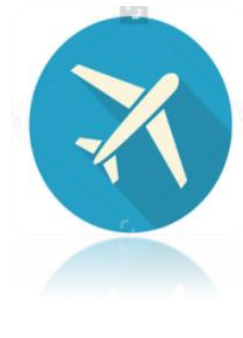




รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม  
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑  
(ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)



# สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
สารบัญภาพ	ค
คำนำ	ง
ชื่อย่อหน่วยงาน	จ
บทที่ ๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในช่วงครึ่งหลังของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓)	๑-๑
บทที่ ๒ ผลการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๒-๑
บทที่ ๓ การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๓-๑
บทที่ ๔ สรุปและข้อเสนอแนะ	๔-๑
ภาคผนวก รายละเอียดความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลัก การพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
๑-๑	ความเชื่อมโยงของเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ ผลกระทบของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน	๑-๒
๒-๑	สรุปสถานะโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๒-๓
๒-๒	สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๒-๕
๓-๑	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ที่ปรับปรุงใหม่	๓-๒
๓-๒	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่ปรับปรุงใหม่	๓-๒
๓-๓	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	๓-๓
๓-๔	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	๓-๔
๓-๕	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึง ระบบการคมนาคมขนส่ง	๓-๖
๓-๖	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง	๓-๘
๓-๗	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓-๑๐
๓-๘	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ ระบบขนส่งสาธารณะ	๓-๑๒
๓-๙	สรุปการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ	๓-๑๖

## สารบัญแนภาพ

ภาพที่	หน้า
๒-๑ สถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๒-๑
๔-๑ ภาพรวมการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๔-๖
๔-๒ ประเด็นปัญหาในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)	๔-๗

## คำนำ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. รับผลสรุปรายงานการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ พร้อมโครงการและมาตรการภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งไปพิจารณาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับขีดความสามารถในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายหรืองบลงทุน กรอบระยะเวลาในแต่ละปี ตลอดจนสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อมตามกระบวนการขั้นตอนต่อไป โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และให้ คค. และหน่วยงานอื่นใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างบูรณาการสอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ และเนื่องจากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้ดำเนินงานมาถึงครั้งแรกของแผนแล้ว กระทรวงคมนาคมจึงได้ทบทวนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ให้มีความเหมาะสม ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเสนอและปลัดกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวนแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ และให้หน่วยงานในสังกัด คค. นำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวนไปดำเนินการ

สนข. ได้จัดทำรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑) ฉบับนี้ สนข. หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานติดตามและประเมินผลการพัฒนาาระบบขนส่งฯ จักเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานโครงการและมาตรการให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
มีนาคม ๒๕๖๒

# ชื่อย่อหน่วยงาน

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

## บทที่ ๑

### แนวทางการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในช่วงครึ่งหลังของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓)

แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดวิสัยทัศน์เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ โครงการและมาตรการ พร้อมทั้งตัวชี้วัดรองรับการดำเนินงานภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้นำโครงการและมาตรการมาขับเคลื่อนในทางปฏิบัติ และเพื่อแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ได้ดำเนินผ่านครึ่งแรกของแผนแล้ว ประกอบกับภาคการขนส่งมีแนวโน้มเผชิญกับประเด็นท้าทายในอนาคตหลายประการ อาทิ ความปลอดภัยจากการเดินทางขนส่ง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากภาคการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ Thailand ๔.๐ และเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กระทรวงคมนาคมจึงได้ทบทวนแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเฉพาะการปรับเป้าประสงค์ พร้อมโครงการและมาตรการและตัวชี้วัดใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ สามารถบรรลุผลมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ สรุปลงสาระสำคัญของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ดังนี้

**๑. วิสัยทัศน์เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์** แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ได้คงวิสัยทัศน์เดิมในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนโดยให้ความสำคัญของการพัฒนาการขนส่งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลไว้ โดยปรับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ภายใต้แผนใหม่ สรุปได้ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค 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) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม 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. ปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	๑. มูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศเพิ่มขึ้น ๒. การค้าระหว่างประเทศ และการค้าชายแดนของไทยขยายตัว ๓. เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง	๑. การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง	๑. ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่งดีขึ้น ๒. การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวกรวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น ๓. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น	๑. บรรเทาสภาพการจราจรแออัด ๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร ๓. เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน ๔. เพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง	๑. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง ๒. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรมความปลอดภัย และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ	๑. จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง ๒. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง	๑. คุณภาพชีวิตดีขึ้น ๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ

**ตาราง ๑-๑ ความเชื่อมโยงเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน (ต่อ)**

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
<b>เป้าประสงค์ที่ ๔</b> เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒. การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	๑. สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ๒. มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง	๑. ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ๒. ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ๓. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
<b>เป้าประสงค์ที่ ๕</b> 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 ฉบับทบทวน ประกอบด้วยตัวชี้วัดเพื่อประกอบการประเมินผลเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ รวม ๔๗ ตัวชี้วัด (รวมตัวชี้วัดย่อย) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ หน่วยงานขอปรับเพิ่มตัวชี้วัด รวมเป็น ๔๙ ตัวชี้วัด (รวมตัวชี้วัดย่อย) และมีโครงการและมาตรการสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน เช่น กฎหมาย การบริหารจัดการ บุคลากร เทคโนโลยี รวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ๒๑ หน่วยงาน ซึ่งผลการประเมินตัวชี้วัด โครงการและมาตรการจะกล่าวถึงในบทต่อไป

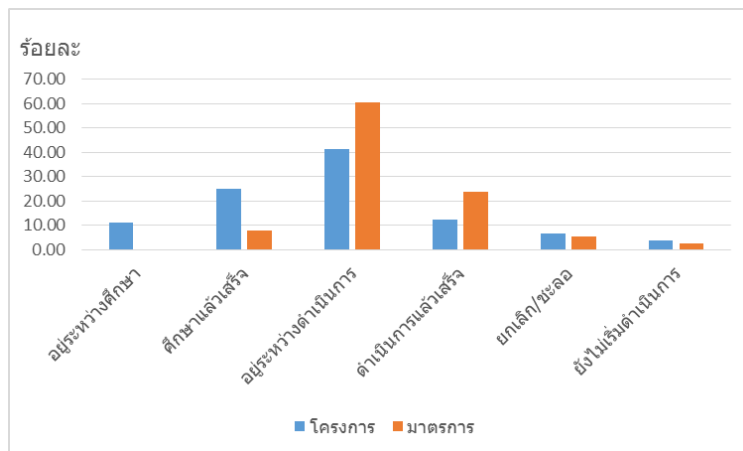
## บทที่ ๒

### 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 - กันยายน ๒๕๖๑) หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาขับเคลื่อน สรุปผลการดำเนินงานได้ ดังนี้

#### ๒.๑ ผลการดำเนินโครงการและมาตรการ

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



แผนภาพที่ ๒-๑ สถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ  
ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)

#### ๒.๑.๑ ผลการดำเนินโครงการ

๑) อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินโครงการ โครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินโครงการ มีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ๑๕ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการ ๕๖ โครงการ รวม ๗๑ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๒๑ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (รฟท.) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๘ คัน (ขสมก.) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการฯ

**๒) ดำเนินการแล้วเสร็จ** โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓๔ โครงการ และโครงการที่ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ ๑๗ โครงการ รวมโครงการแล้วเสร็จ ๕๑ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๕๐ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ โครงการที่แล้วเสร็จ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด (จท.) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.)

**๓) ยกเลิก/ชะลอโครงการ** โครงการที่ชะลอ/ยกเลิก ๙ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๖.๖๒ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ โดยโครงการที่ชะลอ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลาดกระบัง) โดย คค.ต้องรอความชัดเจนเรื่องการให้ กทม. รับโอนโครงการและภาระหนี้ของรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแรก (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และ ช่วงบางรี - สมุทรปราการ) และพิจารณาปริมาณผู้โดยสาร (รฟม.) โครงการที่ยกเลิก อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร เนื่องจากผลการศึกษาพบว่าไม่มีความเหมาะสมด้านการเงินและเศรษฐกิจ (จท.)

**๔) ยังไม่เริ่มดำเนินการ** มีโครงการที่บรรจุอยู่ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ รวม ๕ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๓.๖๘ ของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๑๓๖ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จังหวัดเชียงราย (๓ สายทาง) (ทช.) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร (รฟท.)

#### ๒.๑.๒ ผลการดำเนินมาตรการ

**๑) อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินมาตรการ** มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มีมาตรการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ รวม ๒๓ มาตรการ คิดเป็น ร้อยละ ๖๐.๕๓ ของมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ทั้งหมด ๓๘ มาตรการ อาทิ มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (USOAP) (กทพ.) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บกท. และ บทม.)

**๒) ดำเนินการแล้วเสร็จ** มาตรการที่ศึกษาแล้วเสร็จ ๓ มาตรการ และมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๙ มาตรการ รวมมาตรการแล้วเสร็จ ๑๒ มาตรการ คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๕๘ 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 มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ (สนข.) ที่อยู่ระหว่างการพัฒนาแนวทางการดำเนินมาตรการ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการตามแผนได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

**ตารางที่ ๒ - ๑ สรุปสถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)**

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา <sup>๑/</sup>		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้ว เสร็จ			
<b>เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง</b>								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้า หลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษ	โครงการ	๕	๓	๑๒	๒	๑	๐	๒๓
	มาตรการ	๐	๒	๐	๐	๐	๐	๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการ ขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักใน ภูมิภาค	โครงการ	๒	๔	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	๓	๒	๑	๐	๒	๑	๙
	มาตรการ	๐	๐	๗	๕	๐	๐	๑๒
<b>รวมเป้าประสงค์ที่ ๑</b>	โครงการ	๑๐	๙	๑๗	๒	๓	๒	๔๓
<b>รวมเป้าประสงค์ที่ ๑</b>	มาตรการ	๐	๒	๘	๖	๑	๐	๑๗
<b>เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง</b>								
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	๓	๔	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
<b>รวมเป้าประสงค์ที่ ๒</b>	โครงการ	๓	๖	๗	๖	๐	๐	๒๒
<b>รวมเป้าประสงค์ที่ ๒</b>	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
<b>เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</b>								
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 เรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๕	๐	๐	๐	๕

พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา <sup>๑/</sup>		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้ว เสร็จ			
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง และจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามหลักสากล และกรอบความตกลง ระหว่างประเทศ	โครงการ	๐	๐	๑	๐	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๕	๒	๑	๐	๘
รวมเป้าประสงค์ที่ ๓	โครงการ	๐	๐	๙	๓	๐	๑	๑๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๓	มาตรการ	๐	๐	๑๐	๒	๑	๐	๑๓
<b>เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง รางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น	โครงการ	๒	๑๒	๑๑	๐	๓	๒	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
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและ จราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลัก สากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	โครงการ	๐	๑	๐	๐	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๑	๒	๐	๐	๐	๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๔	โครงการ	๒	๑๔	๑๓	๑	๓	๒	๓๕
รวมเป้าประสงค์ที่ ๔	มาตรการ	๐	๑	๒	๑	๐	๐	๔
<b>เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ</b>								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	โครงการ	๐	๓	๙	๒	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	๑	๒	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
รวมเป้าประสงค์ที่ ๕	โครงการ	๐	๕	๑๐	๕	๓	๐	๒๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๕	มาตรการ	๐	๐	๑	๐	๐	๑	๒
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	โครงการ	๑๕	๓๔	๕๖	๑๗	๙	๕	๑๓๖
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	มาตรการ	๐	๓	๒๓	๙	๒	๑	๓๘

หมายเหตุ: <sup>๑/</sup> การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการการศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) การศึกษาความเป็นไปได้ของมาตรการ

<sup>๒/</sup> การดำเนินโครงการ ได้แก่ การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์และยานพาหนะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น สำหรับการดำเนินมาตรการ ได้แก่ การดำเนินมาตรการในขั้นตอนปรับปรุง กฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดสรรแหล่งเงิน การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาองค์กร การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ เป็นต้น

ตารางที่ ๒ - ๒ สรุปความคืบหน้าการดำเนินโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/ มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup>		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ <sup>๓</sup>		ยกเลิก/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง</b>								
<b>๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จังหวัดเชียงราย	ขบ.	๕๖-๖๓			✓			
๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	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.	๕๙-๖๓			✓			
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง)	ทช.	๕๙-๖๖			✓			
๗) โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	ทช.	๕๙-๖๒			✓			
๘) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้าม แม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จังหวัดเชียงราย (๓ สายทาง)	ทช.	๖๑-๖๔			✓			
๙) โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ บริเวณชายแดน (๘ สายทาง)	ทช.	๕๘-๖๔			✓			
๑๐) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	จท.	๕๙-๖๖					✓	
๑๑) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒	จท.	๕๕-๖๗	✓					
๑๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดประจักษ์คลองใหญ่ จังหวัดตราด	จท.	๕๔-๕๙				✓		
๑๓) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จังหวัดกระบี่	จท.	๕๘-๖๗	✓					
๑๔) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	๕๘-๖๗	✓					
๑๕) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๓	กทท.	๕๔-๖๗	✓					
๑๖) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก	ทย.	๕๙-๖๒			✓			
๑๗) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา	ทย.	๕๙-๖๒			✓			
๑๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๔-๖๔			✓			
๑๙) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๕๙-๖๕		✓				
๒๐) โครงการอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๖๑-๖๕	✓					
๒๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	ทอท.	๕๔-๖๑				✓		
๒๒) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	สนข.	๕๘-๕๙		✓				
๒๓) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย ทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและ การพัฒนาพื้นที่	สนข.	๕๙-๖๐		✓				

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup> /		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup> /		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓	สปค.	๕๘		✓				
๒) มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน และ/หรือ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอุตะเถา	สนข./บกท.	๕๗-๖๕		✓ (อยู่ระหว่าง PPP)				
<b>๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - 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./รฟท./	-		✓ (อยู่ระหว่าง EIA+PPP)				
๘) โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงกรุงเทพ - ระยอง	สนข./รฟท./	-		✓ (อยู่ระหว่าง EIA+PPP)				
๙) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (รถไฟไทย - จีน)	สนข./รฟท.				✓			
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพ - อรัญประเทศ, กรุงเทพ - แหลมฉบัง, กรุงเทพ - เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น)	สนข./รฟท.	-	✓					
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร	รฟท./สนข.	-						✓
<b>๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</b>								
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	๖๐				✓		
๒) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ	รฟท.	-					✓	
๓) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			

พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup>		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup>		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>๑.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	-					✓	
๒) โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน	สนข./ทล.	๖๐-		✓				
๓) โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ	ทล.	-	✓					
๔) โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/มาตรฐานวัสดุและองค์ประกอบ	รฟท.	-					✓	
๕) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ	สปพ.	๖๑-๖๕			✓			
๖) โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	๖๑-๖๓	✓					
๗) โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม	สนข.	-						✓
๘) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ	สนข.	๖๐-๖๑	✓					
๙) โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนข.	๖๐		✓				
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่งโครงการฝึกอบรมผู้ขับซึ่รถบรรทุกมืออาชีพ	ขบ.	๕๔					✓	
๒) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง					✓	
๓) มาตรการการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน	กทพ./สนข./รฟท.	๕๘-๖๒			✓			
๔) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน	รฟท.	๕๓-๕๘					✓	
๕) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่งการถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รฟม.	๕๓-๕๘					✓	
๖) มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems หรือ EXAT ITS ระบบจราจรอัจฉริยะ	กทพ.	๕๙-๖๓			✓			
๗) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง : การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๘) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียนทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบข้อบังคับการกำกับดูแล	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup> /		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup> /		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๙) มาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO	กทพ.	๕๙-๖๑			✓			
๑๐) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	ทอท./ บกท./ บพม.	๕๗-๖๕			✓			
๑๑) มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า	ทอท.	๖๑				✓		
๑๒) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง	สปพ/ ทอท.	๕๙-๖๓			✓			
<b>๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง</b>								
<b>๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ๓ และสะพานสามโคก จังหวัดปทุมธานี	ทล.	๖๓-๖๖	✓					
๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ - ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จังหวัดสมุทรสาคร	ทช.	๕๗-๖๗	✓					
๓) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี	ทช.	๖๐-๖๖		✓				
๔) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณทำนายนนทบุรี	ทช.	๕๗				✓		
๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้	ทช.	๖๐-๖๒			✓			
๖) โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓)	ทช.	๖๐-๖๓			✓			
๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	กทพ.	๕๖-๖๐				✓		
๘) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	กทพ.	๖๐-๖๖	✓					
๙) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	กทพ.	๖๑-๖๕			✓			
๑๐) โครงการถนนเลียบบนแม่น้ำเจ้าพระยา	สนข.	๕๘		✓				
๑๑) โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๙		✓				
<b>๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๒) โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ สายทาง)	ทช.	๕๙-๖๖			✓			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup>		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup>		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร	ทช.	๕๙				✓		
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง)	ทช.	๕๘-๖๕			✓			
๕) โครงการทางพิเศษสายกระทุ่มป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	๕๖-๖๗		✓ (อยู่ระหว่าง PPP)				
๖) โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้าทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช	ทย.	๕๗-๖๐				✓		
๗) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินและลานจอดรถทำอากาศยานอุดรธานี	ทย.	๕๙-๖๑				✓		
๘) โครงการก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบินทำอากาศยานลำปาง	ทย.	๕๙-๖๑				✓		
<b>๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ	บвт.	๕๕-๖๒			✓			
๒) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจรในเมืองภูมิภาค	สนข.	๕๙		✓				
๓) โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๘		✓				
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังทำอากาศยานในภูมิภาคของไทย	บกท./ บทม.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
๒) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของทำอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	ทอท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓			
<b>๓. เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</b>								
<b>๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ	ขบ.	๖๐				✓		
๒) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๓) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท. สำหรับก่อสร้างสะพาน	ทล.	๕๘-๖๕			✓			
๕) โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (จำนวน ๒๔ แห่ง)	ทช.	๕๘-๖๔			✓			
๖) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ	รพท.	๕๙-๖๒			✓			
๗) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	รพท.	๕๘-๖๒			✓			
๘) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	รพท.	๖๐-๖๒			✓			
๙) โครงการติดตั้งราวสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	รพท.	-						✓

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup> /		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup> /		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
๑๐) โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือน กระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว	รฟท.	๕๙				✓		
๑๑) โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน	จท.	๕๕-๖๒			✓			
<b>๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙				✓		
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม	ทล./ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้ อย่างเป็นรูปธรรม และมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัดนิรภัย	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๓) มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๔) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๕) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
<b>๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และครอบคลุมความตกลงระหว่างประเทศ</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑ และการจัดทำแผนปฏิบัติการ	สนข.	๕๙-๖๐				✓ (แผนปฏิบัติการ)		
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๒) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ขบ.	-					✓	
๓) มาตรการกวดขันน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๔) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๕) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ	รฟท.	๕๙				✓		
๖) มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญาLOADLINE Protocol ๑๙๘๘	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๗) มาตรการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS	กทท.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
๘) มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP)	กทท.	๕๙ -๖๒				✓		

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup> /		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup> /		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>								
<b>๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น</b>								
<b>โครงการ</b>								
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 ช่วงมวกะเขมา - 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		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	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.	๖๕-๖๙		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๑๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล	รฟท.	๖๐-๖๔		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๑๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อำเภอนครหลวง	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) โครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	สนข/ รฟท.	๖๓-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๒๑) โครงการก่อสร้างโรงรถดีเซลรางและหน่วย ๑๐ ถาดกระบัง	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)			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑/</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒/</sup>		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓/</sup>		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
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	✓					
<b>๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๖๐-๖๑			✓			
๒) โครงการอุ้งจอตลอดโดยสารของ ขสมก. จำนวน ๑๔ แห่ง	ขสมก.	๕๗-๖๑			✓			
๓) โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs	สนข./ADB	๕๗-๕๙		✓				
๔) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน	สนข.	๕๗-๕๙				✓		
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการรณรงค์ขี่จักรยานอย่างประหยัดพลังงาน	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓		
<b>๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙		✓				
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด	รฟท./รฟม./รฟพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๒) โครงการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ของประเทศไทย	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง		✓				
๓) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒</sup> /		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓</sup> /		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>๕. เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ</b>								
<b>๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (*ปรับเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	รฟท.	๖๒-๖๖			✓			
๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักระสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ.ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖๒-๖๕		✓				
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.	๕๗-๖๔					✓	
๑๓) โครงการก่อสร้างสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	รฟม.	๕๘-๖๖					✓	
๑๔) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			✓			
๑๕) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม	สนข/ รฟท.	๕๘-๕๙		✓				
๑๖) โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบนระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มักระสัน - ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน - นครปฐม และมหาชัย - ปากท่อ)	สนข.	๕๙-๖๐		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๑๗) โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม การจัดหาผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม	สนข.	-					✓	

โครงการและมาตรการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๑/</sup>	สถานะโครงการ และมาตรการ					
			ศึกษา <sup>๒/</sup>		ดำเนินโครงการ/มาตรการ <sup>๓/</sup>		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
			อยู่ระหว่างศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ		
<b>๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ	สนข.	๕๘-๕๙		✓				
๒) โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ และนครราชสีมา	สนข./รพม.	๕๙-๖๐		✓				
<b>๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	๕๘-๖๑				✓		
๒) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	รพท.	๕๖-๖๐				✓		
๓) โครงการแผนการจัดการโดยสาร	บขส.	๕๙-๖๑			✓			
<b>๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ</b>								
<b>โครงการ</b>								
๑) โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม : โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	สนข.	๕๖-๖๐				✓		
<b>มาตรการ</b>								
๑) มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์จัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.	๕๙-๖๓			✓			
๒) มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ	สนข.	๖๒-๖๓						✓

หมายเหตุ: <sup>๑/</sup> ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ หมายถึง ปีงบประมาณตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ อาทิ เริ่มการศึกษา จนกระทั่งดำเนินโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ

<sup>๒/</sup> การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานโครงการ/มาตรการการศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) การศึกษาความเป็นไปได้ของมาตรการ

<sup>๓/</sup> การดำเนินโครงการ ได้แก่ การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์และยานพาหนะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น สำหรับการดำเนินมาตรการ ได้แก่ การดำเนินมาตรการในขั้นตอนปรับปรุง กฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดสรรแหล่งเงิน การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาองค์กร การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ เป็นต้น

## ๒.๒ รายละเอียดของโครงการมาตรการพร้อมความคืบหน้าการดำเนินงาน

โครงการรวม ๑๓๖ โครงการ และมาตรการรวม ๓๘ มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ มีรายละเอียดสาระสำคัญของโครงการและมาตรการ เช่น ข้อมูลทางกายภาพ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งความคืบหน้าของการดำเนินงาน การเบิกจ่ายเงิน และปัญหาอุปสรรค ดังแสดงในภาคผนวก รายละเอียดความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

## บทที่ ๓

### การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

#### ๓.๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดในระดับผลลัพธ์ (Outcome) และ ผลกระทบ (Impact) สำหรับประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของแผนทั้ง ๕ ประการ ได้แก่ ๑) ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบ การคมนาคมขนส่ง ๓) ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) ส่งเสริมการขนส่ง ที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๕) ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนซึ่งเป็นวิสัยทัศน์ของแผน สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของแผน ดังนี้

๓.๑.๑ การปรับปรุงตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการปรับปรุงตัวชี้วัดภายใต้แผนหลัก การพัฒนาาระบบขนส่งฯ ใน ๒ ประเด็น ได้แก่

๓.๑.๑.๑ การเพิ่มจำนวนตัวชี้วัดจาก ๔๗ ตัวชี้วัดเพิ่มเป็น ๔๙ ตัวชี้วัด เนื่องจากสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ขอปรับตัวชี้วัดจากเดิมตัวชี้วัดความสำเร็จของจำนวนคู่มือปฏิบัติงานดูแล สนามบินที่ต้องปรับปรุงให้ครบถ้วนตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ปรับเป็น ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ซึ่งประกอบด้วย ๓ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ๑) ระดับ ความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล ๒) ระดับ ความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล และ ๓) ระดับความสำเร็จของ การมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล

๓.๑.๑.๒ การทบทวนปรับค่าเป้าหมายในตัวชี้วัด ๒ ตัวชี้วัด ได้ทบทวนปรับค่าเป้าหมาย ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯฉบับทบทวน ๒ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ ที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน เพื่อให้มีความเหมาะสม ยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ได้ทบทวนและ ปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ เพื่อให้ค่าเป้าหมายมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากค่าเป้าหมายเดิมได้ประมาณการณ์โดยรวม ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองไว้ด้วย ซึ่งไม่สะท้อนตัวชี้วัดที่ ต้องการพิจารณาปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ดังนั้น จึงได้ทบทวนปรับ ค่าเป้าหมายโดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในภูมิภาคย้อนหลัง ๗ ปี (พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ประกอบด้วย ท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๔ แห่ง (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่) ท่าอากาศยาน ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๕ แห่ง และท่าอากาศยานของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑ แห่ง (ท่าอากาศยานสมุย) ร่วมกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารในอนาคตขององค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และของหน่วยงานทั้ง ทอท. ทย. และบริษัท การบินกรุงเทพฯ ร่วมกับการพิจารณาแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยด้วยแล้ว คาดการณ์ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ ใหม่ พร้อมด้วยการทบทวนปรับค่าเป้าหมาย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ด้วยค่าเป้าหมายตัวชี้วัดที่ปรับใหม่ (ตารางที่ ๓-๑)

ตารางที่ ๓-๑ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาคที่ปรับปรุงใหม่

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ทย, ทอท. และ บ.การบินกรุงเทพ) (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 และเลือกใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุตลอดร้อยละ ๑๕ ของค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ในการประเมินตัวชี้วัดอุบัติเหตุของหน่วยงาน รวมทั้ง พิจารณาแนวโน้มและนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนของ WHO และของประเทศไทยด้วย (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	-	-

๓.๑.๑.๓ การพัฒนาค่าเป้าหมายและการรายงานผลตัวชี้วัด ๑ ตัวชี้วัด โดย สนข. ได้พัฒนาแนวทางการดำเนินการและการจัดเก็บข้อมูล คำนียามเชิงปฏิบัติการตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เป็นจำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มขึ้น ประเภทของการเชื่อมต่อ ประกอบด้วย ๑. การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ ๒ รูปแบบ ประกอบด้วย ๑.๑ การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับระบบราง เช่น ๑) ราง-รถยนต์ส่วนบุคคล (ในสถานีที่มี park and ride) ๒) ราง-ราง ๓) ราง-เรือ ๔) ราง-รถโดยสารประจำทาง (เช่น ขสมก., ขชส., รถตู้) ๕) ราง-อากาศ ๑.๒ การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับระบบการขนส่งทางน้ำ เช่น ๑) เรือ-รถยนต์ส่วนบุคคล (ในสถานีที่มี park and ride) ๒) เรือ-รถโดยสารประจำทาง ๑.๓ การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับระบบการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย ๑) อากาศ-รถโดยสารประจำทาง และ ๒. การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะตั้งแต่ ๓ ระบบขึ้นไป เช่น อากาศ-ราง-เรือ ราง-เรือ-รถยนต์สาธารณะ พร้อมกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้สามารถพัฒนาและรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดได้อย่างเป็นรูปธรรม (ตารางที่ ๒-๓)

๓.๑.๑.๔ การปรับปรุงวิธีการแปรผลค่าทางสถิติของตัวชี้วัด จท. ขอปรับวิธีการคำนวณค่าทางสถิติของตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย จากเดิมที่คำนวณด้วยความถี่ของกลุ่มตัวอย่างที่มีความพึงพอใจ ปรับเป็นวิธีการคำนวณด้วยค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของความพึงพอใจ ซึ่งมีความเหมาะสมทางสถิติเพิ่มขึ้น

**ตารางที่ ๓-๓ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ**

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (หน่วย: จำนวนจุดเชื่อมต่อ) (สนข.)	เป้าหมายเดิม	-	-	-	-	-	-	-
	เป้าหมายใหม่	-	-	-	-	-	๒ จุด	๓ จุด

**๓.๑.๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ** ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ทั้ง ๔๗ ตัวชี้วัด ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน 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 ๓-๔)

**๑) มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนี้**

๑.๑) **ด้านเชียงของ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๘,๕๗๐.๕๕ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๒๔,๑๗๔.๕๐ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๐.๑๘**

๑.๒) **ด้านแม่สาย** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๔,๙๒๑.๑๑ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๙,๘๗๖.๗๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๓.๘๑**

๑.๓) **ด้านแม่สอด** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๒,๒๕๙.๗๔ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๗๙,๗๕๘.๙๐ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๐.๓๘**

๑.๔) **ด้านหนองคาย** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๔,๘๑๒.๒๕ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๖๐,๔๗๔.๐๗ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๙.๑๗**

๑.๕) **ด้านนครพนม** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๙๔,๖๖๔.๙๓ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๘๕,๒๙๑.๖๒ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๙.๙๐**

๑.๖) **ด้านมุกดาหาร** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๙,๙๒๕.๗๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๒๑๗,๐๘๘.๘๔ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๗๑.๖๑**

๑.๗) **ด้านอัญประเทศ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๘๖,๑๗๑.๐๑ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๘๘,๒๖๑.๑๙ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๒.๔๓**

๑.๘) **ด้านสะเดา** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๔๒๓,๙๔๐.๔๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๓๗๑,๘๑๘.๕๗ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๒.๒๙**

๑.๙) **ด้านปาดังเบซาร์** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๘๘,๖๗๖.๑๖ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๒๐๒,๖๖๗.๗๔ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๙.๗๔**

**๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๗.๘๕ ล้าน TEU โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๘.๐๑ ล้าน TEU **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๒.๐๔**

**๓) ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๖๕.๕๔ ล้านคน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๖๒.๘๑ ล้านคน **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔.๑๗**

**๔) ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑.๓๔ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑.๕๐ ล้านตัน **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๑.๙๔**

ตารางที่ ๓-๔ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน/ ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
<b>เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง</b>							
<b>๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่</b>							
<b>ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อ</b>							
<b>โครงข่ายทางหลวงอาเซียน (สนข.)</b>							
๑.๑ ด้านเชียงของ	ล้านบาท	แผน	๑๕,๒๗๘.๐๔	๑๖,๐๔๑.๙๔	๑๖,๘๔๔.๐๔	๑๗,๖๘๖.๒๔	๑๘,๕๓๐.๕๕
		ผล	๑๕,๒๗๘.๐๔ (๐%)	๑๗,๑๖๓.๓๙ (๖.๙๙%)	๒๐,๕๙๔.๓๖ (๒๒.๒๖%)	๒๑,๗๔๗.๔๙ (๒๒.๙๖%)	๒๔,๑๗๔.๕๐ (๓๐.๑๘%)
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 (-๒๖.๒๒%)	๘,๒๔๕.๒๕ (-๓๑.๓๙%)	๙,๘๗๖.๗๓ (-๓๓.๘๑%)
๑.๓ ด้านแม่สอด	ล้านบาท	แผน	๕๙,๔๔๘.๒๗	๖๒,๔๒๐.๖๘	๖๕,๕๔๑.๗๑	๖๘,๘๑๘.๘๐	๗๒,๒๕๙.๗๔
		ผล	๕๙,๔๔๘.๒๗ (๐.๐๕%)	๖๘,๓๑๓.๖๒ (๙.๔๔%)	๘๓,๘๐๖.๒๔ (๒๗.๘๗%)	๘๔,๗๑๐.๖๓ (๒๓.๐๙%)	๙๙,๗๕๙.๙๐ (๖๖.๖๖%)
๑.๔ ด้านหนองคาย	ล้านบาท	แผน	๖๑,๕๔๘.๒๒	๖๔,๖๒๕.๖๓	๖๗,๘๕๖.๙๑	๗๑,๒๔๙.๗๖	๗๔,๘๑๒.๒๕
		ผล	๖๑,๕๔๘.๒๒ (๐%)	๕๘,๘๖๒.๖๙ (-๘.๙๒%)	๖๖,๖๐๒.๑๒ (-๑.๘๕%)	๖๓,๑๖๕.๑๗ (-๑๑.๓๕%)	๖๐,๔๗๔.๐๗ (-๑๙.๑๗%)
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 (๑๒.๑๔%)	๙๖,๔๐๕.๗๐ (-๑.๒๕%)	๙๖,๒๙๐.๘๕ (-๑.๒๕%)
๑.๖ ด้านมุกดาหาร	ล้านบาท	แผน	๖๕,๗๕๕.๑๔	๖๙,๐๔๒.๙๐	๗๒,๔๙๕.๐๕	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%)	๒๑๗,๐๘๘.๘๔ (๑๗๑.๖๑%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน/ ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑.๗ ด้านอรัญประเทศ	ล้านบาท	แผน	๗๐,๘๙๓.๑๐	๗๔,๔๓๗.๗๖	๗๘,๑๕๙.๖๕	๘๒,๐๖๗.๖๓	๘๖,๑๗๑.๐๑
		ผล	๗๐,๘๙๓.๐๙ (๐%)	๘๒,๙๙๑.๗๘ (๑๑.๔๙%)	๗๓,๐๘๖.๘๒ (-๖.๔๙%)	๗๒,๘๒๙.๒๙ (-๑๑.๒๖%)	๘๘,๒๖๑.๑๙ (๒.๔๓%)
๑.๘ ด้านสะเดา	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%)	๓๗๑,๘๑๘.๕๗ (-๑๒.๒๔%)
๑.๙ ด้านป่าดงเบงชารี	ล้านบาท	แผน	๑๕๑,๙๓๓.๕๓	๑๕๙,๕๓๐.๒๑	๑๖๗,๕๖๖.๗๒	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%)	๒๐๒,๖๖๗.๗๔ (๙.๗๔%)
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)	ล้านบาท TEU	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%)	๘.๐๑ (๒.๐๔%)
๓. ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (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%)	๖๒.๘๑ (-๔.๑๗%)
๔. 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%)	๑.๕๐ (๑๑.๙๔%)

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน 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 ๓-๕)

#### ๑) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ๘๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๘๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑.๑๔

#### ๒) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ตลอดทั้งปี ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๙๔.๙๑ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๙.๙๑

#### ๓) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหาร

เชิงประสพการณ์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท

ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๙๗.๒๗ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๒.๒๗

๔) ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ประกอบด้วยทำอากาศยานในภูมิภาคของกรมทำอากาศยาน ๒๘ แห่ง ของบริษัท ทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) ๔ แห่ง และของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ๑ แห่ง (ทำอากาศยานสมุย) จำนวน ๖๐.๙๐ ล้านคน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๕๘.๓๘ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๔.๑๔

๕) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยานของกรมทำอากาศยาน ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๘๕.๐๒ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๐.๐๒

๖) ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน ๑,๐๑๐,๐๐๐ เที่ยวบิน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑,๐๒๗,๖๘๙ เที่ยวบิน สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑.๗๕

ตารางที่ ๓-๕ 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%)	๘๙ (๑.๑๔%)
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%)	๙๔.๙๑ (๙.๙๑%)
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%)	๙๗.๒๗ (๑๒.๒๗%)
๔. ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ ที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ทย., ทอท. และ บ.การบินกรุงเทพฯ)	ล้านคน	แผน	๓๔.๔๘	๔๔.๘๗ <sup>R</sup>	๔๙.๔๙ <sup>R</sup>	๕๓.๔๙ <sup>R</sup>	๖๐.๙๐ <sup>R</sup>
		ผล	๓๓.๗๗ (-๒.๐๖%)	๔๒.๐๐ (-๖.๔๐%)	๔๙.๓๔ (-๐.๓๐%)	๕๓.๘๔ (๐.๖๕%)	๕๘.๓๘ (-๔.๑๔%)
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%)	๘๕.๐๒ (๐.๐๒%)
๖. ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายใน เขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ (บวท.)	เที่ยว/ปี	แผน	๗๔๔,๑๓๐	๘๒๐,๐๐๐	๘๘๐,๐๐๐	๙๔๐,๐๐๐	๑,๐๑๐,๐๐๐
		ผล	๗๔๔,๑๓๐ (๐%)	๘๓๑,๙๑๐ (๑.๔๕%)	๙๐๙,๐๖๖ (๓.๓๐%)	๙๕๐,๖๖๑ (๑.๑๓%)	๑,๐๒๗,๖๘๙ (๑.๗๕%)

ที่มา : ทล. (อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง และร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทล. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์), ทช. (ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทช. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์), ทย. (ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค), ทอท. (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน), บวท. (ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย  
๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)  
๓. <sup>R</sup> หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

**๓.๑.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง**  
ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๒) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัย และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ผลการพัฒนาสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๖)

**๑) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๖๖๕ คัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๖๕๗ คัน ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑.๒๐ (บรรลุเป้าหมาย)

**๒) จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง จำนวน ๓๗.๐๐ ครั้ง/พันล้านคัน-กิโลเมตร โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๕๕.๗๒ ครั้ง/พันล้านคัน-กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๕๐.๕๙ (ไม่บรรลุเป้าหมาย)

**๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ จำนวน ๑,๘๗๒ คน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๒,๙๕๒ คน สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๕๗.๖๙ (ไม่บรรลุเป้าหมาย)

**๔) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ จำนวน ๑๕ คนต่อประชากรแสนคน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๘.๙๒ คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๒๖.๑๓ (ไม่บรรลุเป้าหมาย)

**๕) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับลดลงจากปีก่อน ร้อยละ ๕ ต่อปี โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๑.๓๓ (ไม่บรรลุเป้าหมาย)

**๖) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จำนวน ๒๕ ครั้ง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๗ ครั้ง ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๓๒.๐๐ (บรรลุเป้าหมาย)

**๗) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ๒๕ ครั้ง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑๓ ครั้ง ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๔๘.๐๐ (บรรลุเป้าหมาย)

**๘) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ** พิจารณาจากด้านความปลอดภัย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ ๘๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๖๗.๑๖ ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑๒.๘๔

๙) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล (กพท.) ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อย ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ ๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล โดยการมีข้อกำหนดเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านการออกใบรับรอง ติดตามและกำกับการดำเนินงานภายในสำนักงาน ๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล โดยการมีข้อกำหนดเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ กพท. (Oversight) และเงื่อนไขตามใบรับรองหรือใบอนุญาต ๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล โดยมีข้อกำหนดเพื่อดำเนินมาตรการต่อ ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่สำนักงาน กำหนด โดย กพท. ได้ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปีละ ๒ ครั้ง (มิถุนายน และธันวาคม) ซึ่งการรายงาน ครั้งนี้เป็นารายงานผล ณ รอบเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

๑๐) การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนด ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศเป็น ๐ ครั้งต่อปี โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๑ ครั้ง สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ (ไม่บรรลุเป้าหมาย)

ตารางที่ ๓-๖ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๑. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.)	คัน	แผน	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	๖๖๙ <sup>R</sup>	๖๖๕ <sup>R</sup>
		ผล	๖๙๑ (๗.๔๗%)	๘๐๔ (๒๗.๖๒%)	๘๖๗ (๔๐.๕๒%)	๖๗๗ (๑.๒๐%)	๖๕๗ (-๑.๒๐%)
๒. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.)	ครั้ง/พัน ล้านคัน-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%)	๕๕.๗๒ (๕๐.๕๙%)
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (สนข.)	คน	แผน	๒,๒๙๙	๒,๑๘๔	๒,๗๘๑	๑,๙๗๑	๑,๘๗๒
		ผล	๒,๓๕๒ (๒.๓๑%)	๒,๔๑๗ (๑๐.๖๗%)	๒,๗๘๑ (๓๔.๐๒%)	๒,๗๔๔ (๓๙.๒๒%)	๒,๙๕๒ (๕๗.๖๙%)
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%)	๑๘.๙๒ (๒๖.๑๓%)
๕. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านสมอระดับ (รพท.)	ร้อยละ	แผน	-	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%
		ผล	-	-	ลดลง ๑.๖๙% (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	ลดลง ๒๒.๔๑% (บรรลุเป้าหมาย)	เพิ่มขึ้น ๑.๓๓% (ไม่บรรลุเป้าหมาย)
๖. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ (จท.)	ครั้ง	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕
		ผล	๒๒ (-๑๕.๓๘%)	๑๐ (-๖๑.๕๔%)	๒๓ (-๑๑.๕๔%)	๒๓ (-๘.๐๐%)	๑๗ (-๓๒.๐๐%)
๗. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.)	ครั้ง	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕
		ผล	-	๑๙ (-๒๖.๙๒%)	๑๙ (-๒๖.๙๒%)	๑๒ (-๕๒.๐๐%)	๑๓ (-๔๘.๐๐%)
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%)	๖๗.๑๖ (-๑๒.๘๔%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน					
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	
๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล (กพท.)								
๙.๑ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	
		ผล	-	-	-	-	๖๐*	
๙.๒ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	
		ผล	-	-	-	-	๖๐*	
๙.๓ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล	ร้อยละ	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	
		ผล	-	-	-	-	๖๐*	
๑๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (สสย.)	ครั้ง	แผน	๐	๐	๐	๐	๐	
		ผล	๐ (๐%)	๕ (๕๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๑ (๑๐๐%)	

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

๓. <sup>R</sup> หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

๔. \* เป็นข้อมูลการประเมินในรอบที่ ๑ ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

**๓.๑.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**  
ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและลดมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง ทั้งนี้ผลการดำเนินงานสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๗)

**๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๑.๘๑ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๑.๔๓ ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๐.๓๘

**๒) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ ๑๑.๐๘ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๑๔.๐๖ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๒.๙๘ โดยการขนส่งทางน้ำประกอบด้วย ๑) การขนส่งทางลำน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ร้อยละ ๖.๒๙ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๖.๕๕ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๐.๒๖ และ ๒) การขนส่ง

ทางชายฝั่งฝั่งประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ ๔.๗๙ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๗.๕๒ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๒.๗๓

๓) ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ๘,๑๓๒ ต้น-กิโลเมตร โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๒,๗๙๗.๒๒ ต้น-กิโลเมตร ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๖๕.๖๐

๔) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ๕๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๕.๔๕

๕) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางลำน้ำ จำนวน ๕๔.๑๔ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๕๔.๖๒ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๐.๘๙ และค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง จำนวน ๔๑.๒๘ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๕๘.๔๕ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๔๑.๕๙

๖) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งร้อยละ ๓๔.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๓๙.๙๕ สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕.๙๕

๗) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จำนวน ๕๙.๐๐ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๖๗.๖๒ ล้านตัน สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๔.๖๑

๘) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ร้อยละ ๕๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๕๐.๑๐ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๐.๑๐

ตารางที่ ๓-๗ 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%)	๑.๔๓ (-๐.๓๘%)
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%)	๑๔.๐๖ (๒.๙๘%)
๒.๑ ทางลำน้ำ	ร้อยละ	แผน	๖.๔๙	๖.๔๒	๖.๓๕	๖.๒๙	๖.๒๙
		ผล	-	-	-	๖.๑๙ (-๐.๑๐%)	๖.๕๕ (๐.๒๖%)
๒.๒ ทางชายฝั่ง	ร้อยละ	แผน	๔.๙๕	๔.๘๙	๔.๘๔	๔.๗๙	๔.๗๙
		ผล	-	-	-	๖.๒๖ (๑.๔๗%)	๗.๕๒ (๒.๗๓%)
๓. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.)	ต้น-กม.	แผน	-	๒,๖๙๓	๔,๕๙๐	๖,๗๓๙	๘,๑๓๒
		ผล	-	๒,๖๘๒ (-๐.๔๑%)	๒,๖๑๘ (-๔๒.๙๖%)	๒,๙๔๙ (-๕๖.๒๔%)	๒,๗๙๗.๒๒ (-๖๕.๖๐%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่ง สินค้า (รฟท.)	กม./ชม.	แผน	๓๒.๕๒	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๕.๐๐	๕๕.๐๐
		ผล	๓๒.๕๒ (๐%)	๓๒.๕๕ (-๓๕.๑๐%)	๓๕.๐๐ (-๓๐.๐๐%)	๓๓.๐๐ (-๔๐.๐๐%)	๓๐.๐๐ (-๔๕.๕๕%)
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (จท.)							
๕.๑ ทางลำน้	ล้านตัน	แผน	๕๓.๙๖	๕๓.๗๗	๕๓.๕๙	๕๓.๔๐	๕๔.๑๔
		ผล	๕๕.๔๑ (-๑๕.๘๕%)	๕๐.๑๑ (-๖.๘๑%)	๕๐.๙๑ (-๕.๐๐%)	๕๓.๓๔ (-๐.๑๒%)	๕๔.๖๒ (๐.๘๙%)
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%)	๕๕.๕๕ (๔๑.๕๙%)
๖. สัดส่วนการใช้พลังงานของ ภาคการขนส่ง (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%)	๖๗.๒๘ (๑๒.๑๓%)	๖๖.๙๙ (๑๒.๑๓%)	๖๗.๖๒ (๑๔.๖๑%)
๘. ความตรงต่อเวลาของรถไฟ ขนส่งสินค้ารวม (รฟท.)	ร้อยละ	แผน	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐
		ผล	-	-	-	-	๕๐.๑๐ (๐.๑๐%)

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน 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 ๓-๘)

**๑) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ** ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๗๔.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๗๓.๗๐ **ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๐.๓๐** และค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ร้อยละ ๘๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๓.๒๐ **สูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๓.๒๐**

**๒) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา)** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) ๗๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๕๑.๔๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมง **ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๒๖.๕๓**

๓) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ๘๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๖๐.๖๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๒๔.๒๐

๔) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ร้อยละ ๘๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๗๑.๗๖ ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๘.๒๔

๕) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) ร้อยละ ๖๕.๕๕ ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑๙.๔๕

๖) ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทางจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า รพท. จำกัด จำนวน ๔.๙๙ แสนคนต่อวัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ต.ค. ๒๕๖๐ - ก.ย. ๒๕๖๑) จำนวน ๔.๑๗ แสนคนต่อวัน ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๖.๔๓

๗) จำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยหน่วยงานอยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ตารางที่ ๓-๘ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์เข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

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%)	๗๓.๗๐ (-๐.๓๐%)
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%)	๘๓.๒๐ (๓.๒๐%)
๒. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร เชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) (รพท.)	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%)	๕๑.๔๓ (-๒๖.๕๓%)
๓. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร เชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รพท.)	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%)	๖๐.๖๔ (-๒๔.๒๐%)
๔. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสาร เชิงสังคม (รพท.)	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%)	๗๑.๗๖ (-๘.๒๔%)
๕. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสาร เชิงพาณิชย์ (รพท.)	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%)	๖๕.๕๕ (-๑๙.๔๕%)

ตัวชี้วัด	หน่วย	แผน ผล	แผน				
			๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
๖. ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม. และ รฟฟท.)	แสน คน/วัน	แผน	๒.๔๐	๒.๕๒	๔.๖๐	๔.๗๙	๔.๙๙
		ผล	๒.๙๘ (๒๔.๑๗%)	๓.๐๘ (๒๒.๒๒%)	๓.๒๖ (-๒๙.๑๓%)	๓.๗๘ (-๒๑.๐๙%)	๔.๑๗ (-๑๖.๔๓%)
๗. ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (สนข.)	จำนวนจุด เชื่อมต่อ	แผน	-	-	-	๒ จุด	๓ จุด
		ผล	-	-	-	-	-

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย  
๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

### ๓.๒ การประเมินผลตัวชี้วัด

การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑) รวมจำนวน ๔๙ ตัวชี้วัด จำแนกผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ออกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย ๑) กลุ่มที่ ๑ ตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุค่าเป้าหมาย จำนวน ๒๒ ตัวชี้วัด (คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๙๐ ของตัวชี้วัดทั้งหมด) ๒) กลุ่มที่ ๒ ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานไม่บรรลุค่าเป้าหมาย จำนวน ๒๓ ตัวชี้วัด (คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๙๔ ของตัวชี้วัดทั้งหมด) และ ๓) กลุ่มที่ ๓ ตัวชี้วัดที่ยังไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน ๔ ตัวชี้วัด (คิดเป็นร้อยละ ๘.๑๖ ของตัวชี้วัดทั้งหมด) เนื่องจากอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและเตรียมจัดเก็บข้อมูล ดังนั้นจะพบว่าตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของแผนในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยผลการประเมินตัวชี้วัดในภาพรวมของแผนตามรายเป้าประสงค์ ดังนี้ (ตารางที่ ๓-๘)

**๓.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง** พิจารณาจากปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในแต่ละสาขาการขนส่ง พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีในการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ทั้งจากการที่ประเทศมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวย รวมถึงการพัฒนาโครงการ/มาตรการเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค โดยมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดที่กำหนด กล่าวคือ

- **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางบก** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญทั้ง ๙ แห่ง (สนข.) พบว่ามีด่านการค้าชายแดน ๕ แห่ง ได้แก่ ด่านเชียงของ ด่านแม่สอด ด่านมุกดาหาร ด่านอรัญประเทศ และด่านปางดงเบซาร์ ที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย สำหรับด่านการค้าชายแดนอีก ๔ แห่ง อาทิ ด่านแม่สาย ด่านหนองคาย ด่านนครพนม และด่านสะเดา มีผลการดำเนินงานที่ไม่บรรลุเป้าหมาย

- **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางน้ำ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (กทท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย

● **การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางทางอากาศ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) แม้ว่าจะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องแต่มีผลการดำเนินงานที่ต่ำกว่าเป้าหมาย ในขณะที่ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมาย

**๓.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง** ความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งมีแนวโน้มที่ดี โดยพิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในเมืองหลักและเมืองรองทั่วประเทศ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโครงข่ายทางถนนและทางอากาศ โดยมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดที่กำหนด กล่าวคือ

● **ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง (ทล.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย

● **การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (บวท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานภูมิภาคของทอท. ๔ แห่ง ของ ทย. ๒๘ แห่ง และของบริษัท การบินกรุงเทพฯ ๑ แห่ง (ทอท. ทย. และ บ.การบินกรุงเทพฯ) แม้จะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องแต่ไม่บรรลุเป้าหมาย

● **ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของ ทล. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ (ทล.) และตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทช. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ (ทช.) ซึ่งวัดจากผู้ใช้บริการถนนในมิติต่างๆ เช่น ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ภูมิทัศน์ มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย สำหรับตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน (ทย.) พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย

**๓.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง** ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางถนนและทางรถไฟ พบว่ามีแนวโน้มอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ในขณะที่ความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งทางน้ำและทางอากาศมีแนวโน้มที่ดี กล่าวคืออุบัติเหตุการเดินทางและขนส่งทางน้ำมีอัตราการลดลงและบรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ สำหรับการขนส่งทางอากาศมีอัตราอุบัติเหตุลดลงและมีการพัฒนาระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ

● **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก** การประเมินผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.) ตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (สนข.) ตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ (สนข.) มีผลการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานจากตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) มีแนวโน้มลดลงแต่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย

● **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางราง** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (รฟท.) พบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น จึงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

● **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ (จท.) และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.) มีแนวโน้มลดลง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย

● **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ** การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (กพท.) มีแนวโน้มลดลง แต่ยังไม่บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศเป็นศูนย์ อย่างไรก็ตาม กพท. ในฐานะองค์กรกำกับดูแลด้านการบินได้ดำเนินการพัฒนาระบบการกำกับดูแลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ (กพท.) โดยกำหนดตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อยใน ๓ ระดับ ได้แก่ ๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล อันหมายถึง การมีข้อกำหนดเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านการออกใบรับรองติดตามและกำกับการดำเนินงานภายในสำนักงาน ๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล อันหมายถึง การมีข้อกำหนดเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ กพท. (Oversight) และเงื่อนไขตามใบรับรองหรือใบอนุญาต และ ๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล อันหมายถึง การมีข้อกำหนดเพื่อดำเนินมาตรการต่อผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่ กพท. กำหนด ซึ่งผลการประเมินครบปีจะได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑

**๓.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**  
การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำซึ่งมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า พบว่าการใช้บริการและคุณภาพการให้บริการของการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับการขนส่งทางน้ำมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับผลกระทบจากภาคการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อมทั้งสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่งและการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งมีอัตราการขยายตัวและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

● **การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางและทางน้ำ** ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของ การปรับรูปแบบการขนส่งทางราง พบว่า การใช้บริการโดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รพท.) มีอัตราการลดลงและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับคุณภาพของรถไฟที่พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รพท.) ที่มีอัตราการลดลงและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รพท.) มีค่าสูงกว่าเป้าหมายเล็กน้อย **สำหรับการปรับรูปแบบการขนส่งทางน้ำ** พบว่า ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่อปริมาณการขนส่งโดยรวม (สนข.) ที่ประกอบด้วยสัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและสูงกว่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางน้ำที่ประกอบด้วยปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่ง (จท.) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมาย

● **การใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลพิษที่เกิดจากภาคการขนส่ง** การประเมินผล การดำเนินงานตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.) พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น และไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย

**๓.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ** พบว่า มีผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะด้วยรถไฟไฟฟ้าในอัตราที่เพิ่มขึ้นแม้จะยังต่ำกว่าเป้าหมาย สำหรับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ มีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ในต่างจังหวัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมาย สำหรับการลดเวลาในการเดินทาง

- ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม โดยตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขบ.) มีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย และในส่วนภูมิภาค (ขส.) มีค่าสูงกว่าเป้าหมาย สำหรับตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม.และ รฟฟท.) พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นแต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมาย
- คุณภาพการให้บริการ พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) และรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รฟท.) มีอัตราเพิ่มขึ้นแต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) มีอัตราลดลงและต่ำกว่าเป้าหมาย
- การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น ตัวชี้วัดจำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น (สนข.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๑ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ตารางที่ ๓-๙ สรุปการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ <sup>๓/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
<b>เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง</b>				
๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน				
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 ด้านปางดงเบงกาลี	✓			สนข.
๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	✓			กทท.
๓. ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ		✓		ทอท.
๔. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	✓			ทอท.
<b>เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง</b>				
๑. อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง	✓			ทล.
๒. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์	✓			ทล.
๓. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์	✓			ทช.
๔. ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค		✓		ทย./ทอท./บกรบป.กรุงเทพฯ
๕. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน	✓			ทย.
๖. ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ	✓			บพท.
<b>เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</b>				
๑. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน	✓			ขบ.
๒. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง		✓		ทล.

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ		✓		สนข.
๔. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ		✓		สนข.
๕. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ		✓		รฟท.
๖. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ	✓			จท.
๗. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า	✓			จท.
๘. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย		✓		จท.
๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล				
๙.๑ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล			✓	กพท.
๙.๒ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล			✓	กพท.
๙.๓ ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล			✓	กพท.
๑๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ		✓		สสย.
<b>เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>				
๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง		✓		สนข.
๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ	✓			สนข.
๒.๑ ทางลำนน้ำ	✓			สนข.
๒.๒ ทางชายฝั่ง	✓			สนข.
๓. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง		✓		รฟท.
๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า		✓		รฟท.
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ				
๕.๑ ทางลำนน้ำ	✓			จท.
๕.๒ ทางชายฝั่ง	✓			จท.
๖. สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง		✓		สนข.
๗. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก		✓		สนข.
๘. ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม	✓			รฟท.
<b>เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ</b>				
๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ				
๑.๑ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล		✓		ขบ.
๑.๒ ในส่วนภูมิภาค	✓			บขส.
๒. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา)		✓		รฟท.
๓. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ)		✓		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 สรุปการติดตามและประเมินผลโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ

๔.๑.๑ วิสัยทัศน์ และเป้าหมายของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑) ครอบคลุมเป้าประสงค์หลัก ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการ คมนาคมขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและ เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของแผนในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

#### ๔.๑.๒ การแปลงแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

๔.๑.๒.๑ ผลการประเมินตัวชี้วัด แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ได้กำหนดเป้าประสงค์ ๕ ประการ เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีตัวชี้วัดในแต่ละเป้าประสงค์รวม ๔๙ ตัวชี้วัด โดยการประเมินผล การดำเนินงานตามตัวชี้วัด ณ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ พบว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย ตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนฯ กล่าวคือ มีตัวชี้วัดที่บรรลุเป้าหมาย ๒๒ ตัวชี้วัด ไม่บรรลุเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด และไม่สามารถประเมินได้ ๔ ตัวชี้วัด

๔.๑.๒.๒ ผลความคืบหน้าในการดำเนินโครงการ/มาตรการ การดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้ แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผน หลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ดังกล่าวให้บรรลุเป้าหมาย โดยในรอบปีที่ผ่านมาหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เจ้าของโครงการและมาตรการ รวม ๒๑ หน่วยงาน ได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการและมาตรการตามแผน การดำเนินงาน รวม ๑๓๖ โครงการและ ๓๘ มาตรการ พบว่า โครงการและมาตรการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการ การศึกษาหรือการดำเนินการ และส่วนใหญ่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ โครงการและ มาตรการที่อยู่ระหว่างการศึกษาหรือการดำเนินการรวม ๗๑ โครงการ ๒๓ มาตรการ รวมถึงมีโครงการและมาตรการ ที่ศึกษาหรือดำเนินการแล้วเสร็จรวม ๕๑ โครงการ ๑๒ มาตรการ ทั้งนี้ มีโครงการและมาตรการที่หน่วยงานได้ขอชะลอ/ยกเลิก การดำเนินงานรวม ๙ โครงการ ๒ มาตรการ และยังมีโครงการและมาตรการที่ยังไม่เริ่ม ๕ โครงการ ๑ มาตรการ ทั้งนี้ มีโครงการและมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จเพิ่มขึ้น

โดยสถานะโครงการตามรายเป้าประสงค์ พบว่า เป้าประสงค์ที่มีสถานะคืบหน้าในการ ดำเนินโครงการสรุปได้ดังนี้ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง (ส่วนใหญ่ ที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ) เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและ เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (มีโครงการที่ ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จเท่ากับโครงการที่อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ) สำหรับเป้าประสงค์ที่มีสถานะ คืบหน้าในการดำเนินมาตรการสรุปได้ดังนี้ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่ง และเป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (มีมาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จเท่ากับมาตรการที่อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ)

### ๔.๑.๒.๓ ภาพรวมการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

สรุปผลการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งจำนวน ๑๓๖ โครงการ ๓๘ มาตรการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัด ๔๙ ตัวชี้วัด ของเป้าประสงค์ ๕ ประการของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑) แผนภาพที่ ๔-๑

๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง พบว่า เป้าหมายตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๑ รวม ๑๒ ตัวชี้วัด ซึ่งตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งในภูมิภาคที่มีแนวโน้มที่ดี โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าทางบก กล่าวคือ ตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ ๕ แห่ง (ด้านเชียงของ ด้านแม่สอด ด้านมุกดาหาร ด้านอรัญประเทศ และด้านปาดังเบซาร์) ที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย ในขณะที่ด่านการค้าชายแดนอีก ๔ แห่ง (ด้านแม่สาย ด้านหนองคาย ด้านนครพนม และด้านสะเดา) มีผลการดำเนินงานที่ไม่บรรลุเป้าหมาย สำหรับการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางการขนส่งสินค้าทางน้ำ สะท้อนจากการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางเรือแหลมฉบังที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย เช่นเดียวกับการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าและการเดินทางทางอากาศ ที่สะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) แม้ว่าจะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องแต่มีผลการดำเนินงานที่ต่ำกว่าเป้าหมาย ในขณะที่ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) และมีผลการดำเนินงานขยายตัวอย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมาย

โดยโครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้จำนวนรวม ๔๓ โครงการ และ ๑๗ มาตรการ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการจำนวน ๒๗ โครงการและ ๘ มาตรการ โดยอยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินและการก่อสร้าง ทั้งโครงข่ายภายในประเทศเชื่อมโยงกับเมืองหลักในภูมิภาค เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ สาย (สายพญา-มาบตาพุด, สายบางปะอิน-นครราชสีมา, สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) (ทล.), โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ทั้งช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (รถไฟไทย-จีน) ช่วงกรุงเทพ-เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น) (รฟท.) รวมถึงโครงการเพื่อพัฒนาประตูการค้าหลัก ประตูการค้าชายแดน และเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.) มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานอยู่ตะเภา (สนข./บกท.) รวมถึงโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ (จทท.) ที่ได้รับการคัดค้านจากคนในพื้นที่ ขณะนี้ จทท. อยู่ระหว่างแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ และมีโครงการและมาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๑ โครงการและ ๘ มาตรการ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จทท.) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ทอท.) รวมถึงมาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน (ขบ.) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (รฟม.) นอกจากนี้มีที่ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ ๑ มาตรการ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (จทท.) และที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร (รฟท.) และโครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม (สนข.)

๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง พบว่า เป้าหมายตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๒ รวม ๕ ตัวชี้วัด ซึ่งตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

**๕ ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด** ซึ่งสะท้อนถึงความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งมีแนวโน้มที่ดี โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ **ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง** สะท้อนจากการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง (ทล.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย **การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในเมืองหลักและเมืองรองทั่วประเทศ** สะท้อนจากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (บวท.) มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. ๔ แห่ง ของ ทย. ๒๘ แห่ง และของบริษัทการบินกรุงเทพฯ ๑ แห่ง (ทอท. ทย. และ บ.การบินกรุงเทพฯ) แม้จะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องแต่ไม่บรรลุเป้าหมาย **สำหรับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโครงข่ายทางถนนและทางอากาศ** สะท้อนจากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของ ทล. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทล.) และตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทช. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทช.) ซึ่งวัดจากผู้ใช้บริการถนนในมิติต่างๆ เช่น ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ภูมิทัศน์ มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย **สำหรับตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน (ทย.)** พบว่า มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย

**โดยโครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้จำนวนรวม ๒๒ โครงการ และ ๒ มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการและมาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๒ โครงการ** อาทิ โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้าทำอากาศยาน นครศรีธรรมราชและทำอากาศยานอุดรธานี โครงการก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน ทำอากาศยานลำปาง (ทย.) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ทช.) และมีโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการจำนวน ๑๐ โครงการและ ๒ มาตรการ อาทิ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ (บวท.) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค (ทล.) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของทำอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น (ทอท.) **โดยไม่มีโครงการที่ยกเลิก/ชะลอ หรือยังไม่เริ่มดำเนินการ**

**๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง** พบว่า เป้าหมายตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๓ รวม ๑๒ ตัวชี้วัด ซึ่งตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด โดยมีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินได้ ๓ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงแนวโน้มอุบัติเหตุทางบกและทางรางที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ **ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก** สะท้อนจากการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.) ตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (สนข.) ตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ (สนข.) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและมีผลการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานจากตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) มีแนวโน้มลดลงแต่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย **เช่นเดียวกับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางราง** ซึ่งสะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (รฟท.) ที่มีอัตราเพิ่มขึ้นซึ่งไม่เป็นไปตามเป้าหมาย **ในขณะที่ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่ดี** ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ (จท.) และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.) มีแนวโน้มลดลง และมีผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมาย **สำหรับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ** ซึ่งสะท้อนจากการดำเนินงานตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่ง

ทางอากาศ (กพท.) มีแนวโน้มลดลง แต่ยังไม่บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศเป็นศูนย์ครั้ง ซึ่งหน่วยงานกำกับดูแลได้มีการพัฒนาระบบการกำกับดูแลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ (กพท.) ด้วยตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อยใน ๓ ระดับ ได้แก่ การมีข้อกำหนดเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านการออกใบรับรองติดตามและกำกับดำเนินงานภายใน กพท. การมีข้อกำหนดเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ กพท. และเงื่อนไขตามใบรับรองหรือใบอนุญาต และการมีข้อกำหนดเพื่อดำเนินมาตรการต่อผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย การรักษา ความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่สำนักงานกำหนด ซึ่งผลการประเมินครบปี (รอบปีปฏิทิน) จะได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑

โดยโครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้จำนวนรวม ๑๓ โครงการ และ ๑๓ มาตรการ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการจำนวน ๙ โครงการและ ๑๐ มาตรการ อาทิ โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (ทล.) โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (จำนวน ๒๔ แห่ง) (ทช.) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ (รฟท.) มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) (กพท.) และมีโครงการและมาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๓ โครงการและ ๒ มาตรการ อาทิ โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือน กระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว (รฟท.) นอกจากนี้ มีที่ยกเลิก/ชะลอ ๑ มาตรการ ได้แก่ มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.) และที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.)

๔) เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า เป้าหมายตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๔ รวม ๑๑ ตัวชี้วัด ซึ่งตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงการส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำซึ่งมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า พบว่าการให้บริการและคุณภาพการให้บริการของการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งสะท้อนจากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.) มีอัตราการลดลงและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับคุณภาพของรถไฟที่พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รฟท.) ที่มีอัตราการลดลงและไม่เป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รฟท.) มีค่าสูงกว่าเป้าหมายเล็กน้อย สำหรับการขนส่งทางน้ำมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นไปตามเป้าหมาย สะท้อนจากตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่อปริมาณการขนส่งโดยรวม (สนข.) ที่ประกอบด้วยสัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและสูงกว่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางน้ำที่ประกอบด้วยปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมาย สำหรับผลกระทบจากภาคการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.) พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย

โดยโครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้จำนวนรวม ๓๕ โครงการ และ ๔ มาตรการ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการจำนวน ๑๕ โครงการและ ๒ มาตรการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ จำนวน ๗ เส้นทาง เช่น ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ, ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น,

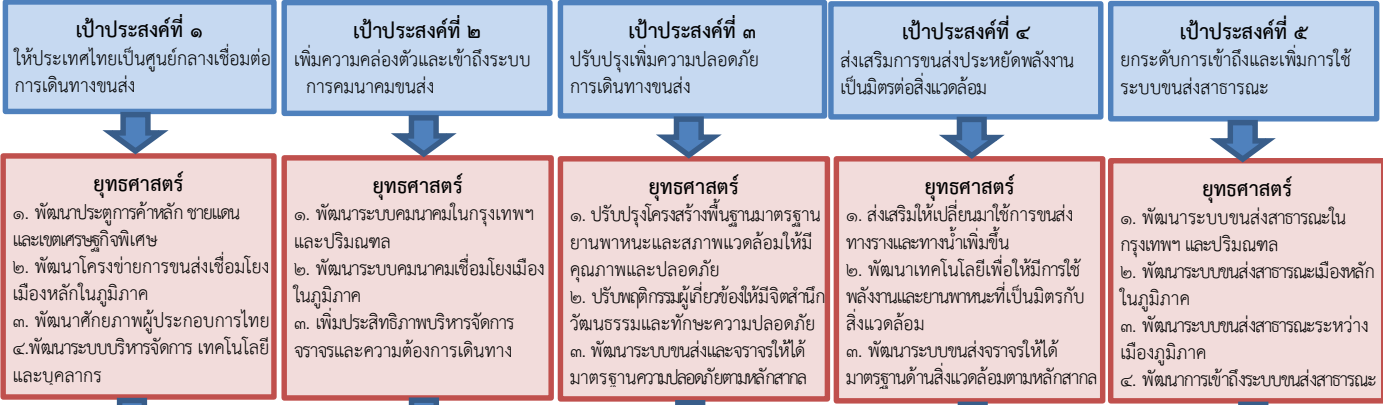
ช่วงนครปฐม-หัวหิน, ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์, ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (รฟท.) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑) (จท.) ซึ่งเป็นจำนวนเท่ากับที่ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๕ โครงการและ ๒ มาตรการ อาทิ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน (สนข.) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน (ทอท.) นอกจากนี้มีที่ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.) และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง -ท่าเรือน้ำลึกทวาย โครงการก่อสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง (รฟท.) และที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี-มุกดาหาร และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี-อำเภอนครหลวง (รฟท.)

๕) เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อประเมินตัวชี้วัด พบว่า เป้าหมายตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๕ รวม ๘ ตัวชี้วัด ซึ่งตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่ไม่บรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด และไม่สามารถประเมินผลได้ ๑ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงการยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดใน ๓ มิติ ดังนี้ ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม โดยมีผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะด้วยรถไฟฟ้าในอัตราที่เพิ่มขึ้นแม้จะยังต่ำกว่าเป้าหมาย ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (รฟม.และ รฟฟท.) สำหรับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ (ขบ.) มีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ในต่างจังหวัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมาย ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขบ.) และตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค (ขส.) **คุณภาพการให้บริการ** พิจารณาจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมด) และรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (รฟท.) มีอัตราเพิ่มขึ้นแต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) มีอัตราลดลงและต่ำกว่าเป้าหมาย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น ตัวชี้วัดจำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น (สนข.) อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ซึ่งจะรายงานในรอบที่ ๑ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

โดยโครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้จำนวนรวม ๒๓ โครงการ และ ๒ มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการและมาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๐ โครงการ และ ๑ มาตรการ อาทิ โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน (รฟท.) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ขบ.) ซึ่งเป็นจำนวนใกล้เคียงกับที่อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการจำนวน ๑๐ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟ ๗ สาย เช่น สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ) สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) สายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม) สายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) โครงการแผนการจัดหารถโดยสาร (ขส.) และมีที่ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟ สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔) และ โครงการก่อสร้าง สายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ-บางปู และ ช่วงคูคต-ลำลูกกา) (รฟม.) และที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ มาตรการ ได้แก่ มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ (สนข.)

สรุปการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑) ปรากฏตามแผนภาพที่ ๔-๑ ในหน้าถัดไป

**แผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ วิสัยทัศน์ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน**



**รวม ๔๔ ตัวชี้วัด บรรลุเป้าหมาย ๒๒ ตัวชี้วัด ไม่บรรลุเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด ไม่สามารถประเมินได้ ๔ ตัวชี้วัด**

<p><b>ตัวชี้วัด ๑๒ ตัวชี้วัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>บรรลุเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดน (๕ ตัวชี้วัด)</li> <li>+ ปริมาณขนส่งสินค้าผ่าน ทลธ.</li> <li>+ ปริมาณขนส่งสินค้าที่ ทสภ.</li> <li>• <b>ไม่บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดน (๔ ตัวชี้วัด)</li> <li>- ปริมาณผู้โดยสารที่ ทสภ.</li> </ul>	<p><b>ตัวชี้วัด ๖ ตัวชี้วัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ อัตราเคลื่อนตัวรถบนถนน ทล.ชายแดน</li> <li>+ ผู้ใช้ถนนโครงข่าย ทล.</li> <li>ต่อการบริหารเชิงประสพการณ์</li> <li>+ ผู้ใช้ถนนโครงข่าย ทช.</li> <li>ต่อการบริหารเชิงประสพการณ์</li> <li>+ ความพึงพอใจผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน</li> <li>+ ปริมาณเที่ยวบินในเขตแดงขาวการบินกรุงเทพ</li> <li>• <b>ไม่บรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค</li> </ul>	<p><b>ตัวชี้วัด ๑๒ ตัวชี้วัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>บรรลุเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ อุบัติเหตุต่อปีระบบขนส่งสาธารณะทางถนน</li> <li>+ อุบัติเหตุการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ</li> <li>+ อุบัติเหตุต่อปีเรือขนส่งสินค้า</li> <li>• <b>ไม่บรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- อุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง</li> <li>- ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน ของ คค.</li> <li>- ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ</li> <li>- อัตราอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ</li> <li>- ความพึงพอใจผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้านความปลอดภัย</li> <li>- อุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ</li> <li>• <b>ไม่สามารถประเมินได้ ๓ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ ระดับความสำเร็จการมีระบบกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล (๓ ตัวชี้วัด)</li> </ul>	<p><b>ตัวชี้วัด ๑๑ ตัวชี้วัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>บรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (๓ ตัวชี้วัด)</li> <li>+ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำและชายฝั่ง (๒ ตัวชี้วัด)</li> <li>+ ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม</li> <li>• <b>ไม่บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง</li> <li>- ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง</li> <li>- ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า</li> <li>- สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง</li> <li>- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก</li> </ul>	<p><b>ตัวชี้วัด ๘ ตัวชี้วัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>บรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค</li> <li>• <b>ไม่บรรลุเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด</b></li> <li>- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล</li> <li>- ความเร็วเฉลี่ยรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (๒ ตัวชี้วัด)</li> <li>- ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (๒ ตัวชี้วัด)</li> <li>- ผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟที่ขนส่งมวลชน</li> <li>• <b>ไม่สามารถประเมินได้ ๑ ตัวชี้วัด</b></li> <li>+ ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ</li> </ul>
--	--	---	---	---

**รวม ๑๓๖ โครงการ ๓๘ มาตรการ**

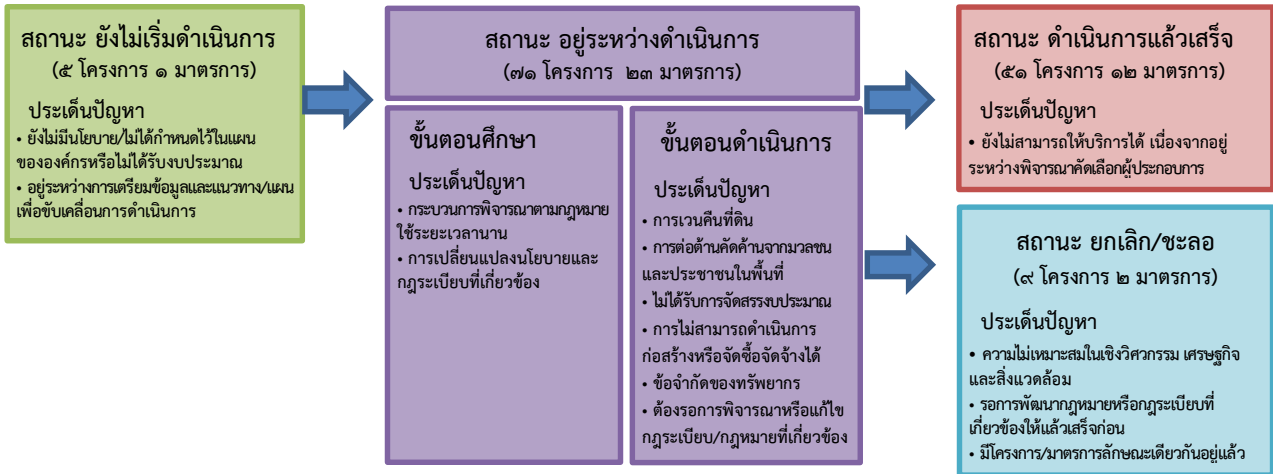
**อยู่ระหว่างดำเนินการ ๗๑ โครงการ ๒๓ มาตรการ, แล้วเสร็จ ๕๑ โครงการ ๑๒ มาตรการ, ชะลอ/ยกเลิก ๙ โครงการ ๒ มาตรการ, ยังไม่เริ่ม ๕ โครงการ ๑ มาตรการ**

<p><b>รวม ๔๓ โครงการ ๑๗ มาตรการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๒๗ โครงการ ๘ มาตรการ</li> <li>• ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๑ โครงการ ๘ มาตรการ</li> <li>• ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ ๑ มาตรการ</li> <li>• ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒ โครงการ - มาตรการ</li> </ul>	<p><b>รวม ๒๒ โครงการ ๒ มาตรการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๑๐ โครงการ ๒ มาตรการ</li> <li>• ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒ โครงการ - มาตรการ</li> <li>• ยกเลิก/ชะลอ - โครงการ - มาตรการ</li> <li>• ยังไม่เริ่มดำเนินการ - โครงการ - มาตรการ</li> </ul>	<p><b>รวม ๑๓ โครงการ ๑๓ มาตรการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๙ โครงการ ๑๐ มาตรการ</li> <li>• ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ โครงการ ๒ มาตรการ</li> <li>• ยกเลิก/ชะลอ - โครงการ ๑ มาตรการ</li> <li>• ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ โครงการ - มาตรการ</li> </ul>	<p><b>รวม ๓๕ โครงการ ๔ มาตรการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๑๕ โครงการ ๒ มาตรการ</li> <li>• ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๕ โครงการ ๒ มาตรการ</li> <li>• ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ - มาตรการ</li> <li>• ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒ โครงการ - มาตรการ</li> </ul>	<p><b>รวม ๒๓ โครงการ ๒ มาตรการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๑๐ โครงการ ๑ มาตรการ</li> <li>• ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐ โครงการ - มาตรการ</li> <li>• ยกเลิก/ชะลอ ๓ โครงการ - มาตรการ</li> <li>• ยังไม่เริ่มดำเนินการ - โครงการ ๑ มาตรการ</li> </ul>
---	--	--	--	--

แผนภาพที่ ๔-๑ ภาพรวมการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)

## ๔.๒ ปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่ง

๔.๒.๑ ปัญหาในการขับเคลื่อนโครงการ/มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ จาก การติดตามและประเมินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ พบประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น ในขั้นตอนการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการที่สำคัญ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนิน โครงการ/มาตรการเมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด ต้องชะลอ/ยกเลิก ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่บรรลุ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ประมวลได้ ดังนี้ (แผนภาพที่ ๔-๒)



แผนภาพที่ ๔-๒ ประเด็นปัญหาในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)

๔.๒.๑.๑ สถานะโครงการ/มาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ พบประเด็นปัญหาที่ยังไม่สามารถนำโครงการ/มาตรการมาเริ่มดำเนินการได้ อาทิ

๑) ยังไม่มีนโยบายหรือยังไม่ได้บรรจุไว้ในแผนองค์กร เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร และโครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.) ที่ปรับตัวอุปสรรคจากการติดตั้งรั้วสำหรับรถไฟทางคู่เป็นการติดตั้งรั้วสำหรับรถไฟทางเดี่ยวซึ่งยังไม่เริ่มดำเนินงาน เนื่องจากยังไม่มีนโยบายและโครงการยังไม่บรรจุอยู่ในแผนวิสาหกิจของ รฟท.

๒) อยู่ระหว่างการเตรียมข้อมูลและแนวทาง/แผนเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการ เช่น มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อบริษัทขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ (สนข.)

๔.๒.๑.๒ สถานะโครงการ/มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาหรือดำเนินงาน พบประเด็นปัญหาระหว่างการดำเนินโครงการ/มาตรการ อาทิ ดำเนินการได้ล่าช้ากว่าแผน การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในขั้นตอนของการศึกษาและการดำเนินงาน อาทิ

๑) ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการศึกษา

๑.๑) กระบวนการพิจารณาตามกฎหมายใช้ระยะเวลานาน โดยโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ฯลฯ

ซึ่งจำเป็นต้องระยะเวลาในกระบวนการตามกฎหมายดังกล่าว อาทิ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จังหวัดเชียงราย และ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ขบ.)

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

## **๒) ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการ**

**๒.๑) การเวนคืนที่ดิน** อาทิ โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน แม่สอด จังหวัดตาก โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา (ทย.) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จังหวัดเชียงราย (ทช.) ไม่สามารถเวนคืนที่ดินได้ ทำให้การเข้าสู่พื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนการดำเนินงานที่กำหนด และบางโครงการต้องชะลอการดำเนินงาน

**๒.๒) การต่อต้านคัดค้านจากมวลชนและประชาชนในพื้นที่** ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการศึกษา อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล และ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (จท.) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ในประเด็นสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีการต่อต้านในขั้นตอนการดำเนินโครงการ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.) โครงการแก้ไขปัญหารถราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค และโครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (ทช.) การต่อต้านของมวลชนเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการชะลอโครงการ

**๒.๓) ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ** ทำให้โครงการก่อสร้างโดยเฉพาะการก่อสร้างถนนที่ต้องทยอยก่อสร้าง อาทิ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับก่อสร้างสะพาน (ทล.)

**๒.๔) การไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างหรือจัดซื้อจัดจ้างได้** เกิดจากหลายสาเหตุ เช่น ขาดแคลนแรงงานในการก่อสร้าง โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (รพท.) การไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ เช่น โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.) ปรับแบบ โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) และฝนตกไม่สามารถก่อสร้างได้ เช่น โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๘ คัน (ขสมก.)

**๒.๕) ข้อจำกัดของทรัพยากร** เกิดจากบุคลากรไม่เพียงพอ อาทิ เกิดจากสิทธิการบินและการจัดสรร Slot การบินที่มีจำกัดในกรณีมาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ (บกท.) การแข่งขันในตลาดสูงจึงไม่สามารถเพิ่มเส้นทางบินได้ในกรณีมาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บทม.) รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เปิดอบรมในบางหลักสูตรจึงไม่สามารถส่งบุคลากรเข้าอบรมได้ในกรณีการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO (กทพ.)

**๒.๖) ต้องรอกการพิจารณาหรือการแก้ไขกฎระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้อง**  
มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) (กพท.) การแก้ไขข้อบกพร่องส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการแก้กฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศฉบับใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอ สนช.

**๔.๒.๑.๓ สถานะโครงการ/มาตรการที่ชะลอหรือยกเลิกการดำเนินการ พบประเด็นปัญหา**  
ที่ทำให้โครงการ/มาตรการต้องชะลอหรือยกเลิกการดำเนินงาน อาทิ

**๑) ความไม่เหมาะสมในเชิงวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม** อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.) ที่ต้องยุติโครงการเนื่องจากผลการศึกษาพบว่าความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์และการเงินไม่คุ้มค่า โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (จท.) ที่พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสูง

**๒) รอกการพัฒนากฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จก่อน** อาทิ มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (รพท.)

**๓) มีโครงการ/มาตรการลักษณะเดียวกันอยู่แล้ว** อาทิ มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.) ที่มีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นกฎหมายที่บังคับใช้อยู่แล้ว

**๔.๒.๑.๔ สถานะโครงการ/มาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ** พบประเด็นปัญหาของโครงการ/มาตรการที่ดำเนินการศึกษาหรือดำเนินงานแล้วเสร็จ ทั้งการไม่สามารถเปิดให้บริการได้ หรือไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อเนื่อง อาทิ **ยังไม่สามารถให้บริการได้** เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการเพื่อบริหารโครงสร้างพื้นฐาน/การขนส่ง อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด (จท.) ที่ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘ และมอบหมาย กพท. เป็นผู้บริหารท่าเรือ

#### **๔.๒.๒ ปัญหาที่สะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด**

การขับเคลื่อนแผนการพัฒนาระบบขนส่งฯ ได้มีการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ส่วนหนึ่งยังไม่บรรลุเป้าหมาย ทั้งในระดับผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดที่อยู่ในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยการเดินทางขนส่ง โดยเฉพาะประเด็นของอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก ทางรางและทางอากาศ ส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการควรให้ความสำคัญ โดยเฉพาะเรื่องของการสร้างการรับรู้และความตระหนักรู้ การใช้เทคโนโลยีเพื่อการดำเนินงานเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะประเด็นของการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่การขนส่งทางราง ซึ่งโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางส่วนใหญ่ดำเนินการและประเด็นของการใช้พลังงานและการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะประเด็นของคุณภาพการให้บริการโดยสาธารณะ เช่น ความตรงต่อเวลา ความเร็วเฉลี่ย และเรื่องการเชื่อมต่อระบบขนส่ง ควรให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการดังกล่าว

## ๔.๓ ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง

**๔.๓.๑ การพัฒนาการบริหารจัดการโครงการ/มาตรการเพื่อให้ดำเนินการตามแผนการดำเนินงานและบรรลุวัตถุประสงค์** การติดตามและประเมินผลพบว่า ประเด็นปัญหาในการขับเคลื่อนโครงการ/มาตรการเกิดขึ้นในทุกขั้นตอน ซึ่งมีข้อเสนอแนะเพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินโครงการ/มาตรการเป็นไปตามแผนและบรรลุวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ/มาตรการ เพื่อแก้ไขประเด็นปัญหาข้อจำกัดด้านงบประมาณหน่วยงานควรพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ อาทิ เงินกองทุน เงินช่วยเหลือและอุดหนุน การร่วมลงทุนรัฐเอกชน ตลอดจนถึงพิจารณาจัดอันดับความสำคัญของโครงการ/มาตรการภายใต้แผนหลักบรรจุไว้ในแผนงานขององค์กร

๒) ระหว่างการดำเนินงานโครงการ/มาตรการ เพื่อแก้ไขประเด็นปัญหาการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนการเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผนการเบิกจ่าย หรือการต้องชะลอ/ยกเลิกโครงการ จากหลายสาเหตุ อาทิ ต้องเกี่ยวข้องกับการพิจารณาหรือดำเนินการตามกฎหมาย/กฎระเบียบของหลายหน่วยงาน การเวนคืนที่ดิน การไม่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน ข้อจำกัดของทรัพยากร หน่วยงานควรให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความเสี่ยง สร้างการมีส่วนร่วมและการรับรู้ในโครงการ/มาตรการให้กับหน่วยงานและประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการบริหารจัดการ เช่น ดำเนินการในลักษณะคู่ขนาน เพื่อเตรียมความพร้อมโครงการ

๓) เมื่อโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ เพื่อแก้ประเด็นปัญหาโครงการโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งส่วนใหญ่ที่แล้วเสร็จแต่ยังไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการหาผู้ประกอบการมาบริหารดำเนินงาน การไม่เชื่อมโยงโครงข่ายและระบบ หรือการเปิดให้บริการแล้วมีผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จึงไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน หรือโครงการศึกษายังไม่สามารถขับเคลื่อนสู่การก่อสร้างหรือใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งหน่วยงานควรเตรียมจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ แผนการตลาดอย่างเป็นระบบเพื่อสื่อสารสร้างการรับรู้กับผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้เสีย แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี และแนวทางการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เป็นโครงข่ายที่ไร้รอยต่อ (Seamless connectivity) ตั้งแต่ก่อนโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ เพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการและใช้ประโยชน์ได้อย่างต่อเนื่องเมื่อโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ

**๔.๓.๒ การพัฒนาผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดให้บรรลุเป้าหมายได้เพิ่มขึ้น** แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาของสหประชาชาติ (The Sustainable Development Goals: SDGs) คือพัฒนาให้เกิดความสมดุลในมิติของเศรษฐกิจ (เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพ ความคุ้มค่าต่อการลงทุน) มิติสังคม (เช่น ความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และความสามารถในการเข้าถึงของคนทุกกลุ่มและทุกพื้นที่) และมิติด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น การลดมลพิษและประหยัดการใช้พลังงานจากภาคการขนส่ง) อย่างไรก็ตามการประเมินผลแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบว่าประเด็นที่ควรได้รับการพัฒนาทั้งในระดับโครงการ/มาตรการและระดับตัวชี้วัดเพื่อให้เกิดความยั่งยืน คือ ประเด็นด้านความปลอดภัย ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการเข้าถึงและมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งนอกจากหน่วยงานควรเร่งรัดขับเคลื่อนดำเนินโครงการและมาตรการในเป้าประสงค์ที่ตอบโจทย์ดังกล่าวให้แล้วเสร็จแล้ว ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากร กฎหมายกฎระเบียบและการบริหารจัดการที่สนับสนุนมิติด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และการพัฒนามาตรฐานการให้บริการสำหรับโครงการ/มาตรการต่างๆ ด้วย อาทิ การเลือกใช้เทคโนโลยีการขนส่งที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การสร้างความตระหนักรู้ต่อความสำคัญของสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยให้กับผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งการพัฒนาฐานข้อมูลและการเชื่อมโยงฐานข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน

## ภาคผนวก

รายละเอียดความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการ  
ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ – กันยายน ๒๕๖๑)

ตาราง ความสำเร็จหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๑๖ : ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง									
๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ									
โครงการ									
๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย  • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๒,๓๖๓.๑๐ ลป.	ขบ.	๕๖-๖๓			ประกอบด้วย ๔ แผนงาน ดังนี้  • แผนงานที่ ๑ กำหนดก่อสร้างหิรัญพัทยิให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินงานโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทน อสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนครบทุกรายแล้ว  • แผนงานที่ ๒ โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัด เชียงราย ตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ การศึกษาแล้วเสร็จ และ รวค. ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และ คณะกรรมการ PPP มีมติเห็นชอบให้โครงการฯ ดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑ และเห็นชอบ รูปแบบการให้เอกชนร่วมทุนฯ ตามที่ ขบ. เสนอเมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ ทั้งนี้ คาดว่า สคร.จะนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ได้ภายในพฤศจิกายน ๒๕๖๑	-	๒๙๑.๐๑	๑๐๐	๑๐๐
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐			๑๕.๐๐ (เงินกองทุน สคร.)	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐-๖๓	๑๐๐	๔๕.๑๔	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แผนงานที่ ๓ การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ระยะที่ ๑ วงเงิน ๑,๓๖๐ ลบ. เริ่มดำเนินการวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างซึ่งเป็นไปตามแผนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</li> </ul>	-	๑,๓๖๐.๐๐	๕๗.๕๐	๕๗.๕๐
		๖๐-๖๓	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แผนงานที่ ๔ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ยังไม่ได้ดำเนินการเนื่องจากต้องรอให้การศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. ให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ แล้วเสร็จและผ่านความเห็นชอบจาก ครม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยังไม่สามารถเริ่มดำเนินการได้ เนื่องจากต้องได้รับการอนุมัติผลการศึกษาจาก ครม. ตามมาตรา ๒๘ จึงจะเริ่มดำเนินการได้</li> </ul>	๕.๓๖	-	-
๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓</li> <li>• งบประมาณ ๑,๑๒๓.๔๓ ลบ.</li> </ul>	ขบ.				ประกอบด้วย ๒ แผนงาน ดังนี้				
		๖๐	๑๐๐	๘๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจสิ่งขุดหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม คณะกรรมการกำกับการศึกษา ตรวจสอบรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๔ (รายละเอียดประมาณค่าทดแทนที่ดิน ต้นไม้และอาคาร) และมีมติให้ที่ปรึกษาหยุดระยะเวลาของสัญญาตั้งแต่วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ จนกว่าพระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ ที่ดินมีผลบังคับใช้ และ ขบ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เนื่องจาก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดินฯ ยังไม่มีผลบังคับใช้ จึงไม่สามารถจัดทำบัญชีค่าทดแทนสิ่งขุดหาริมทรัพย์ที่ต้องครบถ้วนเพื่อเสนอคณะกรรมการกำกับการศึกษา พิจารณาได้</li> </ul>	๑๕.๐๐	๑๐๐	๘๐
		๖๐	๑๐๐	๕	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม จะสามารถเริ่มงานหลังจากการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยังไม่สามารถเริ่มดำเนินการได้ เนื่องจากต้องได้รับการอนุมัติผลการศึกษาจาก ครม.</li> </ul>	๕.๓๖	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ผ่านความเห็นชอบจาก ครม.	ตามมาตรา ๒๘ จึงจะเริ่มดำเนินการได้			
<b>๓) โครงการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๑๔๘.๓๙ ลป.	ขบ.	๕๘-๖๓			ประกอบด้วย ๗ โครงการ ดังนี้				
		๖๑	๖๐	๖๐	๑)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขอนแก่น,นครราชสีมา) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๓๔.๐๖	๖๐	๖๐
		๖๑	๖๐	๔๐	๒)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ ดำเนินการล่าช้ากว่าแผน	คณะกรรมการฯ ขอปรับแก้รายงาน เนื่องจากมีการนำเสนอพื้นที่ก่อสร้างสถานีที่เหมาะสมกว่าพื้นที่เดิมตามความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑๙.๒๙	๖๐	๔๐
		๖๑	๖๐	๖๐	๓)โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักภาคเหนือ (เชียงใหม่, พิษณุโลก) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๒๗.๔๘	๖๐	๖๐
		๖๑-๖๒	๖๐	๖๐	๔)โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคเหนือ (เชียงราย, ตาก) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๑๔.๑๘	๖๐	๖๐
		๖๑-๖๒	๖๐	๖๐	๕)โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หนองคาย, มุกดาหาร) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๑๔.๓๔	๖๐	๖๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑-๖๒	๖๐	๖๐	๖) โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดน จังหวัดสระแก้ว เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๘.๔๓	๖๐	๖๐
		๖๑-๖๒	๖๐	๖๐	๗) โครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา, นราธิวาส) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผน	-	๑๓.๗๑	๖๐	๖๐
<b>๔) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๓๘,๗๔๘ ลบ. • การก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร	ทล.	๕๘-๖๕	๗๐	๔๔	อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๒๙๘ กิโลเมตร คงเหลือในแผน ๓๗๘ กิโลเมตร	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผนต้องเสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๑๖,๙๑๓.๐๐	-	-
<b>๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง</b> • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยางขนาด ๔ ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง ๕ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร ทางเดินเท้า (บางช่วง) พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกภัย	ทช.	๕๙-๖๓			ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๗ (กม. ที่ ๑๐๗+๒๐๐) - ท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๔ ตอน • ตอนที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง • ตอนที่ ๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง • ตอนที่ ๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง • ตอนที่ ๔ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-			
			๑๒.๗๓	๑๔.๐๙			๔๕๘.๐๐	-	๒๔.๓๖
			๖๕.๕๗	๗๕.๗๓			๓๗๕.๙๕	-	๖๐.๕๕
			๑๐๐	๒๖.๖๓			๓๑๔.๗๐	-	๒๗.๘๕
			๑๐๐	๙.๔๔			๒๙๘.๗๐	-	๒๙.๙๕

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖	ทช.	๕๙-๖๖			อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๕ สายทาง และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๕ สายทาง				
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกภัย		๕๙-๖๒	๙๕.๖๑	๕๖.๐๒	• ถนนสาย นย.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๐๕ - บ.บางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทราอยู่ระหว่างก่อสร้าง		๒,๑๑๖.๖๙	-	๕๕.๗๔
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลาง กว้าง ๓.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกภัย		๕๙-๖๓	๕๖.๓๗	๓๗.๑๒	• ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๗๑.๒๔	-	๔๐.๗๕
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลาง กว้าง ๓.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกภัย		๕๙-๖๓	๗๐.๐๘	๔๒.๑๑	• ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๔๑.๕๗	-	๔๒.๖๐
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกภัย		๖๐-๖๓	๖๙.๔๑	๑๖.๘๓	• ถนนสาย นย.๓๐๐๗ แยก ทล.๓๐๕ - บ.คลอง ๓๓ อ.องค์รักษ์ จ.นครนายก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๖๘๑.๓๐	-	๒๓.๔๕

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
• แนวทางการดำเนินงาน : ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก	๖๐-๖๒	๗๐.๕๕	๔.๒๔		• ถนนสาย ปท.๓๐๐๔ แยก ทล.๓๐๕ - บ.ลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จ.ปทุมธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๔๕.๒๐	-	๑๗.๗๓
	๖๔	-	-		• ถนนสายแยก ทล.๓๔ (กม.ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย ฉช. ๓๐๐๑ (ตอนที่ ๒) จ.สมุทรปราการ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๒,๕๕๐.๐๐	-	-
	๖๔	-	-		• ถนนสายร่วมพัฒนา - ทล.๓๔ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๙,๐๐๐.๐๐	-	-
	๖๔	-	-		• ถนนสาย สป.๑๐๐๖ แยก ทล.๓ - เคหะบางพลี อ.บางบ่อ, บางเสาธง จ.สมุทรปราการ สำรองสิ่งทรมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๑,๕๐๗.๕๐	-	-
	๖๖	-	-		• ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว - สาย A๖ (A๑๑) สำรองสิ่งทรมทรัพย์ปี ๒๕๖๓ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๓,๓๕๕.๔๐	-	-
	๖๖				• ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี (ช่วงที่ ๒) สำรองสิ่งทรมทรัพย์ปี ๒๕๖๓ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๖,๐๕๘.๑๔	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๖/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย  • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๖๕๖.๒๒ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๙ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก	ทช.	๕๙-๖๒	๙๓.๙๗	๖๕.๔๑	• ถนนสายแยก ทล.๑๐๙๘ - แยก ทล.๑ อ.เมือง จ.เชียงราย อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๖๕๖.๒๒	-	๕๖.๙๑
๘) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จังหวัดเชียงราย (๓ สายทาง)	ทช.	๖๑-๖๔	-	-	• ถนนสาย แยก ทล ๑๐๒๐ - บ้านกิวแก้ว อ.เทิง, จ.เชียงราย จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔		๑,๗๕๐.๐๐	-	-
			-	-	• สาย ชร.๔๐๕๗ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ้านดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ชะลอโครงการ	มีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน	๓๙๐.๐๐	-	-
			-	-	• สาย ชร.๔๐๑๔ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ยกเลิกโครงการ	ติดปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่สามารถขยายถนนให้กว้างกว่าเดิมได้ จึงไม่เหมาะเป็นเส้นทางรถบรรทุก	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙) โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (๘ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ • งบประมาณรวม ๔,๑๒๑.๑๓ ลบ.	ทช.	๕๘-๖๔	-	-	ดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ สายทาง, อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๓ สายทาง ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ สายทาง และยกเลิก ๒ สายทาง	-	-	-	-
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกะกลางตีเส้นบั้งกว้าง ๑ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายแยก ทล.๓๓ - ต่ำนผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๙๓๕.๐๐	-	๙๙.๑๙
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกะกลางตีเส้นบั้งกว้าง ๑ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๒	-	-	• ถนนสาย ง๒ และ ง๓ ผังเมืองรวมเมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ยกเลิกสัญญา ประกาศจัดซื้อจัดจ้างใหม่	-	๓๔๒.๐๐	-	-
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร เกะกลางกว้าง 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	-	๙๕.๔๑

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางต่างระดับ ขนาด ๒ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• ทางต่างระดับบนถนนสายแยก ทล.๓๓ - ด้านผ่านแดนบ้านคลองลึก ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๓๒๙.๘๖	-	๙๓.๐๑
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๖๐-๖๓	๒๗.๕๗	๑๘.๘๘	• ถนนสาย ง๒, ง๓, ค๑ และ ค๒ พังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๕๐.๒๘	-	๒๘.๔๖
		๖๑-๖๓	๔.๗๘	๑.๑๐	• ถนนสาย ง ค๓ และ ค๔ พังเมืองรวมเมืองนครพนม จ.นครพนม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๕๖.๙๙	๓๘.๕๕	๑๕.๗๐
		๖๔	-	-	• ถนนสาย ก๑, ข และ ค๑ พังเมืองรวมเมืองตราด จ.ตราด ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๓ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๑,๕๗๔.๐๐	-	-
		-	-	-	• ถนนสายแยก ทล.๒๑๒-บ้านก้านเหลืองตง อ.เมือง จ.มุกดาหาร ยกเลิกโครงการเนื่องจากลาดยางเต็มพื้นที่แล้ว	-	-	-	-
<b>๑๐) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๒๐,๕๔๗.๕๒ ลบ. • พัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ ๕๐,๐๐๐-๗๐,๐๐๐ เดทเวทตัน รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ทำเทียบเรือหน้าท่ายาว ๗๕๐ เมตร พร้อมเครนยาวตลอดหน้าท่าและทำเทียบเรือบริการ ๒๒๐ เมตร รองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU	จท.	๕๙-๖๖	๕๐.๐๐	๑๕.๐๐	• งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจสตูล (ปากบารา) จท. ได้ลงนามจ้างที่ปรึกษาศึกษาเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อย่างไรก็ตามไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากกลุ่มผู้คัดค้าน และต่อมา นายกรัฐมนตรีในคราวตรวจราชการ จังหวัดสตูล เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๐ สั่งการให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมกับ คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม รวมถึงวิถีชีวิต/การประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่จากโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา และจัดทำรายงาน เสนอข้อดีข้อเสียและแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วย	• มีการต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่	๑๑๕.๕๒ (ศึกษา)	๕๐.๐๐	๑๔.๕๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>การประชุมหารือเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธานการประชุม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการประชุม สรุปว่า โครงการฯ มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศและมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน อย่างไรก็ตาม โครงการฯ อยู่ในเขตพื้นที่อุทยานซึ่งมีความอ่อนไหวสูงในด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในอำเภอละงู ซึ่งเป็นพื้นที่ละเอียดอ่อนที่มีความเสี่ยงด้านความมั่นคง ดังนั้น จึงเห็นควรชะลอโครงการฯ ออกไปก่อน โดยเห็นควรยุติโครงการฯ ซึ่ง จท. ได้พิจารณายุติโครงการแล้ว</li> </ul>				
<b>๑๑) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๗</li> <li>งบประมาณ ๑๖,๖๑๙.๙๘ ล้านบาท.</li> </ul>	จท.	๕๕-๖๗ ๕๕-๕๙	๖๕.๐๐	๓๗.๐๐	ผลการดำเนินงาน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยได้หยุดดำเนินการชั่วคราวเนื่องจากเกิดการต่อต้านของมวลชน ตั้งแต่วันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๐ และให้ดำเนินการด้านมวลชนสัมพันธ์ การสร้างความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย จท. ได้มีการประชุมหารือร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาและจังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ ๕-๖ มิถุนายน ๒๕๖๑ รวมทั้ง การประชุมหารือที่ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๑สาระสำคัญของผลการประชุมคือเห็นควรให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพื่อลดความวิตกกังวลต่อสาธารณะที่มีต่อการศึกษา ตามโครงการฯ รวมทั้งกำหนดข้อมูลและช่องทางการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่</li> </ul>	๖๙.๙๘ (ศึกษา)	๑๐๐	๑๙.๑๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>โครงการกับภาคประชาชนด้วย คาดว่าจะตั้งคณะทำงานฯ ดังกล่าว ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑</p> <p><b>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างและควบคุมงาน บรรจุกายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ งบประมาณ ๑๔,๐๗๗.๖๘ ลบ.</li> <li>การจัดการเครื่องมืออุปกรณ์เอกชน/ผู้บริหารท่าเรือลงทุนเครื่องมืออุปกรณ์ และได้บรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ งบประมาณ ๒,๔๗๒.๓๒ ลบ.</li> </ul>				
<p><b>๑๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙</li> <li>งบประมาณ ๑,๒๙๕.๑๐ ลบ.</li> <li>การก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ประกอบด้วย สะพานท่าเรือขนาด ๑๕x๒,๐๐๐ เมตร ท่าเรือสินค้าและท่าเรือท่องเที่ยวขนาด ๑๒๐x๖๐ เมตร ร่องน้ำลึก ๕.๕ เมตร รทก. รองรับเรือสินค้าขนาด ๔๕๐ ตันกรอส ๘ ลำ และเรือท่องเที่ยว/เรือตรวจการณ์อย่างละ ๑ ลำ ท่าเรือประมงขนาด ๒๕x๕๐ เมตร ร่องน้ำลึก ๕ เมตร รองรับเรือประมงขนาด ๓๐๐ ตันกรอส ๔ ลำ พร้อมโรงคัดปลาร่องน้ำลึก ๓.๕๐ เมตร เชื้อนก้นคลื่นยาว</li> </ul>	จท.	๕๔-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>จท. ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ และตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ และอยู่ระหว่างการพิจารณาจัดหาผู้บริหาร</li> <li>เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ จท. ได้หารือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สรุปว่าการจัดหาผู้บริหารท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด เข้าข่ายที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖</li> <li>เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ จากการประชุมหารือเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารท่าเรือของรัฐระหว่าง จท. กับ สศช. และกรมธนารักษ์ ที่ประชุมเห็นควรให้ จท. เร่งประสานงานภายใน คค. เพื่อพิจารณาเรื่องการมอบอำนาจให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด และนำเสนอในการประชุมคณะกรรมการ กบส. ภายในเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๑ ต่อมาจากการประชุมติดตามงาน</li> </ul>	-	๑,๒๙๕.๑๐	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑,๐๐๐ เมตร และอาคารสำนักงานห้องควบคุม อาคารประตูทางเข้าออกอาคารป้อมยาม อาคารซ่อมบำรุง โกดังสินค้า โรงอาคาร พร้อมระบบสาธารณูปโภค					หน่วยงานในกำกับของ รชค. เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้มอบหมายให้ กทท. ไปพิจารณาเรื่องการบริหารท่าเรือคลองใหญ่และรายงาน คค. ต่อไป <ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ กทท. ได้มีหนังสือแจ้งความคืบหน้าว่าอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการเข้าเป็นผู้บริหารท่าเรือฯ โดยคาดว่าผลการศึกษาคงแล้วเสร็จและเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารและคณะกรรมการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการบริหารท่าเรือ ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณานุมัติให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ ต่อไป</li> </ul>				
๑๓) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จังหวัดกระบี่ <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๗</li> <li>งบประมาณ ๓,๐๘๔.๗๙ ลบ.</li> </ul>	จท.	๕๘-๖๐	๗๐	๔๕	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานความเหมาะสม ฉบับแก้ไขมาแล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณารายงาน โดยผลการศึกษา พบว่าพื้นที่อำเภอเกาะสมุย (แหลมหินคม) มีความเหมาะสมสูงกว่าพื้นที่ใน จังหวัดกระบี่ ทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงิน อีกทั้งมีเรือและนักลงทุนที่สนใจจะเข้ามาลงทุนในเส้นทางเกาะสมุยมากกว่า ซึ่งผลการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การลงทุน เห็นควรใช้แนวทางการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยรัฐลงทุนในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของท่าเทียบเรือและเอกชนลงทุนในส่วนที่เป็นอาคารผู้โดยสารและ Complex</li> </ul>	-	๔๔.๗๙ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๔๕.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน ได้เสนอขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ งบประมาณ ๗๐ ลบ.</li> <li>การก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ บรรลุภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ งบประมาณ ๒,๙๖๕ ลบ.</li> </ul>				
<p>๑๔) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗</li> <li>งบประมาณ ศึกษา ๔๔.๗๙ ลบ. ก่อสร้าง ๔,๙๘๙.๓๙ ลบ.</li> </ul>	จท.	๕๘-๖๗ ๕๘-๖๐	๗๐	๔๕	<p>โครงการมีสถานการณ์ดำเนินงาน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานความเหมาะสม ฉบับแก้ไขมาแล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณารายงาน โดยผลการศึกษา พบว่าพื้นที่อำเภอเกาะสมุย (แหลมหินคม) มีความเหมาะสมสูงกว่าพื้นที่ในจังหวัดกระบี่ ทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงิน อีกทั้งมีเรือและนักลงทุนที่สนใจจะเข้ามาลงทุนในเส้นทางเกาะสมุยมากกว่า ซึ่งผลการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การลงทุน เห็นควรใช้แนวทางการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยรัฐลงทุนในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของท่าเทียบเรือและเอกชนลงทุนในส่วนที่เป็นอาคารผู้โดยสารและ Complex</li> </ul>	-	๔๔.๗๙ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๔๕.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินโครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๖ ดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>ปี ๒๕๖๓ : ค่าศึกษา PPP ๑๗.๐๐ ลบ. และ ค่าจัดทำเอกสารคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ๔๗.๐๐ ลบ.</li> <li>ปี ๒๕๖๔ : ค่าชดเชยที่ดิน ๕๑๑.๐๖ ลบ.</li> <li>ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ : การก่อสร้าง ๓,๘๒๒.๑๗ ลบ., ค่าควบคุมงาน ๘๔.๗๑ ลบ. ลงทุนเครื่องมืออุปกรณ์ ๔๘๗.๖๖ ลบ. และค่าใช้จ่ายสิ่งแวดล้อม ๓๖.๗๙ ลบ.</li> </ul> </li> </ul>				
<p><b>๑๕) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๗</li> <li>งบประมาณ ๒๓๘.๕๐ ลบ.</li> <li>คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน ที.อี.ยู/ปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู/ปี</li> </ul>	กทท.	๕๔-๖๗ ๕๔-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>โครงการฯ มีความคืบหน้า ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ โดยที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานแล้ว โดยในส่วนของรายงานด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจุบัน กทท. ได้ส่งรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑ เพื่อประกอบการพิจารณารายงานผลการศึกษา (EHIA) ให้ สผ. เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ให้ กทท. ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานการฯ ใหม่</li> <li>คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ไว้ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งได้กำหนดโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC Project List) โดยมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด</li> </ul>	-	๑๔๑.๕๐	๑๐๐	๑๐๐
		๖๑-๖๒	๑๐๐	๗๐		๘๗.๐๐	๑๐๐	๕๘.๙๔	

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๔.๐๐ ล้าน ที่.อี.ยู./ปี และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติเมื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘.๐๐ ล้าน ที่.อี.ยู./ปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖.๐๐ ล้าน ที่.อี.ยู./ปี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กทท. ขอจัดสรรงบประมาณลงทุนปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เพิ่มเติมจำนวน ๙๗.๐๐ ลบ. เพื่อการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียด โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติ ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ซึ่ง คค. ให้ความเห็นชอบและ สศข. ได้อนุมัติงบประมาณดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ โดยแบ่งออกเป็น ๒ งาน ดังนี้             <ol style="list-style-type: none"> <li>งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรมฯ งบประมาณ ๖๘.๐๐ ล้านบาท ลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> <li>งานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติ งบประมาณ ๒๙.๐๐ ลบ. เริ่มงานวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> </ol> </li> </ul>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๖) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๑๑๓.๓๒ ลบ. • เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คนต่อชั่วโมง จึงจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาด ๗,๐๐๐ ตร.ม. พร้อมทั้งก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิมให้รองรับน้ำหนักเครื่องบินขนาด ๑๘๐ ที่นั่ง	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่พร้อมอาคารลงนามในสัญญา วันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ โดยอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาด ๑๒,๐๐๐ ตร.ม. สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คน/ชั่วโมง ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๔๔๗.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• งานก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิมลงนามในสัญญา วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๒๙๗.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๓.๖๐
		๖๐-๖๒	๑๐๐	๑๔.๒๓	• งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลงนามในสัญญา วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> • การเวนคืนที่ดิน <b>แนวทางแก้ไข</b> • เร่งรัดดำเนินการด้านกฎหมาย และ ปรับแผนการก่อสร้าง	๓๖๘.๗๒	๑๐๐.๐๐	๒๓.๙๕
๑๗) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๖๕๕.๑๑ ลบ. • ก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ขนาดทางวิ่ง ๓๐ x ๑,๘๐๐ เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาด ๕๐ - ๗๐ ที่นั่ง เช่นเครื่องบินแบบ ATR๗๒ จอดได้ ๓ ลำและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารขนาดพื้นที่ ๗,๐๐๐ ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ ๓๐๐ คนต่อชั่วโมง	ทย.	๖๐-๖๒	๑๐๐	๖๒.๐๔	• 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	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> • ไม่สามารถเข้าพื้นที่จำนวน ๕ แปลงได้ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการทางกฎหมายในขั้นตอนของ พรฎ.เวนคืนที่ดินฯ	๑,๓๑๖.๗๓	๑๐๐	๕๘.๙๔
		๖๐-๖๒	๑๐๐	๓๑.๑๐	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	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> • งานอาคารประกอบตามสัญญาจ้างไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้เนื่องจากที่ดินที่ยังไม่ได้เวนคืน	๓๓๘.๓๘	๑๐๐	๖๒.๘๙

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
						<b>แนวทางแก้ไข</b> • อยู่ระหว่างดำเนินการทางกฎหมายในขั้นตอนของ พรฎ.เวนคืนที่ดิน			
๑๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๔-๖๔	๔๓.๓๗	๒๗.๗๔	ทอท. แบ่งการดำเนินงานโครงการฯ ออกเป็น ๙ งาน มีผลการดำเนินงาน ดังนี้ • ลงนามสัญญาว่าจ้างแล้ว ๖ สัญญา โดยเริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๙ ได้แก่ ๑) งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ใต้ดิน) ลานจอดอากาศยาน และอุโมงค์ด้านทิศใต้ (CC๑/๑) ๒) งานก่อสร้างงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น ๒ - ๔) (CC๑/๒) • งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC๓) ๔) งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ APM (CC๔) ๕) งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาออก) (CC๕) และ ๖) งานควบคุมงานก่อสร้าง • อยู่ระหว่างพิจารณาการจัดทำร่างขอบเขตงาน TOR จำนวน ๑ งาน ได้แก่ งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาเข้า) (CC๖) • อยู่ระหว่างพิจารณากำหนดราคากลาง จำนวน ๑ งาน ได้แก่ งานก่อสร้างอาคาร สนง.สายการบิน และอาคารจอดรถด้านทิศตะวันออก (CC๒/๑) • อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเปลี่ยนแปลงพื้นที่ก่อสร้างจำนวน ๑ งาน ได้แก่ งานก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก (CC๒/๒)	-	๖๒,๕๐๓.๒๑	๒๘.๙๓	๒๔.๖๑

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๙) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ • แผนการดำเนินโครงการ ปี ๒๕๖๑ ออกแบบ ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕ ก่อสร้าง	ทอท.	๕๙-๖๕	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานออกแบบ ทอท. ลงนามในสัญญากับบริษัทที่ปรึกษา โดยเริ่มดำเนินการ วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบฯ ได้จัดส่งรายงานแบบละเอียด (Detail design) และเอกสารประกวดราคา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานงวดที่ ๓ - ๔ แล้ว และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ได้ตรวจงานงวดที่ ๔ และรายงานผลการตรวจรับเรียบร้อยแล้ว</li> <li>งานก่อสร้าง ทอท. อยู่ระหว่างเสนอโครงการให้ คค./สศช. พิจารณานำเสนอ ครม. ต่อไป</li> </ul>	-	๑๗๓.๕๒ (งบออกแบบ)	๑๐๐.๐๐	๓๐.๐๐
๒๐) โครงการอาคารผู้โดยสาร หลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๕๙-๖๕	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานออกแบบ ทอท. อยู่ระหว่างการจัดหาผู้รับจ้าง เพื่อสำรวจ ออกแบบในรายละเอียด</li> <li>งานก่อสร้าง ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินลงทุน ๔๒,๐๘๔.๕๖๔ ลบ. และ ทอท.ได้เสนอโครงการดังกล่าวให้ คค.และ สศช.พิจารณา เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป</li> </ul>	-	๓๐๙.๔๔ (งบออกแบบ)	-	-
๒๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๘,๘๖๑.๐๒ ลบ. • ขอบเขตการดำเนินงาน : เพิ่มลานจอดอากาศยานจาก ๑๕ หลุมจอด เป็น ๒๑ หลุมจอด ปรับปรุงระบบเชื่อมต่อถนนภายในท่าอากาศยาน รวมถึงเพิ่มที่จอดรถยนต์ จาก ๕๐๐ คัน เป็น ๑,๕๐๐ คัน และปรับปรุงการใช้พื้นที่รวมถึงระบบสาธารณูปโภคภายในท่าอากาศยาน	ทอท.	๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จ และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ตรวจรับงานโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยสามารถขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๖.๕ ล้านคนต่อปี เพิ่มเป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี	-	๘,๘๖๑.๐๒	๑๐๐.๐๐	๘๘.๓๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๒) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	สนช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาการพัฒนาที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลใต้ ควรเพิ่มเติมศักยภาพ ๓ สาขาสำคัญ ได้แก่ การท่องเที่ยวอุตสาหกรรมฮาลาล และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ร้อยละ ๕ โดยมีแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งใต้ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>๑) ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๙) การพัฒนาภาคใต้พึ่งพาทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยร้อยละ ๘๐ ของรายได้ที่เพิ่มมาจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ร้อยละ ๒๐ ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร</li> <li>๒) ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีหลัง (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๙) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือร้อยละ ๕๐ อีกร้อยละ ๕๐ จะเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นตามกรอบ Thailand ๔.๐ ได้แก่ อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ</li> </ul> </li> <li>ปัจจุบัน สนช. ได้เสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว และ อยู่ระหว่างปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ตามความเห็นของ สศช.</li> </ul>	-	๔๙.๓๒	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๓) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษการท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>คณะกรรมการศึกษาฯ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๑ และ สนข. ได้สรุปผลการศึกษา ให้ คค. เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ ต่อมา คค. ได้สั่งการเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ให้ สนข. ปรับสถานะและวงเงินของโครงการในแผนแม่บทฯ ให้ถูกต้องและสอดคล้องตามข้อเสนอของ รฟท. ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว และได้เสนอ คค. เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาเสนอ สคช. นำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป</li> <li>แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ นี้ จะครอบคลุมโครงข่ายทางรถไฟระหว่างเมืองทั่วประเทศ ทั้งโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร และโครงข่ายทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน แต่จะไม่รวมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักต่างๆ ในเขตภูมิภาค</li> </ul> <p>วิสัยทัศน์ กำหนดให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” โดยมีเป้าประสงค์ ได้แก่ ยุกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รองรับขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคม และ ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยแผนงาน ๗ กลุ่ม ดังนี้ ๑) การพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน ๒) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย ๓) การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาด ๑ เมตร) ๔) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน ๕) การพัฒนาระบบการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า ๖) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า ๗) โครงการด้านรถจักรล้อเลื่อน</p>	-	๒๒.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>มาตรการ</b>									
๑) มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเกาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓	สปค.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>นอกจากแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว แผนแม่บทนี้ได้นำเสนอแนวทางที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและบรรลุวัตถุประสงค์ที่จะให้ระบบรางเป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ ประกอบด้วย ๑) การสนับสนุนการพัฒนา ระบบราง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมระบบรางการจัดทำมาตรฐานระบบรถไฟ การพัฒนาการให้บริการรถไฟท่องเที่ยว การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในลงทุน ๒) การพัฒนาการบริหารจัดการ ได้แก่การพัฒนาการบริหารจัดการ และการปรับปรุง มาตรการ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง</li> </ul>	-	-	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและ/หรือศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานอุตะเภา</b> • วัตถุประสงค์ : จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) ณ ทำอากาศยานอุตะเภาให้เป็นอันดับหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกในเรื่องการส่งมอบตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสมและมีคุณภาพ รวมถึงความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality) โดยมีเป้าหมายในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนและพร้อมให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ได้ในปี ๒๕๖๕ • ระยะเวลาโครงการ : ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕	สนข.	๕๗-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	• สนข. ดำเนินศึกษาโครงการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จและ ครม. ได้รับทราบแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานแล้วเมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐	-	๗๔.๙๐	๑๐๐	๑๐๐
	บกท.	๖๐-๖๕			• บกท. ดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาประกอบด้วย ๕ แผนงาน ดังนี้ <b>แผนงานที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ๒ แผนงาน ได้แก่</b> ๑) การจัดจ้างที่ปรึกษาภายนอกศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ ขอเข้าเป็นโครงการใน EEC Track จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ให้ คค. สกรศ. สศช. สศร. และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณา ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ๒) คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบในหลักการของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และให้รายละเอียดความต้องการแก่กองทัพเรือสำหรับการออกแบบสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง : กองทัพเรือว่าจ้างผู้ออกแบบแล้ว และอยู่ระหว่างรอ ครม. พิจารณานุมัติระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการฯ <b>แผนงานที่จะดำเนินงานในอนาคต มี ๓ แผนงาน ได้แก่</b> ๑) จัดตั้งบริษัทร่วมทุนขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ปี ๒๕๖๒ ๒) บริษัทร่วมทุนวางแผนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน วางแผนการจัดเตรียมบุคลากรและแผนการอบรมบุคลากร ปี ๒๕๖๓	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> • ความชัดเจนในการกำหนดค่าเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา • ที่ปรึกษาเดิมครบอายุสัญญา ต้องจัดจ้างที่ปรึกษาใหม่ <b>แนวทางแก้ไข</b> • สกรศ. พิจารณาร่วมกับบกท. และนำเสนอ กนศ. เห็นชอบ • จัดจ้างที่ปรึกษาใหม่แล้ว	๑๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
		๖๐	๑๐๐	๑๐๐			๔๒	๕๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๒๐,๒๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๓๒ กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบติดตามระยะทาง	ทล.	๕๘-๖๒	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานก่อสร้าง จำนวน ๑๓ สัญญา ลงนามสัญญาครบถ้วน อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทุกสัญญา แผนงานก่อสร้างร้อยละ ๙๗.๕๗๐ ผลงานก่อสร้างร้อยละ ๙๑.๐๑๓ คาดว่า จะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑</li> <li>งานระบบ จำนวน ๑ สัญญา ลงนามสัญญาแล้วเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทั้งระบบในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓</li> </ul>	-	๒๐,๒๐๐	-	-
๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี-นครราชสีมา • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๔๘,๖๐๐ ลบ. แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๓	๕๖.๔๖	๕๒.๑๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>มติ ครม.เห็นชอบในหลักการโครงการเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ และเห็นชอบให้ คค. ดำเนินโครงการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ในวงเงิน ๗๖,๖๐๐ ลบ. ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่า จะแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓</li> <li>การให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบการดำเนินงาน และการบำรุงรักษา ทล. ได้ประกาศเอกสารเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ และได้ยกเลิก</li> </ul>	-	๔๘,๖๐๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๙๖ กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง					ประกาศ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และให้ส่งข้อเสนอแนะภายในวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ คาดว่าจะสามารถประกาศครั้งที่ ๒ ได้ภายในพฤศจิกายน ๒๕๖๑				
<b>๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๕๕,๖๒๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๒	๔๙.๙๘	๑๓.๓๖	<ul style="list-style-type: none"> <li>มติ ครม. เห็นชอบในหลักการโครงการเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ และเห็นชอบให้ คค. ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และเวนคืนที่ดิน</li> <li>กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA ฉบับทบทวน เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙</li> <li>การให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบการดำเนินงาน และการบำรุงรักษา ทล. ได้ประกาศเอกสารเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ และได้ยกเลิกประกาศ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และให้ส่งข้อเสนอแนะภายในวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ คาดว่าจะสามารถประกาศครั้งที่ ๒ ได้ภายในพฤศจิกายน ๒๕๖๑</li> </ul>	มีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ในเขตเมือง ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงราคาของที่ดินมาก	๕๕,๖๒๐.๐๐	-	-
<b>๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๗๐ กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ</li> <li>รายงาน EIA อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สผ. และรายงาน PPP อยู่ระหว่างการศึกษา</li> </ul>	-	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๘๒ กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดและการจัดทำรายงาน EIA	-	๓๐,๕๐๐.๐๐	-	-
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์	ทล.	-	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดและการจัดทำรายงาน EIA	-	๓๐.๐๐	-	-
๗) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน	สนข. / รฟท.	-	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>คค. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๙</li> <li>รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลรายงาน PPP เพิ่มเติมก่อนนำเสนอ สคร. เนื่องจากสาระสำคัญของโครงการได้มีการเปลี่ยนแปลงไป อาทิ กรณี ทล. ไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเพชรเกษมบริเวณ ตำบลธงชัย (กม.๑๕๐+๐๐๐) ทำให้มีการเปลี่ยนแนวเส้นทางเป็นทางเลี่ยงเมืองเพชรบุรี ส่งผลให้วงเงินก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลง และการออกแบบสะพานพระราม ๖ ใหม่ เป็นต้น</li> <li>ปัจจุบันอยู่ระหว่างการแก้ไขปรับปรุงรายงาน EIA (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๔) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดใหม่ของ สผ. คาดว่าจะเสนอ สผ. ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑</li> </ul>	-	๑๓๗.๐๐ (ศึกษา) ๙๔,๖๗๓.๑๖ (ก่อสร้าง)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - ระยอง	สนข. / รฟท.	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางที่รถไฟความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบิน วงเงิน ๗๙.๗๙ ลบ. เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ และ EEC ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายงานการศึกษา</li> <li>เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้ให้ความเห็นชอบด้วยแล้ว</li> <li>คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้จัดทำรายละเอียดการร่วมทุน และเอกสารการประมูลเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขายของเอกสารเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ (โดยมีเอกชนผู้ซื้อเอกสาร จำนวน ๓๑ ราย) และกำหนดให้เอกชนยื่นข้อเสนอภายในวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเจรจาต่อรองเอกชนและประกาศผลการคัดเลือกได้ในช่วงปลายปี ๒๕๖๑ และจะลงนามสัญญาในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒</li> <li>รฟท. อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน</li> </ul>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (รถไฟไทย - จีน)	สนข. / รฟท.	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ร่างสัญญา ๒.๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ อยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดและเจรจากับฝ่ายจีน และจะมีการหารืออย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยเร็วที่สุด</li> <li>• โครงการระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา               <ol style="list-style-type: none"> <li>๑) ช่วงกลางดงปางอโศกระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้าง</li> <li>๒) ช่วงสีคิ้ว - กุดจิกระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร ฝ่ายจีนส่งแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคา</li> <li>๓) ช่วงแก่งคอย - บันไดม้า - โคกกรวด - ลำตะคอง - นครราชสีมา อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑</li> <li>๔) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง - นวนคร - บ้านโพธิ์ - พระแก้ว- สระบุรี-แก่งคอย อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจแบบ จัดทำราคากลาง และจัดทำ TOR ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกระบวนการประกวดราคาภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑-มกราคม ๒๕๖๒</li> <li>๕) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง - นวนคร - บ้านโพธิ์ - พระแก้ว- สระบุรี-แก่งคอย-เขียงรายน้อย ฝ่ายจีนได้ส่งแบบรายละเอียดเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจแบบของฝ่ายไทย โดยคาดว่าจะประกวดราคาได้ภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ - มีนาคม ๒๕๖๒</li> </ol> </li> <li>• โครงการระยะที่ ๒ นครราชสีมา - หนองคาย รฟท. อยู่ระหว่างการเสนอจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการฯ เพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม.</li> <li>• แผนการดำเนินงานและการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยี ฝ่ายจีนได้ดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินงาน</li> </ul>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					และรายละเอียดการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาารถไฟความเร็วสูงให้ฝ่ายไทยพิจารณาแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ และมีการฝึกอบรมเพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีการออกแบบรายละเอียดงานโยธาดตามมาตรฐานการออกแบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศจีน ตามสัญญา ๒.๑ จำนวน ๑๑ หลักสูตรเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๙ - ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑				
๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - อัญประเทศ, กรุงเทพฯ - แหลมฉบั้ง, กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น)	สนข./รฟท.	-	-	-	<p>โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วง กทม. - เชียงใหม่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝ่ายญี่ปุ่นได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก แล้วเสร็จ และคณะทำงานด้านเทคนิค โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้คณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรางฯ ได้พิจารณารายงานการศึกษา ฉบับสมบูรณ์ (Final report) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐</li> <li>เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ รวค. เป็นประธานส่งมอบรายงานการศึกษาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ ณ สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย</li> <li>เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สนข. ได้เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อทราบผลการศึกษาการสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคม แห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น</li> </ul>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ โดยที่ประชุมได้มีความเห็น ดังนี้ ๑) เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไม่ได้เชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ฝ่ายญี่ปุ่นควรเพิ่มเติมข้อมูลหรือเหตุผลที่จะสนับสนุนว่าเส้นทางรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและคุ้มค่าต่อการลงทุน ๒) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นเพิ่มเติมข้อมูล แผนงานและแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และ ๓) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาดำเนินการศึกษาและสนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางตะวันออก - ตะวันตก เนื่องจากเส้นทางนี้จะช่วยสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงทางเหนือเพื่อให้เหมาะสมกับการลงทุนมากขึ้น และ ๔) ให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาในการร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - เชียงใหม่เนื่องจากต้องการเทคโนโลยีชิ้นกันเซ็น</li> <li>เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ คค. ได้เชิญ สนข. เพื่อหารือการปรับปรุงข้อมูลเพื่อนำเสนอ ครม. ทั้งนี้ คค. ได้เสนอให้เพิ่มเติมประเด็นจากการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิค เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ซึ่งฝ่ายไทยขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาว่ามีประเด็นใดบ้างที่จะทำให้เกิดการร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยก่อนเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป โดย สนข. ได้ประมวลเรื่อง และนำเสนอผลการศึกษาฯ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) ให้ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. แล้ว เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑</li> <li>เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ สนข. รฟท. MLIT และ JICA ได้ร่วมหารือเกี่ยวกับรูปแบบการดำเนินโครงการฯ และร่าง MOC (ฉบับเพิ่มเติม) ซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอรูปแบบทางเลือกการดำเนินโครงการกรณีแบบ Non - Binding</li> </ul>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ให้ฝ่ายไทยพิจารณา อย่างไรก็ตามฝ่ายไทยยังเห็นว่ารูปแบบการดำเนินโครงการควรจะเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างไทย-ญี่ปุ่น โดยจะต้องมีการประชุมหารือเพื่อพิจารณาในรายละเอียดร่วมกันต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สนข. ได้ประมวลเรื่อง และนำเสนอผลการศึกษาฯ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) ให้ คค. เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่าง คค. พิจารณาก่อนนำเสนอ ครม. ต่อไป</li> <li>• การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิค โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ครั้งที่ ๑๓ เพื่อพิจารณาและหารือรายละเอียดเกี่ยวกับรูปแบบการดำเนินโครงการแบบรัฐต่อรัฐ (G to G) เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมได้พิจารณารูปแบบการดำเนินการโครงการที่เป็นไปได้ มีความเหมาะสม และไม่ขัดต่อข้อกำหนดของทั้งสองประเทศ</li> <li>• การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ ๑๔ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาเรื่องรูปแบบการลงทุนตามที่ฝ่ายญี่ปุ่นนำเสนอ โดยที่ประชุมมีมติมอบหมายให้คณะทำงานฝ่ายญี่ปุ่นกลับไปพิจารณาหาแนวทาง การลดต้นทุนการก่อสร้างโครงการฯ และประเด็นรูปแบบการลงทุน และมีมติให้คณะทำงานทั้ง ๒ ฝ่ายหารือร่วมกันในรายละเอียดอีกครั้ง</li> <li>• การประชุมระดับรัฐมนตรีด้านคมนาคมระหว่างไทย - ญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ณ ประเทศญี่ปุ่น โดยโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ฝ่ายไทยและญี่ปุ่นได้หารือใน ๓ ประเด็น ดังนี้ ๑) ความสำคัญและจำเป็นของโครงการ: ฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอว่า โครงการนี้เป็นสัญลักษณ์ความร่วมมือด้านระบบราง ระหว่างไทย - ญี่ปุ่น ซึ่งคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่า โครงการฯ จะได้รับการอนุมัติจาก ครม. ของไทย ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดในแผนงาน ๒) ต้นทุน</li> </ul>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ก่อสร้างโครงการ: ฝ่ายไทยเห็นว่าโครงการฯ มีต้นทุนก่อสร้างสูงจึงต้องการให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาปรับลดต้นทุนโครงการลง ซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้ชี้แจงว่า คณะทำงานฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอรายละเอียดแนวทางการปรับลดต้นทุนโครงการให้ฝ่ายไทยพิจารณาแล้ว ได้แก่ การปรับลดจำนวนตู้รถไฟจาก ๑๒ ตู้ ให้เหลือ ๘ ตู้ และปรับลดบางรายการที่ไม่จำเป็นในงานโยธา แต่อย่างไรก็ตาม ฝ่ายไทยเห็นว่าแม้ฝ่ายญี่ปุ่นได้พิจารณาปรับลดต้นทุนลงแล้ว แต่ต้นทุนการก่อสร้างโครงการยังคงมีมูลค่าสูงเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการรถไฟความเร็วสูงในสายอื่น</p> <p>๓) รูปแบบการลงทุนโครงการ: ตามที่ฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยนั้น ฝ่ายญี่ปุ่นเห็นว่าโครงการนี้เป็นการลงทุนเรื่องโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทย ดังนั้นการการลงทุนควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลไทย โดยฝ่ายญี่ปุ่นยังคงยืนยันเจตนาเดิมที่ไม่สามารถร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยได้แต่จะให้การสนับสนุนในด้านอื่นๆ แทน เช่น การสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาพื้นที่ เป็นต้น ในประเด็นนี้ฝ่ายไทยได้ชี้แจงว่า เนื่องจากรัฐบาลไทยมีภาระการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ๔ สาย ได้แก่ (๑) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ความร่วมมือไทย - จีน) รัฐบาลไทยลงทุนทั้งหมด (๒) สายตะวันออก (โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน) เอกชนเป็นผู้ลงทุนแต่รัฐบาลไทยต้องมีภาระสนับสนุนการลงทุนในส่วนของงานโยธา (๓) สายใต้ (โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน) เป็นการดำเนินโครงการในรูปแบบให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ซึ่งรัฐบาลไทยยังคงต้องมีภาระสนับสนุนทางการเงินส่วนหนึ่งให้กับเอกชน จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่ารัฐบาลไทยต้องแบกรับภาระการลงทุนที่สูง ดังนั้นการตัดสินใจลงทุนในโครงการนี้ รัฐบาลไทยจึงต้องใช้เวลา</p>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>พิจารณาอย่างรอบคอบ ทั้งนี้เพื่อให้โครงการสามารถเดินหน้าได้ ฝ่ายไทยเห็นว่ารัฐบาลญี่ปุ่นต้องแสดงเจตนาชัดเจน ในการร่วมลงทุนกับฝ่ายไทย ซึ่งการระดมทุนหลักยังคงเป็นของรัฐบาลไทย ส่วนรัฐบาลญี่ปุ่นอาจพิจารณาร่วมลงทุนเพียงบางส่วน และเสนอให้รัฐบาลญี่ปุ่นพิจารณาใช้รูปแบบการดำเนินงานในลักษณะเดียวกับการลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงแท็กซัส (Texas High - Speed Railway Project) เมื่อปี ๒๕๕๘ ที่ลงทุนผ่าน Japan Oversea Infrastructure Investment Corporation for Transport and Urban Development (JOIN) พร้อมทั้งมอบหมายให้คณะทำงานทั้ง ๒ ฝ่าย ร่วมกันศึกษาในรายละเอียดโดยเร็วต่อไป</p> <p><b>การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก: กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐</li> <li>• ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่: คชก. ได้พิจารณารายงาน EIA (ชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๓) เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ และมีมติเห็นชอบให้นำรายงานฯ เสนอ กก.วล. ต่อไป คาดว่าจะเสนอ กก.วล. ได้ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑</li> </ul>				
๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร	รฟท.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการ เนื่องจากยังไม่มียุทธศาสตร์ดำเนินการ และโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจของ รฟท. พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
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	-	-	-	-
๓) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้เชิญผู้แทนสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าร่วมหารือในวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งผลการหารือได้มอบหมายให้กรมสรรพากรทำการศึกษาแนวทางการปรับ VAT ค่าระวางเรือ (Freight) เป็นร้อยละ ๐ เฉพาะค่าระวางเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ สำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับจท. รวมทั้งให้กำหนดเอกสารหลักฐานต่างๆเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกเสียร้อยละ ๐ เฉพาะค่าระวางเรือตามข้างต้นและให้พิจารณากำหนดราคาค่าระวางเรือในแต่ละเส้นทาง ซึ่งกรมสรรพากรได้เชิญผู้แทนสมาคม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าร่วมหารือประเด็นตามสั่งการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ในวันที่</li> </ul>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑๖ มกราคม ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมเห็นควรให้ภาครัฐพิจารณา กำหนดดัชนีความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางขนส่งทางเรือ เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการปฏิบัติงานในเรื่องนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในการประชุมหารือระหว่างสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและ จท. เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สรุปว่า ควรมีการศึกษาเพื่อกำหนดดัชนีความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางขนส่งทางเรือ โดยให้สมาคมฯ ประสานกับ จท. เพื่อจัดทำขอบเขตการศึกษา (TOR) สำหรับให้สมาคมฯ ว่าจ้างสถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยดำเนินการศึกษาในเรื่องดังกล่าว</li> <li>จท. ได้จัดประชุมหารือร่วมกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาร่างขอบเขตการศึกษา (TOR) ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้มีการประชุมร่วมกับกรมสรรพากรด้วยเพื่อให้ขอบเขตการศึกษาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกรมสรรพากร รวมทั้งกำหนดแนวทางในการดำเนินการต่อไป</li> <li>จท. ได้จัดทำร่างขอบเขตการศึกษา (TOR) “โครงการศึกษาอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อกำหนดเป็นราคาอ้างอิงในการลดภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” แล้วเสร็จและได้ประชุมหารือร่วมกับผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กรมสรรพากร, TIFFA และสถาบันฯ) หลายครั้ง ล่าสุดเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมมีมติเห็นควรให้แก้ไข TOR ในประเด็นเกี่ยวกับขอบเขตการทำงานโดยให้ครอบคลุมในทุกเส้นทาง การจัดอบรมถ่ายทอดความรู้การใช้ระบบงานแก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ จท. และกรมสรรพากร รวมถึงให้ใช้คำว่า “ศูนย์บริการวิชาการ</li> </ul>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย” แทน “สถาบันการขนส่งฯ” และให้เพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูล คุณลักษณะเฉพาะของระบบสารสนเทศในภาคผนวก รวมทั้งการให้ระบบสารสนเทศสามารถ update ข้อมูลอัตโนมัติทุก ๓ เดือน การส่งมอบรายงานความต้องการของผู้ใช้ระบบ รายงานการวิเคราะห์ระบบงาน Prototype การทดสอบและส่งมอบระบบสารสนเทศ การจัดทำคู่มือการใช้ระบบงาน และการเบิกจ่ายงวดเงินตามสัญญา ทั้งนี้ ที่ประชุมได้มอบหมายให้ จท. แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดของ TOR ให้สอดคล้องตามมติที่ประชุมต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุง TOR				
๑.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๑) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	-	-	-	ยกเลิกโครงการ เนื่องจาก ขบ. ได้จัดทำข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีเส้นทางต่อเนื่องกัน ในโครงการศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและได้มาตรฐาน (Truck Data Service Center : TDSC) แล้ว	-	-	-	-
๒) โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้งาน	ทล. / สนช.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนช. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>๑) ระบบเทคโนโลยีที่เสนอแนะในการตรวจสอบและติดตามยานพาหนะ (ในระยะสั้น) ระยะสั้นใช้ระบบ RFID และบัตรเติมเงิน ระยะปานกลางจะมีการใช้เทคโนโลยี GPS เพื่อติดตามยานพาหนะเพิ่มเติม</li> <li>๒) รูปแบบการลงทุน ให้เอกชนร่วมดำเนินการในรูปแบบสัญญาสัมปทาน BTO โดยรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการเฉพาะ</li> </ul> </li> </ul>	-	๑๔.๕๗ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาอนุญาต และการเข้าถึงข้อมูลของภาครัฐหรือหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องอื่นๆ</p> <p>๓) การจัดเก็บค่าธรรมเนียม เก็บค่าผ่านทาง (VEP) เพียงอย่างเดียวในระยะสั้น โดยแบ่งการจัดเก็บออกเป็น ๒ ส่วน คือ ค่าขออนุญาตนำยานพาหนะเข้าประเทศ หรือค่าลงทะเบียน (เก็บครั้งเดียวมีอายุ ๕ ปี) และ ค่าผ่านทาง (เก็บรายเที่ยวทุกครั้งที่มีการเข้าประเทศ) โดยจัดเก็บพร้อมกันทั้ง ๒๖ จุดผ่านแดน อัตราค่าขออนุญาต/ค่าลงทะเบียน ๑๐๐ บาท (พร้อมติดแถบ RFID และบัตรเติมเงิน) อัตราค่าผ่านทางคันละ ๔๒ บาทต่อเที่ยว ในกรณีดำเนินการเฉพาะประเทศมาเลเซีย เก็บค่าลงทะเบียน ๑๐๐ บาท และค่าผ่านทางคันละ ๑๖๐ บาทต่อเที่ยว</p> <p>๔) วิเคราะห์ผลทางการเงิน ในกรณีมีการจัดเก็บค่าผ่านทางเพียงอย่างเดียวและให้ภาคเอกชนมาร่วมดำเนินการโครงการจะมีระยะเวลาคืนทุน ๑๑ ปี และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๘.๙</p> <p>• ขณะนี้ สนข. ได้นำเสนอผลการศึกษาให้ คค. ทราบและมอบหมายให้ ขบ.ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>				
๓) โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ	ทล.	-	-	-	อยู่ระหว่างเจรจากับธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB)	-	-	-	-
๔) โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/มาตรฐานวัสดุและองค์รกำกับ	รฟท.	-	-	-	ยกเลิกโครงการ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๕) โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบพร้อมครุภัณฑ์ของสถาบันการบินพลเรือน ระยะที่ ๑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์</li> <li>• วัตถุประสงค์: สร้างอาคารฯ เพื่อรองรับจำนวนนักศึกษาและผู้เข้าอบรมทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจากเดิมปีละประมาณ ๒,๕๐๐ คน เป็น ๔,๐๐๐ คน และเป็นศูนย์กลางการผลิตบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</li> </ul>	สพพ.	๖๑-๖๔	๑๐๐	๑๐๐	<p>สพพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง ดำเนินการโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์ ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๐ โดยเริ่มทำงานในวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ และจะต้องทำงานให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• งานก่อสร้าง อาคาร A งานป้องกันดินพัง ดำเนินการแล้วเสร็จ งานรากฐาน ความก้าวหน้าร้อยละ ๙๓.๓๔ งานโครงสร้างพื้นลานจอดรถชั้นใต้ดิน ความก้าวหน้าร้อยละ ๓๓.๗</li> <li>• การก่อสร้างอาคาร E งานก่ออิฐผนังพื้น งานติดตั้งท่อจากระบบสุขาภิบาลในผนัง ชั้น ๑, ๒, ๓ และ ๔ และงานติดตั้งท่อจากระบบไฟฟ้าในผนัง ชั้น ๑, ๒ ดำเนินการแล้วเสร็จ งานติดตั้งท่อจากระบบไฟฟ้า (เหนือฝ้า) ชั้น ๑ ความก้าวหน้าร้อยละ ๙๐</li> </ul>	<p><b>ปัญหาอุปสรรค :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ฐานรากที่ต้องดำเนินการ ตามแบบก่อสร้างอาคารเรียน ฯ ที่กำหนดไว้เดิมบางส่วนทับซ้อนกับฐานรากเดิมของอาคาร ๑๕ ซึ่งตามหลักวิศวกรรมต้องทำการรื้อถอนฐานรากเดิมแต่ต้องใช้เวลานานในการดำเนินการมาก (ประมาณ ๓ เดือน) ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนส่งผลกระทบต่อกรเบิกจ่ายเงิน</li> </ul> <p><b>แนวทางการแก้ไข :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เพิ่มฐานรากจากของเดิมตามรายละเอียด ผลการตรวจสอบและรายงานผู้ควบคุมงาน เพื่อความเหมาะสมทางวิศวกรรมและดำเนินโครงการสำเร็จตามแผน</li> </ul>	๑,๔๐๒.๗๙	๑๐๐.๐๐	๗๘.๔๖

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖) โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	๖๑-๖๓	-	-	ลงนามสัญญาจ้างแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา โดยคาดว่าจะสามารถส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑	-	๔๐๐.๐๐	๑๔.๙๔	๑๔.๙๔
๗) โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม	สนข.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการศึกษา	-	-	-	-
๘) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ	สนข.	๖๐-๖๑	๑๐๐	๙๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ (ครั้งที่ ๘) เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๑ ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ โดยที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) (ฉบับปรับปรุง) และร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) (ฉบับปรับปรุง) และมอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ นำประเด็นข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ และฝ่ายเลขานุการฯ ไปพิจารณาปรับปรุง แก้ไขในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศฯ ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น</li> <li>ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสุดท้าย และแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖)</li> </ul>	-	๓๖.๐๒	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙) โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนช.	๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานมาตรฐานการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transport system; ITS) และ/หรือ แนวทางการพัฒนาระบบ ITS และรายงานโครงการนำร่องการพัฒนาระบบ ITS</li> <li>สรุปสาระสำคัญแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้                      1. วิสัยทัศน์ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis                      พันธกิจ การพัฒนาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล                      ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ดังนี้ ๑) พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ๒) พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง ๓) พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจร ประกอบด้วยกลยุทธ์ ๔) เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ                      โครงการนำร่อง ประกอบด้วยกัน ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) การบูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อใช้ในการนำเสนอเหตุการณ์ (Incident) หรืออุบัติเหตุ ๒) การประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ และ ๓) การพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัด</li> </ul>	-	๑๘.๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>มาตรการ</b>									
๑) การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกมี้อาชีพ	ขบ.	๕๔	๑๐๐	๑๐๐	ขบ. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งเป็นการจัดอบรมบุคคลทั่วไปและผู้ว่างงานที่ประสงค์จะประกอบอาชีพ พนักงานขับรถเพื่อให้เป็นพนักงานขับรถขนาดใหญ่ที่มีความรู้และทักษะในการขับอย่างถูกต้องและปลอดภัย บือนเข้าสู่ตลาดแรงงาน ตามนโยบายรัฐบาลที่มุ่งช่วยเหลือผู้ว่างงานให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพและเป็นพนักงานขับรถมี้อาชีพ	-	๒๐.๒๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ เพื่อใช้บังคับสำหรับการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้ ๑) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ๒) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ณ จุดผ่านแดนสะหวัน - ลาว และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต - มุกดาหาร และ ๓) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง</li> <li>ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. ๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ และได้ดำเนินการ ดังนี้ ๑) จัดทำคำสั่ง</li> </ul>	-	(ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					นายทะเบียนที่วราขอาณัติที่ ๒/๒๕๕๙ เรื่องมอบหมายอำนาจให้ข้าราชการปฏิบัติหน้าที่เฉพาะอย่าง และชักซ้อมการปฏิบัติในการอนุญาตใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว และ ๒) พัฒนาโปรแกรมระบบออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถในเบื้องต้นรองรับการปฏิบัติงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานตามประกาศกรมการขนส่งทางบก ข้อ ๑๖ เป็นไปด้วยความสะดวก สามารถบันทึกข้อมูลพิมพ์เครื่องหมายแสดงการใช้รถ แจ้งเตือนข้อมูลให้จังหวัดที่รถจะผ่านทราบแจ้งเตือนข้อมูลการดำเนินการออกใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ตลอดจนเรียกดูข้อมูลได้ถูกต้องรวดเร็วยิ่งขึ้น				
๓) มาตรการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน	กพท.	๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• การจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีภารกิจในการกำกับดูแลทางด้านการบินพลเรือน ตามที่ได้กำหนดในพระราชกำหนดการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘	-	-	-	-
	สนข./รพท.	๕๙-๖๒	-	-	• การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อแยกหน้าที่บทบาทภารกิจด้านการกำกับดูแล ออกจากการประกอบการให้บริการเดินรถ และเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่จำเป็น ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้มีการประชุมอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๖๐ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องจัดทำข้อมูลเสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาใช้ประกอบการพิจารณาให้รอบด้าน รวมทั้ง กฎหมายอื่นและระบบกำกับดูแลระบบ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ร่างในปัจจุบันทั้งในและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องมาประกอบการดำเนินการพิจารณาร่างกฎหมายดังกล่าว				
๔) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน	รฟท.	๕๓-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	-	-	-
๕) การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รฟม.	๕๓-๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘	-	-	-	-
๖) มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems หรือ EXAT ITS ระบบจราจรอัจฉริยะ	กทพ.	๖๐-๖๒	๗๗	๗๗	อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนี้ • โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๓ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติและพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) มาใช้บนระบบทางพิเศษ บนสายทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา - อารณรังค์) ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกทางพิเศษบางนา - อารณรังค์ (S๑) และทางพิเศษบางนา-ท่าเรือ (FES) ช่วงอารณรังค์-บางนา ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๒๖.๔	-	-
		๕๙-๖๓	๓๘	๓๘	• โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติ บนสายทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทางรวม ๕๕ กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างขั้นตอนของการรอลงนามในสัญญาคาดว่าจะเซ็นสัญญาได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑	เนื่องจากการยกเลิก พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐเดิม เปลี่ยนเป็น พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐฯ จึงต้องนำเรื่องเข้าสู่กระบวนการใหม่	๕๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๗) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง : การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดการหลักสูตรการเรียนและหลักสูตรการอบรมตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตรคู่ขนานกับการจัดทำระบบ ISO และ IMO Model Course ประกอบด้วย หลักสูตรการศึกษา ๓ หลักสูตร ได้แก่ ๑) หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ ๒) หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ ๓) หลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้นสำหรับคนประจำเรือตามอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐	-	-	-	-
๘) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งอาเซียนทั้งในโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบข้อบังคับการกำกับดูแล	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ โดย จท. มีภารกิจกำกับดูแลการส่งเสริมการพัฒนาาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ได้มีการพัฒนาท่าเรือ ร่องน้ำทางเดินเรือและดำเนินการภายใต้กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเข้าเป็นภาคีและ/หรือรับหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญต่างๆ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙) การพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO	กพท.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๓๒.๕๙	ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรเพื่อพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินแล้ว จำนวน ๒๒๐ หลักสูตร จาก ๖๗๕ หลักสูตร (ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๓๓ หลักสูตร ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓๘ หลักสูตร และ ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๔๙ หลักสูตร)	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินการฝึกอบรมพนักงานไม่เป็นที่พอใจตามแผน โดยมีสาเหตุ จาก ๑) ขาดอัตรากำลัง เนื่องจาก การสรรหาบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะด้านต้องใช้ระยะเวลานาน ๒) กพท. เร่งดำเนินการแก้ไข ปัญหาข้อบกพร่องเพื่อรับการตรวจจาก ICAO ซึ่งเป็นเรื่องเร่งด่วน ๓) หลักสูตรฝึกอบรมของสถาบันต่างประเทศ ไม่สามารถเปิดอบรมได้ตามกำหนด</li> </ul>	๓๑๗.๒๐	๑๐๐.๐๐	๒๗.๒๐
๑๐) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	บกท.	๖๐-๖๕	๑๐๐	๙๕	การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศของ บกท. ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น Hub ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบินฤดูหนาว เริ่มใช้งาน วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ และการจัดทำแผนเครือข่ายเส้นทางการบินและฝูงบินระยะยาว ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอแผนต่อฝ่ายบริหาร</li> <li>ขยายเส้นทางบินในภูมิภาค เช่น CLMV ASEAN และ เอเชียใต้ ปรับปรุงเวลาเข้า-ออกของเที่ยวบิน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อเที่ยวบิน ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบิน</li> </ul>	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>การปรับปรุงตารางบินจำเป็นต้องพึ่งพหน่วยงานภายนอกบริษัทฯ ทั้งในและนอกประเทศ</li> </ul> <b>แนวทางแก้ไข</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนตารางบินสำรองในกรณีไม่ได้ตามความต้องการของแผน</li> </ul>	-	-	-
		๖๐-๖๕	๑๐๐	๙๕			-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ฤดูหนาว เริ่มใช้งาน ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๒ และการจัดทำแผนเครือข่ายเส้นทางและฝูงบินระยะยาว อยู่ระหว่างการจัดทำแผน				
	บพม.	๖๑	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มความถี่เที่ยวบินไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียน และอินเดีย โดยเพิ่มเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการและปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางต่างประเทศ ดังนี้ กรุงเทพฯ - พนมเปญ, กรุงเทพฯ - หลวงพระบาง, กรุงเทพฯ - ลักเนาวิ</li> </ul>	-	-	-	
			๑๐๐	๕๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปยังประเทศอินเดียในเส้นทางมีการจำกัดด้านสิทธิการบิน โดยเพิ่มเที่ยวบินสอดคล้องกับความต้องการและปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางกรุงเทพฯ - มุมไบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีข้อติดขัดด้านการอนุมัติสิทธิการบินจากกรมการบินประเทศอินเดีย ส่งผลให้ยังไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินได้ (กพท.เป็นผู้ประสานงานกับDGCA)</li> </ul>	-	-	-
			๑๐๐	๕๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาเปิดเส้นทางการบินใหม่ในเส้นทางระหว่าง ไทย - อินเดีย ได้เปิดเส้นทางใหม่ จำนวน ๑ เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ - กัลกัตตา</li> </ul>				
			๑๐๐	๙๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาเปิดเส้นทางการบินใหม่ในเส้นทางระหว่าง ไทย - จีน ได้เปิดเส้นทางใหม่ จำนวน ๑ เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ - กว่างโจว, ภูเก็ต - หลานโจว</li> </ul>	-	-	-	
	ทอท.	๕๗-๖๒	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ของ ทอท. ประกอบด้วย ๔ โครงการ ได้แก่</li> <li>๑) โครงการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ณ ท่าอากาศยาน เชียงรายและท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒</li> <li>มี ๙ สายการบินสมัครเข้าร่วมโครงการฯ คือ ๑) Tiger air เส้นทางบินหาดใหญ่ - Changi Airport สิงคโปร์ ๒) Thai AirAsia เส้นทางบินหาดใหญ่ - Kuala Lumpur มาเลเซีย ๓) AirAsia Berhad เส้นทางบินหาดใหญ่ - Kuala Lumpur มาเลเซีย ๔) Hong Kong Express เส้นทางบินเชียงราย - Hong Kong</li> </ul>	-	๑๘.๙๐	๑๐๐.๐๐	๖๘.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ๕) Kunming Airline เส้นทางบินหาดใหญ่ – Kunming Changshui สาธารณรัฐประชาชนจีน ๖) Jetstar Asia Airways เส้นทางบินหาดใหญ่ – Changi สิงคโปร์ ๗) Beijing Capital Airlines เส้นทางบินเชียงราย – Haikou Meilan สาธารณรัฐประชาชนจีน ๘) Thai Lion Air เส้นทางบินเชียงราย – Changsha Huanghua สาธารณรัฐประชาชนจีน ๙) Malindo Air เส้นทางบินหาดใหญ่ – สหพันธรัฐมาเลเซีย</p>				
		๕๙-๖๑	-	-	<p>๒) โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ท่าอากาศยานดอนเมือง ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ มีสายการบินที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไข โดยแบ่งเป็นเที่ยวบินแบบประจำ จำนวน ๖ สายการบิน ๘ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) NokScoot เส้นทางบินดอนเมือง – เส้นหยาง และต้าเหลียน สาธารณรัฐประชาชนจีน ๒) Thai AirAsia เส้นทางบินดอนเมือง – โกลกาตา สาธารณรัฐอินเดีย ๓) Sabaidee Airways เส้นทางบินดอนเมือง – Huangshan Tunxi International และ Jinan Yaoqiang International สาธารณรัฐประชาชนจีน ๔) Thai Lion Mentari เส้นทางบินดอนเมือง – 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) การบินไทย เส้นทางบินดอนเมือง – Singapore Changi สาธารณรัฐสิงคโปร์ ๓) Silk Air เส้นทางบินดอนเมือง – Singapore Changi สาธารณรัฐสิงคโปร์</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๑	-	-	๓) โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ มีสายการบิน ที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขและข้อกำหนด จำนวน ๑๕ สายการบิน ๒๔ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) Spring Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Zunyi Xinzhou ทำอากาศยานต้าเหลียน ทำอากาศยาน Lanzhou Zhongchuan และทำอากาศยาน Yinchuan Hedong International สาธารณรัฐประชาชนจีน ๒) Ikar Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Cam Ranh สาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม ทำอากาศยาน Yemelyanovo สหพันธรัฐ รัสเซีย ๓) Asia Atlantic Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ทำอากาศยาน Harbin Taiping ทำอากาศยาน Ordosejin Horo สาธารณรัฐประชาชนจีน ๔) Ural Airlines เส้นทางบิน สุวรรณภูมิ-ทำอากาศยาน Vladivostok ทำอากาศยาน Irkutsk สหพันธรัฐรัสเซีย ๕) China Southern Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Urumai Diwopu สาธารณรัฐ ประชาชนจีน ๖) Xiamen Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ทำอากาศยาน Fuzhou Changle ๗) T'Way เส้นทางบิน สุวรรณภูมิ - Ras Al Khaimah สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ๘) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๙) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๑๐) China Eastern เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ทำอากาศยาน Yantai Penglai และ ทำอากาศยาน Chengdu Shuang Liu สาธารณรัฐประชาชนจีน ๑๑) Air India เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ทำอากาศยาน Biju Patnaik และทำอากาศยาน Chandigarh สาธารณรัฐอินเดีย ๑๒) Siberia Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ทำอากาศยาน Novosibirsk และ ทำอากาศยาน Vladivostok สหพันธรัฐรัสเซีย	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑			๑๓) Spice Jet เส้นทางบินสุวรรณภูมิ – Sardar Vallabhbai Patel สาธารณรัฐอินเดีย ๑๔) British Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ– London Heathrow สหราชอาณาจักร ๑๕) Jeju Air เส้นทางบินสุวรรณภูมิ – Gimhae เกาหลี <b>๔) ทอท. ร่วมงานกิจกรรม Road show / Event ที่เกี่ยวข้องกับการบินพาณิชย์</b> เช่น งาน CAPA India Aviation Summit ๒๐๑๘ ที่เมืองมุมไบ สาธารณรัฐอินเดีย งาน Route Asia ๒๐๑๘ ที่เมืองบริสเบน ออสเตรเลีย งาน World Routes ๒๐๑๘ ที่เมืองกว่างโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน				
๑๑) มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า	ทอท.	๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• ทอท. ให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากร และคลังสินค้า โดยผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และร่าง พ.ร.บ. ศุลกากรได้รับการประกาศเป็น พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ได้มีการประกาศกฎกระทรวง เรื่อง การควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ว่าด้วยการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุติดยาในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้ของนั้น ได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า ส่งออก การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าวเฉพาะในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	ไม่ใช่งบประมาณ	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ซึ่งประกาศดังกล่าวส่งผลให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับสิทธิเทียบเท่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ)				
๑๒) มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง	สบพ.	๕๙-๖๓	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>การอบรมตามแผนการฝึกอบรม สบพ.ดำเนินการเปิดการฝึกอบรมตามแผนการฝึกอบรมจำนวน ๘ กลุ่มหลักสูตร ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เป้าหมายทั้งปี ๑,๔๖๘ คน มีผู้เข้ารับการฝึกอบรม (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑) จำนวน ๒,๐๕๑ คน</li> <li>การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน สบพ. และ ทอท. ให้ความสำคัญในการอบรม ๓ สาขา (ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) ประกอบด้วย ๑) Aviation Technology and Innovation ๒) Aviation Safety and Security ๓) Air Transport Management สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากร 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 (AIS Cartography) ซึ่งปี ๒๕๖๑ มีผู้สำเร็จการอบรมจำนวน ๖๒ คน (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑)</li> </ul>	-	-	-	-
	สบพ./ทอท.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐		-	๓.๗๕	๑๐๐.๐๐	๘๖.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง</b>									
<b>๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ๓ และสะพานสามโคก จังหวัดปทุมธานี • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๑๗,๔๖๐ ลบ. • แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ ๑ จุดเริ่มต้นของโครงการ จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๙ (ตะวันตก) ช่วง กม.๖๔ ผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ ที่ ตำบลสามโคก และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปบรรจบบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ โดยมีรูปแบบเป็นทางหลวงแนวใหม่ ขนาด ๖ ช่องจราจร มีเขตทาง ๖๐ เมตร ระยะทาง ๙.๔ กิโลเมตร ส่วนที่ ๒ ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ จากจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ถึงทางแยกต่างระดับคลองหลวง (ถนนพหลโยธิน) ก่อสร้างขยายช่องจราจร เป็นทางหลวงขนาด ๖ ช่องจราจร โดยบางส่วนมีทางขนานขนาด ๒ ช่องจราจร บนเขตทางเดิม ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร ส่วนที่ ๓ จุดเริ่มต้นของโครงการจาก ทางแยกต่างระดับคลองหลวง (ถนนพหลโยธิน) ไป	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	การออกแบบแล้วเสร็จ รอเสนอของบประมาณก่อสร้าง สะพานปทุมธานี ๓ อยู่ระหว่างศึกษา	-	๑๗,๔๖๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ โดยแบ่งออกเป็นการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ เดิม ก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร และก่อสร้างทางแนวใหม่จากทางหลวงชนบทหมายเลข ปท.๓๐๑๐ ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ ขนาด ๖ ช่องจราจร มีเขตทาง ๖๐ เมตร ระยะทางประมาณ ๑๔ กิโลเมตร									
๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ - ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จังหวัดสมุทรสาคร	ทช.	๕๕-๖๗	-	-	ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ อยู่ระหว่างการออกแบบและศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗	-	๔๗,๙๓๕.๐๘	-	-
๓) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี	ทช.	๖๖	-	-	ปี ๒๕๖๐ ศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๓,๔๘๖.๕๐	-	-
๔) โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทช.	๕๗	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๕๗	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณรวม ๖,๗๕๘.๗๓ ล้านบาท. • แนวทางการดำเนินการ : ก่อสร้างถนนขนาด ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๐๐ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางขนาด ๐.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง	ทช.	๕๙-๖๒	๙๓.๔๘ ๙๐.๕๑ ๘๘.๙๓ ๙๐.๔๔	๙๓.๔๖ ๙๐.๖๖ ๘๙.๕๔ ๙๓.๒๓	โครงการประกอบด้วย • ตอน NS๑ • ตอน NS๒ • ตอน NS๓ • ตอน CD Road		๑,๖๐๔.๗๐ ๑,๘๗๑.๓๙ ๒,๐๐๗.๐๐ ๑,๒๗๕.๖๔	๘๕.๘๒ ๘๕.๘๔ ๘๔.๖๔ ๘๓.๘๙	

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย									
<b>๖) โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ • งบประมาณรวม ๑,๔๖๕.๒๑ ลบ.	ทท.	๖๐-๖๓	๒๓.๔๖	๑๕.๑๖	• โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างแนวทางการดำเนินงาน : ขยายช่องจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร พร้อมปรับปรุงคอสพานข้ามคลองบนถนนกัลปพฤกษ์ และเพิ่มสะพานกลับรถ	-	๔๗๖.๓๒	-	๓๓.๕๙
		๖๐-๖๓	๒๔.๔๗	๑๘.๙๗	• โครงการขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างปรับปรุงถนนคู่ขนานระดับดิน ขนาด ๒ ช่องจราจร ต่อทิศทาง พร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๙๘๘.๘๙	-	๓๓.๐๔
<b>๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ • งบประมาณ ๔๒,๓๘๐ ลบ. (ก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน) • รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรระยะทาง ๑๖.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๙ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) บริเวณโรงรอน้ำมหาสวัสดิ์ ไปทางแนวทิศตะวันออกขนานกับแนวรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงต่งชั้น - บางซื่อ (รถไฟฟ้าสายใต้เดิม) และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม ๖ สิ้นสุดโครงการบริเวณย่านบางซื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช	กทพ.	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของ กทพ. กับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) ของ ทล. และมีส่วนต่อขยายในอนาคต เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร	-	๔๒,๓๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
(ทางด้านขั้นที่ ๒) บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒) และลงสู่ระดับพื้นที่บริเวณกำแพงเพชร ๒									
<b>๘) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและส่วนทดแทนตอน N๑</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๑๓,๑๐๐ ลบ. • รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร (ไป - กลับ) และมีแนวสายทางซ้อนทับกับถนนประเสริฐมนูกิจ มีจุดเริ่มต้นประมาณ กม๐+๗๖๔.๕๐ ของถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัว ผ่านแยกวังหิน แยกเสนานิคม แยกสุคนธ์สวัสดิ์ ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนนวมินทร์ ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ และสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทางประมาณ ๑๐.๕ กิโลเมตร โดยมีทางขึ้น - ลง ๒ แห่ง ทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง และมีงานของ ทล. โดยจะก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนประเสริฐมนูกิจ จำนวน ๕ แห่ง และทางแยกต่างระดับ จำนวน ๑ แห่ง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ	กทพ.	๖๐-๖๖	-	-	อยู่ระหว่างการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม งานทบทวนและออกแบบรายละเอียดของโครงการโดย สนช.	-	๒๓,๑๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก									
<b>๙) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๓๑,๒๔๔ ลบ. • ระยะทางรวมประมาณ ๑๘.๗ กิโลเมตรมีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๑๓+๐๐๐ ของถนนพระรามที่ ๒ (ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ ๒ มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ ๓ ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร โดยโครงสร้างทางยกระดับเป็นแบบชิ้นส่วนคานหล่อสำเร็จรูปแบบกล่อง (Segmental Box Girder) ส่วนช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร	กทพ.	๖๑-๖๕	๑๐๐	๐.๓๑	กรม. มีมติเห็นชอบโครงการเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ วงเงิน ๓๑,๒๔๔ ลบ. ประกอบด้วยเงินงบประมาณร้อยละ ๒.๕๘ และ กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน ร้อยละ ๙๗.๔๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุง TOR ที่ปรึกษาควบคุมงาน TOR ผู้รับจ้าง และเอกสารประกวดราคาให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. ๒๕๖๐	-	๓๑,๒๔๔	๑๐๐.๐๐	๐.๒๓

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
โดยโครงสร้าง เป็นชิ้นส่วนคอนกรีตผสมกับเหล็ก (Composite Deck) และไม่มีเสาอยู่ในลำน้ำเจ้าพระยา โดยมี Main Span ไม่น้อยกว่า ๔๕๐ เมตร ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม ๙ มีทางขึ้น - ลง จำนวน ๗ แห่ง									
๑๐) โครงการถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา	สนข.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา) ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ</li> <li>มติ คจร. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ รับทราบผลการศึกษาฯ และมอบหมายให้ คค. โดย สนข. หรือร่วมกับ มท. และ กทม. ในการพัฒนาและออกแบบทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีการบูรณาการและมีความสอดคล้องกัน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จได้ภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑</li> </ul>	-	๓๘.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑) โครงการศึกษาด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิมุข และทางพิเศษศรีรัช -วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>การศึกษาแล้วเสร็จผลการศึกษาสรุปได้ว่า ๑) แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณต่างระดับรัชวิภา ลอดใต้ทางยกระดับอุดรภิมุขไปตามแนวถนนกำแพงเพชร ๒ ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ข้ามคลองเปรมประชากรแล้วเชื่อมเข้าทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ๒) รูปแบบโครงการฯ เป็นทางยกระดับ ขนาด ๔ ช่องจราจรไป - กลับ ความกว้างโครงสร้างแต่ละทิศทาง ๑๐.๔๐ เมตร ความยาวจากทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าทางยกระดับอุดรภิมุข ระยะทาง ๑,๓๙๗ เมตร ส่วนความยาวจากทางยกระดับอุดรภิมุขมุ่งหน้าทางพิเศษศรีรัช -</li> </ul>	-	๓๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐



โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๒) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ โครงการ)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๖ • งบประมาณรวม ๑๘,๒๐๗.๖๙ ลป.	ทช.	๕๘-๖๖			• ดำเนินการแล้วเสร็จ ๔ สายทาง • อยู่ระหว่างดำเนินการ ๗ สายทาง • ยกเลิกโครงการ ๒ สายทาง • ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑๙ สายทาง				
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างปรับปรุงถนนคู่ขนานระดับดิน ขนาด ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง พร้อมเครื่องหมายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• โครงการขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ขอยจริญสิทธิ ๑๓ - คลองมหาสวัสดิ์) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๐ และเปิดบริการให้ประชาชนแล้ว	-	๔๖๓.๐๔	๑๐๐.๐๐	๙๕.๔๒
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เขตชุมชนมีทางเท้า กว้างข้างละ ๓.๕๐ เมตร และนอกเขตชุมชนไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จังหวัดชัยนาท ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๔๙๘.๗๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๔ เมตร และทางเท้าข้างละ ๓ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑ง๒๔ และ ง๕ ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๔๓๖.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๘.๘๙

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๔ ช่องจราจร พร้อมทางเท้า ระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๓๘๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘๖.๙๗
• 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 และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๘-๖๒	๑๐๐	๗๔.๙๔	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๗๘๘.๐๐	-	๗๖.๗๓
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนขนาด ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางขนาด ๐.๙๐ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๒	๙๓.๔๘	๙๓.๔๖	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๖๐๔.๗๐	-	๘๕.๘๒
		๕๙-๖๒	๙๐.๕๑	๙๐.๖๖	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๗๑.๔๐	-	๘๕.๘๔
		๕๙-๖๒	๘๘.๙๓	๘๙.๕๔	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒,๐๐๗.๐๐	-	๘๔.๖๔
		๕๙-๖๒	๙๐.๔๔	๙๓.๒๓	•โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน CD Road อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๒๗๕.๖๔	-	๘๓.๘๙
• แนวทางดำเนินงาน : ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ทางเท้าข้างละ ๓ เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสง		๖๐-๖๒	๑๐๐	๒๒.๘๘	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณถนนมหาเทพ) เมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๙๓.๗๐	-	๒๕.๐๖
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย นบ.๓๐๓๐ ถนนชัยพฤษก์ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๕๑๘.๒๙	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
สว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๑ เมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๑,๒๕๖๓ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๒๙๘.๖๐	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ดำเนินการสำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๙๔๓.๔๐	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๘ เมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ดำเนินการสำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๑,๖๔๗.๒๗	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๙ ชุมชนโคกกลอย - ท้ายเหมืองพังงา ดำเนินการสำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๑ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๒ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๔๗๑.๘๙	-	-
		๖๓	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค๓ ชุมชนโคกกลอย - ท้ายเหมืองพังงา ดำเนินการสำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๑ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๒ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	-	-	-
		๗๐	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค๑๖ เมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๔ สำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๘ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๙ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๐	-	๓๕๓.๘๕	-	-
		๖๔	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๒ เมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่สำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๒๑๒.๔๔	-	-
		๖๗	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ช๓ เมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ดำเนินการสำรวจก่อสร้างทางริมทรัพย์ปี ๒๕๖๔ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๖ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗	-	๑,๔๒๕.๗๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๖	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ๑๒ เมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก ดำเนินการสำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๓ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖	-	๑,๑๐๘.๐๐	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก เมืองสระแก้ว จังหวัดสระแก้ว ดำเนินการสำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๓ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๘๘๐.๔๐	-	-
		๗๐	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๔ สำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๘ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๙ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๐	-	๓๕๓.๘๕	-	-
		๗๐	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๙ เมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๔ สำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๘ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๙ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๐	-	๑๒๓.๓๖	-	-
		๗๐	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ๔ เมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๔ สำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๘ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๙ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๐	-	๒๓๑.๐๕	-	-
		๗๐	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๐ เมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๔ สํารว อสังหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๘ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๙ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๐	-	๒๔๖.๕๒	-	-
		๖๕	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๒ สำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์ปี ๒๕๖๓ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๖๖๔.๐๔	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๘	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๓ เมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๓ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๖ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๗ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๘	-	๖๔๗.๙๔	-	-
		๖๘	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง (ตอนที่ ๒) เมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๓ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๖ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๗ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๘	-	๘๖๙.๘๐	-	-
		๖๘	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณหน้าโรงแรม NSC) เมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ดำเนินการสำรวจออกแบบปี ๒๕๖๓ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๖ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๗ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๘	-	๓๖.๙๕	-	-
		-	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ยกเลิกโครงการ	ประชาชนคัดค้าน	๒๐๔.๐๐	-	-
		-	-	-	•โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค เมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ยกเลิกโครงการ	ประชาชนคัดค้าน	-	-	-
๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร	ทช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการยกระดับถนนลูกรังเป็นถนนลาดยาง ระยะทาง ๗๕๐ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔,๕๔๒.๓๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•ก่อสร้างถนนจังหวัดชายแดนภาคใต้ ๒๕ รายการ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๔๓๕.๘๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง)	ทช.	-	-	-	•ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๕ สายทาง •อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ สายทาง •ยกเลิกโครงการ ๒ สายทาง •ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ๑๕ สายทาง	-	-	-	-
		๕๘	๑๐๐	๑๐๐	•ถนนสายเข้าน้ำตกคอกม้า (ตอนที่ ๒) ต.หาดคัมภีร์ อ.ปากชม จ.เลย ระยะทาง ๑.๗๐ เมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๔.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๘	-	-	• ถนนสายบ้านหินซ้อน ต.หินซ้อน อ.แก่งคอย จ.สระบุรี ระยะทาง ๕.๒๐ เมตร ยกเลิกโครงการ เนื่องจากเข้าซ้อนกับโครงการขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสระบุรี	-	-	-	-
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายท่าเรือมุตู - เกาะจำ ต.เกาะศรีบอยา อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ระยะทาง ๑.๙๕ เมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๒.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย มส ๔๐๐๙ แยก ทล ๑๒๖๓ - บ.แม่จำ (ตอนที่ ๒) อำเภอขุนยวมเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๖.๘๒ กิโลเมตรดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๖๐.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย บ้านดินธาตุ - ต.เมืองแปง อ.ป่าจ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๒๗.๖๒ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๕๕.๗๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย นศ ๔๐๒๑ แยก ทล ๔๑๕๑ - บ้านบางคั้ง อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๐.๘๔ กิโลเมตรดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๗๙.๒๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายเลียบบายหาดบานชื่น อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ระยะทาง ๕.๘๐ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๒๙.๓๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย สฎ ๓๐๖๒ แยก ทล ๔๐๑ - เขื่อนรัชชประภา อ.บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๙.๕๙ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๑๓.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ - บ.ท่ามะปรางค์ อ.วังน้ำเขียว - อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓.๔๔ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๗๘.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายแยก ทล ๑๐๘๙ - ดอยฟ้าห่มปก (ตอนที่ ๖) ต.เวียง อ.ฝาง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๕.๗๐ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๔๘.๙๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสายทางเข้าน้ำตกบกกทราย อ.กระบี่ จ.ระนอง ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๙๐.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• ถนนสาย บ.ใต้ - ท้องนายปาน (ตอนที่ ๒) อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๓.๙๒ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๖๖.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• บ้านคลองโคน - บ้านบางตะบูน อ.เมือง, อ.บ้านแหลม จ.สมุทรสงคราม, เพชรบุรี ระยะทาง ๑๔.๓๙ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๒๙๗.๑๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• บ้านท่าม่วง - บ้านบางเปิด อ.บางสะพานน้อย จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๖.๑๒ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๙๘.๖๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๑ - บ้านบางจาก (บ้านบ่อเมา - บ้านดอนตะเคียน) อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๘.๕๙ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๘๓.๔๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๙๘ (กม.ที่ ๐+๕๐๐) บ้านหาดทรายรี - บ้านมัทรี อ.เมือง จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๙๖ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑๑๘.๕๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑-๖๓	-	๒๒๐	• ชายหาดปากน้ำปราณ - บ้านหนองบัว อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๓.๖๓ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๑	-	๗๔.๔๙	๒๙.๐๐	๒๙.๐๐
		๖๑-๖๓	-	๑๕.๗๓	• บ้านสระน้อย - ชายหาดปากน้ำปราณ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๐.๙๐ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓	-	๗๔.๔๙	-	๒๖.๓๒
		๖๒-๖๔	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๑ (กม.ที่ ๗+๕๐๐) - บ้านโพธิ์แบะ อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๑.๐๑ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๒	-	๒๖๒.๗๐	-	-
		๖๒-๖๔	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๙๘ (กม.ที่ ๑๓+๑๐๐) - เทศบาลปากน้ำหลังสวน อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๓.๖๐ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๒	-	๒๔๗.๔๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท) <sup>๖/</sup>	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓	-	-	• ถนนเพชรเกษม - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๒.๗๗ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๒๕๕.๘๓	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• ทางหลวงหมายเลข ๔ (ปากทางบ้านทุ่งมะเมี) - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๘.๘๔ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๒๕๕.๘๓	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๓ (กม.ที่ ๑๔+๓๕๐) - บ้านทองเกร็ง อ.สวี, อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๖๑ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๑๙๑.๑๙	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	• สามแยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๒ (กม.ที่ ๑๓+๑๐๐) - บ้านแหลมสันติ อ.หลังสวน, อ.ละแม จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๙.๗๖ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๒๕๗.๙๕	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• เพชรเกษม - สถานีรถไฟทุ่งประดู่ อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘.๐๕ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๑๐๓.๔๘	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• สายบ้านบางค้อย - บ้านทุ่งคาน้อย อ.เมือง จ.ชุมพร ระยะทาง ๘.๖๖ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๖๘.๓๐	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• สถานีรถไฟทุ่งประดู่ - วัดทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔.๘๔ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๗๒.๕๑	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• ปช.๑๐๔๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๓๗๐) - บ้านกรูด อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๒๑๙.๕๕	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (กม.ที่ ๑๒+๙๐๐) - บ้านหนองทองคำ อ.เมือง จ.ชุมพร ระยะทาง ๖.๗๗ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๔๑.๖๔	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	• แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (กม.ที่ ๑๖+๘๙๑) - บ้านคลองชุม อ.เมือง, อ.สวี จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๕.๕๒ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔	-	๒๔๗.๙๕	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๔-๖๖	-	-	• ปช.๑๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๒๕๔) - บ้านป่อนอก เลียบชายทะเลพุน้อย - สี่แยกบ้านป่อนอก (เพชรเกษม) (กม.๒๙+๑๘๒.๐๑๕ - กม.๔๐+๒๒๒.๐๓๙) อ.สามร้อยยอด กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔๐.๒๔ กิโลเมตร ยกเลิกโครงการ	-	-	-	-
		๖๕	-	-	• อ่าวทุ่งซาง หมู่ที่ ๕ บ้านบางจาก อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๒.๑๑ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๑๒.๒๑	-	-
		๖๕	-	-	• บ้านกรูด-บ้านกลางอ่าว อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๒๒.๙๐ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๕๗.๕๓	-	-
		๖๕-๖๗	-	-	• บ้านหนองบัว-บ้านเขากะโทล อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔๗๐ กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๒๙๑.๕๙	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕) โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม - ป่าตอง จังหวัดอุทัย</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๗ • งบประมาณ ๑๔,๑๗๗.๒๒ ลบ. • รูปแบบเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา ในพื้นที่ ต.ป่าตอง อำเภอกระทุ่ม เป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร ต่อทิศทาง ยกยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณ์ย จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง ๐.๙ กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง ๑.๘๕ กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับระยะทาง ๑.๒๓ กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ในพื้นที่ ตำบลกะทุ่ม อำเภอกระทุ่ม บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙	กทพ.	๕๖-๖๗	-	-	อยู่ระหว่างเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี พ.ศ. ๒๕๕๖	-	๑๔,๑๗๗.๒๒	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๖) โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับลานจอด เครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบ ไฟฟ้าท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ • งบประมาณ ๒๑๙.๕๑ ลบ. • การก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบ ไฟฟ้า ทำให้สามารถรองรับการจอด เครื่องบินขนาด B๗๓๗ ได้จำนวน ๙ ลำ	ทย.	๕๗-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เดือนตุลาคม ๒๕๕๙	-	๒๑๙.๕๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
<b>๗) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอด เครื่องบินและลานจอดรถท่าอากาศยาน อุดรธานี</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๑๕๙.๘๗ ลบ. • ก่อสร้างทางวิ่งให้สามารถรองรับ เครื่องบินขนาด B๗๓๗ ได้จำนวน ๙ ลำ	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๑	-	๑๕๙.๘๗	๑๐๐.๐๐	๘๒.๘๑
<b>๘) โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางขับและ ลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยานลำปาง</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๘๔.๙๗ ลบ. • ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน จะสามารถรองรับเครื่องบินขนาด ATR๗๒ ได้จำนวน ๖ ลำ	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑	-	๘๔.๙๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ • แนวทางดำเนินงาน : จัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air traffic management centre: ATMC) ประกอบด้วย ๑) การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre: ATMC) ๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration) ๓) การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง	บวท.	๕๕-๖๒	๘๒.๐๐	๘๒.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน Contingency and Training ณ สำนักงานใหญ่ ท่ามหาเมฆ และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ตรวจสอบการทำงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบ/อุปกรณ์ Integration Test ทั่วประเทศพร้อมกันและทดสอบระบบต่อเนื่อง System Continuity Test ระบบ/อุปกรณ์แล้วเสร็จ และมีการเชื่อมต่อสัญญาณ/ข้อมูลจากระบบ/อุปกรณ์ภายนอกเข้ากับระบบ TMCS แล้วเสร็จในปี๒๕๕๙</li> <li>ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการถ่ายโอนระบบ ปัจจุบันไปยังระบบใหม่ โดยการทดสอบการใช้งานระบบใหม่ คู่ขนานกับระบบปัจจุบัน ณ Bangkok Approach Control และ Tower Control ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่แล้ว</li> <li>จัดทำ Safety Assessment เพื่อขอการรับรองเปิดใช้งานระบบใหม่จาก กพท. ซึ่งคาดว่าจะให้การรับรองระบบใหม่ภายในปี ๒๕๖๒ เพื่อเปิดใช้งานต่อไป</li> </ul>	-	๔,๔๖๐.๓๑	๗๘.๗๔	๗๘.๗๔
๒) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจรในเมืองภูมิภาค	สนช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจรในเขตเมืองประกอบด้วยคู่มือ ๔ เล่ม ได้แก่ ๑) คู่มือการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร ๒) คู่มือการจัดระบบการจราจร ๓) คู่มือการติดตามและประเมินโครงการ ๔) คู่มือการจัดทำทางจักรยานในเขตเมือง โดยมีเมืองต้นแบบ จำนวน ๖ เมือง ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และเมืองพัทยา ชลบุรี พร้อมทั้งจัดส่งรายงานดังกล่าวให้กับหน่วยงานในจังหวัดต่างๆ	-	๑๑.๓๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>				
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)			
					ทั่วประเทศ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการระบบจราจรในเขตเมืองภูมิภาคต่อไป							
๓) โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๘	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้เสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รับทราบผลการศึกษา ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินการด้านการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางต่อไป	-	๑๗.๗๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐			
<b>มาตรการ</b>												
๑) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย	บกท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บินไปยังจุดบินหลักในแต่ละภูมิภาค ประกอบด้วยเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ - เชียงราย กรุงเทพฯ - อุดรธานี กรุงเทพฯ - ขอนแก่น กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - กระบี่ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ เชียงใหม่ - ภูเก็ต โดยทำการบินต่อเนื่องในเส้นทางดังกล่าวตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ และได้ปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินอย่างต่อเนื่องตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร</li> <li>• สนับสนุนบัตรโดยสารราคาพิเศษและบริการอาหารพิเศษให้นักท่องเที่ยว โดยจัดโปรโมชั่นในช่วงเทศกาลและบริการอาหารพิเศษ เช่น เทศกาลวันแม่ ให้บริการเมนูพิเศษ, เทศกาลกินเจ ให้บริการเมนูอาหารเจให้แก่ผู้โดยสาร</li> <li>• ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวโดยการเปิดเส้นทางในรูปแบบเช่าเหมาลำ (Charter) ในเส้นทางกรุงเทพฯ - บุรีรัมย์โดยสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยว โดยทำการบิน ๖ เที่ยวบิน ระหว่างวันที่ ๒, ๓, ๗ และ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๑</li> </ul>	-	-	-	-	-		
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๙๐							-	-
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๙๐							-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	<p>• ทอท. ได้เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality: ASQ) ของ ACI : (Airport Council International) สํารวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยใช้แบบสอบถามมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยมีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนประเมินผลด้านคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน ปัจจุบันท่าอากาศยานของ ทอท. ได้ร่วมโครงการ ASQ ๔ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต สำหรับท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการภายในปี ๒๕๖๒</p>	-	๑๙.๕๑	๑๐๐.๐๐	๗๕.๕๐
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 โดยทั้ง ๒ โครงการได้ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถจากของเดิม เป็นแบบประมวลผลด้วยระบบคอมพิวเตอร์ นำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาควบคุมการตรวจสอบสภาพรถ โดยเชื่อมต่อกับโครงข่ายคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บบันทึกข้อมูลด้วย Software ซึ่งสามารถพัฒนาได้ตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปในอนาคต โดยได้ทำการติดตั้งและทดสอบรวมทั้งสิ้น ๑๓ ระบบ แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว	-	๗๓.๔๕ (โครงการที่ ๑) ๔๒.๑๕ (โครงการที่ ๒)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ	ทล.	๕๘-๖๕	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการนำร่อง (ต.หนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา) ดำเนินการแล้วเสร็จ</li> <li>แผนระยะเร่งด่วน จำนวน ๑๓ แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ๔ แห่ง และจุดจอดพักรถบรรทุก ๙ แห่ง โดยได้รับงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินการสร้าง/ปรับปรุงด้านและสร้างจุดพักรถ ๒ สาย คือ ๑) สาย ทล.๒ ต. หินลาด - โนนสะอาด จังหวัดขอนแก่น : วงเงินรวม ๒๕๐ ลบ. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๑ - ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒ ผลการก่อสร้าง ร้อยละ ๒.๗๔ และ ๒) สาย ทล. ๒๔ ต.ประโคนชัย - จรอกใหญ่ จังหวัดบุรีรัมย์ วงเงินรวม ๒๓๐ ลบ. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๑ - ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒ ผลการก่อสร้าง ร้อยละ ๒.๑๔</li> </ul>		๖๖๒	-	-
๓) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก	ทล.	๕๘-๖๕	-	-	สะพานกลับรถและทางแยกต่างระดับทั้งหมด ๑๔๙ แห่ง ไม่ได้รับงบประมาณ ๒ แห่ง คงเหลือในแผนรวม ๑๔๗ แห่ง	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๑,๐๖๐	-	-
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รฟท. สำหรับก่อสร้างสะพาน	ทล.	๕๘-๖๕	๕๕	๒๘	ได้รับงบประมาณก่อสร้างแล้ว ๒๔ โครงการ คงเหลือในแผน ๕๙ โครงการ	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๒๔,๒๖๐	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕) โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ ข้ามจุดตัดรถไฟ (๒๔ แห่ง)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ • งบประมาณรวม ๔,๓๘๓.๔๕ ลป. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างเป็น สะพานข้ามทางรถไฟ ขนาด ๒ ช่อง จราจร พร้อมทางกลับรถใต้สะพาน ไฟฟ้า แสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่ง อำนวยความสะดวก	ทช.				• ดำเนินการแล้วเสร็จ ๗ แห่ง • อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๑๕ แห่ง • ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ๑ แห่ง • ยกเลิกโครงการ ๑ แห่ง				
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๒ - บ้านโคกท่า ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๐	-	๔๑๑.๖๔	๑๐๐.๐๐	๙๙.๐๗
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๑ - บ้านหาดสองแคว ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๐	-	๑๔๙.๑๙	๑๐๐.๐๐	๙๙.๙๙
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๒ - โรงพยาบาลบัวใหญ่ ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๐	-	๓๓๑.๙๑	๑๐๐.๐๐	๙๗.๖๗
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทช.๒๐๑๔ - บ้านโคก - บ้านวังพะเนียด ก่อสร้าง แล้วเสร็จปี ๒๕๖๐	-	๑๓๕.๕๓	๑๐๐.๐๐	๙๙.๓๔
		๕๘-๖๑	๑๐๐	๕๐.๐๑	• แยก ทล. ๓๑๕ - บ้านเก่า อยู่ระหว่างก่อสร้าง	อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญาและ ขยายสัญญา	๑๘๙.๒๓	-	๓๐.๕๖
		๕๘-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล. ๒๒๖ - บ้านนาโหนด ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๑๓๑.๙๑	๑๐๐.๐๐	๙๒.๑๗
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๒๒๖ - บ้านโนนม่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๓๐๗.๘๗	๑๐๐.๐๐	๙๙.๘๖
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	• แยก ทล.๔ - บ้านกลาง อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๑๘๖.๒๐	๑๐๐.๐๐	๙๓.๘๑
		๕๙-๖๑	๖๗.๓๑	๖๙.๗๐	• แยก ทล.๔ - บ้านปึกเตียน อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๓๕.๕๗	-	๔๑.๔๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐	๙๙.๙๐	• แยก ทล.๔ - บ้านหน้าป้อม อ.สามร้อยยอด จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๗๕.๓๗	๑๐๐.๐๐	๘๘.๓๓
		๕๙-๖๑	๘๙.๗๒	๘๒.๐๗	• บ้านหนองทรายขาว - บ้านบางอิฐ อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๔๖.๗๐	-	๓๕.๘๔
		๕๙-๖๑	๘๓.๙๕	๘๕.๓๑	• แยก ทล.๔๐๔๗ - บ้านท่าสำเภาใต้ อ.เมือง จ.พัทลุง อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๖๖.๐๓	-	๒๔.๓๘
๕๙-๖๑	๑๐๐	๒๒.๐๕	• แยก ทล.๔ - บ้านบางทอ อ.เมือง จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๓๔.๓๔	-	๑๕.๐๐		

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๒	๑๐๐	๒๘.๔๙	• แยก ทล.๓๕ - บ้านโคกขาม อ.เมือง จ.สมุทรสาคร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๐๕.๕๙	-	๕๘.๓๑
		๖๐-๖๒	๗๐.๐๐	๖.๘๐	• แยก ทล.๓๒๓๓ - บ้านธรรมศาลา อ.เมือง, นครชัยศรี จนครปฐม (เปลี่ยนชื่อเป็น นฐ.๑๐๒๓ แยก ทล.๗ - บ้านวัดละมุด อ.เมืองนครชัยศรี จนครปฐม) อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๑๑.๐๐	-	๓๑.๒๘
		๖๐-๖๒	๖๖.๗๓	๑.๔๕	• แยก ทล.๔ - บ้านหนองโรง อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๑.๙๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๖๐.๒๑	๕.๑๖	• แยก ทล.๔ - บ้านทุ่งขาม อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๐๔.๒๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๕๐.๒๐	๑๘.๖๙	• แยก ทล.๔ - บ้านเขาแดง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๖๒.๔๔	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๒	๖๔.๕๖	๒๗.๕๙	• แยก ทล.๔๑ - บ้านบางไผ่ อ.ท่าม่วง จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๒๔.๐๙	-	๒๙.๕๙
		๖๐-๖๒	-	-	• แยก ทล. ๓๔๖ - ศาลายา อ.บางเลน, พุทธมณฑล จนครปฐม ยกเลิกโครงการเนื่องจากเข้าซ้อนกับ รพท.	-	-	-	-
		๖๐-๖๓	๑.๐๐	๐.๑๐	• แยก ทล. ๑๑ - บ้านนายาง, บ้านในเมือง อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๓๐.๐๐	-	๓๐.๔๘
		๖๐-๖๓	๒๒.๖๓	๒.๒๐	• แยก ทล.๔ - บ้านปากน้ำปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๓.๖๒	-	๒๓.๒๔
		๖๐-๖๓	๒๖.๗๐	๓๐.๕๘	• แยก ทล.๒๐๗๖ - บ้านห้วยทับทัน อ.ห้วยทับทัน, โพธิ์ศรี จ.ศรีสะเกษ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๙.๑๑	-	๓๕.๖๔
		๖๒-๖๔	-	-	• แยก ทล.๔ - บ้านโพธิ์เรียง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ดำเนินการเวนคืนที่ดินปี ๒๕๖๒ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ	รฟท.	๖๑-๖๔	-	-	อยู่ระหว่างการประกวดราคางานก่อสร้าง	-	๗๐๓.๔๔	-	-
๗) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	รฟท.	๕๙-๖๒	๘๕	๘๐	ติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ ๑๖๕ แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการของผู้รับจ้าง	-	๑,๒๐๙.๐๑	๙๗.๗๖	๓๕.๑๓
๘) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	รฟท.	๖๐-๖๒			ปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย จำนวน ๔ แห่ง ประกอบด้วย	-	๑,๔๐๕.๒๔		
			๙๖.๐๐	๙๐.๐๐	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ควนมด อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง	-		๙๑.๐๐	๖๑.๑๕
			๖๗.๐๐	๒๙.๕๐	ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง	-		๕๓.๓๖	๒๙.๖๙
			๖๗.๐๐	๖๐.๘๕	ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง	-		๕๓.๓๖	๒๗.๖๕
			๗๗.๕๐	๖๒.๒๗	ช่วงสถานีหัวตะเข้ - ชุมทางฉะเชิงเทรา อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง	-		๙๒.๓๖	๕๘.๒๖
๙) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	รฟท.	-	-	-	รฟท. ไม่ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๒	ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๓	-	-	-
๑๐) โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือนกระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว	รฟท.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๕๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑) โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน	จท.	๕๕-๖๒	-	๔๕.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง และออกแบบพร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS ระยะที่ ๑) ระยะเวลาดำเนินการ ๒๕๕๐-๒๕๕๒ งบประมาณ ๓๖๐ ลบ. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕</li> <li>โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (VTS ระยะที่ ๒) จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> </ul>	-	๓๑๔.๔๙	๙.๙๙	๙.๙๙

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๑) โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้จัดการฝึกซ้อมแผนฯ ครบ ๒ ครั้ง	-	๓.๐๗	๑๐๐	๑๐๐
มาตรการ									
๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินงานภายใต้โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินงานออกตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ รถปฏิบัติการเคลื่อนที่ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑ แยกได้ดังนี้ ๑) ส่วนกลาง ออกปฏิบัติการ จำนวน ๑,๗๙๒ ครั้ง ทำการบันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๒๕๘,๘๘๖ คัน พบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๓,๙๔๓ คัน ๒) ส่วนภูมิภาค ออกปฏิบัติการ จำนวน ๑,๐๐๒ ครั้ง ทำการบันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๔๖๕,๑๔๔ คัน พบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๒๙,๔๓๔ คัน โดยดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ และตรวจสอบข้อมูลพร้อมออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับ	-	๖.๙๙	๑๐๐	๑๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย - คาดเข็มขัดนิรภัย	ขบ.	๖๑	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการภายใต้ ๒ โครงการ/มาตรการ ได้แก่ • โครงการ DLT Helmet Area สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ดำเนินการเสร็จแล้ว มีผลดำเนินการตามตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพ ดังนี้ ด้านปริมาณ : มีพื้นที่ DLT Helmet Area สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้ง ๘๓ หน่วยงาน จำนวน ๒๑๑ แห่ง ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และจัดทำป้ายพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และหันมาให้ความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ ๑๐๐% ด้านคุณภาพ : จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยที่เข้ามาติดต่อราชการกับ ขบ. และหน่วยงานในสังกัด ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนกันยายน ๒๕๖๑ จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยฯ มีอัตราการลดลงถึงร้อยละ ๓๑ จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ ร้อยละ ๒๕	-	๔.๓๐	๑๐๐	๙๕.๓๘
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	• มาตรการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่และสงกรานต์ของทุกปี ขบ. กำหนดให้หน่วยงานในสังกัดทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคดำเนินการให้คำแนะนำผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่ง/จุดจอดรถ/จุดตรวจบนถนนสายหลักเกี่ยวกับกฎระเบียบการคาดเข็มขัดนิรภัย และตรวจสอบผู้โดยสารบนรถโดยสารทุกคันให้คาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อป้องกัน	-	ไม่ใช้งบประมาณ	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					การบาดเจ็บ/เสียชีวิต หากพบผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ห้ามทำการออกเดินทาง				
๓) มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐ (ปี ๖๑)	แบ่งเป็น ๒ โครงการ ดังนี้ • โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน ดำเนินการภายใต้ ๒ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการ “เสริมสร้างความรู้สู่ถนนปลอดภัยใส่ใจบริการ” จำนวน ๕ รุ่น รวม ๕๕๕ คน ได้แก่ อบรมพนักงานขับรถบรรทุก หลักสูตร “การขับรถอย่างปลอดภัยใส่ใจเพื่อนร่วมทาง” มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๐๕ คน อบรมพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๒ รุ่น ๒๒๑ คน และอบรมพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๒ รุ่น ๒๒๙ คน ๒) โครงการ “ความร่วมมือรถตู้โดยสารสาธารณะปลอดภัย” ดำเนินแล้วจำนวน ๓ รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๗๖ คน	-	๐.๒๘	๑๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐ (ปี ๖๑)
			๑๐๐	๑๐๐	• โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จัดกิจกรรมเสริมสร้างความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและฝึกทักษะการขี่อย่างปลอดภัยให้แก่นักเรียนระดับ ป.๔ - ป.๖ ทั่วประเทศ จำนวนนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น จำนวน ๔๘,๒๒๒ คน จากกลุ่มเป้าหมาย ๔๖,๙๐๐ คน และจัดทำคู่มือ “สอนน้องรู้กฎจราจร” พร้อมจัดส่งให้หน่วยงานตามที่กำหนด จำนวน ๑๙๔ แห่ง	-	๒๔.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๔) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. ให้บริการระบบ RIMS (Road Incident Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงานเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุบนท้องถนนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ อันเป็นการช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบถึงถนนหนทางที่ควรหลีกเลี่ยงล่วงหน้า ปัจจุบันได้ให้บริการแล้ว	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	รฟท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดรถไฟ อาทิ ทหารีร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางรถไฟ การติดตั้งเครื่องกั้นถนนในบริเวณชุมชนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การหารือร่วมกันระหว่าง ทล. ทช. ในการขอสร้างทางข้ามและทางลอดในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น	-	-	-	-
๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑	สนข.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	•โครงการศึกษาจัดทำแผนหลัก ด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งระยะที่ ๑ ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก คค. โดยมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานประสานงานหลักให้หน่วยงานในสังกัด คค.จัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งต่อไป •การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของ คค. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๑๓.๗๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
						-	-	-	-
<b>มาตรการ</b>									
๑) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๘๔,๑๔๓ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๗๖,๗๕๔ เรื่อง	-	๔๙.๗๔	-	-
๒) ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ขบ.	-	-	-	ยกเลิกมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่ใช้บังคับไว้แล้วตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงยังคงใช้บทบัญญัติเดิมในการขอออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อไปได้	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) มาตรการกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. มีการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก โดยตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรบนทางหลวง	-	-	-	-
๔) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐ (ปี ๖๑)	ดำเนินการเป็นประจำทุกปี	-	๑.๐๐	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๑)
๕) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงาน ให้เพียงพอ	รฟท.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยรับพนักงานครบจำนวนแล้ว	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๖) มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ขณะนี้ จท. ได้ออกข้อบังคับ เรื่อง Harmonized survey แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ก่อนการให้สัตยาบันต่อไป โดย จท. มีแผนเข้าร่วมอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘ ในปี ๒๕๖๒	-	-	-	-
๗) การพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS	กทท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐ (ปี ๖๑)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการรับรองระบบ PSHEMS จากหน่วยงาน PEMSEA เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยใบรับรองมีอายุ ๓ ปี นับจากวันลงนามการตรวจติดตาม</li> <li>เมื่อวันที่ ๑๙ - ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการตรวจติดตามภายในตามระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ ครั้งที่ ๑ ประจำปี ๒๕๖๑ และดำเนินการปรับปรุงคู่มือเพื่อเสนอผู้บริหารเรียบร้อยแล้ว</li> <li>เมื่อวันที่ ๒๓ - ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการตรวจติดตามระบบความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (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 เข้าตรวจติดตามระบบการจัดการ</li> </ul>	-	๐.๓๕	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๑)

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ระบบความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (PSHEMS) แล้ว <ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๑ ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการส่งผลการดำเนินการตรวจติดตามภายใน (internal audit) ให้กับผู้ตรวจติดตามจากหน่วยงาน PEMSEA และจัดทำแผนการปรับปรุงระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมขั้นที่ ๒ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ให้ผู้แทน PEMSEA ทราบเรียบร้อยแล้ว</li> </ul>				
๘) การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับ ดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP)	กพท.	๕๙-๖๒	๑๐๐	๘๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลังจากประเทศไทยได้ปลดธงแดงได้สำเร็จอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ ที่ผ่านมา พบว่ามีข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขที่เหลืออยู่ ๔๖๖ ข้อ ซึ่งปัจจุบัน กพท. อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องตามกำหนดของ ICAO ซึ่งมีกำหนดการเตรียม Pre - audit ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ก่อนการเข้ารับตรวจฯ อย่างเป็นทางการในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒</li> <li>กพท. ออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ ประเภทอากาศยานปีกแข็งระหว่างประเทศเสร็จสิ้น จำนวน ๒๐ สายการบิน เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบสายการบินที่ทำการบินในประเทศ จำนวน ๑๓ สายการบิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การแก้ไขข้อบกพร่องส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการแก้กฎหมายหลัก คือ พ.ร.บ. การเดินอากาศฉบับใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอ สนช. คาดว่าจะสามารถประกาศบังคับใช้ได้ภายในปี ๒๕๖๒</li> <li>ความสำเร็จของการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ ขึ้นอยู่กับความพร้อมและระยะเวลาในการแก้ไขข้อบกพร่องของแต่ละสายการบินเมื่อ กพท. เข้าไปดำเนินการตรวจ</li> </ul>	๑๕๓.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>									
<b>๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงचेเซียงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑๐,๒๓๓.๐๖ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : สัญญาที่ ๑ ก่อสร้างทางรถไฟระยะทางประมาณ ๑๐๖ กิโลเมตร สัญญาที่ ๒ ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ และสามารถเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๕๙-๖๒	๑๐๐ ๑๐๐	๘๘.๓๐ ๑๐๐	กรม. มีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง และสามารถเปิดให้บริการเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒ ดังนี้ สัญญาที่ ๑ งานโยธา อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง สัญญาที่ ๒ งานอุโมงค์ อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง	- -	๑๐,๒๓๓.๐๖	๙๐.๐๐	๗๖.๒๘
๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๒๓,๙๙๖.๓๔ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางใหม่ อีก ๑ ทาง เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ ๑๕๘ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๕๙-๖๒	๗๖.๐๘	๘๐.๖๐	• กรม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ • คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ • กรม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ระยะเวลาก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ - ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ • ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ระยะทาง ๑๘๗ กิโลเมตร	-	๒๓,๙๙๖.๓๔	๖๖.๐๐	๖๖.๖๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑๗,๒๙๐.๖๓ ลป. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางใหม่อีก ๑ ทาง ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร มีระยะทางประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ ๑๕๘ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๔	รฟท.	๖๐-๖๔	๑๓.๕๐	๖.๕๒	• ครม. อนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างฯ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๙ • ครม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ ครม. วันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๑ และอนุมัติก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ • ลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้าง ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ • อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย (๘๘ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๓.๐๐ และสัญญาที่ ๒ ช่วงบางสะพานน้อย - ชุมพร (๗๙ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๓.๕๒	-	๑๗,๒๙๐.๖๓ (วงเงินโครงการ)  ๑๑๘.๔๕ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์)  ๑๖,๗๐๔.๗๐ (ค่าก่อสร้าง)  ๔๕๙.๓๘ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)  ๘.๑๐ (ประกวดราคา)	-	-
<b>๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๒๔,๗๒๒.๒๘ ลป. แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ มีระยะทางประมาณ ๑๔๘ กิโลเมตร แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง สัญญา ประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม สัญญาที่ ๒ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๕			• ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ • คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ • ครม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ ครม. วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ และอนุมัติก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ • ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้าง ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ • อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม (๓๒ กิโลเมตร) ผู้รับจ้างเข้าพื้นที่เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ ผลงานร้อยละ ๐.๐๔ และสัญญาที่ ๒ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ (๑๑๒ กิโลเมตร) ผลงาน ร้อยละ ๒.๙๘	-	๒๔,๗๒๒.๒๘ (วงเงินโครงการ)  ๒๔๓.๑๓ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์)  ๒๓,๙๒๑.๗๗ (ค่าก่อสร้าง)  ๕๕๙.๖๘ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)  ๗.๗๐ (ประกวดราคา)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๒๔,๗๒๒.๒๘ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ มีระยะทางประมาณ ๑๓๒ กม.	รฟท.	๕๙-๖๓	๑๕.๑๓	๖.๓๐	• ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ • คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ • ครม. มีมติเห็นชอบให้ทบวงมติ ครม. วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ และอนุมัติก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ • สัญญาที่ ๑ และ ๓ : ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ ส่วนสัญญาที่ ๒ อยู่ระหว่างทบทวนแบบรายละเอียด • อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง (สัญญาที่ ๑ และ ๓) สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบตาพาด - คลองขนานจิตร (๕๘ กิโลเมตร) ร้อยละ ๑๑.๔๔ สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชท.ถนนจิระ (๖๙ กิโลเมตร) อยู่ระหว่างทบทวนแบบโดยที่ปรึกษา และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ (๕ กิโลเมตร) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานร้อยละ ๐.๔๔	-	๒๙,๔๔๙.๓๑ (วงเงินโครงการ) ๕๖.๐๐ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์) ๒๘,๕๙๘.๘๖ (ค่าก่อสร้าง) ๗๘๖.๔๔ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) ๘.๐๑ (ประกวดราคา)	-	-
<b>๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๒๐,๐๔๖.๔๑ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงนครปฐม - หัวหิน มีระยะทางประมาณ ๑๖๙ กิโลเมตร แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง สัญญาประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล	รฟท.	๖๐-๖๔	๒๔.๗๙	๖.๔๗	• ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ • คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ • ครม. มีมติเห็นชอบให้ทบวงมติ ครม. วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ และอนุมัติก่อสร้างโครงการฯ เมื่อ วันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ • ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ • อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล (๙๓ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๖.๑๙	-	๒๐,๐๔๖.๔๑ (วงเงินโครงการ) ๓๑๖.๓๕ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์) ๑๙,๒๗๑.๗๔ (ค่าก่อสร้าง) ๔๕๐.๖๒ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) ๗.๗๐ (ประกวดราคา)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕					และสัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน (๗๖ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๖.๗๔				
๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑๐,๒๓๙.๕๘ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ มีระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙</li> <li>• การประกวดราคา : ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ และลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐</li> <li>• คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กค.วล.) เห็นชอบรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐</li> <li>• ลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และเริ่มก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔</li> <li>• อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ร้อยละ ๑๓.๘๔</li> </ul>	-	๑๐,๒๓๙.๕๘ (วงเงินโครงการ)  ๑๑.๐๘ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์)  ๙,๙๙๐.๒๖ (ค่าก่อสร้าง)  ๒๓๒.๑๔ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)  ๖.๑๐ (ประกวดราคา)	-	-
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๖๒,๖๒๔.๑๗ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย มีระยะทางประมาณ ๒๘๕ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รฟท. เสนอ คค. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง สนช. ได้ประมวลและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณามอบหมาย รฟท. เพิ่มเติมข้อมูลก่อนประมวลเรื่องเสนอ ครม.</li> <li>• EIA : รฟท. ปรับปรุงรายงาน EIA ตามมติที่ประชุมเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ แล้ว และนำเสนอ คชก. เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA</li> </ul>	-	๒๐๖.๖๓ (การศึกษา)  ๖๒,๖๒๔.๑๗ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๙๐.๒๔

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๖/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๗,๕๒๓.๖๐ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ ๓๐๘ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	• คค. อยู่ระหว่างการพิจารณา (ร่าง) พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน และ รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานขออนุมัติโครงการ ตามความเห็นของ คค. • รฟท. เสนอ คค. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อขอความเห็น ๓ หน่วยงาน (สศช. กค. และ สงป.) เพื่อประกอบการนำเสนอ ครม. • EIA : รฟท. เสนอรายงานการ EIA ฉบับปรับปรุงเมื่อเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๒๕๔.๑๔ (การศึกษา)  ๓๗,๕๒๓.๖๐ (รวมทั้งโครงการ)  หมายเหตุ: มีการปรับ วงเงินโครงการใหม่	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐
<b>๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๒๖,๖๕๔.๓๖ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีระยะทางประมาณ ๑๔๗ กิโลเมตร เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ (ระยะทางประมาณ ๑๑ กิโลเมตร) และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๐-๖๖	-	-	• คค. อยู่ระหว่างการพิจารณา (ร่าง) พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน และ รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานขออนุมัติโครงการตามความเห็นของ คค. • รฟท. เสนอ คค. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๑ เพื่อขอความเห็น ๓ หน่วยงาน (สศช. กค. และ สงป.) เพื่อประกอบการนำเสนอ ครม. • EIA : คชก. มีมติเห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างกำหนดการประชุม กก.วล.	-	๑๔๖.๘๘ (การศึกษา)  ๒๖,๖๕๔.๓๖ (รวมทั้งโครงการ)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๒๔,๒๘๗.๓๖ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทางประมาณ ๑๖๘ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>คค. อยู่ระหว่างการพิจารณา (ร่าง) พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดินและ รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานขออนุมัติโครงการตามความเห็นของ คค.</li> <li>รฟท. เสนอ คค. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณามอบหมาย รฟท. เพิ่มเติมข้อมูลก่อนประมวลเรื่องเสนอ ครม.</li> <li>EIA : คชก. มีมติเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ให้ปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA ซึ่ง รฟท. เสนอรายงาน EIA ให้ สผ. พิจารณานำเสนอ คชก. เพื่อพิจารณาแล้วเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอกำหนดการประชุมจาก สผ.</li> </ul>	-	๑๕๑.๕๐ (การศึกษา)  ๒๔,๒๘๗.๓๖ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐
<b>๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๕๗,๓๗๕.๔๓ ลบ. • แนวทางการดำเนินงาน : ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา มีระยะทางประมาณ ๓๒๑ กิโลเมตร และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>รฟท. เสนอ คค. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง สนข. ได้ประมวลและนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณามอบหมาย รฟท. เพิ่มเติมข้อมูลก่อนประมวลเรื่องเสนอ ครม.</li> <li>EIA : คชก. มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ ให้ปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA และนำเสนอ สผ. ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒</li> </ul>	-	๒๗๑.๖๐ (การศึกษา)  ๕๗,๓๗๕.๔๓ (รวมทั้งโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๗๖.๐๐
<b>๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ</b>	รฟท.	๖๕-๖๘	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ครม. เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะเวลาการดำเนินการ ๗ ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างสำรวจพื้นที่เพื่อจัดทำประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน และดำเนินการตามขั้นตอนการประกวดราคา</li> <li>EIA : กก.วล. มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๐</li> </ul>	-	๗๓.๙๙ (การศึกษา)  ๘๕,๓๔๕.๐๐ (รวมทั้งโครงการ)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	รฟท.	๖๕-๖๙	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานขออนุมัติโครงการพร้อม (ร่าง) พ.ร.ฎ. เวเนคืนที่ดิน</li> <li>EIA : อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA</li> </ul>		๒๘๐.๐๐ (การศึกษา) ๖๗,๙๖๕.๓๓ (รวมทั้งโครงการ)	-	-
๑๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ และนำเสนอ รฟท. เพื่อดำเนินการในลำดับต่อไป</li> <li>EIA : คชก. มีมติเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว และ กก.วล. มีมติให้ สนข. สร้างความเข้าใจกับกลุ่มประชาชนผู้คัดค้านโครงการฯ เพิ่มเติม ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเสนอ สผ. เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ กก.วล.</li> </ul>	การต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่	-	-	-
๑๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อำเภอนครหลวง	รฟท.	๕๙-๖๒	-	-	ยังไม่เริ่มโครงการ เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจของ รฟท. พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ	-	-	-	-
๑๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย	รฟท.	๕๙-๖๑	-	-	รฟท. ศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ ทั้งนี้ได้เสนอผลการศึกษา 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) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร	รฟท.	-	-	-	ยังไม่เริ่มโครงการ เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจของ รฟท. พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	รฟท.	๖๕-๖๘	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนข. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ส่งข้อมูลให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และ คก. รฟท. เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และได้นำเสนอ คค. พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๑</li> <li>นำเสนอ คค. พิจารณาโครงการแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑</li> <li>EIA : อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA</li> </ul>	-	๕๙,๙๑๕.๒๔	-	-
๒๐) โครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ขั้วเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	สนข./รฟท.	๖๓-๖๖	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ โดย รฟท. ได้นำเสนอ คค. พิจารณานำเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ และ สนข. ได้เสนอ คค. เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาลงนามถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กค. สงป. และ สศข.) ให้ความเห็นก่อนประมวลเรื่องเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป	-	๓๘.๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒๑) โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	รฟท.	๕๙-๖๐	-	-	รฟท. ยกเลิกสัญญา	ผู้รับจ้างดำเนินการล่าช้าเกินกว่า ร้อยละ ๒๕	๓๙๕.๔๗	-	-
๒๒) โครงการจัดการถักกรีตซีเมนต์ไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	รฟท.	๖๐-๖๓	-	-	ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับแก้ TOR ตามความเห็นของคณะกรรมการ รฟท.	-	-	-	-
๒๓) โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙</li> <li>งบประมาณ ๕๖.๗๔ ลบ.</li> </ul>	จท.	๕๖-๕๙	๓๐	๓๐	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด เพื่อก่อสร้างท่าเรือที่ จังหวัดชุมพร ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ วงเงินรวม ๕๖.๗๔ ล้านบาท โดยผลการศึกษาเห็นควรยุติโครงการเนื่องจากไม่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้ จท. จะดำเนินการรายงานผลการศึกษานำเสนอ คค. ต่อไป	-	๕๖.๗๔	๑๐๐.๐๐	๓๒.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๔) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว)	จท.	๕๘-๖๑	๑๐๐	๘๙.๐๓	<ul style="list-style-type: none"> <li>ศึกษาออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> <li>ระยะที่ ๑ งานก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำสัก จำนวน ๓ ตอน ระยะเวลาโครงการ ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง</li> <li><b>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</b></li> <li>ระยะที่ ๒ งานก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก จำนวน ๘ ตอน ระยะเวลาโครงการ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างตั้งของงบประมาณในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะเวลาโครงการ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ งบประมาณ ๔,๕๗๑.๐๐ ลบ.</li> <li>ระยะยาว งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก การดำเนินการระยะยาว จะติดตามการดำเนินการในระยะที่ ๑ และ ๒ ก่อนดำเนินการต่อไป ระยะเวลาโครงการ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๘ งบประมาณ ๑๒,๘๓๖.๘๓ ลบ.</li> </ul>	-	๑๓๙.๙๖	๑๐๐.๐๐	๕๓.๑๙
		๕๘-๖๒	๑๐๐	๙๐.๐๗			๒,๐๖๐.๓๐	๗๐.๙๔	๕๗.๖๐
๒๕) โครงการเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลา ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๘</li> <li>งบประมาณ ๓๑,๒๓๑.๗๖ ลบ.</li> </ul>	จท.	๕๕-๕๙	๑๐๐	๖๔	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ จท. ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๖ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> <li><b>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</b></li> <li>งานก่อสร้างและควบคุมงาน บรรจุกายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ระยะเวลาโครงการ ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ งบประมาณ ๓๑,๐๐๐.๐๐ ลบ.</li> </ul>	-	๒๓๑.๗๖	๑๐๐.๐๐	๔๘.๖๘

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๒๖) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ • 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.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	• กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ปัจจุบัน ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ • การสร้างรถคานเคลื่อนที่ล้อยาง (RTG) ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ วงเงิน ๑๙๙.๒๐ ลบ. บริษัทผู้รับจ้างได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ • การสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง (QGC) ได้ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ วงเงิน ๒๖๖.๙๐ ลบ. ผู้รับจ้างส่งมอบงานสุดท้ายเมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว ๔) การจัดหาเครื่องมือยกขนอีก ๑ รายการ คือ บันจั่นหน้าท่า (MHC) ] ลงนามในสัญญาแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	<b>ปัญหา</b> • การติดตั้งเครื่องมือยกขนของ งานจัดซื้อปั้นจั่นหน้าท่า (MHC) จำนวน ๑ คัน ยังไม่แล้วเสร็จ <b>แนวทางแก้ไข</b> • เช่า MHC เพื่อนำมาให้บริการก่อนในช่วงที่เปิดให้บริการ	๑,๘๖๔.๑๙	๑๐๐.๐๐	๘๙.๙๓

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๒๗) โครงการศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ • งบประมาณ ๒,๙๔๔.๙๓ ลบ. • เป้าหมายแผนการลงทุนแบ่งเป็น ๒ ระยะ ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ เป็นการพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารจนถึงระดับจำนวน ๑ ล้าน ที.อี.ยู./ปีงบประมาณ ๒,๐๓๑.๑๕ ลบ. และ ระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ งบประมาณ ๙๑๓.๗๘ ลบ. จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๒ ล้าน ที.อี.ยู./ปี	กทท.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๙๘.๘๐	กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินการก่อสร้างพร้อมจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก วงเงิน ๑,๙๒๖ ลบ. เดิมกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐ เนื่องจากมีการขยายระยะเวลาดำเนินการออกไปอีก จึงกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๐ ซึ่งบริษัทผู้รับจ้างได้ติดตั้งเครื่องมือยกขนหลักเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๑	<b>ปัญหาอุปสรรค</b> • ผู้รับจ้างไม่สามารถเข้าก่อสร้างในพื้นที่ฝั่ง B เนื่องจาก รฟท. ขอใช้พื้นที่ขนถ่ายผู้โดยสารมากกว่า กทท. จะเปิดใช้เครื่องมือยก RMG • การรื้อย้าย และติดตั้งเครื่อง X - Ray ของกรมศุลกากร ซึ่งอยู่ในบริเวณรางรถไฟ ฝั่งของงบประมาณมาดำเนินการ <b>แนวทางแก้ไข</b> • กำหนดแผนเริ่มยกขนผู้โดยสารได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ ก่อนส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างและคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ • คณะกรรมการ กทท. อนุมัติเงิน ๓๐ ลบ. เป็นค่าใช้จ่ายจัดซื้อ รื้อย้าย และติดตั้งเครื่อง X - Ray ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดจ้าง	๒,๙๔๔.๙๓ <b>ระยะที่ ๑</b> (ปีงบประมาณ ๕๙-๖๐) ๒,๐๓๑.๑๕  <b>ระยะที่ ๒</b> (ปีงบประมาณ ๖๕-๖๖) ๙๑๓.๗๘	๑๐๐.๐๐	๘๘.๔๒

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๘) โครงการศึกษาแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ และเสนอ สศช. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. พิจารณา ซึ่ง สศช. ได้พิจารณาและมีความเห็นดังนี้ ๑) แผนพัฒนาระบบรางฯ มีลักษณะเป็นแผนปฏิบัติการและจำเป็นต้องอาศัยอำนาจทางกฎหมายของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลการขนส่งทางราง (กรมการขนส่งทางราง) เพื่อให้เกิดการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงไม่เข้าข่ายที่จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนแนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ๒) ควรพิจารณาศึกษาทบทวนเป้าประสงค์และกรอบระยะเวลาในการดำเนินงานของแผนพัฒนาฯ ให้มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาระบบขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนและเทศในระดับต่างๆ ๓) ควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจเพื่อทำหน้าที่วิจัยและพัฒนามาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดไว้ในแผนพัฒนาฯ	-	๓๘.๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒๙) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	สนช.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๑) การศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาพบว่าควรเร่งรัดผลักดันเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - อ่าวไทยตอนบน เพราะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความต้องการในการขนส่งชายฝั่ง โดยเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) จะเป็นการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกส่วนที่เหลือจะเป็นการขนส่งสินค้าเทกอง หากสามารถผลักดันได้ก็จะสร้างความเชื่อมั่นระบบการขนส่งชายฝั่งให้ผู้ประกอบการ และสามารถขยายผลต่อไปได้	-	๒๖.๖๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๒) รวค. เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ และ สศช. นำเสนอเข้าสู่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ๓) กบส. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ รับทราบแผนฯ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป				
๓๐) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	สนข.	๖๑	๗๕	๙๔	๑) คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์ความต้องการการขนส่งสินค้า และคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็น Dry Port โดยมีกำหนดจัดประชุมกลุ่มเป้าหมายเพื่อรับฟังความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ ๑ ที่จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ และครั้งที่ ๒ ที่จังหวัดขอนแก่น ในวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑ ก่อนนำข้อคิดเห็นจากการประชุมมาวิเคราะห์จัดทำรายงานชั้นกลาง (Interim Report) โดยกำหนดส่งงานในวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๑ ๒) กำหนดการพิจารณารายงานฉบับกลาง (Interim Report) ในวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ซึ่งจะมีการพิจารณาจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนา Dry Port ในแต่ละพื้นที่ด้วย	ไม่สามารถเบิกจ่ายได้ตามกำหนดเวลา เนื่องจากที่ปรึกษาส่งมอบงานในช่วงใกล้จบปีงบประมาณ ซึ่งจะต้องส่งมอบรายงานให้ผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีระยะเวลาในการพิจารณารายงานก่อนการนัดประชุมพิจารณารายงาน /	๖.๙๓	๗๕.๐๐	๔๕.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๖๐-๖๑	๑๐๐	๒๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขสมก. ลงนามสัญญาเพื่อจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ กำหนดส่งมอบรถภายในระยะเวลา ๑๘๐ วัน เป็นจำนวน ๔ งวด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>งวดที่ ๑ ภายใน ๙๐ วัน (๒๗ มี.ค.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</li> <li>งวดที่ ๒ ภายใน ๑๒๐ วัน (๒๖ เม.ย.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</li> <li>งวดที่ ๓ ภายใน ๑๕๐ วัน (๒๖ พ.ค.๖๑) จำนวน ๑๐๐ คัน</li> <li>งวดที่ ๔ ภายใน ๑๘๐ วัน (๒๕ มิ.ย.๖๑) จำนวน ๑๘๙ คัน</li> </ul> </li> <li>ศาลปกครองกลางมีคำสั่งลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ ให้ทุเลาการบังคับตามมติของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ที่อนุมัติให้สั่งซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน เป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๘๙๑.๔๕ ลบ. และที่อนุมัติสั่งจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา รถโดยสาร จำนวน ๔๘๙ คัน เป็นเงินทั้งสิ้น ๒,๓๖๙.๓๙ ลบ. และตามมติของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๐ ที่รับรองรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยมีให้นำมติดังกล่าวไปดำเนินการใดๆ ที่มีผลผูกพันเป็นการชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น ซึ่งพนักงานอัยการได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด</li> </ul>	<p><b>ปัญหาอุปสรรค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ศาลปกครองกลางมีคำสั่งมิให้ ขสมก. ดำเนินการใดๆ ที่มีผลผูกพันเป็นการชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา หรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น</li> </ul> <p><b>แนวทางแก้ไข</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงานอัยการได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลาง</li> </ul>	๑,๘๙๑.๔๕	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการอุ้งจอตลอดโดยสารของ ขสมก. จำนวน ๑๔ แห่ง	ขสมก.	๕๗-๖๑	๑๐๐	๙๕	<p>ขสมก. ได้รับงบประมาณ เพื่อก่อสร้างอุ้งจอตลอดโดยสารและสถานที่ทำการ จำนวน ๑๔ อยู่ โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ก่อสร้างเสร็จ จำนวน ๑๑ อยู่ ได้แก่ อุ้งพระประแดง อุ้งพระประแดงใต้ทางด่วน อุ้งนครอินทร์ อุ้งเจ้าสมิงพราย อุ้งบางบัวทอง อุ้งใต้ทางด่วนรามอินทรา - ประดิษฐ์มุนูธรรม อุ้งเมกาบางนา อุ้งกำแพงเพชร ๒ อุ้งบางพลี อุ้งเทศบาลบางบัวทอง (ทดแทนอุ้งศูนย์ราชการ) และอุ้งแพรกษา</li> <li>• อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้างรายใหม่ ๓ อยู่ ได้แก่ อุ้งบรมราชชนนี อุ้งกัลปพฤกษ์ อุ้งใต้ทางด่วนบางพลี - สุขสวัสดิ์</li> </ul>	<p><b>ปัญหาอุปสรรค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มีปัญหาการก่อสร้าง ๓ อยู่ ได้แก่ อุ้งบรมราชชนนี, อุ้งกัลปพฤกษ์ และอุ้งใต้ทาง - ด่วนบางพลี - สุขสวัสดิ์ โดยคู่สัญญาไม่สามารถส่งมอบงานก่อสร้างได้ตามสัญญา</li> </ul> <p><b>แนวทางแก้ไข</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ขสมก. มีหนังสือแจ้งให้ คู่สัญญา เร่งรัดการก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบัน ขสมก. ได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญาการก่อสร้าง อุ้งใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ อุ้งบรมราชชนนี และ อุ้งกัลปพฤกษ์ แล้วดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่</li> </ul>	๓๗๙.๑๕	๑๐๐.๐๐	๙๒.๐๐
๓) โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs	สนช./ADB	๕๗-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	<p>โครงการศึกษาดังกล่าวดำเนินการโดย ASEAN Development Bank (ADB) ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ จากผลการศึกษาได้แนวทางในการบริหารจัดการปรับปรุงการใช้พลังงานในการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้หน่วยงานของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป ซึ่งคู่มือแนวทางดังกล่าว สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ใช้เป็นแหล่งอ้างอิงในงานการศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ Green Freight อื่นๆ ต่อไป</p>	-	๙.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน	สนช.	๕๗-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบเรื่องการกำหนดมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย ทั้งนี้ การก่อสร้างทางจักรยานตามคู่มือมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานควรนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางร่วมกับจักรยานเป็นหลัก ส่วนการดำเนินการอื่นๆ ตามมาตรฐานดังกล่าวให้หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาตามความเหมาะสมและความจำเป็นโดยคำนึงถึงความประหยัดเหมาะสม คงทน และมีประสิทธิภาพในการใช้งาน	-	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
<b>มาตรการ</b>									
๑) มาตรการรณรงค์ข้อข้ออย่างประหยัดพลังงาน	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐ (ปี ๖๑)	๑๐๐ (ปี ๖๑)	ขบ. ได้จัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๐ ดำเนินการแล้วเสร็จ และลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีผลบังคับใช้วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๐	-	ไม่ใช้งบประมาณ	-	-
<b>๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม	สนช.	๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้ โดยได้คัดเลือกให้จังหวัดหนองคาย เป็นโครงการนำร่องเพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและลดการใช้พลังงาน ซึ่งจากการศึกษามาตรการ/กิจกรรมที่เหมาะสมในการดำเนินงานใน จังหวัดหนองคาย ได้แก่ โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานและถนนคนเดิน และโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารไฟฟ้า) และทั้งนี้ การดำเนินการต้องประกอบด้วยโครงการด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศและระดับจังหวัด	-	๑๕.๔๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>พบว่า หากมีการดำเนินโครงการตามแผนการพัฒนาฯ จะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>)) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ประมาณ ๕,๓๑๐ TonCO<sub>2</sub> ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ลดได้ประมาณ ๖,๓๘๐ TonCO<sub>2</sub> ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน และในปี พ.ศ. ๒๕๗๘ ลดได้ประมาณ ๘,๔๖๐ TonCO<sub>2</sub> ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน รวมเฉลี่ยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลงปริมาณ ๖,๔๔๐ TonCO<sub>2</sub> ต่อปี หรือลดลงรวมเฉลี่ย ร้อยละ ๑๒ ต่อปี เมื่อเทียบกับกรณีฐาน ทั้งนี้ สนข. ได้จัดส่ง รายงานการศึกษาให้จังหวัดหนองคายเพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป</p>									
<b>มาตรการ</b>									
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด	รพท./ รพม./ รพพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) อยู่ในส่วนของพิธีสารเกียวโต ซึ่งหน่วยงานในสังกัด คค. ได้ดำเนินโครงการ/มาตรการตามแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๗๓) และรายงานผลให้ สนข. ทราบทุกกรอบไตรมาส โดยสรุปผลในภาพรวมของระบบการขนส่งทางรางสามารถประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางแบบเดิมที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลมาใช้รถไฟฟ้าในปี พ.ศ.๒๕๕๘ โดยรวมได้ ๙๐,๕๘๙ tCO <sub>2</sub> e กล่าวคือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เส้นทางสุขุมวิท ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) ของ BTS (กทม.) มีปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ๖๐,๒๙๔ tCO <sub>2</sub> e โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ของ รพม. มีปริมาณการลดก๊าซเรือน	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					กระจก ๒๐,๓๒๕ tCO <sub>2</sub> e และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ) มีปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ๙,๙๗๐ tCO <sub>2</sub> 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 เพื่ออนุวัติการพิธีสารลอนดอน โดยรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับพิธีสารลอนดอน จำแนกข้อบทของพิธีสารลอนดอน กระบวนการหรือวิธีการบังคับให้เป็นไปตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ แสดงความสัมพันธ์และแนวทางการปฏิบัติการปรับใช้ และรวบรวมกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการเททิ้ง	-	๑.๗๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๓) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐	๑๐๐	ท่าอากาศยานของ ทอท. ๕ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงราย ได้รับการรับรอง Airport Carbon Accreditation ในระดับที่ ๓ 'Optimisation' สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ตได้จัดทำรายงานแผนบริหารจัดการคาร์บอน (Carbon Management Plan) แล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑	-	๔๑.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕. เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ</b>									
<b>๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (*รฟท. ปรับเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	เนื่องจาก EEC มีนโยบายให้ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (Airport Rail Link) อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน การดำเนินโครงการฯ จึงขึ้นอยู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน ทั้งนี้ การพิจารณานำเสนอ PPP ดำเนินการโดย EEC และขณะนี้อยู่ระหว่างการประกาศเชิญชวนคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ	-	๒๒๐ (ศึกษา) ๑๖๘,๗๑๘ (ระบบขนส่ง)	๑๐๐	๑๐๐
๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖๒-๖๕	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙</li> <li>• รฟท. เสนอ คค. ขออนุมัติโครงการเพิ่มเติมในการทำโครงสร้างรองรับ ARL ส่วนต่อขยาย ในส่วนงานโยธา (โครงสร้างใต้ดิน) ช่วงพระราม ๖ ถึงสามเสน</li> <li>• อยู่ระหว่าง คค. พิจารณาปรับปรุงแบบโครงการเพื่อเสนอ ครม. อนุมัติโครงการเพิ่มเติมต่อไป และอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน</li> </ul>	-	-	-	-
๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)	รฟม.	๔๙-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ และได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม” โดยข้อมูลผู้โดยสาร ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๑ มีจำนวนผู้โดยสาร ๔๖,๕๔๐ คน - เทียว/วัน	-	๖๓,๗๓๓.๙๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๘๐,๓๘๗.๕๕ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน	รฟม.	๕๙-๖๓	๙๒.๓๓	๙๒.๖๑	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๑๐๐</li> <li>งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถ : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๖๑.๐๕ จากแผนงานร้อยละ ๕๘.๕๑ เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๒.๕๔</li> </ul>	-	๘๐,๗๘๗.๕๕	๑๐๐.๐๐	๙๙.๓๓
๕) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๑๘,๓๔๙.๓๔ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ	รฟม.	๕๑-๖๑	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานก่อสร้างงานโยธา : ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๐</li> <li>งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ : ได้เปิดให้บริการเดินรถ ๑ สถานี จากสถานีแบริ้ง - สถานีสำโรงแล้ว เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กทม. เป็นผู้จัดการระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ โดยอยู่ระหว่างการเจรจาโอนหนี้สินและทรัพย์สิน</li> </ul>	-	๑๘,๓๔๙.๓๔	๑๐๐.๐๐	๑๑๑.๓๗
๖) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๓๔,๓๐๔.๔๖ ลบ. • ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ	รฟม.	๕๑-๖๓	๘๘.๖๐	๘๙.๒๙	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๑</li> <li>งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๘.๗๙ จากแผนงานร้อยละ ๗๖.๕๓ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๒.๒๖</li> <li>งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ : กทม. เป็นผู้จัดการระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ โดยอยู่ระหว่างการเจรจาโอนหนี้สินและทรัพย์สิน</li> </ul>	-	๓๔,๓๐๔.๔๖	๑๐๐.๐๐	๑๑๕.๔๔

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๑๑๒,๙๕๐.๕๔ ลบ. • ลักษณะโครงสร้าง ทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน	รฟม.	๕๓-๖๖	๔๘.๒๖	๔๘.๔๖	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๓.๗๒ จากแผนงานร้อยละ ๙๓.๙๘ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๐.๒๖</li> <li>งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้ารวม ร้อยละ ๑๘.๓๓ จากแผนงานร้อยละ ๑๖.๘๕ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๔๘</li> <li>งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชน เข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณารายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖</li> </ul>	-	๑๑๒,๙๕๐.๕๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๓.๙๔
๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๕๒,๖๓๖.๕๐ ลบ. • ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน	รฟม.	๕๓-๖๔	๓๖.๗๗	๓๙.๖๙	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost</li> <li>งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๐.๕๗ จากแผนงานร้อยละ ๙๒.๑๕ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๑.๕๘</li> <li>งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๖.๕๑ จากแผนงานร้อยละ ๑.๕๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๕.๐๑</li> </ul>	งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เนื่องจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อเตรียมการส่งมอบพื้นที่ยังไม่แล้วเสร็จ	๕๒,๖๓๖.๕๐	๑๐๐.๐๐	๔๗.๓๒

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๙) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๔๗,๕๔๙.๑๐ ลป. • ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน	รฟม.	๕๓-๖๔	๓๖.๙๓	๔๐.๘๖	• ครม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost • งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๔.๓๔ • งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๗.๔๘ จากแผนงานร้อยละ ๑.๕๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๕.๙๘	งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เนื่องจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อเตรียมการส่งมอบพื้นที่ยังไม่แล้วเสร็จ	๔๗,๕๔๙.๑๐	๑๐๐.๐๐	๑๒๘.๐๒
<b>๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)</b> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๗ • งบประมาณ ๑๒๔,๙๕๘.๖๑ ลป. • ลักษณะโครงสร้างเป็นทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน	รฟม.	๕๓-๖๗	๒๑.๒๘	๑๗.๓๓	• งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๑๔.๐๐ จากแผนงานร้อยละ ๒๕.๐๐ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๑๑.๐๐ • งานคัดเลือกที่ปรึกษาโครงการ : อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างงานโยธาและการแบ่งสัญญางานก่อสร้างงานโยธา • งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามข้อสังเกตของ ครม. ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป	๑. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ซึ่งต้องนำเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบ	๑๒๔,๙๕๘.๖๑	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
						<p>ก่อนจัดตั้งรายงานการศึกษาวิเคราะห์ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาต่อไป</p> <p>๒. งานคัดเลือกที่ปรึกษาโครงการ : การแบ่งสัญญา ยังไม่ได้ชื้อยุดเนื่องจากไม่สามารถใช้พื้นที่บริเวณท่าवासกรีเป็นพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว (worksite) ทั้งนี้ รพม. ได้ร่วมกับที่ปรึกษา BMTP พิจารณาหาพื้นที่อื่นเพื่อเป็น work site ทดแทนพื้นที่เดิม และ ทบทวนรูปแบบการแบ่งสัญญาก่อสร้างงานโยธา</p>			
<p>๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๘</li> <li>• งบประมาณ ๑๒๒,๐๖๗.๒๗ ลบ.</li> <li>• ลักษณะโครงสร้างเป็นใต้ดินตลอดเส้นทาง</li> </ul>	รพม.	๕๓-๖๘	๑๕.๔๕	๑๕.๓๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>• งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๙.๕๐ เป็นไปตามแผน</li> <li>• งานขออนุมัติโครงการและศึกษาวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ : อยู่ระหว่าง คค. พิจารณารายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ ตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖</li> </ul>	-	๑๒๒,๐๖๗.๒๗	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔)	รฟม.	๕๗-๖๔	-	-	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ได้มีมติให้ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔ ออกไป โดยให้ รฟม. นำข้อมูลจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ หลังจากเปิดให้บริการแล้ว มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔ อีกครั้ง	-	๒๑,๒๔๑.๕๐	-	-
๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	รฟม.	๕๘-๖๖	-	-	คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๑ โดยมี รชค. เป็นประธาน ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว สมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ ซึ่งขณะนี้ได้ชะลอโครงการ	-	๑๒,๑๗๔.๗๙ (สมุทรปราการ-บางปู)  ๙,๘๒๒.๔๑ (ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	-	-
๑๔) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	• ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒ จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๑ วงเงิน ๘.๘๒ ลบ. และปี ๒๕๖๒ วงเงิน ๓๕.๒๘ ลบ. เพื่อมาซ่อมแซมปรับปรุงท่าเรือ จำนวน ๒๒ แห่ง โดยเป็นท่าเรือที่รองรับการยกระดับการเป็นสถานีเรือ จำนวน ๑๑ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือปากเกร็ด, ท่าเรือพระราม ๕, ท่าเรือพระราม ๗ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซ่งอี) ด้านใต้, ท่าเรือเกียกกาย, ท่าเรือพระปิ่นเกล้าฝั่งธนฯ (ด้านใต้), ท่าเรือราชวงศ์, ท่าพรานนก, ท่าราชินี, ท่าเทเวศร์, ท่าสาทร (งานหลังคาทางเดิน) และท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาอื่น ๆ อีก ๑๑ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือคลองภูมิ, ท่าเรือสาธุประดิษฐ์, ท่าเรือวัดประยูรวงศาวาสวรวิหาร, ท่าเรือวัดฉัตรแก้วจางลณี, ท่าเรือศาลารี, ท่าเรือวัดคางคาว, ท่าเรือวัดเทพนารี, ท่าเขียวไผ่กา, ท่าวัดแจรงร้อน,	-	๔๑.๓๙ (ปี ๖๑-๖๒)	-	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ทำเรือวัดเทพากร, และทำเรือวัดม่วงแค ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ นอกจากนี้ยังได้รับงบประมาณ เพื่อปรับปรุงทำเรือโดยสารท่าช้าง วงเงิน ๑๒.๔๑ ลบ. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงานของบริษัทฯ</p> <p><b>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง วงเงิน ๖๐ ลบ. และทำเตียน วงเงิน ๔๐ ลบ.</li> </ul>				
๑๕) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธิน และการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม	สนข.	๖๑-๖๒	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ</li> <li>รวค. รับทราบผลการศึกษาตามที่ สนข. เสนอแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙</li> <li>องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan international Cooperation Agency : JICA) ได้ทำการศึกษาการบูรณาการพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ต่อเนื่อง (Transit Oriented Development : TOD) และ Smart City แล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการ รฟท. พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างรอหนังสือยืนยันมติคณะกรรมการ รฟท. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป</li> </ul>	-	๕๕.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๖) โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน - นครปฐม และมหาชัย - ปากท่อ)	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ๓ สาย ได้แก่ ช่วงรังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา และช่วงตลิ่งชัน - นครปฐม ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงาน EIA ทั้งนี้ รอความชัดเจนของผลการศึกษาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงมหาชัย - ปากท่อ	-	๘.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๗) โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม การจัดหาผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม	สนข.	-	-	-	สนข. ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการ จึงขอชะลอ/ยกเลิกโครงการ	-	-	-	-
<b>๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ	สนข.	๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๙ ผลการคัดเลือกเมืองตามศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อดำเนินงานโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละกลุ่มเมือง พบว่า <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองที่มีศักยภาพสูง ๑๘ เมือง เมื่อนำร่องคือ จังหวัดพิษณุโลก</li> <li>- เมืองที่มีศักยภาพปานกลาง ๔๓ เมือง เมื่อนำร่องคือ จังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- เมืองที่มีศักยภาพขั้นพื้นฐาน ๑๗ เมือง เมื่อนำร่องคือ จังหวัดสระแก้ว</li> </ul> </li> <li>ในการจำแนกประเภทของระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองภูมินาคนั้นได้อาศัยการจำแนกประเภทตามลักษณะเขตทาง ซึ่งแบ่งเป็น ๓ ประเภท <ul style="list-style-type: none"> <li>๑) ประเภท A : เป็นระบบที่มีเส้นทางให้บริการเฉพาะซึ่งแยกตัวออกมาจากการจราจรอื่นอย่างชัดเจน สามารถ</li> </ul> </li> </ul>	-	๓๓.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ควบคุมเขตทางได้อย่างเต็มที่ 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 : เป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบผสมผสานกับกระแสรถจักรยานยนต์บนพื้นถนน เช่น Tram or Street Car รถบัสและแท็กซี่ จำนวนที่เหลืออีก ๖๔ เมือง</p> <p>พร้อมนี้ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ มาตรการ ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านการวางแผนและการออกแบบ ด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านกฎระเบียบ ด้านข้อมูลและเทคโนโลยี และด้านเศรษฐกิจและอุดหนุน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สนข. ได้ส่งมอบรายงานการศึกษาให้กับจังหวัดต่างๆ เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการวางแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต่อไป</li> </ul>				

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒) โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ และนครราชสีมา	สนช./รฟม.	๕๙-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>• โครงการการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ การศึกษาแล้วเสร็จ</p> <p>๑) คณะกรรมการกำกับการศึกษา มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๐ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ โครงข่ายเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เสนอทางเลือก ๒ โครงข่าย (โครงข่าย A และโครงข่าย B) ประกอบด้วย ระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม โดยโครงข่าย A ระบบหลัก เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit : LRT)</p> <p>๒) สนช. เสนอผลการศึกษา ให้ คค. ทราบ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ ครม. พิจารณาตามลำดับ เมื่อผ่านการพิจารณา สนช. จะดำเนินการเสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการ ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่ง รฟม. จะใช้เวลาในการศึกษาประมาณ ๑ ปี เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป</p> <p>๓) การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติรับทราบผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่และมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นว่าควรดำเนินการก่อสร้าง ครั้งละ ๑ เส้นทาง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณามอบ รฟม. ดำเนินการศึกษา รายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบโครงการระบบขนส่ง</p>	-	๑๙.๙๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					มวลงชสายสีแดงจังหวัดเชียงใหม่ ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน (โครงข่าย A)				
	สนข.	๕๕-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p><b>• โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา</b></p> <p>ผลการศึกษารูปได้ว่า แนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอเป็นโครงการนำร่อง แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ควรดำเนินการสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน- ถนนมุขมนตรี-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. พิจารณาดำเนินการศึกษาคงเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างต่อไป</p> <p>การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติรับทราบผลการศึกษาและมอบ รฟม. รับผิดชอบดำเนินการ โดยให้ดำเนินโครงการตามลำดับความสำคัญ ๑ เส้นทางก่อน</p>	-	๔๓.๗๐	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ซึ่ง สนข. ได้แจ้งผลการคัดเลือกเส้นทางเพื่อให้ รฟม. ดำเนินการโดยสายสีเขียวเป็นเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด				
	สนข.	๕๔-๖๐	๑๐๐	๗๙.๒๕	<p><b>• โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ และรายงานอื่นๆ ผลการศึกษาพบว่าระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดขอนแก่น คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา หรือ Light Rail Transit System (LRT) โดยมีโครงข่ายเส้นทางที่เหมาะสม คือ ตามแนวถนนมิตรภาพจากบ้านท่าพระถึงบ้านสำราญ ระยะทาง ๒๒.๘ กิโลเมตร พร้อมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (TOD) โดยมีรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือรัฐลงทุนด้านที่ดินและเอกชนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบตัวรถ และการดำเนินการเดินรถ</p> <p>คค. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๑ แจ้งจังหวัดขอนแก่น หาก อปท. ยืนยันความพร้อมที่จะดำเนินโครงการเอง คค. พร้อมให้การสนับสนุน อปท. เป็นผู้พัฒนาและบริหารโครงการ จึงเห็นสมควรให้ รฟม. ชะลอการดำเนินการ โดยให้ รฟม. ดำเนินการรับฟังความเห็นตามกระบวนการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. .... จนแล้วเสร็จและชะลอการดำเนินการไว้ก่อนกรณีนี้ที่ อปท. ไม่สามารถดำเนินการได้ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป</p>	-	๓๕.๕๐	๑๐๐.๐๐	๗๙.๒๕

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	๕๘-๕๙	๑๐๐	๑๐๐	๑) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๙	-	๖๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	๒) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพังงาดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐	-	๖๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
		๖๑	๑๐๐	๕๙.๒๑	๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพวง จังหวัดนครพนม เริ่มสัญญาวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๐ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	ฝนตกหนักในพื้นที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้	๖๐.๐๐	๑๐๐	๔๒.๔
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. อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติงบประมาณจาก สศช. ๑.๒) การเช่ารถโดยสาร (ใหม่) จำนวน ๓๑๔ คัน บขส. อยู่ระหว่างการกำหนดขอบเขตงาน (TOR) 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 ขณะนี้อยู่ระหว่างประกาศประกวดราคา ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑	-	๖๙๖.๘๙	๑๐๐.๐๐	-
				๔๐			๒,๒๒๘.๔๒	๑๐๐.๐๐	-
				๔๐			๒๓๐.๙๔	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
			๑๐๐	๑๐๐	๓) การปรับปรุงสภาพตัวถัง รถโดยสารของ บขส. จำนวน ๑๔๙ คัน ภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณ ๒๓๐.๙๒ ลบ. โดยแบ่งกิจกรรม ดังนี้ ๓.๑) การปรับปรุงสภาพตัวถังรถโดยสาร (Rebuild) จำนวน ๙๒ คัน ดำเนินการปรับปรุงสภาพตัวถังเสร็จเรียบร้อยแล้ว ๓.๒) การครอบตัวถังใหม่ จำนวน ๕๗ คัน บขส. ดำเนินการครอบตัวถังใหม่เสร็จเรียบร้อยแล้ว ๓.๓) การปรับปรุงระบบเครื่องยนต์ (Overhaul) ดำเนินการปรับปรุงเสร็จเรียบร้อยแล้ว ๓.๔) การซ่อมแซมปรับปรุงภายหลัง บขส. ได้จัดซื้ออะไหล่สำรองคลัง เพื่อใช้ซ่อมแซมปรับปรุงรถโดยสาร ทั้ง ๑๔๖ คัน หากตรวจพบความชำรุดในภายหลัง ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว	-	๒๓๐.๙๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงาน เทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณ ที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและ การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ</b>									
<b>โครงการ</b>									
๑) โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services : PMS)	สนช.	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>การดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๐ มีขอบเขตในการดำเนินโครงการ ดังนี้</p> <p>๑) การจัดทำนโยบายและแผนการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม</p> <p>๒) การกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม และการจัดเตรียมรายละเอียดเพื่อจัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และจัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง</p> <p>๓) งานสนับสนุนการจัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วมและจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง</p> <p>๔) การกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง</p> <p>๕) การสนับสนุนด้านวิชาการ เทคโนโลยี และการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม</p> <p>๖) การถ่ายทอดเทคโนโลยีในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินงานระบบตัวร่วม และศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง</p> <p>๗) การสนับสนุนโครงการนำร่องของการดำเนินงานระบบตัวร่วม</p> <p>๘) การให้บริการ/เผยแพร่ข่าวสาร และข้อมูลการดำเนินงานระบบตัวร่วมแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ และประชาชนทั่วไป</p> <p>ทั้งนี้ ผลการศึกษาได้รายงานให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินงานต่อไป</p>	-	๓๐๑.๗๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ <sup>๑/</sup>	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ <sup>๒/</sup>	ผลงานเทียบกับแผน <sup>๓/</sup>		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน <sup>๔/</sup>	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข <sup>๕/</sup>	งบประมาณที่ได้รับ <sup>๖/</sup> (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย <sup>๗/</sup>	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<b>มาตรการ</b>									
๑) มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.	๕๙-๖๓	๑๐๐	๑๐๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาแอปพลิเคชันแสดงผลความเร็วแล้วเสร็จ โดยกำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสารติดตั้ง GPS ซึ่งรถที่ติดตั้ง GPS และมีกรเชื่อมฐานข้อมูลของ ขบ. แล้ว รวม ๒๙๙,๖๔๔ คัน</li> </ul>	-	๙๗.๐๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑-๖๓	๑๐๐	๕๒	<ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เพื่อใช้ประโยชน์ในการบริหารการเดินรถ ควบคุม กำกับ ดูแล งานด้านความปลอดภัย ลงนามสัญญาจ้างแล้ว เริ่มสัญญาวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</li> </ul>	ผู้รับจ้างยังไม่สามารถดำเนินการเจาะเสาเข็มตามวิธีการที่กำหนดไว้ได้ เนื่องจากจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรายการข้อกำหนดงานวิศวกรรมโครงสร้างระบบฐานราก และเสาเข็มเจาะ โดยผู้รับจ้างจะต้องนำเสนอวิธีการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	๓๕๖.๔๐	๑๐๐.๐๐	๗๑.๒๔
๒) มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ	สนข.	๖๒-๖๓	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	-	-	-	-

หมายเหตุ : <sup>๑/</sup> รายชื่อโครงการ/มาตรการในความรับผิดชอบของหน่วยงาน โปรดดูเพิ่มเติมในตารางที่ ๒ และ ๔

<sup>๒/</sup> ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ หมายถึง ปีงบประมาณตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ อาทิ เริ่มการศึกษา จนกระทั่งดำเนินโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ

<sup>๓/</sup> ผลงานเทียบกับแผน โดยที่ แผน หมายถึง ร้อยละของแผนการดำเนินงาน ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ จนถึงปัจจุบัน : กันยายน ๒๕๖๑

ผล หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงาน ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ จนถึงปัจจุบัน : กันยายน ๒๕๖๑

<sup>๔/</sup> สำหรับโครงการ/มาตรการ ที่ศึกษา/ดำเนินการแล้วเสร็จ โปรดระบุ ผลการศึกษา ผลลัพธ์ (output) ของโครงการที่ได้ และการนำไปใช้ประโยชน์

<sup>๕/</sup> งบประมาณที่ได้รับ หมายถึง งบประมาณรวมตลอดทั้งโครงการหรือมาตรการ โดยรวมทุกแหล่งของเงิน (หน่วยเป็นล้านบาท โดยใช้ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)

<sup>๖/</sup> การเบิกจ่าย โดยที่ แผน หมายถึง ร้อยละของแผนการเบิกจ่ายเงิน โดยรวมทุกแหล่งของเงิน ตั้งแต่เริ่มโครงการ/มาตรการ จนถึงปัจจุบัน : กันยายน ๒๕๖๑

ผล หมายถึง ร้อยละของการเบิกจ่ายเงิน โดยรวมทุกแหล่งของเงิน ตั้งแต่เริ่มโครงการ/มาตรการ จนถึงปัจจุบัน : กันยายน ๒๕๖๑

<sup>๗/</sup> สำหรับโครงการ/มาตรการ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา/ดำเนินการ ที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ และที่ยกเลิก/ชะลอ โปรดระบุปัญหาอุปสรรคสำคัญและสาเหตุ