asia Atlantic Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ–ท่าอากาศยาน Harbin Taiping ท่าอากาศยาน Ordosejin Horo สาธารณรัฐประชาชนจีน ๔) Ural Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ–ท่าอากาศยาน Vladivostok ท่าอากาศยาน Irkutsk สหพันธรัฐรัสเซีย ๕) China Southern Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ–Urumai Diwopu สาธารณรัฐประชาชนจีน ๖) Xiamen Airlines 	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยาน Fuzhou Changle และ ท่าอากาศยาน Fuzhou Changdu สาธารณรัฐประชาชนจีน ๗) T'Way เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Ras Al Khaimah สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ๘) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๙) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๑๐) China Eastern เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยาน Yantai Penglai และ ท่าอากาศยาน Chengdu Shuang Liu สาธารณรัฐประชาชนจีน ๑๑) Air India เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยาน Biju Patnaik และท่าอากาศยาน Chandigarh สาธารณรัฐอินเดีย ๑๒) Siberia Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยาน Novosibirsk และ ท่าอากาศยาน Vladivostok สหพันธรัฐรัสเซีย ๑๓) Spice Jet เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Sardar Vallabhbhai Patel สาธารณรัฐอินเดีย ๑๓) British Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-London Heathrow สหราชอาณาจักร ๑๔) Jeju Air เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Gimhae เกาหลี</p>				
					<p>• ทอท. ร่วมงานกิจกรรม Road show / Event ที่เกี่ยวข้องกับการบินพาณิชย์ เช่น เข้าร่วมงาน CAPA India Aviation Summit ๒๐๑๘ ที่เมืองมุมไบ สาธารณรัฐอินเดีย เข้าร่วมงาน CAPA LCC's ที่สาธารณรัฐสิงคโปร์และเข้าร่วมงาน Route Asia ๒๐๑๘ ที่เมืองบรัสเซลส์ เกรือรัฐออสเตรีย</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๑) มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า	ทอท.	๖๑	-	-	<p>• ทอท. ให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้า โดยผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และร่าง พ.ร.บ. ศุลกากรได้รับการประกาศเป็น พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ได้มีการประกาศกฎกระทรวง เรื่อง การควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ว่าด้วยการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกป้อนราชอาณาจักรให้ของนั้น ได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า ส่งออก การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าวเฉพาะในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และที่จัดตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ซึ่งประกาศดังกล่าวส่งผลให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับสิทธิเทียบเท่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ)</p>	-	-	-	-
๑๒) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง	สบพ. / ทอท.	๕๙-๖๓	-	-	<p>• สบพ. ดำเนินการเปิดการฝึกอบรมตามแผนการฝึกอบรมจำนวน ๘ กลุ่มหลักสูตรประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เป้าหมายทั้งปี ๑,๔๖๘ คน มีผู้เข้ารับการฝึกอบรม (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) จำนวน ๕๘๐ คน</p> <p>• ดำเนินการอบรมพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีการขนส่งและการบิน ๗ สาขาวิชา มีผู้สำเร็จการอบรมจำนวน ๑๒๓ คน (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) ได้แก่</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๑. หลักสูตร Flight Operations Officer Refresher จำนวน ๒๐ คน ๒. หลักสูตร Flight Operations and Management จำนวน ๒๕ คน ๓. หลักสูตร Airport Ramp Operation Training จำนวน ๓๐ คน ๔. หลักสูตร Airport Operation Safety and Security จำนวน ๒๖ คน ๕. หลักสูตร Quality Assurance Management System จำนวน ๒๒ คน				
	ทอท.	๕๙-๖๑	-	-	• การพัฒนาบุคลากรด้านการบินใน ๓ สาขา ตาม MOU ฉบับใหม่ (ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑) ประกอบด้วย ๑) Aviation Technology and Innovation ๒) Aviation Safety and Security ๓) Air Transport Management สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กำลังดำเนินการพัฒนาบุคลากร ทอท. ใน ๖ หลักสูตร ได้แก่ ๑) Aeronautical Information Service (AIS to AIM) ๒) Flight Operations Officer – Special ๓) Flight Operations Officer/Flight Dispatcher (FOO/FD) ๔) Flight Operation Officer Refresher (FOO/Refresh) ๕) Aerodrome Apron Control Office (AACO) ๖) Aeronautical Information Service Cartography	-	๓.๗๕	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง									
๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๑) โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ๓ และสะพานสามโคก จ.ปทุมธานี • ระยะเวลา ปี ๖๓-๖๖ • งบประมาณ ๑๗,๔๖๐ ลบ. • แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ ๑ จุดเริ่มต้นของโครงการจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ตะวันตก) ช่วง กม.๖๔ ผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ ที่ ต.สามโคก และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ โดยมีรูปแบบเป็นทางหลวงแนวใหม่ ขนาด ๖ ช่องจราจร มีเขตทาง ๖๐ เมตร ระยะทาง ๙.๔ กม. ส่วนที่ ๒ ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ จากจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ถึงทางแยกต่างระดับคลองหลวง(ถนนพหลโยธิน) ก่อสร้างขยายช่องจราจร เป็นทางหลวงขนาด ๖ ช่องจราจร โดยบางส่วนมีทางขนาน	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	การออกแบบแล้วเสร็จ รอเสนอของบประมาณก่อสร้าง	-	๑๗,๔๖๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ขนาด ๒ ช่องจราจร บนเขตทางเดิม ระยะทางประมาณ ๕ กม. ส่วนที่ ๓ จุดเริ่มต้นของโครงการจากทางแยกต่างระดับคลองหลวง (ถนนพหลโยธิน) ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ โดยแบ่งออกเป็น การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ เดิม ก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร และก่อสร้างทางแนวใหม่ จากทางหลวงชนบทหมายเลข ปท.๓๐๑๐ ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ ขนาด ๖ ช่องจราจร มีเขตทาง ๖๐ เมตร ระยะทางประมาณ ๑๔ กม.									
๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ-ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จ.สมุทรสาคร	ทช.	๖๗	-	-	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗	-	๔๗,๙๓๕.๐๘	-	-
๓) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จนนทบุรี	ทช.	๖๖	-	-	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาค่าความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๓,๔๘๖.๕๐	-	-
๔) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณท่าอากาศยานนทบุรี	ทช.	๕๗	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๕๗	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้	ทช.	๖๐-๖๒	-	-	การขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ ตอนที่ ๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๙๘๘.๘๙	-	๖๐.๐๑

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖) โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓) <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๒ งบประมาณ ๙๘๘.๘๙ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างปรับปรุงถนนคู่ขนานระดับดิน ขนาด ๒ ช่องจราจร ต่อทิศทาง พร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก 	ทช.	๖๐-๖๒	๗.๙๕	๗.๙๙	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๙๘๘.๘๙	-	๑๙.๘๗
๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๖-๖๐ งบประมาณ ๓๒,๘๑๖ ลบ. รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ ขนาด ๖ ช่องจราจรระยะทาง ๑๖.๗ กม. มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๙ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) บริเวณโรงร่อนน้ำมหาสวัสดิ์ ไปทางแนวทิศตะวันออกขนานกับแนวทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงตลิ่งชัน - บางซื่อ (รถไฟสายใต้เดิม) และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม ๖ สิ้นสุดโครงการบริเวณย่านบางซื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ ๒) บริเวณสถานีขนส่ง 	กทพ	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙	-	๓๒,๘๑๖	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
สายเหนือ (หมอซิด ๒) และลงสู่ระดับพื้นที่บริเวณกำแพงเพชร ๒									
๘) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร • ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๕ • งบประมาณ ๑๗,๕๕๑ ลบ. • รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร (ไป-กลับ) และมีแนวสายทางซ้อนทับกับถนนประเสริฐมนูกิจ มีจุดเริ่มต้นประมาณ กม๐+๗๖๔.๕๐ ของถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัวผ่านแยกวังหิน แยกเสนานิคม แยกสุคนธ์สวัสดิ์ ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัช บริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนนวมินทร์ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ และสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทางประมาณ ๑๐.๕ กม. โดยมีทางขึ้น - ลง ๒ แห่ง ทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง และมีงานของ ทล. โดยจะก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนประเสริฐมนูกิจ จำนวน ๕ แห่ง และทางแยกต่างระดับจำนวน ๑ แห่ง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับ	กทพ.	๖๐-๖๕	-	-	อยู่ระหว่างการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม งานทบทวนและออกแบบรายละเอียดของโครงการ	-	๑๗,๕๕๑	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก									
๙) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก • ระยะเวลา ปี ๖๑-๖๔ • งบประมาณ ๓๑,๒๔๔ ลบ. • ระยะทางรวมประมาณ ๑๘.๗ กม. มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๑๓+๐๐๐ ของถนนพระรามที่ ๒ (ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ ๒ มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร จนถึงบริเวณถนนพระรามที่ ๓ ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร โดยโครงสร้างทางยกระดับเป็นแบบชิ้นส่วนคานหล่อสำเร็จรูปแบบกล่อง (Segmental Box Girder) ส่วนช่วง	กทพ.	๖๑-๖๔	-	-	กรม. มีมติเห็นชอบโครงการเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ งบประมาณ ๓๑,๒๔๔ ลบ. ประกอบด้วยเงินงบประมาณ ร้อยละ ๒.๕๘ และ กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน ร้อยละ ๙๗.๔๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุง TOR ที่ปรึกษาควบคุมงาน/ TOR ผู้รับจ้าง/ เอกสารประกวดราคาให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. ๒๕๖๐	-	๓๑,๒๔๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร โดยโครงสร้าง เป็นชิ้นส่วนคอนกรีตผสมกับเหล็ก (Composite Deck) และไม่มีเสาอยู่ในลำน้ำเจ้าพระยา โดยมี Main Span ไม่น้อยกว่า ๔๕๐ เมตร ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม ๙ มีทางขึ้น-ลง จำนวน ๗ แห่ง									
๑๐) โครงการถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา	สนข.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา) ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอ กรม. ตามขั้นตอนต่อไป เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงมหาดไทย) รับผิดชอบดำเนินการในเชิงพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาในจังหวัดต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานคร	-	๓๘.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑) โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดโครงการขั้วทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	๑) การศึกษาแล้วเสร็จผลการศึกษาสรุได้ว่า ๑) แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณต่างระดับรัชวิภา ลอดใต้ทางยกระดับอุดรธานีขไปตามแนวถนนกำแพงเพชร ๒ ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ข้ามคลองเปรมประชากรแล้วเชื่อมเข้าทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ๒) รูปแบบโครงการฯ เป็นทางยกระดับ ขนาด ๔ ช่องจราจรไป - กลับ ความกว้างโครงสร้างแต่ละทิศทาง ๑๐.๔๐ เมตร ความยาวจากทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าทางยกระดับอุดรธานีข ระยะทาง ๑,๓๙๗ เมตร ส่วนความยาวจากทางยกระดับอุดรธานีขมุ่งหน้าทางพิเศษศรีรัช -	-	๒๙.๙๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ระยะทาง ๒,๒๘๐ เมตร</p> <p>๓) รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) โดยการให้สัมปทานแก่เอกชน ซึ่งเอกชนเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงด้านปริมาณจราจรและรายได้ รวมทั้งก่อสร้างและโอนให้เป็นของรัฐ โดยกำหนดอายุสิ้นสุดสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๘๕ เพื่อให้เอกชนมีความมั่นใจว่าจะสามารถคืนทุนและมีผลตอบแทนตามที่คาดหวัง</p> <p>๒) คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ เห็นชอบในหลักการของการเชื่อมโยงโครงข่ายตามโครงการศึกษาดังกล่าว โดยให้ คค. มอบหมายหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ ไปดำเนินการโครงการฯ รวมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กทพ. ทล. รฟท. รับผิดชอบพิจารณาดำเนินการ</p> <p>๓) EIA ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. แล้ว เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๑ คาดว่าจะเข้า กก.วล. ต่อไป</p>				
๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค									
โครงการ									
<p>๑) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๕ • งบประมาณ ๑๐๖,๓๑๔ ลป. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร 	ทล.	๕๘-๖๕	๕๐	๔๗	ได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๙๔๗ กม. คงเหลือในแผน ๑,๑๓๓ โครงการ	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๑๐๖,๓๑๔.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ โครงการ) • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๖ • งบประมาณรวม ๑๘,๒๐๗.๖๙ ลป.	ทช.				<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑ สายทาง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๐ สายทาง ยกเลิกโครงการ ๑ สายทาง ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒๐ สายทาง 				
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างปรับปรุงถนนคู่ขนานระดับดินขนาด ๒ ช่องจราจร ต่อทิศทางพร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ขอยจรัฐสนทวงศ์ ๑๓ - คลองมหาสวัสดิ์) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๐ และเปิดบริการให้ประชาชนแล้ว	-	๔๖๓.๐๔	๑๐๐.๐๐	๙๕.๔๒
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เขตชุมชนมีทางเท้ากว้างข้างละ ๓.๕๐ เมตร และนอกเขตชุมชนไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จ.ชัยนาท อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๙๘.๗๖	-	๗๙.๔๔
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๔ เมตร และทางเท้าข้างละ ๓ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑ง๒ง๔ และ ง๕ ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๓๖.๐๐	-	๗๔.๓๔
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๔ ช่องจราจร พร้อมทางเท้า		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๘๐.๐๐	-	๗๐.๙๖

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย									
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ - ๘ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ช่องจอดรถข้างละ ๒.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๓ - ๕ เมตร และทางเท้าข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย		๕๘-๖๒	๑๐๐	๖๐.๔๘	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ พังเมืองรวม เมืองชุมพร จ.ชุมพร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๗๘๘.๐๐	-	๕๖.๘๓
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางขนาด ๐.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย		๕๙-๖๒	๕๙.๐๔	๖๓.๔๑	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ-ใต้ ตอน NS๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๖๐๔.๗๐	-	๕๘.๙๖
		๕๙-๖๒	๕๔.๒๗	๕๙.๔๒	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ-ใต้ ตอน NS๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๗๑.๔๐	-	๓๖.๒๕
		๕๙-๖๒	๕๐.๗๙	๕๔.๖๐	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ-ใต้ ตอน NS๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒,๐๐๗.๐๐	-	๓๖.๗๑
		๕๙-๖๒	๕๖.๑๖	๖๐.๙๙	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน CD Road อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๒๗๕.๖๔	-	๔๕.๔๙
• แนวทางดำเนินงาน : ขยายช่องจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร พร้อมปรับปรุงคอสะพานข้ามคลองบนถนนกัลปพฤกษ์ และเพิ่มสะพานกัลปพฤกษ์		๖๐-๖๒	๑.๔๑	๐.๓๗	•โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๗๖.๓๒	-	๑๖.๒๕
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร		๖๐-๖๒	๗๔.๒๒	๑๖.๐๘	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณถนนมหาเทพ) เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๙๓.๗๐	-	๒๒.๔๓

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ทางเท้าข้างละ ๓ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก									
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย นบ.๓๐๓๐ ถนนชัยพลักษณ์ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๕๑๘.๒๙	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๑ เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๒๔๙.๖๒	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๔๒๒.๑๕	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๘ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๘๒๓.๕๐	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๙ ชุมชนโคกกลอย-ท้ายเหมืองพังงา เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๑๔๕.๐๐	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค๓ ชุมชนโคกกลอย-ท้ายเหมืองพังงา เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๑๕๕.๙๐	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๓๖๒.๒๕	-	-
		๖๔	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง เมืองกระบี่ จ.กระบี่ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๑๙๗.๖๙	-	-
		๖๔	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๓ เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๘๔๐.๔๐	-	-
		๖๔	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ๒ เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๘๑๖.๙๐	-	-
	๖๔	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก เมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๙๐๒.๒๐	-	-	

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค๑๖ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๑๐๙.๘๕	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๙ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๑๒๖.๑๖	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ๔ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๒๓๗.๑๘	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๐ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๒๕๓.๑๗	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๖๖๔.๐๔	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๓ เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๒๙๑.๒๐	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง (ตอนที่ ๒) เมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๘๙๐.๘๘	-	-
		๖๖	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณหน้าโรงแรม NSC) เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ เริ่มก่อสร้าง ปี ๒๕๖๖	-	๑๐๒.๗๕	-	-
		๖๖	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองนครราชสีมา จ.นครราชสีมา เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๒๐๔.๐๐	-	-
		-	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค เมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ยกเลิกโครงการ	ประชาชนคัดค้าน	-	-	-
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สนับสนุนการเกษตร	ทช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการยกระดับถนนลูกรังเป็นถนนลาดยาง ระยะทาง ๗๕๐ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔,๕๔๒.๓๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•ก่อสร้างถนนจังหวัดชายแดนภาคใต้ ๒๕ รายการ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๓๕.๘๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
	ทช.				•ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๑ สายทาง •อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๒ สายทาง	-			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง)					• ยกเลิกโครงการ ๑ สายทาง				
		๕๘	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายเข้าน้ำตกคอกม้า (ตอนที่ ๒) ต.หาดคัมภีร์ อ.ปากชม จ.เลย ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๔.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘	-	-	• ถนนสายบ้านหินซ้อน ต.หินซ้อน อ.แก่งคอย จ.สระบุรี ยกเลิกโครงการ	-	๑๕.๐๐	-	-
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายท่าเรือมุตู-เกาะจำ ต.เกาะศรีบอยา อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๒.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย มส ๔๐๐๙ แยก ทล ๑๒๖๓ -บ.แม่จ๋า (ตอนที่ ๒) อ.ขุนยวมเมือง จ.แม่ฮ่องสอน ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๖๐.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย บ.ตีนธาตุ-ตำบลเมืองแปง อ.ป่าย จ.แม่ฮ่องสอน ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๕๕.๓๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย นศ ๔๐๒๑ แยก ทล ๔๑๕๑-บ.บางคลุ้ง อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๗๙.๒๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายเลียบชายหาดบานชื่น อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๒๙.๓๐๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย สฎ ๓๐๖๒ แยก ทล ๔๐๑-เขื่อนรัชชประภา อ.บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๑๓.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔-บงท่ามะปรางค์ อ.วังน้ำเขียว ปากช่อง จ.นครราชสีมา ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๗๘.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายแยก ทล ๑๐๘๙-คอยฟ้าห่มปก (ตอนที่ ๖) ต.เวียง อ.ฝาง จ.เชียงใหม่ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๘.๙๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายทางเข้าน้ำตกบกกทราย อ.กระบุรี จ.ระนอง ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๙๐.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย บ.ใต้-ห้องนายปาน (ตอนที่ ๒) อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๖๖.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๑	-	๕.๒๖	• บ้านคลองโคน-บ้านบางตะบูน อ.เมือง,บ้านแหลม จ.สมุทรสงคราม, เพชรบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๔๒๑.๓๓	๙๔.๒๔	๘๖.๒๕
		๕๙-๖๑	-	๐.๙๐	• บ้านท่าม่วง-บ้านบางเขิน อ.บางสะพานน้อย จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๒๖๑.๕๔	๙๘.๓๙	๘๙.๓๕
		๕๙-๖๑	-	๑.๘๒	• แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๑-บ้านบางจาก (บ.ป้อม - บ.ดอนตะเคียน) อ.ปะทิว จ.ชุมพร	-	๑๒๕.๒๔	๑๐๐.๐๐	๙๗.๙๔
		๖๑-๖๓	-	-	• บ้านสระน้อย-ชายหาดปากน้ำปราณ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๑๐๘.๐๑๙	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• สายบ้านบางค้อย-บ้านทุ่งคาน้อย อ.เมือง จ.ชุมพร	-	๖๘.๓๐	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๑ (กม.ที่๗+๕๐๐) -บ้านโพธิ์แบะ อ.ปะทิว จ.ชุมพร	-	๒๖๖.๗๘	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๙๘ (กม.ที่๑๓+๑๐๐) -เทศบาลปากน้ำหลังสวน อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร	-	๒๙๒.๗๑	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๙๘ (กม.ที่ ๙+๕๐๐) บ.หาดทรายรี-บ.มัทรี อ.เมือง จ.ชุมพร	-	๑๙๐.๘๗	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• ถนนเพชรเกษม -อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๔๒.๑๒	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• ชายหาดปากน้ำปราณ-บ้านหนองบัว อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๕๑.๒๐	-	-
		๖๒-๖๕	-	-	• ทางหลวงหมายเลข ๙ (ปากทางบ้านทุ่งมะเเฒ่า) - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๒๑๓.๗	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• เพชรเกษม-สถานีรถไฟทุ่งประดู่ อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๑๐๓.๔๘	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• สถานีรถไฟทุ่งประดู่-วัดทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๗๒.๕๑	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• ปช.๑๐๔๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๓๗๐) -บ้านกรูด อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๒๑๙.๕๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓-๖๕	-	-	• บ้านกรูด-บ้านกลางอ่าว อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๒๙๑.๕๙	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (กม.ที่ ๑๒+๙๐๐) -บ้านหนองทองคำ อ.เมือง จ.ชุมพร	-	๔๑.๖๔	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (กม.ที่ ๑๖+๘๙๑)-บ้านคลองชุม อ.เมือง, อ.สวี จ.ชุมพร	-	๒๔๗.๙๕	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• ปช.๑๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๒๕๔)-บ้านป่อนอก เลียบชายทะเลพุน้อย-สี่แยกบ้านป่อนอก (เพชรเกษม) (กม.๒๙+๑๘๒.๐๑๕-กม.๔๐+๒๒๒.๐๓๙) อ.สามร้อยยอด ภูเก็ต จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๔๗๔.๕๗	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• อ่าวทุ่งช้าง หมู่ที่ ๕ บ้านบางจาก อ.ปะทิว จ.ชุมพร	-	๑๒.๒๑	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๓ (กม.ที่๑๔+๓๕๐) - บ้านท้องเกร็ง อ.สวี, อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร	-	๑๙๑.๑๙	-	-
		๖๕-๖๗	-	-	• บ้านหนองบัว-บ้านเขากะโหลก อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์	-	๕๗.๕๓	-	-
		๖๕-๖๗	-	-	• สามแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๒ (กม.ที่ ๑๓+๑๐๐) - บ้านแหลมสันติ อ.หลังสวน, อ.ละแม จ.ชุมพร	-	๓๕๓.๗๗	-	-
๕) โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม - ป่าตอง จ.ภูเก็ต • ระยะเวลา ปี ๖๒-๖๖ • งบประมาณ ๑๓,๙๑๖.๙๗ ลบ. • รูปแบบเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์ อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม ๓.๙๘ กม. มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนฝั่งเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ ต.ป่าตอง อ.กะทู้ เป็นทางยกระดับ	กทพ.	๖๒-๖๖	-	-	อยู่ระหว่างเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี พ.ศ. ๒๕๕๖	-	๑๓,๙๑๖.๙๗	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางและรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณ์ย จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง ๐.๙ กม. แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง ๑.๘๕ กม. หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับระยะทาง ๑.๒๓ กม. จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ ต.กะทู้ อ.กะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙									
๖) โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์พร้อมระบบไฟฟ้าท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๗-๖๐ งบประมาณ ๒๑๙.๕๑ ลบ. การก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์พร้อมระบบไฟฟ้า ทำให้สามารถรองรับการจอดเครื่องบินขนาด B๗๓๗ ได้จำนวน ๙ ลำ 	ทย.	๕๗-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ เดือนตุลาคม ๒๕๕๙	-	๒๑๙.๕๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๗) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินและลานจอดรถท่าอากาศยานอุดรธานี	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๘๕.๒๒	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๑๕๙.๘๗	๑๐๐.๐๐	๘๒.๘๑

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๑ งบประมาณ ๑๕๙.๘๗ ลบ. ก่อสร้างทางวิ่งให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาด Boeing ได้จำนวน ๙ ลำ 									
๘) โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยานลำปาง <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๑ งบประมาณ ๘๔.๙๗ ลบ. ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบินจะสามารถรองรับเครื่องบินขนาด ATR๗๒ ได้จำนวน ๖ ลำ 	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๙๒.๑๕	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๑	-	๘๔.๙๗	๑๐๐.๐๐	๗๕.๑๘
๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง									
โครงการ									
๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ	บวท.	๕๕-๖๒	๘๒.๐๐	๘๒.๐๐	การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air traffic management centre: ATMC) ประกอบด้วย ๑) การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre: ATMC) ๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration) ๓) การจัดทำอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน Contingency and Training ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ตรวจสอบการทำงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบ/อุปกรณ์ Integration Test ทั่วประเทศพร้อมกันและทดสอบระบบต่อเนื่อง System Continuity Test ระบบ/อุปกรณ์แล้วเสร็จ	-	๔,๔๖๐.๓๑	๗๗.๕๐	๗๗.๕๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					และได้มีการเชื่อมต่อสัญญาณ/ข้อมูลจากระบบ/อุปกรณ์ภายนอกเข้ากับระบบ TMCS แล้วเสร็จเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการถ่ายโอนระบบ ปัจจุบันไปยังระบบใหม่ และเตรียมขอรับการรับรองเปิดใช้งานระบบใหม่และเตรียมขอรับการรับรองเปิดใช้งานระบบใหม่จาก กพท. ซึ่งคาดว่าจะให้การรับรองระบบใหม่ภายในปี ๒๕๖๒ เพื่อเปิดใช้งานต่อไป				
๒) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจรในเมืองภูมิภาค	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองประกอบด้วยคู่มือ ๔ เล่ม ได้แก่ ๑) คู่มือการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร ๒) คู่มือการจัดระบบการจราจร ๓) คู่มือการติดตามและประเมินโครงการ ๔) คู่มือการจัดทำทางจักรยานในเขตเมือง โดยมีเมืองต้นแบบ จำนวน ๖ เมือง ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และเมืองพัทยา ชลบุรี พร้อมทั้งจัดส่งรายงานดังกล่าวให้กับหน่วยงานในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการระบบจราจรในเขตเมืองภูมิภาคต่อไป	-	๑๑.๓๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

๓) โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้เสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม	-	๑๗.๗๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
--	------	----	-----	-----	--	---	-------	--------	--------

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					เป็นประธาน รับผิดชอบต่อผลการศึกษา ทั้งนี้ ให้งานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินการด้านการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางต่อไป				
มาตรการ									
๑) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย	บกท., บทม. บทม.	๕๗-๕๙ (ดำเนินการต่อเนื่อง)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> การบินไปยังจุดบินหลักในแต่ละภูมิภาค ประกอบด้วยเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-เชียงราย กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-กระบี่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ เชียงใหม่-ภูเก็ต โดยทำการบินต่อเนื่องในเส้นทางดังกล่าว ตั้งแต่ เมษายน ๒๕๕๗ และได้ปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร เพิ่มความถี่ทำการบินในเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งเปิดให้บริการเที่ยวบินเรียบร้อยแล้วในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกลับเพิ่มวันละ ๑ เที่ยวบิน กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และกลับเพิ่มวันละ ๑ เที่ยวบิน สนับสนุนบัตรโดยสารราคาพิเศษและบริการอาหารพิเศษ ให้นักท่องเที่ยว โดยจัดโปรโมชั่นในช่วงเทศกาลและบริการอาหารพิเศษ เช่น เทศกาลตรุษจีน ให้บริการเมนูพิเศษ เทศกาลสงกรานต์ ให้บริการขนมที่มีมะม่วงเป็นส่วนประกอบ และผลิตภัณฑ์ธรรมชาติให้แก่ผู้โดยสาร 	-	-	-	-
		๖๐	๑๐๐	๙๐	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มความถี่ทำการบินในเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งเปิดให้บริการเรียบร้อยแล้วในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกลับเพิ่มวันละ ๑ เที่ยวบิน กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และกลับเพิ่มวันละ ๑ เที่ยวบิน 	-	-	-	-
		๖๐	๑๐๐	๙๐	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนบัตรโดยสารราคาพิเศษและบริการอาหารพิเศษ ให้นักท่องเที่ยว โดยจัดโปรโมชั่นในช่วงเทศกาลและบริการอาหารพิเศษ เช่น เทศกาลตรุษจีน ให้บริการเมนูพิเศษ เทศกาลสงกรานต์ ให้บริการขนมที่มีมะม่วงเป็นส่วนประกอบ และผลิตภัณฑ์ธรรมชาติให้แก่ผู้โดยสาร 	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวโดยการเปิดเส้นทางการทำการบินร่วม (Codeshare) กับสายการบินนกแอร์ จำนวน ๑ จุดบิน เส้นทางดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน สนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยว โดยทำการบิน ๓ เที่ยวบิน/สัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป (ให้บริการโดยสายการบินนกแอร์)	-	-	-	-
๒) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	• ทอท. ได้เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality: ASQ) ของ ACI : (Airport Council International) สํารวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยใช้แบบสอบถามมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยมีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนประเมินผลด้านคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน ปัจจุบันท่าอากาศยานของ ทอท. ได้ร่วมโครงการ ASQ ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานดอนเมือง สำหรับ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงราย และ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการภายในปี ๒๕๖๒ โดยสรุปดังนี้	-	-	-	-
		ดำเนินการตั้งแต่ ๒๕๕๐	๑๐๐	๑๐๐	• ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการจัดอันดับให้เป็นที่ให้บริการดีเด่นอันดับ ๖๘ ของโลก สำหรับปี ๒๕๖๑ ผลคะแนนประจำไตรมาสที่ ๑ และอยู่ในอันดับที่ ๙๔ ของโลก	๗.๐๘	๑๐๐	๔๓.๒๒	
		ดำเนินการตั้งแต่ ๒๕๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ท่าอากาศยานดอนเมืองได้รับการจัดอันดับให้เป็นที่ให้บริการดีเด่นอันดับ ๑๕๒ ของโลก สำหรับปี ๒๕๖๑ ผลคะแนนประจำไตรมาสที่ ๑ อยู่ในอันดับที่ ๑๕๘ ของโลก	-	-	-	
		ดำเนินการตั้งแต่ ๒๕๕๔	๑๐๐	๑๐๐	• ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้รับการจัดอันดับให้เป็นที่ให้บริการดีเด่นอันดับ ๖๓ ของโลก สำหรับปี ๒๕๖๑ ผลคะแนนประจำไตรมาสที่ ๑ อยู่ในอันดับที่ ๗๗ ของโลก	๖.๓๓	๑๐๐	๑๐๐.๐๐	

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓. เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง									
๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง									
โครงการ									
๑) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถ	ขบ.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ประกอบด้วย ๒ โครงการ ดังนี้ ๑. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ๑๐ ระบบ ๒. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัด ๓ ระบบ ทั้ง ๒ โครงการ ได้ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถจากของเดิม เป็นแบบประมวลผลด้วยระบบคอมพิวเตอร์ นำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาควบคุมการตรวจสอบสภาพรถ โดยเชื่อมต่อกับโครงข่ายคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บบันทึกข้อมูล ด้วย Software ซึ่งสามารถพัฒนาได้ตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปในอนาคต โดยได้ทำการติดตั้งและทดสอบรวมทั้งสิ้น ๑๓ ระบบ แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว	-	๕๗.๕๗๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ	ทล.	๖๐-๖๔	-	-	จุดพักรถทั้งหมด ๒๐ แห่ง ได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๔ แห่ง ได้แก่ นครราชสีมา (โนนสูง) บุรีรัมย์ อุตรธานี กำแพงเพชร งบประมาณ ๖๖๒ ลบ. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการและคงเหลือจุดพักรถในแผนรวม ๑๖ แห่ง ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในที่ดินสงวนของ ทล. ก่อน		๖๖๒	-	-
๓) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก	ทล.	๕๘-๖๕	-	-	สะพานกลับรถและทางแยกต่างระดับทั้งหมด ๑๔๙ แห่ง ไม่ได้รับงบประมาณ ๒ แห่ง คงเหลือในแผนรวม ๑๔๗ แห่ง	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๑,๐๖๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รฟท. สำหรับก่อสร้างสะพาน	ทล.	๕๙-๖๕	๔๘	๒๔	ได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๒๐ โครงการ คงเหลือในแผน ๖๓ โครงการ	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๕,๖๒๔	-	-
๕) โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (๒๔ แห่ง) • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๒ • งบประมาณรวม ๔,๓๘๒.๙๔ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ ขนาด ๒ ช่องจราจร พร้อมทางกลับรถใต้สะพาน ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก	ทช.				• ดำเนินการแล้วเสร็จ ๕ แห่ง • อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๗ แห่ง • ยกเลิกโครงการ ๒ แห่ง				
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๒-บ.โคกท่า ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๔๑๑.๖๔	-	๘๖.๔๔
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๑-บ.หาดสองแคว ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๔๙.๑๙	-	๙๒.๙๔
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๒-โรงพยาบาลบัวใหญ่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๓๓๑.๙๑	-	๙๗.๔๒
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทช.๑๒.๒๐๑๔-บ.โคน-บ.วังพะเนียด ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๓๕.๕๓	-	๑๑๖.๖๗
		๕๘-๖๑	๑๐๐	๒๘.๐๐	• แยก ทล. ๓๑๕-บ.เก่า อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๘๙.๒๓	-	๕๘.๓๔
		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล. ๒๒๖-บ.นาโหนด ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๓๑.๙๑	-	๘๐.๖๖
		๕๙-๖๑	๔.๒๑	๓.๐๐	• แยก ทล.๒๒๖-บ.โนนม่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๐๗.๘๗	-	๖๒.๙๗
		๕๙-๖๑	๙๗.๔๑	๙๗.๙๓	• แยก ทล.๔-บ้านกลาง อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๘๖.๒๐	-	๔๔.๘๙
		๕๙-๖๒	๘๒.๔๙	๙.๒๒	• แยก ทล.๓๕-บ้านโคกขาม อ.เมือง จ.สมุทรสาคร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๐๕.๕๙	-	๒๓.๓๖
		๕๙-๖๑	๙๔.๔๒	๓๗.๔๗	• แยก ทล.๔-บ้านปึกเตียน อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๓๕.๕๗	-	๒๐.๒๖
		๕๙-๖๑	๙๖.๘๒	๙๗.๐๕	• แยก ทล.๔-บ้านหน้าป้อม อ.สามร้อยยอด จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๗๕.๓๗	-	๕๑.๓๑
		๕๙-๖๑	๘๙.๙๘	๔๙.๖๖	• บ้านหนองทรายขาว-บ้านบางอิฐ อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๔๖.๗๐	-	๒๐.๐๒
๕๙-๖๑	๔๕.๗๒	๔๖.๕๑	• แยก ทล.๔๐๔๗-บ้านท่าสำเภาใต้ อ.เมือง จ.พัทลุง อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๖๖.๐๓	-	๒๐.๗๗		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๑	๙๔.๔๘	๖.๐๐	• แยก ทล.๔-บ้านบางหอ อ.เมือง จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๓๔.๓๔	-	๒๐.๓๕
		๖๐-๖๒	๑.๘๐	๐.๔๐	• แยก ทล.๒๐๗๖-บ้านห้วยทับทัน อ.ห้วยทับทัน, โพธิ์ศรี จ.ศรีสะเกษ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๙.๑๑	-	๒๔.๐๑
		๖๐-๖๒	๑๐.๐๐	๕.๐๐	• แยก ทล.๓๒๓๓-บ้านธรรมศาลา อ.เมือง, นครชัยศรี จ.นครปฐม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๑๑.๐๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๔๓.๕๗	๐.๘๗	• แยก ทล. ๔-บ้านหนองโรง อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๑.๙๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	-	-	• แยก ทล. ๑๑-บ้านนายาง, บ้านโนเมือง อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๓๐.๐๐	-	-
		๖๐-๖๒	๔๒.๑๘	๐.๘๕	• แยก ทล.๔-บ้านทุ่งขาม อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๐๓.๗๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๓.๗๐	๐.๖๕	• แยก ทล.๔-บ้านปากน้ำปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๓.๖๒	-	๒๓.๒๔
		๖๐-๖๒	๒๑.๓๐	๑๑.๙๔	• แยก ทล.๔-บ้านเขาแดง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๖๒.๔๔	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๓๐.๕๕	๑๕.๖๙	• แยก ทล.๔๑-บ้านบางไผ่ อ.ท่าฉาง จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๒๔.๐๙	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	-	-	• แยก ทล. ๓๔๖-ศาลายา อ.บางเลน, พุทธมณฑล จ.นครปฐม ยกเลิกโครงการเนื่องจากเข้าซ้อนกับ รพท.	-	-	-	-
		-	-	-	• แยก ทล.๔-บ้านโพธิ์เรียง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ยกเลิกโครงการ	-	-	-	-
๖) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ	รพท.	๖๑-๖๔	-	-	อยู่ระหว่างการประกวดราคางานก่อสร้าง	-	๒๔.๑๐ (ออกแบบรายละเอียด)	-	-
๗) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอรระดับ	รพท.	๕๙-๖๒	๘๕	๘๐	ติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอรระดับ ๑๖๕ แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของผู้รับจ้าง	-	๑,๒๐๙.๐๑	๙๗.๗๖	๓๕.๑๓

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	รฟท.	๕๔-๖๓	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑,๔๐๕.๒๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๙) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	รฟท.	-	-	-	รฟท. ไม่ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๑	ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๒	-	-	-
๑๐) โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือนกระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว	รฟท.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๕๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑) โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน	จท.	๕๐-๕๒	๑๐๐	๑๐๐	• โครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง และออกแบบพร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS ระยะที่ ๑) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕	-	๓๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๕-๖๒	-	-	• โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (VTS ระยะที่ ๒) จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๓๑๔.๔๙	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐
๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๑) โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้จัดการฝึกซ้อมแผนฯ ครบ ๒ ครั้ง	-	๓.๐๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๕๐	๕๐	ดำเนินงานภายใต้โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินงานออกตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ รณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๐-มีนาคม ๒๕๖๑ แยกได้ดังนี้	-	๖.๙๙	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๑) ส่วนกลาง ออกปฏิบัติการ จำนวน ๖๕๕ ครั้ง ทำการบันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๙๔,๓๔๖ คัน พบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑,๓๖๔ คัน ๒) ส่วนภูมิภาค ออกปฏิบัติการ จำนวน ๔๘๗ ครั้ง ทำการบันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๒๑๐,๕๘๖ คัน พบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑๒,๒๑๙๘ คัน โดยดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ และตรวจสอบข้อมูลพร้อมออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับ				
๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัดนิรภัย	ขบ.	๖๐-๖๑	๕๐	๕๐	ดำเนินการภายใต้ ๒ โครงการ/มาตรการ ได้แก่ ๑. โครงการ DLT Helmet Area สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% จำนวน ๙๘๕ ป้าย ณ สำนักงานขนส่งทุกแห่งทั่วประเทศ รวม ๒๑๑ แห่ง (๘๓ หน่วยงาน) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายที่เข้ามาภายใน ขบ. และหน่วยงานในสังกัดต้องปฏิบัติ ดังนี้ ๑) ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ๒) ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกอย่างเคร่งครัด ๓) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีได้สวมหมวกนิรภัยหากประสงค์จะติดต่อราชการต้องนำรถจักรยานยนต์ไปจอดไว้ ณ สถานที่จอดรถที่ทางราชการจัดไว้ให้	-	๔.๓๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	๒. มาตรการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่และสงกรานต์ของทุกปี ขบ. กำหนดให้หน่วยงานในสังกัดทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคดำเนินการให้คำแนะนำผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่ง/จุดจอดรถ/จุดตรวจบนถนนสายหลักเกี่ยวกับกฎระเบียบการคาดเข็มขัดนิรภัย และตรวจสอบผู้โดยสารบนรถโดยสารทุกคันให้คาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อป้องกัน	-	ไม่ใช้งบประมาณ	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					การบาดเจ็บ/เสียชีวิต หากพบผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ห้ามทำการออกเดินทาง				
๓) มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม	ขบ.	๖๐ และดำเนินการต่อเนื่อง	๖๕	๖๕	แบ่งเป็น ๒ โครงการ ดังนี้ ๑. โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน ดำเนินการภายใต้ ๒ โครงการ ดังนี้ ๑.๑ โครงการ “เสริมสร้างความรู้ สู้ถนนปลอดภัย ใส่ใจบริการ” ดำเนินการแล้วจำนวน ๑ รุ่น คือ อบรมพนักงานขับรถบรรทุก หลักสูตร “การขับรถอย่างปลอดภัยใส่ใจเพื่อนร่วมทาง” มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๐๕ คน ๑.๒ โครงการ “ความร่วมมือรถตู้โดยสารสาธารณะปลอดภัย” ดำเนินแล้วจำนวน ๓ รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๗๖ คน	-	๐.๒๘	๔๐.๐๐	๔๐.๐๐
			๓๐	๓๐	๒. โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จัดกิจกรรมเสริมสร้างความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและฝึกทักษะการขี่อย่างปลอดภัยให้นักเรียนระดับ ป.๔ - ป.๖ ทั่วประเทศ เป้าหมาย ๔๖,๙๐๐ คน และจัดทำคู่มือ “สอนน้องรู้กฎจราจร” พร้อมจัดส่งให้หน่วยงานตามที่กำหนด จำนวน ๑๙๔ แห่ง เพื่อจัดกิจกรรมเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน	-	๒๔.๐๐	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐
๔) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. ให้บริการระบบ RIMS (Road Incident Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้มีส่วนร่วมในการรายงานเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุบนท้องถนนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ อันเป็นการช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบถึงถนนหนทางที่ควรหลีกเลี่ยงล่วงหน้า	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	รฟท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดรถไฟ อาทิ <ul style="list-style-type: none"> รฟท. ได้หารือร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางรถไฟ รฟท. ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนในบริเวณชุมชนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีการหารือร่วมกันระหว่าง ทล. ทช. ในการขอสร้างทางข้ามและทางลอดในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น 	-	-	-	-
๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการศึกษาจัดทำแผนหลัก ด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งระยะที่ ๑ ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก คค. โดยมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยประสานงานหลักให้หน่วยงานในสังกัด คค.จัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งต่อไป	-	๑๓.๗๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๐	๑๐๐	๘๐	•การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของ คค. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	-	-	-
มาตรการ									
๑) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๕๐	๕๐	ดำเนินการรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๔๑,๙๘๖ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓๙,๑๑๗ เรื่อง	-	๔๙.๗๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ขบ.	-	-	-	ยกเลิกมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่ใช้บังคับไว้แล้ว ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงยังคงใช้บทบัญญัติเดิมในการขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อไปได้	-	-	-	-
๓) มาตรการกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. มีการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกอยู่แล้ว โดยตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรบนทางหลวง	-	-	-	-
๔) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการเป็นประจำทุกปี	-	๑.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ	รฟท.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยรับพนักงานครบจำนวนแล้ว	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๖) มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘	จท.	๖๓	-	-	จท. มีแผนเข้าร่วมอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘ ในปี ๒๕๖๒ ขณะนี้ จท. ได้ออกข้อบังคับ เรื่อง Harmonized survey แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ก่อนการให้สัตยาบันต่อไป	-	-	-	-
๗) การพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS	กทท.	๖๑	๑๐๐	๖๐	๑) ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการรับรองระบบ PSHEMS จากหน่วยงาน PEMSEA เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยใบรับรองมีอายุ ๓ ปี นับจากวันลงนามการตรวจติดตาม ๒) เมื่อวันที่ ๑๙ - ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการตรวจติดตามภายในตามระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ ครั้งที่ ๑ ประจำปี ๒๕๖๑ และดำเนินการปรับปรุงคู่มือเพื่อเสนอผู้บริหารเรียบร้อยแล้ว	-	๐.๓๕	๑๐๐.๐๐	๕๗.๑๔

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๓) เมื่อวันที่ ๒๓ - ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ ทำเรือแหลมฉบัง ได้รับการตรวจติดตามระบบความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) โดย Partnership in Environment Management for Seas of East Asia (PEMSEA) ได้ส่ง Mr. Renato C. Cardinal ผู้เชี่ยวชาญชาวฟิลิปปินส์ เข้าตรวจติดตามระบบการจัดการระบบความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (PSHEMS) เรียบร้อยแล้ว				
๘) การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP)	กพท.	๕๙-๖๒	๑๐๐	๘๐	๑) ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องแล้วเสร็จ ๙๗ ข้อ จากข้อบกพร่องที่เหลือ ๔๗๗ ข้อ โดย ICAO จะเข้ามาตรวจสอบในไตรมาสที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ ๒) การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ จำนวน ๑๘ สายการบิน คงเหลือ ๒ สายการบิน คาดว่าจะดำเนินการออกใบรับรองได้ทั้งหมดในปี ๒๕๖๑	๑) ข้อจำกัดของจำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินพลเรือนที่มีคุณสมบัติครบถ้วนในการดำเนินการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่มีไม่เพียงพอ ๒) ข้อบกพร่องที่ตรวจพบของแต่ละสายการบินมีจำนวนมากและในเบื้องต้นดำเนินการตรวจสอบสายการบินขนาดใหญ่ก่อน ๓) สายการบินขนาดเล็กมีบุคลากรไม่เพียงพอ รวมทั้งยังตรวจพบข้อบกพร่องเป็นจำนวนมาก จึงทำให้ระยะเวลาในการดำเนินงานนานกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้	๑๕๓.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น									
โครงการ									
๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ • งบประมาณ ๑๐,๒๓๓.๐๖ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : สัญญาที่ ๑ ก่อสร้างทางรถไฟระยะทางประมาณ ๑๐๖ กม. สัญญาที่ ๒ ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ และสามารถเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๕๙-๖๒	๖๐.๔๑ ๙๙.๗๔	๖๕.๙๐ ๙๙.๙๙	กรม. มีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง และสามารถเปิดให้บริการเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒ สัญญาที่ ๑ งานโยธา อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง สัญญาที่ ๒ งานอุโมงค์ อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง	-	๑๐,๙๒๓.๐๗	-	-
๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๒ • งบประมาณ ๒๓,๙๙๖.๓๔ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางใหม่อีก ๑ ทาง เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ ๑๕๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๕๙-๖๒	๖๐.๙๒	๕๕.๓๐	๑) กรม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ๓) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ระยะทาง ๑๘๗ กม. (ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ระยะเวลาดำเนินการ ๓๖ เดือน กำหนดแล้วเสร็จ ในวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒)	-	๒๓,๙๙๖.๓๔	๕๕.๐๐	๓๖.๒๓

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๔ งบประมาณ ๑๗,๒๙๐.๖๓ ลป. <p>แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางใหม่อีก ๑ ทาง ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร มีระยะทางประมาณ ๑๖๗ กม. เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ ๑๕๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๔</p>	รฟท.	๖๐-๖๔	๑๓.๕๐	๖.๘๗	<p>๑) ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙</p> <p>๒) ประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว</p> <p>สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ และลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้าง ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑</p>	-	<p>๑๗,๒๙๐.๖๓ (วงเงินโครงการ)</p> <p>๑๑๘.๔๕ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์)</p> <p>๑๖,๗๐๔.๗๐ (ค่าก่อสร้าง)</p> <p>๕๕๙.๓๘ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)</p> <p>๘.๑๐ (ประกวดราคา)</p>	-	-
<p>๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๕ งบประมาณ ๒๔,๗๒๒.๒๘ ลป. <p>แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ มีระยะทางประมาณ ๑๔๘ กม. แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง สัญญาประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม สัญญาที่ ๒ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕</p>	รฟท.	๖๐-๖๕	๑๕.๕๒	๖.๔๔	<p>๑) ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙</p> <p>๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กค.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙</p> <p>๓) การประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว</p> <p>๓.๑) สัญญาที่ ๑: ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๐</p> <p>๓.๒) สัญญาที่ ๒: ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐</p> <p>๔) ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕</p> <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงบ้านกล้วย-โคกกระเทียม อยู่ระหว่าง ทล. ตรวจสอบแบบก่อสร้าง และพิจารณาอนุญาตการเข้าพื้นที่ - ช่วงท่าแค-ปากน้ำโพ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๘ 	-	<p>๒๔,๗๒๒.๒๘ (วงเงินโครงการ)</p> <p>๒๔๓.๑๓ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์)</p> <p>๒๓,๙๒๑.๗๗ (ค่าก่อสร้าง)</p> <p>๕๕๙.๖๘ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)</p> <p>๗.๗๐ (ประกวดราคา)</p>	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๕๙-๖๓	๑๕.๑๓	๖.๓๐	๑) ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ๓) การประกวดราคา ๓.๑) สัญญาที่ ๑ และ ๓ : ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ และลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ๓.๒) สัญญาที่ ๒ เลื่อนประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเสนอราคา ๔) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง (สัญญาที่ ๑ และ ๓) - สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบตาพาด-คลองขนานจิตร ร้อยละ ๐.๑๐๕ - สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร-ชท.ถนนจิระ อยู่ระหว่างออกแบบใหม่และดำเนินการประกวดราคาใหม่ - สัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ อยู่ระหว่างการอนุญาตการเข้าพื้นที่จากกรมป่าไม้	-	๒๙,๔๔๙.๓๑ (วงเงินโครงการ) ๕๖.๐๐ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์) ๒๘,๕๙๘.๘๖ (ค่าก่อสร้าง) ๗๘๖.๔๔ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) ๘.๐๑ (ประกวดราคา)	-	-
๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน • ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๔ • งบประมาณ ๒๐,๐๔๖.๔๑ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงนครปฐม - หัวหิน มีระยะทางประมาณ ๑๖๙ กม. แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง สัญญาประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๔	๒๔.๗๙	๖.๘๗	๑) ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ๓) การประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว ๓.๑) สัญญาที่ ๑ และ ๒: ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ และลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ๔) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง - สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล ร้อยละ ๐.๐๗๖๗ - สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ร้อยละ ๐.๐๕	-	๒๐,๐๔๖.๔๑ (วงเงินโครงการ) ๓๑๖.๓๕ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์) ๑๙,๒๗๑.๗๔ (ค่าก่อสร้าง) ๔๕๐.๖๒ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) ๗.๗๐ (ประกวดราคา)	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ • ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๔ • งบประมาณ ๑๐,๒๓๙.๕๘ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ มีระยะทางประมาณ ๙๐ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	๑) ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ๒) การประกวดราคา: ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ และลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ๓) รายงาน EIA : คชก. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐ ๔) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๑๐,๒๓๙.๕๘ (วงเงินโครงการ) ๑๑.๐๘ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์) ๙,๙๙๐.๒๖ (ค่าก่อสร้าง) ๒๓๒.๑๔ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) ๖.๑๐ (ประกวดราคา)	-	-
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย • ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๖ • งบประมาณ ๖๒,๖๒๔.๑๗ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย มีระยะทางประมาณ ๒๘๕ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	๑) รฟท. ปรับปรุงข้อมูลโครงการเพิ่มเติมตามความเห็นของ คค. เสร็จแล้ว เนื่องจากมูลค่าโครงการเปลี่ยนแปลงจากเดิม จึงได้เสนอ คกก. รฟท. พิจารณาใหม่ ซึ่ง คกก. รฟท. ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ ๒) EIA : ดำเนินงานปรับปรุงรายงาน EIA ตามมติที่ประชุม เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๒๐๖.๖๓ (การศึกษา) ๖๒,๖๒๔.๑๗ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๙๐.๒๔
๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี • ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๖ • งบประมาณ ๓๗,๕๒๓.๖๐ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี มีระยะทาง	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	๑) รฟท. ปรับปรุงข้อมูลเสร็จแล้ว เนื่องจากมูลค่าโครงการเปลี่ยนแปลงจากเดิม จึงได้เสนอ คกก. รฟท. พิจารณาใหม่ ซึ่ง คกก. รฟท. ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานอนุมัติโครงการ พร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ๒) EIA : อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๒๕๔.๑๔ (การศึกษา) ๓๗,๕๒๓.๖๐ (รวมทั้งโครงการ) หมายเหตุ: มีการปรับ วงเงินโครงการใหม่	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ประมาณ ๓๐๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕									
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๐-๖๖ งบประมาณ ๒๖,๖๕๔.๓๖ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีระยะทางประมาณ ๑๔๗ กม. เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ (ระยะทางประมาณ ๑๑ กม.) และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖ 	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	๑) รฟท. ปรับปรุงข้อมูลโครงการเพิ่มเติมแล้วเสร็จ เนื่องจากมูลค่าโครงการเปลี่ยนแปลงจากเดิม จึงได้เสนอ คกก. รฟท. พิจารณาใหม่ ซึ่ง คกก. รฟท. ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการ พร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ๒) EIA : อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๑๔๖.๘๘ (การศึกษา) ๒๖,๖๕๔.๓๖ (รวมทั้งโครงการ)	-	-
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๒-๖๖ งบประมาณ ๒๔,๒๘๗.๓๖ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทางประมาณ ๑๖๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖ 	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	๑) รฟท. ปรับปรุงข้อมูลเสร็จแล้ว และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการพร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ๒) คค. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ให้ รฟท. รับความเห็นของ คค. ไปปรับปรุงเพิ่มเติม ๓) EIA : อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๑๕๑.๕๐ (การศึกษา) ๒๔,๒๘๗.๓๖ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐
๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๖๒-๖๖ 	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	๑) รฟท. ปรับปรุงข้อมูลเสร็จแล้ว และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่าง คค.	-	๒๗๑.๖๐ (การศึกษา) ๕๗,๓๗๕.๔๓ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณ ๕๗,๓๗๕.๔๓ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา มีระยะทางประมาณ ๓๒๑ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖ 					พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการพร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ๒) คค. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ให้ รฟท. รับความเห็นของ คค. ไปปรับปรุงเพิ่มเติม ๓) EIA : อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA				
๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	๖๕-๖๘	-	-	๑) อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการพร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ๒) EIA : กก.วล. มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๐	-	๗๓.๙๙ (การศึกษา) ๘๕,๓๔๕.๐๐ (รวมทั้งโครงการ)	-	-
๑๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	รฟท.	๖๕-๖๘	-	-	๑) อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการพร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ๒) EIA: อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA		๒๘๐.๐๐ (การศึกษา) ๖๕,๗๓๘.๐๐ (รวมทั้งโครงการ)	-	-
๑๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	๑) สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ และนำเสนอ รฟท. เพื่อดำเนินการต่อไป ๒) EIA : คชก. มีมติเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว และ กก.วล. มีมติให้ สนข. สร้างความเข้าใจกับกลุ่มประชาชนผู้คัดค้านโครงการฯ เพิ่มเติม ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเสนอ สผ. เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ กก.วล.	การต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่	-	-	-
๑๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง	รฟท.	๕๙-๖๒	-	-	ชะลอโครงการ เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจของ รฟท. พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย	รฟท.	๕๙-๖๑	-	-	รฟท. ศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ ทั้งนี้ได้เสนอผลการศึกษาฯ ไปยัง คค. สรุปว่า โครงการมีค่าตอบแทนทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๒.๔๗ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน เท่ากับ ๐.๓๒ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับ -๑๕๓,๐๔๙ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ความเหมาะสมที่ตั้งไว้ จึงควรเลื่อนปีเปิดโครงการไปอีก ๒๐ ปี เพื่อให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจผ่านเกณฑ์ความเหมาะสมในการดำเนินโครงการได้ จึงชะลอโครงการเพื่อให้ คค. พิจารณารายละเอียดและความเป็นไปได้ของโครงการอีกครั้ง	-	๔๗.๒๒	-	-
๑๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร	รฟท.	-	-	-	ชะลอโครงการ เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจของ รฟท. พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และยังไม่ได้บริหารจัดการงบประมาณ	-	-	-	-
๑๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	รฟท.	๖๕-๖๘	-	-	๑) สนข. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ส่งข้อมูลให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และ คกก. รฟท. เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ ๒) นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ และ คค. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ให้ รฟท. ได้รับความเห็นของ คค. ไปปรับปรุงเพิ่มเติม ๓) EIA: คชก.พิจารณาเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ปรับปรุง/แก้ไขรายงาน EIA	-	๕๙,๙๑๕.๒๔	-	-
๒๐) โครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	สนข./รฟท.	๖๓-๖๖	๑๐๐	๑๐๐	สนข. ดำเนินการศึกษาฯ แล้วเสร็จ และนำเสนอ รฟท. โดยคณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานเพื่อขออนุมัติโครงการ	-	๓๘.๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๑) โครงการสร้างโรงรถศรีราชา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	รฟท.	๕๙-๖๐	-	-	รฟท. ยกเลิกสัญญา	ผู้รับจ้างดำเนินการล่าช้า เกินกว่า ร้อยละ ๒๕	๓๙๕.๔๗	-	-
๒๒) โครงการจัดการรถจักรดีเซล ไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	รฟท.	๖๐-๖๓	-	-	ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับแก้ TOR ตามความเห็นของ คณะกรรมการ รฟท.	-	-	-	-
๒๓) โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร • ระยะเวลา ปี ๕๖-๕๙ • งบประมาณ ๕๖.๗๔ ลบ.	จท.	๕๖-๕๙	๓๐	๓๐	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด เพื่อก่อสร้างท่าเรือที่ จ.ชุมพร ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๖-๒๕๕๙ วงเงินรวม ๕๖.๗๔ ลบ. โดยผลการศึกษาเห็นควรยุติโครงการ เนื่องจากไม่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านการเงินและ เศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้ จท. จะดำเนินการรายงานผลการศึกษานำเสนอ คค. ต่อไป	-	๕๖.๗๔	๑๐๐.๐๐	๓๒.๐๐
๒๔) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว)	จท.	๕๘-๖๑	๙๒.๓๙	๘๔.๒๖	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษาออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ระยะที่ ๑ งานก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน จำนวน ๓ ตอน ระยะเวลาโครงการ ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง ระยะที่ ๒ อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียดโครงสร้างฯ ระยะยาว บรรจุภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) 	-	๑๓๙.๙๖	๑๐๐.๐๐	๓๓.๔๐
		๕๘-๖๑	๑๐๐	๘๘.๑๙			๒,๐๒๕.๓๐	๗๐.๙๔	๕๗.๖๐
		๖๔-๖๖	-	-			๑,๙๐๐.๐๕	-	-
		๖๔-๖๘	-	-			๑๕,๕๙๓.๓๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๕) โครงการเชื่อมยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ • ระยะเวลา ปี ๕๕-๖๗ • งบประมาณ ๓๑,๒๓๑.๗๖ ลบ.	จท.	๕๕-๕๙	๑๐๐	๖๔	<ul style="list-style-type: none"> งานสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโครงการก่อสร้างเชื่อมยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ จท. ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๖ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ งานก่อสร้างและควบคุมงาน บรรลุภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (๒๕๖๐-๒๕๗๙) 	-	๒๓๑.๗๖	๑๐๐.๐๐	๔๘.๖๘
		๖๔-๖๗	-	-		-	๓๑,๐๐๐.๐๐	-	-
๒๖) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง • ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๐ • งบประมาณ ๑,๘๖๔.๑๙ ลบ. • พัฒนาท่าเทียบเรือ A ให้สามารถรับเรือชายฝั่งขนาดระวางบรรทุก ๓,๐๐๐ เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ ๒๐๐ ที.อี.ยู. และขนาดระวางบรรทุก ๑,๐๐๐ เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ ๑๐๐ ที.อี.ยู. ได้อย่างละ ๑ ลำ รวมทั้งให้สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่หน้าท่าและหลังท่าสูงสุดพร้อมติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นเรียงตู้สินค้าในลานเพื่อให้รับตู้สินค้าได้ถึง ๓๐๐,๐๐๐ ที.อี.ยู./ปี	กทท.	๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>๑) กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ปัจจุบัน ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑</p> <p>๒) การสร้างรถคานเคลื่อนที่ล้อยาง (RTG) ได้ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ ในวงเงิน ๑๙๙.๒๐ ลบ. กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ บริษัทผู้รับจ้างได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ ดำเนินการตรวจรับงาน</p> <p>๓) การสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง (QGC) ได้ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๒๖๖.๙๐ ลบ. กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทผู้รับจ้าง ดำเนินการตามแผนงาน</p> <p>๔) การจัดหาเครื่องมือยกขนอีก ๑ รายการ คือ บันจั่นหน้าท่า (MHC) ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง</p>	ปัญหาการติดตั้งเครื่องมือยกขนของ งานจัดซื้อปั้นจั่นหน้าท่า (MHC) จำนวน ๑ คัน ยังไม่แล้วเสร็จ หากท่าเรือแหลมฉบังจะเปิดให้บริการท่าเรือชายฝั่งตามกำหนดในปี ๒๕๖๑ นั้น กทท. จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการเช่า MHC เพื่อนำมาให้บริการก่อนในช่วงที่เปิดให้บริการ	๑,๘๖๔.๑๙	๑๐๐.๐๐	๘๔.๕๘

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๒๗) โครงการศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๘-๖๐ งบประมาณ ๒,๙๔๔.๙๓ ลบ. เป้าหมายแผนการลงทุนแบ่งเป็น ๒ ระยะ ระยะที่ ๑ เป็นการพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารจนถึงระดับจำนวน ๑.๐๐ ล้าน ที่.อี.ยู./ปี และระยะที่ ๒ จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๒.๐๐ ล้าน ที่.อี.ยู./ปี 	กทท.	๕๘-๖๐	๑๐๐	๙๘.๘๐	<p>กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินการก่อสร้างพร้อมจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก วงเงิน ๑,๙๒๖ ลบ. เดิมกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐ เนื่องจากมีการขยายระยะเวลาดำเนินการออกไปอีก จึงกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๐ ซึ่งบริษัทผู้รับจ้างได้ติดตั้งเครื่องมือยกขนหลักเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๑</p>	<p>ปัญหาอุปสรรค</p> <p>๑) ผู้รับจ้างไม่สามารถเข้าก่อสร้างในพื้นที่ฝั่ง B เนื่องจาก รพท. ขอใช้พื้นที่ขนถ่ายตู้สินค้า จนกว่า กทท. จะเปิดใช้เครื่องมือยก RMG</p> <p>๒) การรื้อย้าย และติดตั้งเครื่อง X-Ray ของกรมศุลกากร ซึ่งอยู่ในบริเวณรางรถไฟ ต้องของบประมาณมาดำเนินการ</p> <p>แนวทางแก้ไข</p> <p>๑) กำหนดแผนเริ่มยกขนตู้สินค้าได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ ก่อนส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้าง และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒</p> <p>๒) คณะกรรมการ กทท. มีมติอนุมัติเงิน ๓๐ ลบ. เป็นค่าใช้จ่ายจัดซื้อ รื้อย้าย และติดตั้งเครื่อง X-Ray ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างฯ</p>	<p>๒,๙๔๔.๙๓</p> <p>ระยะที่ ๑ (ปีงบประมาณ ๕๙-๖๐) ๒,๐๓๑.๑๕</p> <p>ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๖๕-๖๖) ๙๑๓.๗๘</p>	๑๐๐.๐๐	๘๙.๑๑

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๘) โครงการศึกษาแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	การศึกษาดำเนินการแล้วเสร็จ จากผลการศึกษาพบว่าการพัฒนากรอบโครงสร้างมาตรฐานที่ดินนอกจากจะต้องมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลแล้ว ต้องมีการจัดทำกฎหมายหลักหรือกฎหมายพระราชบัญญัติที่ต้องการให้อำนาจหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลในการดำเนินงานรวมถึงต้องมีการวางแนวทางในการกำกับดูแลเอาไว้ด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอ สศช. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. พิจารณา	-	๓๘.๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒๙) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๑) การศึกษาแล้วเสร็จ จากผลการศึกษาพบว่าควรเร่งรัดผลักดันเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-อ่าวไทยตอนบน เพราะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความต้องการในการขนส่งชายฝั่ง โดยเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) จะเป็นการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกส่วนที่เหลือจะเป็นการขนส่งสินค้าเทกอง หากสามารถผลักดันได้ก็จะสร้างความเชื่อมั่นระบบการขนส่งชายฝั่งให้ผู้ประกอบการและสามารถขยายผลต่อไปได้ ๒) ขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	-	๒๖.๖๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๓๐) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	สนช.	๖๑	๑๕	๒๖	กำหนดประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เพื่อพิจารณารายงานเบื้องต้นในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๑	-	๗.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม									
โครงการ									
๑) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๖๐-๖๑	๑๐๐	๒๐	<p>๑) ขสมก. ประกวราคาซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษาโดยสารจำนวน ๔๘๙ คัน ด้วยวิธีประกวราคาอิเล็กทรอนิกส์กำหนดยื่นข้อเสนอและเสนอราคาทางระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ในวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งไม่มีผู้เสนอราคา ทำให้ ขสมก. ต้องดำเนินการใหม่</p> <p>๒) ขสมก. ได้มีหนังสือเชิญชวนผู้ประกอบการ จำนวน ๑๑ รายมายื่นข้อเสนอโครงการ โดยวิธีคัดเลือก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยผู้ที่ได้รับการคัดเลือก ได้แก่ กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>๓) ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ กำหนดส่งมอบรถภายในระยะเวลา ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาเป็นจำนวน ๔ งวด ดังนี้</p> <p>งวดที่ ๑ ภายใน ๙๐ วัน (๒๗ มี.ค.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</p> <p>งวดที่ ๒ ภายใน ๑๒๐ วัน (๒๖ เม.ย.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</p> <p>งวดที่ ๓ ภายใน ๑๕๐ วัน (๒๖ พ.ค.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</p> <p>งวดที่ ๔ ภายใน ๑๘๐ วัน (๒๕ มิ.ย.๖๑) จำนวน ๑๘๙ คัน</p> <p>ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างส่งมอบรถตามสัญญา</p>	<p>ปัญหาอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการประกวราคาในวันที่ ๗ พ.ย. ๒๕๖๐ ไม่มีเอกชนรายใดยื่นเอกสารการประกวราคา ทำให้ ขสมก. ไม่สามารถจัดการรถโดยสารใหม่มาวิ่ง ให้บริการประชาชนได้ตามเวลาที่กำหนด <p>แนวทางแก้ไข</p> <ul style="list-style-type: none"> ขสมก. ดำเนินการจัดซื้อรถโดยสารใหม่โดยเร็ว โดยจะทำให้เกิดความโปร่งใสและเหมาะสมไม่เอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนรายใด 	๑,๘๙๑.๔๕	-	-
๒) โครงการอยู่จอดรถโดยสารของขสมก. จำนวน ๑๓ แห่ง	ขสมก.	๕๗-๖๑	๑๐๐	๙๕	<p>ขสมก. ได้รับงบประมาณ เพื่อก่อสร้างอยู่จอดรถโดยสารและสถานที่ทำการ จำนวน ๑๓ อยู่ โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างเสร็จ จำนวน ๘ อยู่ ได้แก่ อยู่พระประแดง อยู่พระประแดงใต้ทางด่วน อุณครินทร์ อยู่ปุ้เจ้า-สมิงพราย 	<p>ปัญหาอุปสรรค</p> <p>มีปัญหาการก่อสร้าง ๓ อยู่ ได้แก่ อยู่บรมราชชนนี, อยู่กัลปพฤกษ์ และอยู่ใต้ทาง-ด่วนบางพลี-</p>	๓๗๙.๑๕	๑๐๐.๐๐	๙๒.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>อุโมงค์บางบัวทอง อุใต้ทางด่วนรามอินทรา-ประดิษฐ์มุนุธรรม</p> <p>อุโมงค์บางนา และอุโมงค์กำแพงเพชร ๒</p> <ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๔ อุ ได้แก่ อุบางพลี และ อุเทศบาลบางบัวทอง อุบรมราชชนนี และอุกัลปพฤกษ์ อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้างรายใหม่ ๑ อุ ได้แก่ อุใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ 	<p>สุขสวัสดิ์ โดยคู่สัญญาไม่สามารถส่งมอบงานก่อสร้างได้ตามสัญญา</p> <p>แนวทางแก้ไข</p> <p>๑. ขสมก. มีหนังสือแจ้งให้ คู่สัญญา เร่ง รั ด การก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบัน คู่สัญญา ดำเนินการ เข้า พื้นที่ ก่อ ส ราง อุ กัลปพฤกษ์ และอุบรมราชชนนีแล้ว</p> <p>๒. มีหนังสือบอกเลิก สัญญา การ ก่อ ส ราง อุใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ แล้วดำเนินการ จัดหาผู้รับจ้างรายใหม่</p>			
๓) โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs	สนข./ ADB	๕๗-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	โครงการศึกษาดังกล่าวดำเนินการโดย ASEAN Development Bank (ADB) ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ จากผลการศึกษา ได้แนวทางในการบริหารจัดการปรับปรุงการใช้พลังงาน ในการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้หน่วยงานของ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ ประโยชน์ต่อไป ซึ่งคู่มือแนวทางดังกล่าว สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทยได้ใช้เป็นแหล่งอ้างอิงในงานการศึกษา เรื่องที่เกี่ยวข้องกับ Green Freight อื่นๆ ต่อไป	-	๙.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน	สนช.	๕๗-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบเรื่องการกำหนดมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย ทั้งนี้ การก่อสร้างทางจักรยานตามคู่มือมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานควรนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางร่วมกับจักรยานเป็นหลัก ส่วนการดำเนินการอื่นๆ ตามมาตรฐานดังกล่าวให้หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาตามความเหมาะสมและความจำเป็นโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเหมาะสม คงทน และมีประสิทธิภาพในการใช้งาน ทั้งนี้ สนช. ได้เผยแพร่คู่มือบนเว็บไซต์ สนช. เพื่อให้หน่วยงานที่มีความสนใจนำไปใช้อ้างอิงให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ในเว็บไซต์ http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=๑๔๒๐	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๑) มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน	ขบ.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ขบ. ได้จัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๐ ดำเนินการแล้วเสร็จ และลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีผลบังคับใช้วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๐	-	ไม่ใช้งบประมาณ	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๑) โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม	สนช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้ ได้คัดเลือกให้จังหวัดหนองคาย เป็นโครงการนำร่องเพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและลดการใช้พลังงาน ซึ่งจากการศึกษามาตรการ/กิจกรรมที่เหมาะสมในการดำเนินงานใน จ.หนองคาย ได้แก่ โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานและถนนคนเดิน และโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารไฟฟ้า) และทั้งนี้ การดำเนินการต้องประกอบด้วย โครงการด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศและระดับจังหวัด พบว่า หากมีการดำเนินโครงการตามแผนการพัฒนาฯ จะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂)) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ประมาณ ๕,๓๑๐ TonCO ₂ ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ลดได้ประมาณ ๖,๓๘๐ TonCO ₂ ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน และในปี พ.ศ. ๒๕๗๘ ลดได้ประมาณ ๘,๔๖๐ TonCO ₂ ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน รวมเฉลี่ยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลงปริมาณ ๖,๔๔๐ TonCO ₂ ต่อปี หรือลดลงรวมเฉลี่ย ร้อยละ ๑๒ ต่อปี เมื่อเทียบกับกรณีฐาน ทั้งนี้ สนช. ได้จัดส่งรายงานการศึกษาให้จังหวัดหนองคายเพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป	-	๑๕.๔๙	๑๐๐.๐๐	๘๑.๔๙
มาตรการ									
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด	รพท./ รพม./ รพพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) อยู่ในส่วนของพิธีสารเกียวโต ซึ่งหน่วยงานในสังกัด คค. ได้ดำเนินโครงการ/มาตรการตามแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (พ.ศ. ๒๕๕๖-	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๒๕๗๓) และรายงานผลให้ สนข. ทราบทุกกรอบไตรมาส โดยสรุปผลในภาพรวมของระบบการขนส่งทางรางสามารถประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางแบบเดิมที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลมาใช้รถไฟฟ้าในปี พ.ศ.๒๕๕๘ โดยรวมได้ ๙๐,๕๘๙ tCO ₂ e กล่าวคือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เส้นทางสุขุมวิท ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) ของ BTS (กทม.) มีปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ๖๐,๒๙๔ tCO ₂ e โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ของ รฟม. มีปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ๒๐,๓๒๕ tCO ₂ e และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ) มีปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ๙,๙๗๐ tCO ₂ e				
๒) โครงการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ของประเทศไทย	จท.	๕๙-๖๐	๘๕	๘๕	จท. ได้มอบหมายคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อดำเนินการศึกษา การเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ (London Protocol ๑๙๙๖) ของประเทศไทย ระยะเวลาดำเนินงานระหว่างเดือนเมษายน ๒๕๕๙ - เมษายน ๒๕๖๐ โดยศึกษาแล้วเสร็จ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการทิ้งของเสียลงทะเลของประเทศไทยให้มีความสอดคล้อง เพื่อบริหารพิธีสารลอนดอน โดยรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับพิธีสารลอนดอน จำแนกข้อบทของพิธีสารลอนดอน กระบวนการหรือวิธีการบังคับให้เป็นไปตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ แสดงความสัมพันธ์และแนวทางการปฏิบัติการปรับใช้ และรวบรวมกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการเททิ้ง	-	๑.๗๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	ท่าอากาศยานของ ทอท. ๕ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และ ท่าอากาศยานเชียงราย ได้รับการรับรอง Airport Carbon Accreditation ในระดับที่ ๓ 'Optimisation'	-	๔๑.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕. เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ									
๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๑) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	เนื่องจาก EEC มีนโยบายให้ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (Airport Rail Link) อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินฯ การดำเนินโครงการฯ จึงขึ้นอยู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินฯ ทั้งนี้ การพิจารณานำเสนอ PPP ดำเนินการโดย EEC และขณะนี้อยู่ระหว่างการประกาศเชิญชวนคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ	-	-	-	-
๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มัทธิมา - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	๑) ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ๒) รฟท. เสนอ คค. ขออนุมัติโครงการเพิ่มเติมในการทำโครงสร้างรองรับ ARL ส่วนต่อขยาย ในส่วนงานโยธา (โครงสร้างใต้ดิน) ช่วงพระราม ๖ ถึงสามเสน ๓) อยู่ระหว่าง คค. พิจารณาปรับรูปแบบโครงการเพื่อเสนอ ครม. อนุมัติโครงการเพิ่มเติมต่อไป และอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)	รฟม.	๕๙-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ และได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม”	-	๖๓,๗๓๓.๙๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ) • ระยะเวลา ปี ๕๙-๖๓ • งบประมาณ ๘๐,๘๑๔.๔๘ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน	รฟม.	๕๙-๖๓	๘๙.๐๖	๙๐.๕๔	• งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๘.๐๙ จากแผนงานร้อยละ ๙๘.๐๗ • งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ ช่วงบางซื่อ - เตาปูน ดำเนินงานแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเดินรถแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง ความก้าวหน้าร้อยละ ๔๘.๘๔ จากแผนงานร้อยละ ๓๙.๖๐ และช่วงเตาปูน - ท่าพระ ความก้าวหน้าร้อยละ ๔๐.๔๖ จากแผนงานร้อยละ ๓๑.๐๕	-	๘๐,๘๑๔.๔๘	๕๖.๔๖	๕๖.๔๖
๕) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ) • ระยะเวลา ปี ๕๑-๖๑ • งบประมาณ ๑๘,๓๗๗.๒๖ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ	รฟม.	๕๑-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• งานก่อสร้างงานโยธา : ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๐ • งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ : ได้เปิดให้บริการเดินรถ ๑ สถานี จากสถานีแบริ้ง - สถานีสำโรงแล้ว เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐ ต่อมาคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน (คณะกรรมการ เพื่อดำเนินการตาม MOU) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธาน ได้มีความเห็นว่า กทม. ยังไม่มีความชัดเจนในการเป็นผู้บริหารโครงการ ดังนั้นจึงมอบหมายให้ รฟม. นำเสนอผลการศึกษารายงาน PPP ต่อ คค. อีกครั้ง เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดให้บริการล่าช้าและส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ และให้ รฟม. พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการพร้อมทั้งศึกษาปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น และนำเสนอต่อที่ประชุมฯ ในวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑	-	๑๘,๓๗๗.๒๖	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๖) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๑-๖๓ งบประมาณ ๓๔,๓๑๑.๒๘ ลบ. ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ 	รฟม.	๕๑-๖๓	๗๙.๘๗	๗๙.๓๘	<p>๑) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๑</p> <p>๒) งานก่อสร้างงานโยธา : ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๘ เริ่มดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๘ ระยะเวลาดำเนินการและกำหนดแล้วเสร็จภายใน ๔๘ เดือน</p> <p>๓) งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ : คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน (คณะกรรมการเพื่อดำเนินการตาม MOU) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธาน ได้มีความเห็นว่า กทม. ยังไม่มีความชัดเจนในการเป็นผู้บริหารโครงการ ดังนั้นจึงมอบหมายให้ รฟม. นำเสนอผลการศึกษารายงาน PPP ต่อ คค. อีกครั้ง เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดให้บริการล่าช้าและส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ และให้ รฟม. พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการพร้อมทั้งศึกษาปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น และนำเสนอต่อที่ประชุมฯ ในวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑</p>	-	๓๔,๓๑๑.๒๘		
<p>๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์))</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๓-๖๖ งบประมาณ ๑๑๒,๙๕๐.๕๔ ลบ. ลักษณะโครงสร้าง ทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน 	รฟม.	๕๓-๖๖	๔๓.๖๑	๔๔.๖๔	<p>๑) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๖๙.๖๖ จากแผนงานร้อยละ ๖๒.๕๙ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๗.๐๗</p> <p>๒) งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้ารวม ร้อยละ ๗.๗๒ จากแผนงานร้อยละ ๖.๓๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๔๒</p> <p>๓) งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดรายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ก่อนเสนอให้ คณะกรรมการ รฟม. พิจารณานุมัติ</p>	-	๑๑๒,๙๕๐.๕๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๓-๖๔ งบประมาณ ๕๒,๖๓๖.๕๐ ลบ. ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน 	รฟม.	๕๓-๖๔	๓๔.๑๕	๓๓.๙๗	<p>๑) ครม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost</p> <p>๒) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๘.๔๐</p> <p>๓) งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ : ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง</p>	งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เนื่องจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อเตรียมการส่งมอบพื้นที่ยังไม่แล้วเสร็จ	๕๒,๖๓๖.๕๐	-	-
<p>๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๕๓-๖๔ งบประมาณ ๔๙,๒๓๕.๖๘ ลบ. ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน 	รฟม.	๕๓-๖๔	๓๔.๗๓	๓๔.๙๒	<p>๑) ครม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost</p> <p>๒) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๘๔.๔๘</p> <p>๓) งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ : ได้ลงนามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง กับ บริษัท ฮีลเทิร์นบางกอก โมโนเรล จำกัด เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐</p> <p>๔) งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ : ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง</p>	งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เนื่องจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อเตรียมการส่งมอบพื้นที่ยังไม่แล้วเสร็จ	๔๙,๒๓๕.๖๘	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) • ระยะเวลา ปี ๕๓-๖๗ • งบประมาณ ๑๒๘,๔๐๒.๖๒ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน	รฟม.	๕๓-๖๗	๑๗.๗๖	๑๗.๐๙	๑) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : อยู่ระหว่างสำนักงานกฤษฎีกาตรวจพิจารณาร่าง พ.ร.ฎ. เพื่อกำหนดเขตที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ๒) งานขออนุมัติโครงการ : ครม. ได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ๓) งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดรายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ก่อนเสนอให้ คณะกรรมการ รฟม. พิจารณาอนุมัติ	-	๑๒๘,๔๐๒.๖๒	-	-
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม) • ระยะเวลา ปี ๕๓-๖๘ • งบประมาณ ๑๒๐,๔๘๖.๕๐ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นใต้ดินตลอดเส้นทาง	รฟม.	๕๓-๖๘	๑๔.๕๘	๑๔.๕๙	งานขออนุมัติโครงการ และงานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามมติที่ประชุม เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ โดยมี รวค. เป็นประธานฯ ก่อนนำเสนอรายงานฯ ตามขั้นตอนต่อไป	-	๑๒๐,๔๘๖.๕๐	-	-
๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค - พุทธรณีสถลสาย ๔)	รฟม.	๕๗-๖๔	-	-	๑) การประชุมเพื่อนำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นรายงานการศึกษาวิเคราะห์ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ โดยมี รวค. เป็นประธานฯ ที่ประชุมมีมติให้ปรับเลื่อนแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธรณีสถลสาย ๔ ออกไป โดยให้ รฟม. นำข้อมูลจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ หลังจากเปิดให้บริการแล้ว มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการฯ อีกครั้ง ๒) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ยุติการดำเนินงาน (ไม่มีผลกระทบต่อ รฟม. เนื่องจากยังไม่มีกร้างที่ปรึกษา)	-	๒๑,๒๔๑.๕๐	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๓) PPP: ยุติการดำเนินงาน (ไม่มีผลกระทบต่อ รฟม. เนื่องจากยังไม่มีกรจ้างที่ปรึกษา)				
๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	รฟม.	๕๘-๖๖	-	-	• คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธาน ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว สมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ ซึ่งขณะนี้ได้ชะลอโครงการ	เนื่องจาก คค. ต้องรอความชัดเจนเรื่องกรให้กทม.	๑๒,๑๗๔.๗๙ (สมุทรปราการ-บางปู) ๙,๘๒๒.๔๑ (ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	-	-
๑๔) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	๖๑-๖๒	-	-	จท. ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๔๔.๑๐	-	-
๑๕) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม	สนข.	๖๑-๖๒	๑๐๐	๑๐๐	สนข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ และนำเสนอ คค. แล้วเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ และ คค. โดยความร่วมมือกับ Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism (MLIT) ศึกษาบูรณาการพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินแล้วเสร็จ และ คค. สั่งการเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ ให้ รฟท. พิจารณานำเสนอ คณะกรรมการ รฟท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ และดำเนินการตามขั้นตอน PPP ต่อไป และให้ สนข. นำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณา ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA	-	๕๕.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๖) โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน - นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ)	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ สาย ได้แก่ ช่วงรังสิต-สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา และช่วงตลิ่งชัน - นครปฐม ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงาน EIA ทั้งนี้ รอคอยความชัดเจนของผลการศึกษาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงมหาชัย - ปากท่อ	-	๘.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๗) โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม การจัดหาผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม	สนช.	-	-	-	สนช. ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการ จึงขอยกเลิกการบรรจุโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	-	-	-	-
๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ	สนช.	๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	การจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๙ ผลการคัดเลือกเมืองตามศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อดำเนินงานโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละกลุ่มเมือง พบว่า - เมืองที่มีศักยภาพสูง ๑๘ เมือง เมืองนำร่องคือ จังหวัดพิษณุโลก - เมืองที่มีศักยภาพปานกลาง ๔๓ เมือง เมืองนำร่อง คือ จังหวัดอุบลราชธานี - เมืองที่มีศักยภาพขั้นพื้นฐาน ๑๗ เมือง เมืองนำร่อง คือ จังหวัดสระแก้ว ในการจำแนกประเภทของระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองภูมินาคนั้นได้อาศัยการจำแนกประเภทตามลักษณะเขตทาง ซึ่งแบ่งเป็น ๓ ประเภท	-	๓๓.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑) ประเภท A : เป็นระบบที่มีเส้นทางการให้บริการเฉพาะ ซึ่งแยกตัวออกมาจากการจราจรอื่นอย่างชัดเจน สามารถควบคุมเขตทางได้อย่างเต็มที่ เช่น BTS (Heavy Rail) มีจำนวน ๓ เมือง ได้แก่ สมุทรปราการ พัทยาและชลบุรี</p> <p>๒) ประเภท B : เป็นระบบที่มีเขตทางแยกออกมาจากการจราจรอื่น แต่อาจมียานพาหนะประเภทอื่นวิ่งผ่านบริเวณทางแยกหรือมีคนเดินข้ามทางนั้นได้ เช่น Bus Rapid Transit (BRT) มีจำนวน ๑๑ เมือง ได้แก่ พิษณุโลก เชียงใหม่ อุตรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปทุมธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต หาดใหญ่และระยอง</p> <p>๓) ประเภท C : เป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบผสมผสานกับกระแสรถราจรบนพื้นถนน เช่น Tram or Street Car รถบัสและแท็กซี่ จำนวนที่เหลืออีก ๖๔ เมือง</p> <p>พร้อมนี้ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ มาตรการ ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านการวางแผนและการออกแบบ ด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านกฎระเบียบ ด้านข้อมูลและเทคโนโลยี และด้านเศรษฐกิจและอุดหนุน</p> <p>ทั้งนี้ ได้ส่งมอบรายงานการศึกษาให้กับจังหวัดต่างๆ เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการวางแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต่อไป</p>				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ และนครราชสีมา	สนช./รฟม.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>• โครงการการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ การศึกษาแล้วเสร็จ</p> <p>๑) คณะกรรมการกำกับการศึกษา มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๐ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะแบ่งเป็น ๓ ระบบ ได้แก่ ๑) ระบบขนส่งสาธารณะหลัก (ระบบหลัก) เป็นระบบแกนกลาง รองรับการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมหลักในเขตเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวนมากเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (LRT) ๓ เส้นทาง ๒) ระบบขนส่งสาธารณะรอง (ระบบรอง) เป็นระบบ Feeder ให้กับระบบหลัก เชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอรอบนอกเข้าสู่ระบบหลักด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีความจุในการรองรับผู้โดยสารปานกลาง เป็นระบบรถโดยสารสาธารณะ มี ๗ เส้นทาง ได้แก่ อ.แม่ริม มหาวิทยาลัยแม่โจ้.สันทราย อ.ดอยสะเก็ด อ.สันกำแพง อ.สารภี อ.หางดง ๓) ระบบขนส่งสาธารณะเสริม (ระบบเสริม) รองรับปริมาณการเดินทางภายในเขตเมืองโดยเป็นระบบ Feeder ให้กับระบบหลัก เชื่อมโยงระหว่างแหล่งกิจกรรมย่อยในเขตเมืองเข้าสู่ระบบหลักภายในระยะทางไม่เกิน ๒๐๐ เมตร ในเขตชุมชนเมือง และไม่เกิน ๔๐๐ เมตร ในเขตชานเมือง เป็นระบบรถโดยสารประจำทางในเมือง</p> <p>๒) สนช. เสนอผลการศึกษา ให้ คค. ทราบ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ ครม. พิจารณาตามลำดับ เมื่อผ่านการพิจารณา สนช. จะดำเนินการเสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่ง รฟม. จะใช้เวลาในการศึกษา</p>	-	๑๙.๙๗	๑๐๐.๐๐	๘๕.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ประมาณ ๑ ปี เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป</p> <p>๓) การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการในขั้นตอนการลงทุนและการก่อสร้างโครงการดังกล่าว โดยอาจหารือท้องถิ่นถึงแนวทางการดำเนินงานร่วมกันต่อไป</p>				
	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>• โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ผลการศึกษาสรุปได้ว่า แนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอเป็นโครงการนำร่อง แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ควรดำเนินการสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน- ถนนมูขมนตรี-สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) และสายสีส้ม (แยกประโดก - ถนนช้างเผือก - คูเมืองเก่า) ระยะที่ ๒ ควรดำเนินการสายสีม่วง (ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit System; LRT) และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นเจ้าของโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในลักษณะ PPP Modified Gross Cost</p> <p>ปัจจุบัน คณะกรรมการกำกับการศึกษา ได้เห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ และเสนอแผนแม่บทฯ ให้ คค. พิจารณาเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ ครม. พิจารณาตามลำดับและได้เสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมและ</p>	-	๔๓.๗๐	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อ รพม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างต่อไป การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้เห็นชอบแผนแม่บทฯ และ มอบให้ รพม. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป				
	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>• โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ผลการศึกษาพบว่าระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดขอนแก่น คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา หรือ Light Rail Transit System (LRT) โดยมีโครงข่ายเส้นทางที่เหมาะสม คือ ตามแนวถนนมิตรภาพจากบ้านท่าพระถึงบ้านสำราญ ระยะทาง ๒๒.๘ กม. พร้อมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (TOD) โดยมีรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือรัฐลงทุนด้านที่ดินและเอกชนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบตัวรถ และการดำเนินการเดินรถ</p> <p>คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ และรายงานอื่นๆ</p>	-	๓๕.๙๐	๑๐๐.๐๐	๗๕.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค									
โครงการ									
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๑. สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๙	-	๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๒. สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพังงาดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐	-	๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐.๕๐	๑๐.๕๒	๓. สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพ่ง จังหวัดนครพนม เริ่มสัญญาวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๖๐.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๒) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	รพท.	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	รพท. ได้รับมอบรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เรียบร้อยแล้ว	-	๓,๕๗๓.๑๕	-	-
๓) โครงการแผนการจัดการโดยสาร	บขส.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๕๐	ประกอบด้วย ๓ แผนงาน ดังนี้ ๑. การจัดการโดยสาร จำนวน ๓๑๔ คัน ๑.๑ จัดซื้อรถโดยสารขนาดความยาว ๑๒ เมตร จำนวน ๙๙ คัน บขส. อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติงบประมาณ จำนวน ๖๙๖.๘๘๕ ลบ. จาก สศช.	-	๖๙๖.๘๘๕	-	-
			๑๐๐	๔๐	๑.๒ การเช่ารถโดยสาร (ใหม่) จำนวน ๒๑๕ คัน บขส. อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการ บขส. เพื่อขออนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ	-		-	-
			๑๐๐	๔๐	๒. การเช่ารถโดยสารขนาดเล็ก(Minibus) จำนวน ๕๕ คัน บขส. ได้รับอนุมัติกรอบวงเงินการเช่ารถโดยสารขนาดเล็กมาตรฐาน ๒ (ค) จำนวน ๕๕ คัน ระยะเวลาการเช่า ๔ ปี วงเงินรวม ๒๓๐.๙๔ ลบ. จากคณะกรรมการ บขส. เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างการกำหนดขอบเขตงาน	-	๒๓๐.๙๔	-	-

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
			๑๐๐	๙๐	<p>(TOR) เรื่อง การเช่ารถโดยสารขนาดเล็ก จำนวน ๕๕ คัน ด้วยวิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์</p> <p>๓. การปรับปรุงสภาพตัวถัง รถโดยสารของ บขส. จำนวน ๑๔๙ คัน ภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณ ๒๓๐.๙๒ ลบ. โดยแบ่งกิจกรรม ดังนี้</p> <p>๓.๑ การปรับปรุงสภาพตัวถังรถโดยสาร (Rebuild) จำนวน ๙๒ คัน คณะกรรมการ บขส. อนุมัติให้จัดจ้างซ่อมแซมปรับปรุงสภาพตัวถังรถโดยสาร จำนวน ๙๒ คัน วงเงินงบประมาณรวม ๗๐.๙๗ ลบ. เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๐ และได้รับอนุมัติให้ยกเลิกการปรับปรุงสภาพตัวถัง รถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓ คัน เนื่องจากสภาพเครื่องยนต์ชำรุดเสียหายไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้คงเหลือรถโดยสารที่ต้องปรับปรุงสภาพตัวถัง จำนวน ๘๙ คัน ขณะนี้ดำเนินการปรับปรุงแล้วเสร็จ จำนวน ๘๐ คัน คงเหลือจำนวน ๙ คัน</p> <p>๓.๒ การครอบตัวถังใหม่ จำนวน ๕๗ คัน คณะกรรมการ บขส. อนุมัติให้จัดจ้างการครอบตัวถังใหม่ จำนวน ๕๗ คัน วงเงินงบประมาณรวม ๑๑๔ ลบ. เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ขณะนี้ดำเนินการครอบตัวถังใหม่เสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน ๔๒ คัน คงเหลือจำนวน ๑๕ คัน</p> <p>๓.๓ การปรับปรุงระบบเครื่องยนต์ (Overhaul) คณะกรรมการ บขส. อนุมัติให้ดำเนินการปรับปรุงเครื่องยนต์ (Overhaul) วงเงินงบประมาณรวม ๑๒.๑๓ ลบ. ซึ่งดำเนินการจัดซื้ออะไหล่สำรองคลังแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการส่งมอบอะไหล่</p> <p>๓.๔ การซ่อมแซมปรับปรุงภายหลัง บขส. ได้จัดซื้ออะไหล่สำรองคลัง เพื่อใช้ซ่อมแซมปรับปรุงรถโดยสาร</p>	-	๒๓๐.๙๒	๖๒.๑๗	๖๒.๑๗

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ	ผลงาน เทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	งบประมาณ ที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ทั้ง ๑๔๖ คับ หากตรวจพบความชำรุดในภายหลัง วงเงิน งบประมาณรวม ๑๙.๒๒ ลบ. ค่าใช้จ่ายจริง จำนวน ๑๗.๐๔ ลบ.				
๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและ การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ									
โครงการ									
๑) โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services : PMS)	สนช.	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	การดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๐ ซึ่งมี ขอบเขตในการดำเนินโครงการ ดังนี้ ๑) การจัดทำนโยบาย และแผนการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม และ ๒) การกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม และ การจัดเตรียมรายละเอียดเพื่อจัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และ จัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๓) งานสนับสนุนการ จัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วมและจัดทำระบบศูนย์บริหาร จัดการรายได้กลาง ๔) การกำกับดูแลการดำเนินงาน ของผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และจัดทำระบบศูนย์บริหาร จัดการรายได้กลาง ๕) การสนับสนุนด้านวิชาการ เทคโนโลยี และ การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ๖) การถ่ายทอด เทคโนโลยีในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินงานระบบตัวร่วม และ ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๗) การสนับสนุนโครงการนำร่อง ของการดำเนินงานระบบตัวร่วม ๘) การให้บริการ/เผยแพร่ ข่าวสาร และข้อมูลการดำเนินงานระบบตัวร่วมแก่หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ และประชาชน ทั่วไป ทั้งนี้ ผลการศึกษาได้รายงานให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินงานต่อไป	-	๓๐๑.๗๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ	ผลงานเทียบกับแผน		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
มาตรการ									
๑) มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.	๕๙-๖๐ ๖๑-๖๓	๑๐๐	๑๐๐	๑) การพัฒนาแอปพลิเคชันแสดงผลความเร็วแล้วเสร็จ โดยกำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสารติดตั้ง GPS ซึ่งรถที่ติดตั้ง GPS และมีการเชื่อมฐานข้อมูลของ ขบ.แล้วรวม ๒๘๐,๘๓๑ คัน ๒) การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เพื่อใช้ประโยชน์ในการบริหารการเดินรถ ควบคุม กำกับ ดูแล งานด้านความปลอดภัย ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้าง ด้วยวิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding)	- -	๙๗.๐๕ ๓๕๖.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒) มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ	สนข.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	-	-	-	-

บทที่ ๓

การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓

๓.๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดในระดับผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) สำหรับประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของแผนทั้ง ๕ ประการ ได้แก่ ๑) ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง ๓) ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๕) ยกกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนซึ่งเป็นวิสัยทัศน์ของแผน สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของแผน ดังนี้

๓.๑.๑ การปรับปรุงตัวชี้วัดในรอบที่ ๑ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบการประเมินที่ ๑ ของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ ได้ดำเนินการปรับปรุงตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ใน ๒ ประเด็น ได้แก่

๓.๑.๑ การเพิ่มจำนวนตัวชี้วัดจาก ๔๗ ตัวชี้วัด เพิ่มเป็น ๔๙ ตัวชี้วัด เนื่องจาก กพท. ขอปรับตัวชี้วัดจากเดิมตัวชี้วัดความสำเร็จของจำนวนคู่มือปฏิบัติงานดูแลสนามบินที่ต้องปรับปรุงให้ครบถ้วนตามมาตรฐาน ICAO ปรับเป็น ตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ซึ่งประกอบด้วย ๓ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล ๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล ๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล

๓.๑.๒ การทบทวนปรับค่าเป้าหมายในตัวชี้วัด ๒ ตัวชี้วัด ได้ทบทวนปรับค่าเป้าหมายในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯฉบับทบทวน ๒ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน เพื่อให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ เพื่อให้ค่าเป้าหมายมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากค่าเป้าหมายเดิมได้ประมาณการณโดยรวมปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองไว้ด้วย ซึ่งไม่สะท้อนตัวชี้วัดที่ต้องการพิจารณาปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานภูมิภาค ดังนั้น จึงได้ทบทวนปรับค่าเป้าหมายโดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในภูมิภาคย้อนหลัง ๗ ปี (พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๐) ประกอบด้วย ท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๔ แห่ง (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่) ท่าอากาศยานในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๕ แห่ง และท่าอากาศยานของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑ แห่ง (ท่าอากาศยานสมุย) ร่วมกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารในอนาคตขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และของหน่วยงานทั้ง ทอท. ทย. และบริษัท การบินกรุงเทพฯ ร่วมกับการพิจารณาแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยด้วย แล้วคาดการณ์ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ ใหม่ พร้อมด้วยการทบทวนปรับค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ด้วยค่าเป้าหมายตัวชี้วัดที่ปรับใหม่ ดังตารางที่ ๓ - ๑

ตารางที่ ๓-๑ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาคที่ปรับปรุงใหม่

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ทย., ทอท. และ บ.การบิน กรุงเทพฯ) (หน่วย: ล้านคน)	เป้าหมายเดิม	๓๔.๔๘	๓๐๗.๘๗	๑๑๖.๑๒	๑๒๕.๑๓	๑๓๕.๐๑	๑๔๕.๘๓	๑๕๗.๗๐
	เป้าหมายใหม่	๓๔.๔๘	๔๔.๗๒	๔๙.๒๑	๕๓.๒๕	๖๐.๙๐	๖๕.๓๙	๖๙.๖๓

๒) ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ เพื่อให้ค่าเป้าหมายมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ กำหนดค่าเป้าหมายไว้เพียง ๓ ปีแรกของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙) ดังนั้น จึงได้เพิ่มเติมค่าเป้าหมายให้ครอบคลุมระยะเวลาของแผนโดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติจำนวนอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ของ ขบ. ที่เกิดขึ้นจริงย้อนหลัง ๓ ปี และเลือกใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๕ ของค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ในการประเมินตัวชี้วัดอุบัติเหตุของหน่วยงาน รวมทั้ง พิจารณาแนวโน้มและนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนของ WHO และของประเทศไทยประกอบ ตารางที่ ๓-๒

ตารางที่ ๓-๒ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) (หน่วย : คับ)	เป้าหมายเดิม	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	-	-	-	-
	เป้าหมายใหม่	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	๖๖๙	๖๖๕	-	-

๓.๑.๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดทั้ง ๔๗ ตัวชี้วัด ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในรอบที่ ๑ ของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) จำแนกตามเป้าประสงค์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ดังนี้

๓.๑.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนรวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓) การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทย เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๔) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐการพัฒนาเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ ขยายการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนของไทยเพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค ผลการพัฒนาพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๓)

๑) มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนี้

๑.๑) **ด้านเชียงของ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๘,๕๗๐.๕๕ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๐,๒๘๗.๒๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๔.๖๐**

๑.๒) **ด้านแม่สาย** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๔,๙๒๑.๑๑ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔,๗๓๔.๘๔ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๖๘.๒๗**

๑.๓) **ด้านแม่สอด** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๒,๒๕๙.๗๔ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔๐,๕๑๙.๒๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๓.๙๓**

๑.๔) **ด้านหนองคาย** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๔,๘๑๒.๒๕ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๑,๔๙๑.๘๐ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๗.๙๑**

๑.๕) **ด้านนครพนม** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๙๔,๖๖๔.๙๓ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔๐,๓๐๓.๔๐ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๗.๔๓**

๑.๖) **ด้านมุกดาหาร** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๙,๙๒๕.๗๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานรอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๐๖,๙๐๙.๖๐ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๓๓.๗๖**

๑.๗) **ด้านอรัญประเทศ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๘๖,๑๗๑.๐๑ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔๔,๗๒๗.๗๐ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๘.๐๙**

๑.๘) **ด้านสะเตา** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๔๒๓,๙๔๐.๔๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๘๔,๘๑๕.๙๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๖.๔๑**

๑.๙) **ด้านปาดังเบซาร์** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๘๔,๖๗๖.๑๖ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๙๒,๒๔๕.๒๑ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๐.๐๕**

๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๗.๘๕ ล้าน TEU โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓.๙๗ ล้าน TEU **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๔๙.๔๓**

๓) ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๖๕.๕๔ ล้านคน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๒.๖๒ ล้านคน **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๐.๒๓**

๔) ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑.๓๔ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน
รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๐.๗๕ ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย
ตลอดทั้งปีร้อยละ ๔๔.๐๓

ตารางที่ ๓-๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน/ ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง							
๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่							
ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อ							
โครงข่ายทางหลวงอาเซียน (สนข.)							
๑.๑ ด้านเชียงของ	ล้านบาท	แผน	๑๕,๒๗๘.๐๔	๑๖,๐๔๑.๙๔	๑๖,๘๔๔.๐๔	๑๗,๖๘๖.๒๔	๑๘,๕๗๐.๕๕
		ผล	๑๕,๒๗๘.๐๔ (๐%)	๑๗,๑๖๓.๓๙ (๖.๙๙%)	๒๐,๕๕๔.๓๖ (๒๒.๒๖%)	๒๒,๗๔๗.๔๙ (๒๒.๙๖%)	๑๐,๒๘๗.๒๓ (-๔๔.๖๐%)
๑.๒ ด้านแม่สาย	ล้านบาท	แผน	๑๒,๑๕๒.๒๓	๑๒,๗๕๙.๘๔	๑๓,๓๖๗.๘๓	๑๔,๐๖๗.๗๒	๑๔,๙๒๑.๑๑
		ผล	๑๒,๑๕๒.๒๓ (๐%)	๙,๙๐๖.๕๓ (-๒๒.๓๖%)	๙,๐๘๑.๕๖ (-๓๒.๒๒%)	๘,๒๔๕.๒๕ (-๔๑.๓๙%)	๔,๗๓๔.๘๔ (-๖๘.๒๗%)
๑.๓ ด้านแม่สอด	ล้านบาท	แผน	๕๙,๔๔๘.๒๗	๖๒,๔๒๐.๖๘	๖๕,๕๕๑.๗๑	๖๘,๘๑๘.๘๐	๗๒,๒๕๙.๗๔
		ผล	๕๙,๔๗๖.๒๗ (๐.๐๕%)	๖๘,๓๑๓.๖๒ (๙.๔๔%)	๘๓,๘๐๖.๒๔ (๒๗.๘๗%)	๘๔,๗๑๐.๖๓ (๒๓.๐๙%)	๘๐,๕๑๙.๒๓ (-๔๓.๙๓%)
๑.๔ ด้านหนองคาย	ล้านบาท	แผน	๖๑,๕๕๘.๒๒	๖๔,๖๒๕.๖๓	๖๗,๘๕๖.๙๑	๗๑,๒๔๙.๗๖	๗๔,๘๑๒.๒๕
		ผล	๖๑,๕๕๘.๒๒ (๐%)	๕๘,๘๖๒.๖๙ (-๘.๙๒%)	๖๖,๖๐๒.๑๒ (-๑.๘๕%)	๖๓,๑๖๕.๑๗ (-๑๑.๓๕%)	๓๑,๔๙๑.๘๐ (-๕๗.๙๑%)
๑.๕ ด้านนครพนม	ล้านบาท	แผน	๗๗,๘๘๑.๐๘	๘๑,๗๗๕.๑๓	๘๕,๘๖๓.๘๙	๙๐,๑๕๗.๐๘	๙๔,๖๖๔.๙๓
		ผล	๗๗,๘๘๑.๐๘ (๐%)	๑๐๖,๐๖๑.๗๕ (๒๙.๗๐%)	๙๖,๒๙๐.๘๕ (๒๒.๑๔%)	๘๓,๔๐๕.๗๐ (-๗.๔๙%)	๔๐,๓๐๓.๔๐ (-๕๗.๔๓%)
๑.๖ ด้านมุกดาหาร	ล้านบาท	แผน	๖๕,๗๕๕.๑๔	๖๙,๐๔๒.๙๐	๗๒,๔๕๕.๐๕	๗๖,๑๑๙.๘๐	๗๙,๙๒๕.๗๙
		ผล	๖๕,๗๕๕.๑๔ (๐%)	๗๑,๒๐๔.๑๑ (๓.๑๓%)	๑๑๑,๗๔๔.๒๐ (๕๔.๑๔%)	๑๙๖,๕๕๓.๔๔ (๑๕๘.๒๗%)	๑๐๖,๙๐๙.๖๐ (๓๓.๗๖%)
๑.๗ ด้านอรัญประเทศ	ล้านบาท	แผน	๗๐,๘๙๓.๐๐	๗๔,๔๓๗.๗๖	๗๘,๑๕๙.๖๕	๘๒,๐๖๗.๖๓	๘๖,๑๗๑.๐๑
		ผล	๗๐,๘๙๓.๐๐ (๐%)	๘๒,๙๙๑.๗๘ (๑๑.๔๙%)	๗๓,๐๘๖.๘๒ (-๖.๔๙%)	๗๒,๘๒๙.๒๙ (-๑๑.๒๖%)	๔๔,๗๒๗.๗๐ (-๔๘.๐๙%)
๑.๘ ด้านสะเตา	ล้านบาท	แผน	๓๔๘,๗๗๖.๘๙	๓๖๖,๒๑๕.๗๓	๓๘๔,๕๒๖.๕๒	๔๐๓,๗๕๒.๘๕	๔๒๓,๙๔๐.๔๙
		ผล	๓๔๔,๖๘๙.๐๖ (-๑.๑๗%)	๓๑๔,๐๖๓.๒๒ (-๑๔.๒๔%)	๓๗๓,๙๑๑.๐๐ (-๒.๗๖%)	๔๑๑,๘๘๕.๒๘ (๒.๐๑%)	๑๘๔,๘๑๕.๙๓ (-๕๖.๔๑%)
๑.๙ ด้านปางเบงชารี	ล้านบาท	แผน	๑๕๑,๙๓๓.๕๓	๑๕๙,๕๓๐.๒๑	๑๖๗,๕๐๖.๗๒	๑๗๕,๘๘๒.๐๖	๑๘๔,๖๗๖.๑๖
		ผล	๑๕๒,๙๙๕.๐๐ (๐.๗๐%)	๑๕๕,๗๖๐.๗๓ (-๒.๓๖%)	๑๘๔,๐๓๙.๒๐ (๙.๘๗%)	๒๐๒,๙๙๙.๒๗ (๑๕.๔๒%)	๙๒,๒๕๕.๒๑ (-๕๐.๐๕%)
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่าน ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)	ล้านบาท	แผน	๖.๔๖	๖.๗๘	๗.๑๐	๗.๔๕	๗.๘๕
		ผล	๖.๔๖ (๐%)	๖.๗๘ (๐%)	๗.๐๖ (-๐.๕๖%)	๗.๖๘ (๓.๐๙%)	๓.๙๗ (-๔๙.๔๓%)
๓. ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ทอท.)	ล้านคน	แผน	๔๖.๔๒	๕๔.๒๗	๕๙.๕๔	๖๒.๕๖	๖๕.๕๔
		ผล	๔๖.๕๐ (๐.๑๗%)	๕๒.๓๘ (-๓.๔๘%)	๕๕.๔๗ (-๖.๘๔%)	๕๙.๐๘ (-๕.๕๖%)	๓๒.๖๒ (-๕๐.๒๓%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน/ ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.)	ล้านตัน	แผน	๑.๒๓	๑.๒๕	๑.๒๘	๑.๓๑	๑.๓๔
		ผล	๑.๒๓ (๐%)	๑.๒๔ (-๐.๘๐%)	๑.๒๖ (-๑.๕๖%)	๑.๔๒ (๘.๔๐%)	๐.๗๕ (-๔๔.๐๓%)

ที่มา : สนข. (มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญ โดยรวบรวมจากกรมศุลกากร), กทท. (ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง), ทอท.(ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

๓.๑.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง

ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการจัดการความต้องการในการเดินทาง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่งดีขึ้น การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวก รวดเร็ว น่าเชื่อถือและเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่ง โดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการบรรเทาสภาพการจราจรแออัด ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจรทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วยั่งยืน และเพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ ผลการพัฒนาพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๔)

๑) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ๘๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิง

ประสบการณ์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ตลอดทั้งปี ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหาร

เชิงประสบการณ์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔) ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ประกอบด้วยท่าอากาศยานในภูมิภาคของกรมท่าอากาศยาน ๒๘ แห่ง ของบริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) ๔ แห่ง และของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ๑ แห่ง (ท่าอากาศยานสมุย) จำนวน ๖๐.๙๐ ล้านคน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๐.๕๗ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๙.๘๐

๕) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนด

ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๘๕.๐๖ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๐.๐๖

๖) ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน ๑,๐๑๐,๐๐๐ เที่ยว โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๕๑๔,๖๐๑ เที่ยว ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๙.๐๕

ตารางที่ ๓-๔ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑.อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนน โครงข่ายทางหลวง (ทล.)	กม./ชม.	แผน	๗๒	๗๘	๘๐	๘๕	๘๘
		ผล	๘๓ (๑๕.๒๘%)	๘๔ (๗.๖๙%)	๘๘ (๑๐.๐๐%)	๘๙ (๔.๗๑%)	Na
๒.ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหาร เชิงประสพการณ์ (ทล.)	ร้อยละ	แผน	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐
		ผล	๘๑.๗๕ (-๓.๒๕%)	๘๒.๙๓ (-๒.๐๗%)	๘๙.๐๒ (๔.๐๒%)	๙๐.๖๑ (๕.๖๑%)	Na
๓.ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อ การบริหารเชิงประสพการณ์ (ทช.)	ร้อยละ	แผน	๘๒.๓๒	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐
		ผล	๘๓.๓๒ (๑.๐๐%)	๘๓.๒๒ (-๑.๗๘%)	๙๑.๘๕ (๖.๘๕%)	๙๓.๒๔ (๘.๒๔%)	Na
๔.ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ ที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ทย., ทอท. และ บ.การบินกรุงเทพฯ)	ล้านคน	แผน	๓๔.๔๘	๔๔.๘๗ ^R	๔๙.๔๙ ^R	๕๓.๔๙ ^R	๖๐.๙๐ ^R
		ผล	๓๓.๗๗ (-๒.๐๖%)	๔๒.๐๐ (-๖.๔๐%)	๔๙.๓๔ (-๐.๓๐%)	๕๓.๘๔ (๐.๖๕%)	๓๐.๕๗ (-๔๙.๘๐%)
๕.ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ทำอากาศยาน (ทย.)	ร้อยละ	แผน	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐
		ผล	๘๒.๖๖ (-๒.๓๔%)	๘๒.๗๓ (-๒.๒๗%)	๘๓.๔๔ (-๑.๕๖%)	๘๔.๑๔ (-๐.๘๖%)	๘๕.๐๖ (๐.๐๖%)
๖.ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายใน เขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ (บวท.)	เที่ยว/ปี	แผน	๗๔๔,๑๓๐	๘๒๐,๐๐๐	๘๘๐,๐๐๐	๙๔๐,๐๐๐	๑,๐๑๐,๐๐๐
		ผล	๗๔๔,๑๓๐ (๐%)	๘๓๑,๙๑๐ (๑.๕๕%)	๙๐๙,๐๖๖ (๓.๓๐%)	๙๕๐,๖๖๑ (๑.๑๓%)	๕๑๔,๖๐๑ (-๔๙.๐๕%)

ที่มา : ทล.(อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง และร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทล.ที่มีต่อการบริหาร
เชิงประสพการณ์), ทช. (ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทช. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์), ทย. (ปริมาณผู้โดยสาร
ภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค), ทอท. (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน), บวท. (ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด
ภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

๓. NA หมายถึง หน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒
ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔. R หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

๓.๑.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐาน
ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๒) การปรับเปลี่ยน
พฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัย และทักษะเรื่องความ
ปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และ
กรอบความตกลงระหว่างประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจาก
การขนส่ง ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจาก
อุบัติเหตุ ทั้งนี้ ผลการพัฒนาสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๕)

๑) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๖๖๕ ครั้ง โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๖๒ ครั้ง ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๕.๕๖

๒) จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง จำนวน ๓๗.๐๐ ครั้ง/พันล้านคัน-กิโลเมตร โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ จำนวน ๑,๘๗๒ คน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๑,๕๖๐ คน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๑๖.๖๗

๔) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ จำนวน ๑๕ คนต่อประชากรแสนคน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๐.๑๔ คนต่อประชากรแสนคน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๓๔.๔๐

๕) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับลดลงจากปีก่อน ร้อยละ ๕ ต่อปี โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ ๕๐.๖๗ ลดลงมากกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ตลอดทั้งปี

๖) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จำนวน ๒๕ ครั้ง โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔ ครั้ง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๘๔.๐๐

๗) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ๒๕ ครั้ง โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๙ ครั้ง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๖๔

๘) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ พิจารณาจากด้านความปลอดภัย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ ๘๐.๐๐ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๙) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อย ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ ๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล ๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล ๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล (กพท. ได้ขอปรับจากเดิมตัวชี้วัดความสำเร็จของจำนวนคู่มือปฏิบัติงานดูแลสนามบินที่ต้องปรับปรุงให้ครบถ้วนตามมาตรฐาน ICAO) โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๑๐) การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศเป็น ๐ ครั้งต่อปี โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๐ ครั้ง เท่ากับเป้าหมายตลอดทั้งปี

ตารางที่ ๓-๕ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑.จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.)	คัน	แผน	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	๖๖๙ ^R	๖๖๕ ^R
		ผล	๖๙๑ (๗.๔๗%)	๘๐๔ (๒๗.๖๒%)	๘๖๖ (๔๐.๓๖%)	๖๗๖ (๑๐.๕%)	๓๖๒ (-๔๕.๕๖%)
๒.จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.)	ครั้ง/พัน กิโล-กม. (V-KT)	แผน	๕๑.๕๑	๔๒.๑๑	๔๒.๐๐	๔๐.๐๐	๓๗.๐๐
		ผล	๕๑.๕๑ (๐%)	๔๙.๒๑ (๑๖.๘๖%)	๕๐.๑๒ (๑๙.๓๓%)	๕๒.๐๔ (๓๐.๑๐%)	Na
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค.ทั่วประเทศ (สนข.)	คน	แผน	๒,๒๙๙	๒,๑๘๔	๒,๐๗๕	๑,๙๗๑	๑,๘๗๒
		ผล	๒,๓๕๒ (๒.๓๑%)	๒,๔๔๙ (๑๒.๑๓%)	๒,๗๘๘ (๓๔.๓๖%)	๒,๗๔๙ (๓๙.๔๗%)	๑,๕๖๐ (-๑๖.๖๗%)
๔. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ (สนข.)	คนต่อ ประชากร แสนคน	แผน	๒๓.๑๖	๒๑.๐๐	๑๙.๐๐	๑๗.๐๐	๑๕.๐๐
		ผล	๑๙.๙๖ (-๑๓.๘๒%)	๑๗.๔๗ (-๑๖.๘๑%)	๑๘.๙๗ (-๐.๑๖%)	๑๙.๒๑ (๑๓.๐๐%)	๑๐.๑๔ (-๓๔.๔๐%)
๕. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านสมรรถนะ (รพท.)	ร้อยละ	แผน	-	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%
		ผล	-	-	ลดลง ๑.๖๙% (ลดลงน้อยกว่าเป้าหมาย)	ลดลง ๒๒.๔๑% (ลดลงมากกว่าเป้าหมาย)	ลดลง ๕๐.๖๗% (ลดลงมากกว่าเป้าหมาย)
๖. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ (จท.)	ครั้ง	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕
		ผล	๒๒ (-๑๕.๓๘%)	๑๔ (-๔๖.๑๕%)	๖ (-๗๖.๙๒%)	๒ (-๙๒.๐๐%)	๔ (-๘๔.๐๐%)
๗. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.)	ครั้ง	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕
		ผล	-	๓ (-๘๘.๔๖%)	๑๘ (-๓๐.๗๗%)	๑๒ (-๕๒.๐๐%)	๙ (-๖๔.๐๐%)
๘. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย (จท.)	ร้อยละ	แผน	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐
		ผล	๙๒.๖๗ (๑๒.๖๗%)	๙๒.๖๓ (๑๒.๖๓%)	๙๒.๙๙ (๑๒.๙๙%)	๙๓.๖๑ (๑๓.๖๑%)	Na
๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล (กพท.)	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	Na
		ผล	-	-	-	-	Na
๙.๑ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/ Licensing ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	Na
		ผล	-	-	-	-	Na
๙.๒ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	Na
		ผล	-	-	-	-	Na
๙.๓ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	Na
		ผล	-	-	-	-	Na

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (สสย.)	ครั้ง	แผน	๐	๐	๐	๐	๐
		ผล	๐ (๐%)	๕ (๕๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๐ (๐%)

ที่มา : ขบ. (จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน), พล. (จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง), สนข. (จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ โดยรวบรวมจาก ศูนย์ TRAM สปก. และ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศต่อประชากรแสนคน โดยรวบรวมจากกระทรวงสาธารณสุข), รพท. (อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ), จท. (จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ, จำนวนอุบัติเหตุของเรือขนส่งสินค้า และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย), กพท. (ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ด้าน Compliance และด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล), สสย. (การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

๓. NA หมายถึง หน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔. R หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

๓.๑.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากลและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและลดมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง ทั้งนี้ผลการดำเนินงานสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๖)

๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๑.๘๑ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ ๑๑.๐๘ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ๘,๑๓๒ ล้าน-กิโลเมตร โดยมีผลการดำเนินงานรอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๑,๓๖๕ ล้าน-กิโลเมตร **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๘๓.๒๑**

๔) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ๕๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๕.๔๕**

๕) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางลำน้ำ จำนวน ๕๔.๑๔ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๒๕.๒๐ ล้านตัน **ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๓.๔๕** และค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง จำนวน ๔๑.๒๘ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๒๕.๙๑ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๓๗.๒๔

๖) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งร้อยละ ๓๔.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๓๙.๙๕ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๕.๙๕

๗) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จำนวน ๕๙.๐๐ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๖.๙๕ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๓๗.๓๗

๘) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ร้อยละ ๕๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๕๐.๑๐ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๐.๑๐ ตารางที่ ๓-๖ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (สนข.)	ร้อยละ	แผน	๑.๔๐	๑.๔๐	๑.๔๓	๑.๔๓	๑.๘๑
		ผล	๑.๔๐ (๐%)	๑.๔๐ (๐%)	๑.๓๙ (-๐.๐๔%)	๑.๔๓ (๐%)	Na
๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (สนข.)	ร้อยละ	แผน	๑๑.๔๔	๑๑.๓๑	๑๑.๑๙	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘
		ผล	๑๑.๐๘ (-๐.๓๖%)	๑๑.๔๔ (๐.๑๓%)	๑๒.๖๑ (๑.๔๒%)	๑๒.๔๕ (๑.๓๗%)	Na
๒.๑ ทางลำน้ำ	ร้อยละ	แผน	๖.๔๙	๖.๔๒	๖.๓๕	๖.๒๙	๖.๒๙
		ผล	-	-	-	-	-
๒.๒ ทางชายฝั่ง	ร้อยละ	แผน	๔.๙๕	๔.๘๙	๔.๘๔	๔.๗๙	๔.๗๙
		ผล	-	-	-	-	-
๓. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.)	ตัน-กม.	แผน	-	๒,๖๙๓	๔,๕๙๐	๖,๗๓๙	๘,๑๓๒
		ผล	-	๒,๖๘๒ (-๐.๔๑%)	๒,๖๑๘ (-๔๒.๙๖%)	๒,๙๔๙ (-๕๖.๒๔%)	๑,๓๖๕ (-๘๓.๒๑%)
๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รฟท.)	กม./ชม.	แผน	๓๒.๕๒	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๕.๐๐	๕๕.๐๐
		ผล	๓๒.๕๒ (๐%)	๓๒.๔๕ (-๓๕.๑๐%)	๓๕.๐๐ (-๓๐.๐๐%)	๓๓.๐๐ (-๔๐.๐๐%)	๓๐.๐๐ (-๔๕.๔๕%)
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (จท.)							
๕.๑ ทางลำน้ำ	ล้านตัน	แผน	๕๓.๙๖	๕๓.๗๗	๕๓.๕๙	๕๓.๔๐	๕๔.๑๔
		ผล	๔๕.๔๑ (-๑๕.๘๕%)	๕๐.๑๑ (-๖.๘๑%)	๕๐.๙๑ (-๕.๐๐%)	๕๓.๓๔ (-๐.๑๒%)	๒๕.๒๐ (-๕๓.๔๕%)
๕.๒ ทางชายฝั่ง	ล้านตัน	แผน	๔๑.๑๔	๔๐.๙๙	๔๐.๘๖	๔๐.๗๒	๔๑.๒๘
		ผล	๔๕.๔๔ (๑๐.๔๕%)	๔๖.๖๗ (๑๓.๘๖%)	๔๙.๙๓ (๒๒.๑๙%)	๔๘.๓๕ (๑๘.๗๕%)	๒๕.๙๑ (-๓๗.๒๔%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๖. สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.)	ร้อยละ	แผน	๓๕.๓๔	๓๘.๑๐	๓๕.๐๐	๓๕.๐๐	๓๔.๐๐
		ผล	๓๕.๔๐ (๐.๐๖%)	๓๖.๕๘ (-๑.๕๒%)	๓๖.๖๖ (๑.๖๖%)	๓๙.๗๗ (๔.๗๗%)	๓๙.๙๕ (๕.๙๕%)
๗. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.)	ล้านตัน	แผน	๖๒.๖๖	๕๕.๐๑	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐	๕๙.๐๐
		ผล	๖๔.๘๗ (๓.๕๓%)	๖๘.๐๑ (๒๓.๖๓%)	๗๑.๕๑ (๑๙.๑๘%)	๗๒.๗๓ (๒๑.๒๒%)	๓๖.๙๕ (-๓๗.๓๗%)
๘. ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รฟท.)	ร้อยละ	แผน	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐
		ผล	-	-	-	-	๕๐.๑๐ (๐.๑๐%)

ที่มา : สนข. (สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ , สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวบรวมข้อมูลจากกระทรวงพลังงาน) , รฟท. (ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง, ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า) , จท. (ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

๓. NA หมายถึง หน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓.๑.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๔) การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ลดเวลาในการเดินทางพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม และเชื่อมต่อการเดินทางให้มีความสะดวกมากขึ้น ผลการดำเนินงานสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญดังนี้ (ตารางที่ ๓-๗)

๑) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๗๔.๐๐ และค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ร้อยละ ๘๐ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) ๗๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๕๕.๕๗ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๒๐.๖๑

๓) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ๘๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๗๓.๘๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๗.๗๓

๔) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ร้อยละ ๘๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๖๗.๗๗ ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๑๒.๒๓

๕) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๖๔.๑๓ ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๒๐.๘๗

๖) ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทางจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด จำนวน ๔.๙๙ แสนคนต่อวัน โดยมีผลการดำเนินงาน รอบที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - มี.ค. ๒๕๖๑) จำนวน ๔.๑๕ แสนคนต่อวัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีร้อยละ ๑๖.๗๘

๗) จำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

ตารางที่ ๓-๗ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ รถโดยสารสาธารณะ							
๑.๑ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล (ขบ.)	ร้อยละ	แผน	๗๒.๐๐	๗๔.๐๐	๗๔.๐๐	๗๔.๐๐	๗๔.๐๐
		ผล	๗๓.๓๒ (๑.๓๒%)	๗๓.๒๘ (-๐.๗๒%)	๗๑.๒๐ (-๒.๘๐%)	๗๑.๗๙ (-๒.๒๑%)	Na
๑.๒ ในส่วนภูมิภาค (บขส.)	ร้อยละ	แผน	๘๑.๔๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐
		ผล	๘๒.๒๐ (-๐.๘๐%)	๘๐.๐๐ (๐%)	๘๓.๐๐ (๓.๐๐%)	๘๔.๒๐ (๔.๒๐%)	Na
๒. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร เชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) (รฟท.)	กม./ชม.	แผน	๓๘.๑๖	๖๐.๐๐	๖๕.๐๐	๗๐.๐๐	๗๐.๐๐
		ผล	๓๘.๑๖ (๐%)	๓๙.๖๘ (-๓๓.๘๗%)	๓๙.๐๒ (-๓๙.๙๗%)	๓๙.๗๔ (-๔๓.๒๓%)	๕๕.๕๗ (-๒๐.๖๑%)
๓. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร เชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รฟท.)	กม./ชม.	แผน	๔๙.๕๓	๖๕.๐๐	๗๐.๐๐	๗๕.๐๐	๘๐.๐๐
		ผล	-	๖๑.๐๗ (-๖.๐๕%)	๕๑.๗๙ (-๒๖.๐๔%)	๕๔.๐๗ (-๒๗.๙๑%)	๗๓.๘๒ (-๗.๗๓%)
๔.ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสาร เชิงสังคม (รฟท.)	ร้อยละ	แผน	๗๖.๖๖	๗๕.๐๐	๗๕.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐
		ผล	๗๖.๖๖ (๐%)	๗๑.๐๘ (-๓.๙๒%)	๗๑.๘๗ (-๓.๑๓%)	๗๒.๕๐ (-๗.๕๐%)	๖๗.๗๗ (-๑๖.๒๓%)
๕.ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสาร เชิงพาณิชย์ (รฟท.)	ร้อยละ	แผน	๘๐.๖๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐
		ผล	๘๐.๖๐ (๐%)	๗๖.๘๓ (-๓.๑๗%)	๖๓.๑๔ (-๑๖.๘๖%)	๗๔.๒๐ (-๑๐.๘๐%)	๖๔.๑๓ (-๒๐.๘๗%)
๖.ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม. และ รฟท.)	แสน คน/วัน	แผน	๒.๔๐	๒.๕๒	๔.๖๐	๔.๗๙	๔.๙๙
		ผล	๒.๙๘ (๒๓.๙๖%)	๓.๐๘ (๒๒.๑๗%)	๓.๒๖ (-๒๙.๒๐%)	๓.๗๘ (-๒๑.๐๘%)	๔.๑๕ (-๑๖.๗๘%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๗.จำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น (สนข.)	จุด	แผน	-	-	-	-	-
		ผล	-	-	-	-	-

ที่มา : ขบ. (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และในส่วนภูมิภาค) , ขส. (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค) รพท. (ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา), ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) , ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์) , รฟม. และ รฟพท. (ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑)

๓. NA หมายถึง หน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓.๒ การประเมินผลตัวชี้วัด

การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) จำแนกผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ออกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย ๑) กลุ่มที่ ๑ ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานบรรลุค่าเป้าหมาย จำนวน ๑๗ ตัวชี้วัด ๒) กลุ่มที่ ๒ ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานไม่บรรลุค่าเป้าหมาย จำนวน ๑๗ ตัวชี้วัด และ ๓) กลุ่มที่ ๓ ตัวชี้วัดที่อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูล จำนวน ๑๕ ตัวชี้วัด เนื่องจาก ซึ่งคาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานได้ในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมจำนวน ๑๔ ตัวชี้วัด และอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและเตรียมจัดเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ตัวชี้วัด

การประเมินแนวโน้มการดำเนินงานตามตัวชี้วัดได้พิจารณาจากการคาดการณ์แนวโน้มผลการดำเนินงานตลอดทั้งปีงบประมาณ เทียบกับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด ร่วมกับอัตราการเติบโตการดำเนินงานย้อนหลัง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) สรุปผลการประเมินตัวชี้วัดตามรายเป้าประสงค์ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๘)

๓.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง พิจารณาจากปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนี้

- **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าทางบก** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญทั้ง ๙ แห่ง (สนข.) พบว่ามีด่านการค้าชายแดน ๔ แห่ง ได้แก่ ด่านเชียงของ ด่านแม่สอด ด่านมุกดาหาร และด่านอรัญประเทศ ที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ สำหรับด่านการค้าชายแดนอีก ๕ แห่ง อาทิ ด่านแม่สาย ด่านหนองคาย ด่านนครพนม ด้วยอัตราการขยายตัวลดลงร่วมกับผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีจึงคาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

- **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางการขนส่งสินค้าทางน้ำ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (กทท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

- **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าและการเดินทางทางอากาศ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารและตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) พบว่ามีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

๓.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง พิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ พบว่า

- **ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง (ทล.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

- **การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ** พิจารณาจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. ๔ แห่ง ของ ทย. ๒๘ แห่ง และของบริษัท การบินกรุงเทพ ๑ แห่ง (ทอท. ทย. และ บ.การบินกรุงเทพ) และตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแดนชวการบินกรุงเทพ (บวท.) พบว่า อัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

- **ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทล. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทล.) และตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทช. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทช.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เม.ย. - ก.ย. ๒๕๖๑) สำหรับตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน (ทย.) พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

๓.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง พบว่า

- **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก** พิจารณาจากตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) และตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เม.ย. - ก.ย. ๒๕๖๑) สำหรับตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (สนข.) และตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ (สนข.) พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนปลายปีนี้ได้

- **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางราง** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (รฟท.) พบว่ามีอัตราการลดลงอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางรถไฟปลายปีนี้ได้

- **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ (จท.) และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.) คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางน้ำปลายปีนี้ได้

- **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (กพท.) พบว่ามีอัตราการลดลงอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางอากาศปลายปีนี้ได้

๓.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- **การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางและทางน้ำ** ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางรถไฟ พบว่า ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (สนข.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เม.ย. - ก.ย. ๒๕๖๑) และคุณภาพของรถไฟซึ่งพิจารณาจากตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รฟท.) ที่คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมาย

ปลายปีนี้ได้ แต่ตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.) และตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รฟท.) คาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ สำหรับการปรับปรุงแบบการขนส่งทางน้ำพบว่า ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (สนข.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (เม.ย. - ก.ย. ๒๕๖๑) ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (จท.) พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะการขนส่งชายฝั่งจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

● **การใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลพิษที่เกิดจากภาคการขนส่ง** ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.) พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมปลายปีนี้ได้

๓.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระตือรือร้นการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า

● **ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม** โดยตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขบ.) และในส่วนภูมิภาค (บขส.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ สำหรับตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม.และ รฟฟท.) พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

● **ลดเวลาในการเดินทาง** พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมด้า) และรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รฟท.) ตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) คาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

● **การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น** ตัวชี้วัดจำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น (สนข.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

ตารางที่ ๓-๘ สรุปตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง				
๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน				
๑.๑ ด้านเชียงของ	✓			สนข.
๑.๒ ด้านแม่สาย		✓		สนข.
๑.๓ ด้านแม่สอด	✓			สนข.
๑.๔ ด้านหนองคาย		✓		สนข.
๑.๕ ด้านนครพนม		✓		สนข.
๑.๖ ด้านมุกดาหาร	✓			สนข.
๑.๗ ด้านอรัญประเทศ	✓			สนข.
๑.๘ ด้านสะเดา		✓		สนข.
๑.๙ ด้านปางดงเพชร		✓		สนข.

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ ^๖	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	✓			กทท.
๓. ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	✓			ทอท.
๔. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	✓			ทอท.
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง				
๑. อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง			✓	ทล.
๒. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์			✓	ทล.
๓. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์			✓	ทช.
๔. ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค	✓			ทย./ทอท./ บการป็นกรุงเทพฯ
๕. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน	✓			ทย.
๖. ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ	✓			บพท.
เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง				
๑. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน		✓		ขบ.
๒. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง			✓	ทล.
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ		✓		สนข.
๔. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ		✓		สนข.
๕. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ	✓			รพท.
๖. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ	✓			จท.
๗. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า	✓			จท.
๘. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย			✓	จท.
๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล				
๙.๑ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล			✓	กทท.
๙.๒ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล			✓	กทท.
๙.๓ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล			✓	กทท.
๑๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ	✓			สสย.
เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง			✓	สนข.
๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ			✓	สนข.
๒.๑ ทางลำนํ้า			✓	สนข.
๒.๒ ทางชายฝั่ง			✓	สนข.
๓. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง		✓		รพท.
๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า		✓		รพท.
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ				
๕.๑ ทางลำนํ้า		✓		จท.
๕.๒ ทางชายฝั่ง	✓			จท.

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
๖. สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง		✓		สนข.
๗. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก		✓		สนข.
๘. ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม	✓			รฟท.
เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ				
๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ				
๑.๑ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่วนภูมิภาค			✓	ขบ.
๑.๒ ในส่วนภูมิภาค			✓	บขส.
๒. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา)		✓		รฟท.
๓. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟความเร็วพิเศษ)		✓		รฟท.
๔. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม		✓		รฟท.
๕. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์		✓		รฟท.
๖. ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง	✓			รฟม./รฟฟท.
๗. จำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น			✓	สนข.

หมายเหตุ: ๑/ ตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ หมายถึง ตัวชี้วัดที่ยังไม่ได้กำหนดเป้าหมาย ขาดฐานข้อมูล และอยู่ระหว่างเก็บรวบรวมและประมวลข้อมูล

บทที่ ๔

สรุปและข้อเสนอแนะ

๔.๑ สรุปการติดตามและประเมินผลโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-มีนาคม ๒๕๖๑) ครอบคลุม เป้าประสงค์หลัก ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุง และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัด พลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของแผน “การมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” โดยสามารถสรุปการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดเป้าประสงค์ ๕ ประการ เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยบรรจุโครงการและมาตรการรวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่เกี่ยวข้องได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาฯ มาขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) สรุปได้ ดังนี้ (ตารางที่ ๔-๑)

๔.๑.๑.๑ ผลการดำเนินโครงการและมาตรการ ในภาพรวมของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) หน่วยงานได้นำโครงการและมาตรการ ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ขับเคลื่อนการดำเนินงานและมีสถานะที่คืบหน้าเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่ เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ สรุปได้ ดังนี้

๑) ผลการดำเนินโครงการ โครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาและ ดำเนินโครงการ รวม ๗๖ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๘๘ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ (ประกอบด้วยโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ๒๐ โครงการและ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการ ๕๖ โครงการ) รองลงมาได้แก่โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ รวม ๔๕ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๐๙ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ (ประกอบด้วยโครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓๑ โครงการ และดำเนินโครงการแล้วเสร็จ ๑๔ โครงการ) อย่างไรก็ตามมีโครงการที่ยกเลิก/ชะลอ รวม ๑๑ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๘.๐๓ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ สำหรับโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ รวม ๔ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๒.๙๔ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ

๒) ผลการดำเนินมาตรการ มาตรการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างดำเนินการ รวม ๒๗ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๐๕ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๓๘ มาตรการ รองลงมา ได้แก่ มาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ รวม ๘ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๐๕ ของมาตรการภายใต้

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ (ประกอบด้วยมาตรการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓ มาตรการ และดำเนินการแล้วเสร็จ ๕ มาตรการ) อย่างไรก็ตามมีมาตรการที่ยกเลิก/ชะลอ รวม ๒ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๕.๒๖ ของมาตรการ ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ สำหรับมาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ มี ๑ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๒.๖๓ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๔.๑.๒ ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการและมาตรการ จากการติดตามและประเมินโครงการ และมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการที่สำคัญ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ/มาตรการ เมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด รวมถึงผลการดำเนินงานไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ดังนี้

๔.๑.๒.๑ ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการศึกษา

๑) กระบวนการพิจารณาตามกฎหมายใช้ระยะเวลานาน โดยโครงการขนาดใหญ่ หลายโครงการต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ฯลฯ ซึ่งจำเป็นต้องระยะเวลาในกระบวนการตามกฎหมายดังกล่าว อาทิ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม (ขบ.)

๒) การเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความไม่ชัดเจนในการกำหนดอัตราค่าเช่าที่ดินในกรณีมาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและ/หรือ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอุตะเถา (บกท.) มีพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ ทดแทนระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๕ ทำให้การดำเนินงานตามมาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems (EXAT ITS) ระบบจราจรอัจฉริยะ (กทพ.) ต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาใหม่

๓) ความไม่เหมาะสมในเชิงวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.) ที่ต้องยุติโครงการเนื่องจากผลการศึกษาพบว่าความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ และการเงินไม่คุ้มค่า

๔.๑.๒.๑ ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการ

๑) ปัญหาการเวนคืนที่ดิน อาทิ โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา (ทย.) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จังหวัดเชียงราย (ทช.) ไม่สามารถเวนคืนที่ดินได้ ทำให้การเข้าสู่พื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างเป็นไปอย่างล่าช้ากว่าแผนการดำเนินงานที่กำหนด และบางโครงการต้องชะลอการดำเนินงาน

๒) การต่อต้านคัดค้านจากมวลชนและประชาชนในพื้นที่ ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการศึกษา อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล และ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (จท.) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ในประเด็นสิ่งแวดล้อม รวมถึง

มีการต่อต้านในขั้นตอนการดำเนินโครงการ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.) โครงการแก้ไข
ปัญหาจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค และโครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (ทช.)
การต่อต้านของมวลชนเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการชะลอโครงการ

**๓) ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทำให้โครงการก่อสร้างโดยเฉพาะการ
ก่อสร้างถนนที่ต้องทยอยก่อสร้าง** อาทิ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการบูรณะทางหลวงสายหลัก
ระหว่างภาค โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โครงการก่อสร้าง
ทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก โครงการก่อสร้างสะพานข้าม
ทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับก่อสร้างสะพาน (ทล.)

๔) การไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างหรือจัดซื้อจัดจ้างได้ เกิดจาก
หลายสาเหตุ เช่น ขาดแคลนแรงงานในการก่อสร้าง โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (รพท.)
การไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ เช่น โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.) ปรับแบบ โครงการศูนย์การขนส่ง
ตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) และฝนตกไม่สามารถก่อสร้างได้ เช่น โครงการอุโมงค์รถโดยสาร
ของ ขสมก. จำนวน ๑๑ แห่ง (ขสมก.) ไม่มีบริษัทมายื่นการประกวดราคาโครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซม
บำรุงรักษาขบวนรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.)

๕) ข้อจำกัดของทรัพยากร เกิดจากบุคลากรไม่เพียงพอ อาทิ จำนวนผู้สอน
ความปลอดภัยด้านการบินไม่เพียงพอในมาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบ
การกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) (กทท.)
เกิดจากสิทธิการบินและการจัดสรร Slot การบินที่มีจำกัดในกรณีมาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน
เชื่อมโยงกับต่างประเทศ (บกท.) การแข่งขันในตลาดสูงจึงไม่สามารถเพิ่มเส้นทางบินได้ในกรณีมาตรการ
ส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บทม.) รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ไม่เปิดอบรมในบางหลักสูตรจึงไม่สามารถส่ง บุคลากรเข้าอบรมได้ในกรณีการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญ
ในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO (กทท.)

๔.๒ ผลการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรฯ

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จสำหรับใช้ประเมินผล
การดำเนินงานให้สอดคล้องเป็นไปตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ
ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดในระดับผลลัพธ์ และผลกระทบ (รวมตัวชี้วัดย่อย) ในการประเมินรอบนี้มีการปรับปรุง
เรื่องตัวชี้วัดใน ๒ ประเด็น ได้แก่ ๑) การปรับจำนวนตัวชี้วัดจากเดิม ๔๗ ตัวชี้วัด เพิ่มเป็น ๔๙ ตัวชี้วัด
เนื่องจาก กทท. ขอปรับตัวชี้วัดจากเดิมตัวชี้วัดความสำเร็จของจำนวนคู่มือปฏิบัติงานดูแลสนามบินที่ต้อง
ปรับปรุงให้ครบถ้วนตามมาตรฐาน ICAO ปรับเป็นตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตาม
มาตรฐานสากล (ซึ่งประกอบด้วย ๓ ตัวชี้วัดย่อย) ๒) การทบทวนปรับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด ๒ ตัวชี้วัด
ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ได้แก่ ๒.๑) ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค
(ทอท. ทย. และบ.การบินกรุงเทพฯ) ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ
ที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ โดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติปริมาณ
ผู้โดยสารย้อนหลัง ๗ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ของท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ของ ทอท. ๔ แห่ง ทย. ๒๕ แห่ง

และ บ.การบินกรุงเทพฯ ๑ แห่ง ร่วมกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารในอนาคตขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และของหน่วยงานทั้ง ทอท. ทย. และ บ.การบินกรุงเทพฯ ร่วมกับพิจารณาแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยด้วย ๒.๒) ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน โดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติจำนวนอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกิดขึ้นจริงย้อนหลัง ๓ ปี และเลือกใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๕ ของค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ในการประเมินตัวชี้วัดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน รวมทั้งพิจารณาแนวโน้มและนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนของ WHO และของประเทศไทยด้วย

การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รอบที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๑) จำแนกผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ออกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มที่ ๑ ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานบรรลุค่าเป้าหมาย มีจำนวน ๑๗ ตัวชี้วัด กลุ่มที่ ๒ ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานไม่บรรลุค่าเป้าหมาย มีจำนวน ๑๖ ตัวชี้วัด และ กลุ่มที่ ๓ ตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้จำนวน ๑๕ ตัวชี้วัด เนื่องจากอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูล ซึ่งคาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานได้ในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (เมษายน - กันยายน ๒๕๖๑) สรุปผลการประเมินตัวชี้วัดรายเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ดังนี้

๔.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง พิจารณาจากปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่า การเป็นศูนย์กลางการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าทางบก ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญทั้ง ๙ แห่ง (สนข.) พบว่ามีด่านการค้าชายแดน ๔ แห่ง ได้แก่ ด่านเชียงของ ด่านแม่สอด ด่านมุกดาหาร และด่านอรัญประเทศ ที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ สำหรับการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางอากาศ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (กทท.) และตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารและตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

๔.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง พิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการพบว่า การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พิจารณาจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานภูมิภาค (ทอท. ทย. และ บ.การบินกรุงเทพฯ) และตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ (บวท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ สำหรับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ พบว่าตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน (ทย.) พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

๔.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง พบว่า **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก** พิจารณาจากตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทัวประเทศ (สนข.) และตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทัวประเทศ (สนข.) พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนปลายปีนี้ได้ **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางราง** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (รฟท.) พบว่า มีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางรถไฟปลายปีนี้ได้ **สำหรับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ (จท.) และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.) คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางน้ำปลายปีนี้ได้ **ส่วนความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (กพท.) พบว่า มีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางอากาศปลายปีนี้ได้

๔.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า **การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้บริการขนส่งทางรางและทางน้ำ** ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของ **การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางรถไฟ** พิจารณาจากตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รฟท.) ที่คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ แต่ตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.) และตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รฟท.) คาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ **สำหรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางน้ำ** พบว่าตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (จท.) พบว่าปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะการขนส่งชายฝั่งจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ **สำหรับการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลพิษที่เกิดจากภาคการขนส่ง** ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.) พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมปลายปีนี้ได้

๔.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า **ในส่วนของ การมีผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม** พบว่า ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม.และ รฟฟท.) พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้ **สำหรับลดเวลาในการเดินทาง** พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) และรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รฟท.) ตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) คาดว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายปลายปีนี้ได้

๔.๓ ข้อเสนอแนะ

๔.๓.๑ การติดตามและประเมินผล พบว่า โครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่างการศึกษาค้นคว้าและการดำเนินงาน รวม ๗๖ โครงการ และ ๒๗ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๘๘ ของโครงการทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ และร้อยละ ๗๑.๐๕ ของมาตรการทั้งหมด ๓๘ มาตรการ ซึ่งหน่วยงานควรเร่งรัดโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาให้แล้วเสร็จและขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติ รวมทั้งเร่งรัดดำเนินโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

๔.๓.๒ การประเมินผลตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบว่า ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสะท้อนผลการพัฒนาตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ โดยเป้าประสงค์ที่ ๑ การเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ และเป้าประสงค์ที่ ๒ การเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการด้านการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มที่ดีและคาดว่าจะบรรลุเป้าหมายปลายปีได้ อย่างไรก็ตาม พบว่า ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางและทางลำน้ำ รวมถึงการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลพิษที่เกิดจากภาคการขนส่ง และเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะคุณภาพการให้บริการ เช่น ความเร็ว ความตรงต่อเวลาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งพัฒนาโครงการและมาตรการเป้าประสงค์เหล่านี้ เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายของเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้ตามที่กำหนดไว้

๔.๓.๓ การพัฒนาโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ซึ่งมีทั้งการพัฒนาด้านกายภาพ เพื่อขยายความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างเพียงพอในอนาคต อย่างไรก็ตามหน่วยงานควรให้ความสำคัญในการพัฒนาด้าน Softside อาทิ บุคลากร กฎหมาย การบริหารจัดการ และเทคโนโลยี เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ การเชื่อมโยง และพัฒนาด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่นำไปสู่ความยั่งยืนในระบบขนส่งและภาพรวมของประเทศได้ในอนาคต

๔.๓.๔ หน่วยงานควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ตัวชี้วัด รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างกัน เพื่อประโยชน์ในการวางแผนและติดตามผลการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ