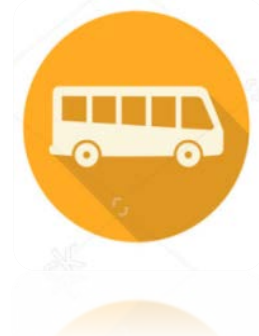




รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
(ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)



สารบัญ

	เรื่อง	หน้า
บทที่ ๑	แนวทางการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในช่วงครึ่งหลังของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓)	๑-๑
บทที่ ๒	ผลการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๒-๑
บทที่ ๓	การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๓-๑
บทที่ ๔	สรุปและข้อเสนอแนะ	๔-๑
ภาคผนวก	ความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	ก-๑

สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
๑-๑	ความเชื่อมโยงของเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ ผลกระทบของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน	๑-๒
๒-๑	สรุปสถานะโครงการและมาตรการในแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๒-๒
๒-๒	สรุปความคืบหน้าการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๒-๔
๓-๑	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค	๓-๒
๓-๒	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน	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	๓-๙
๓-๗	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓-๑๑
๓-๘	ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ ระบบขนส่งสาธารณะ	๓-๑๓
๓-๙	สรุปการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๓-๑๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพ		หน้า
๒-๑	สถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๒-๑
๔-๑	ภาพรวมการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๔-๘
๔-๒	ประเด็นปัญหาในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)	๔-๙

ชื่อย่อหน่วยงาน

ชื่อย่อ	หน่วยงาน
หน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
คค.	กระทรวงคมนาคม
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
ขร.	กรมการขนส่งทางราง
จท.	กรมเจ้าท่า
ทย.	กรมท่าอากาศยาน
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สปค.	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
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)
บวท.	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
บทม.	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
สสย.	สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
หน่วยงานอื่นๆ	
กบส.	คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ทร.	กองทัพเรือ
สศช.	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สผ.	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กก.วล.	คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
คชก.	คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
กค.	กระทรวงการคลัง
จร.	กรมธนารักษ์
บก.	กรมบัญชีกลาง
สป.	สำนักงานประมง
สคร.	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กทม.	กรุงเทพมหานคร
คจร.	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
BTS	บริษัท บีทีเอสกรุ๊ปโฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
ครม.	คณะรัฐมนตรี
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 และเมื่อแผนหลักการพัฒนา 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 ได้คงวิสัยทัศน์เดิมในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยให้ความสำคัญของการพัฒนาการขนส่งในมิติเศรษฐกิจ มิติสังคม และมิติสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล โดยปรับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ภายใต้แผนใหม่ สรุปได้ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศ เพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทย เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ ๔) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง

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

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๒) ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรมความปลอดภัยและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง และ ๓) ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงาน และยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร ให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มียุทธศาสตร์รองรับ คือ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะ ระหว่างเมืองภูมิภาค และ ๔) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

สรุปความเชื่อมโยงของเป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ดังตารางที่ ๑ - ๑

ตาราง ๑ - ๑ ความเชื่อมโยงของเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบของแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งฯ ฉบับทบทวน

เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	๑. การพัฒนาประตูการค้าหลัก และประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศ เพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓. การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทย เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๔. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง	๑. ปริมาณ การเดินทาง และการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	๑. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น ๒. การค้าระหว่างประเทศ และการค้าชายแดนของไทยขยายตัว ๓. เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง	๑. การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง	๑. ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง และการขนส่งดีขึ้น ๒. การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวก รวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น ๓. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น	๑. บรรเทาสภาพการจราจรแออัด ๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร ๓. เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน ๔. เพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ

ตาราง ๑ - ๑ ความเชื่อมโยงของเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน (ต่อ)

เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง	๑. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง ๒. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้ความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรมความปลอดภัยและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากลและครอบคลุมระหว่างประเทศ	๑. จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง ๒. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง	๑. คุณภาพชีวิตดีขึ้น ๒. ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒. การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓. การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากลและครอบคลุมความร่วมมือระหว่างประเทศ	๑. สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ๒. มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง	๑. ลดผลกระทบต่อภาวะโลกร้อน ๒. ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ๓. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	๑. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๔. การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	๑. ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ๒. ลดเวลาในการเดินทาง ๓. ระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม ๔. การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น	๑. เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม ๒. คุณภาพชีวิตดีขึ้น ๓. ชุมชนมีความน่าอยู่มากขึ้น เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๒. ตัวชี้วัด โครงการและมาตรการ ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ประกอบด้วยตัวชี้วัดเพื่อประกอบการประเมินผลเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ รวม ๔๗ ตัวชี้วัด (รวมตัวชี้วัดย่อย) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ หน่วยงานขอปรับเพิ่มตัวชี้วัด รวมเป็น ๔๙ ตัวชี้วัด (รวมตัวชี้วัดย่อย) และมีโครงการและมาตรการสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน เช่น กฎหมาย การบริหารจัดการ บุคลากร เทคโนโลยี รวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ๒๓ หน่วยงาน ซึ่งผลการประเมินตัวชี้วัด โครงการและมาตรการจะกล่าวถึงในบทต่อไป

บทที่ ๒

ผลการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ฉบับทบทวน ประกอบด้วยโครงการและมาตรการสำคัญที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ทั้ง ๕ ประการ เพื่อมุ่งไปสู่การพัฒนาสู่การขนส่งที่ยั่งยืน รวม ๑๓๖ โครงการและ ๓๘ มาตรการ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง ได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาขับเคลื่อน สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ การปรับปรุงโครงการ

หน่วยงานในสังกัดเจ้าของโครงการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้ขอปรับปรุงโครงการ ดังนี้

๑) ทอท. ขอปรับชื่อโครงการจาก “โครงการอาคารผู้โดยสาร หลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็น “โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (North Expansion)”

๒) ขบ. ขอปรับชื่อโครงการจาก “โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ตาม ม.๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง)” เป็น “โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน”

๓) รพท. ปรับรวมโครงการ “โครงการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ช่วงกรุงเทพ-ระยอง” และ “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท” เข้าเป็นส่วนหนึ่งใน “โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน”

๒.๒ สรุปผลการดำเนินโครงการและมาตรการ

หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องรวม ๒๓ หน่วยงาน ได้นำโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มาขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) สรุปตามแผนภาพที่ ๒ - ๑ และ ตารางที่ ๒ - ๑ และรายละเอียดในภาคผนวก



แผนภาพที่ ๒ - ๑ สถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๒.๒.๑ ผลการดำเนินโครงการ โครงการส่วนใหญ่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๖๗ โครงการ (ร้อยละ ๔๙.๒๖) รองลงมา ได้แก่ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและดำเนินการ ๕๔ โครงการ (ร้อยละ ๓๙.๗๑) ในขณะที่โครงการที่ยุติ/ชะลอมมี ๑๑ โครงการ (ร้อยละ ๘.๐๙) และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๔ โครงการ (ร้อยละ ๒.๙๔)

๒.๒.๒ ผลการดำเนินมาตรการ มาตรการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๒ มาตรการ (ร้อยละ ๕๗.๘๙) รองลงมา ได้แก่ มาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๔ มาตรการ (ร้อยละ ๓๖.๘๔) ในขณะที่มาตรการที่ยุติ/ชะลอมมี ๒ มาตรการ (ร้อยละ ๕.๒๖)

ตารางที่ ๒ - ๑ สรุปสถานะโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา ^{๑/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๒/}		ยุติ/ ชะลอม	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลัก และประตูการค้าชายแดนรวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	โครงการ	๑	๖	๑๑	๔	๑	๐	๒๓
	มาตรการ	๐	๑	๑	๐	๐	๐	๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค	โครงการ	๐	๕	๔	๑	๐	๑	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ ไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ	โครงการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
	มาตรการ	๐	๐	๑	๑	๑	๐	๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบการบริหาร จัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากร ด้านการขนส่ง	โครงการ	๑	๓	๑	๑	๒	๑	๙
	มาตรการ	๐	๐	๕	๗	๐	๐	๑๒
รวมเป้าประสงค์ที่ ๑	โครงการ	๒	๑๔	๑๖	๖	๓	๒	๔๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๑	มาตรการ	๐	๑	๗	๘	๑	๐	๑๗
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคม ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	โครงการ	๑	๓	๒	๔	๑	๐	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคม ขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค	โครงการ	๐	๐	๔	๔	๐	๐	๘
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการจราจรและการจัดการความต้องการ ในการเดินทาง	โครงการ	๐	๒	๐	๑	๐	๐	๓
	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
รวมเป้าประสงค์ที่ ๒	โครงการ	๑	๕	๖	๙	๑	๐	๒๒
รวมเป้าประสงค์ที่ ๒	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้าง พื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง	โครงการ	๐	๐	๖	๔	๐	๑	๑๑
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐

โครงการและมาตรการ	โครงการ/ มาตรการ	ศึกษา ^{๑/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๒/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	รวม
		อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัยและทักษะ เรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๕	๐	๐	๐	๕
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจรรยา ให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๔	๓	๑	๐	๘
รวมเป้าประสงค์ที่ ๓	โครงการ	๐	๐	๖	๖	๐	๑	๑๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๓	มาตรการ	๐	๐	๙	๓	๑	๐	๑๓
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง ทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น	โครงการ	๑	๑๑	๑๑	๒	๔	๑	๓๐
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนา เทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและ ยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	โครงการ	๐	๑	๐	๓	๐	๐	๔
	มาตรการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและ จรรยาให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	โครงการ	๐	๑	๐	๐	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๒	๑	๐	๐	๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๔	โครงการ	๑	๑๓	๑๑	๕	๔	๑	๓๕
รวมเป้าประสงค์ที่ ๔	มาตรการ	๐	๐	๒	๒	๐	๐	๔
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ								
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	โครงการ	๐	๒	๘	๔	๓	๐	๑๗
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค	โครงการ	๐	๑	๑	๐	๐	๐	๒
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค	โครงการ	๐	๐	๒	๑	๐	๐	๓
	มาตรการ	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและการเข้าถึง ระบบขนส่งสาธารณะ	โครงการ	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๑
	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
รวมเป้าประสงค์ที่ ๕	โครงการ	๐	๓	๑๑	๖	๓	๐	๒๓
รวมเป้าประสงค์ที่ ๕	มาตรการ	๐	๐	๒	๐	๐	๐	๒
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	โครงการ	๔	๓๕	๕๐	๓๒	๑๑	๑	๑๓๖
รวมทั้ง ๕ เป้าประสงค์	มาตรการ	๐	๑	๒๒	๑๓	๒	๐	๓๘

หมายเหตุ: ^{๑/} การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานโครงการ/มาตรการการศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) การศึกษาความเป็นไปได้ของมาตรการ

^{๒/} การดำเนินโครงการ ได้แก่ การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์และยานพาหนะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น สำหรับการดำเนินมาตรการ ได้แก่ การดำเนินมาตรการในขั้นตอนปรับปรุง กฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดสรรแหล่งเงิน การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาองค์กร การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ เป็นต้น

๒.๓ รายละเอียดของโครงการมาตรการพร้อมความคืบหน้าการดำเนินงาน

โครงการรวม ๑๓๖ โครงการ และมาตรการรวม ๓๘ มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มีความคืบหน้าการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) สรุปได้ดังตารางที่ ๒ - ๒ โดยสามารถดูรายละเอียดสาระสำคัญของโครงการและมาตรการ เช่น ข้อมูลทางกายภาพ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งความคืบหน้าของการดำเนินงาน การเบิกจ่ายเงิน และปัญหาอุปสรรค ดังแสดงในภาคผนวก

ตารางที่ ๒ - ๒ สรุปความคืบหน้าการดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑)}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒)}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓)}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง									
๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ									
โครงการ									
๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สินค้าเชียงของ จ.เชียงราย (ขบ.)	๒,๑๙๑.๑๖ (งบประมาณ/ กองทุนฯ สสร.)	๕๖-๖๓			✓ (อยู่ระหว่างจ้างศึกษา PPP+ ก่อสร้าง ผล ๘๖.๒๕%)				
๒. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)	๑,๑๙๗.๔๓ (งบประมาณ.)	๕๖-๖๗			✓ (อยู่ระหว่างศึกษา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)				คาดว่าจะเริ่ม ก่อสร้างปี ๒๕๖๕
๓. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (๑๗ แห่ง) (ขบ.) * ขบ. ขอปรับชื่อ จาก "โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคตาม ม. ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง)	๓๐๕.๕๖ (ปี ๕๘ - ๖๓) ๑๒,๓๒๗.๓๑ (ปี ๖๕ - ๗๐) (งบประมาณ)	๕๘-๗๐			✓ (ศึกษากรรมสิทธิ์ ที่ดินและออกแบบ เสร็จ ๑๖ แห่ง+ อยู่ระหว่างศึกษา ๑ แห่ง)				
๔. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ (๑๙ สายทาง) (ทล.)	๒๐,๓๔๖.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕			✓ (อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง+เสร็จ ๕ สายทาง)				
๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง (ทข.)	๑,๔๔๗.๓๕ (งบประมาณ)	๕๙-๖๔			✓ (อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ๓ ตอน +เสร็จ ๑ ตอน)				
๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง) (ทข.)	๓๑,๘๔๔.๕๔ (งบประมาณ)	๕๙-๗๑			✓ (อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ๘ สายทาง+ ชะลอ ๒ สายทาง)				
๗. โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย (ทข.)	๑,๖๕๖.๒๒ (งบประมาณ)	๕๙ -๖๒				✓			
๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (๓ สายทาง) (ทข.)	๑,๖๔๐.๐๐ (งบประมาณ)	๖๑-๖๖			✓				
๙. โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจ พิเศษบริเวณชายแดน (๘ สายทาง) (ทข.)	๓,๒๖๑.๙๓ (งบประมาณ)	๕๘-๖๗			✓ (อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ๔ สายทาง+ เสร็จ ๓ สายทาง)				
๑๐. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (จท.)	ศึกษา ๑๑๕.๕๒ ก่อสร้าง+เครื่องมือ ๑๗,๗๒๖.๓๘ (งบประมาณ/PPP)	๕๙-๖๓					✓ (ได้รับความ เห็นชอบให้ ยุติโครงการ เมื่อ ๓๐ กย.๖๒)		อยู่ในพื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมและ เสี่ยงต่อความมั่นคง

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^๑	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^๒ /		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^๓ /		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๑๑. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (จท.)	ศึกษา ๖๙.๙๘ ก่อสร้าง ๑๔,๐๗๗.๖๘ จัดทหเรือมือ ๒,๔๗๒.๓๒ (งบประมาณ/PPP)	๕๕-๖๙	✓ (อยู่ระหว่าง ศึกษา ผล ๓๘%)						
๑๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.)	๑,๒๙๕.๑๐ (งบประมาณ)	๕๔-๕๙				✓ (ก่อสร้างเสร็จ+ อยู่ระหว่าง เตรียมเสนอ ครม. ให้ กทท. เข้า บริหารท่าเรือ)			
๑๓. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ (จท.)	ศึกษาโครงการ ก่อสร้างท่าเทียบ เรือสำราญขนาด ใหญ่ที่กระบี่สมัย ๔๔.๗๙ ศึกษาแผนแม่บท ท่าเรือสำราญฯ ๗๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๙		✓					<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ที่กระบี่และสมัยพบว่าสมัยมีความเหมาะสมกว่า จึงยุติโครงการที่กระบี่ไว้เพียงการศึกษา ดำเนินการศึกษาอีกครั้งในโครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอ่าวกันัน วงเงินโครงการ ๕,๖๐๐ ลบ.
๑๔. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (จท.)	ศึกษาโครงการ ก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำราญขนาดใหญ่ ที่กระบี่และสมัย ๔๔.๗๙ ศึกษา PPP ๑๘.๐๐ ก่อสร้าง ๔,๙๘๙.๓๙ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕		✓ (ศึกษาออกแบบ เสร็จ+อยู่ระหว่าง เตรียมศึกษา PPP)					
๑๕. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.)	ศึกษา ๑๔๑.๕๐ ก่อสร้าง+เครื่องมือ ๑๑๔,๐๔๖.๙๓	๕๓-๖๖			✓ (อยู่ระหว่างหา ผู้รับจ้างก่อสร้าง ทลธ.ขั้นที่ ๓+ ผู้ร่วมทุน PPP ท่า F)				วงเงินโครงการ ประกอบด้วย (งบ กทท ๕๓,๔๘๘.๕๘ ลบ. + เงินทุนเอกชน ๖๐,๕๕๗.๓๕ ลบ.)
๑๖. โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก (ทย.)	๑,๑๑๓.๓๒ (งบประมาณ)	๕๙-๖๒			✓ (อาคารโดยสาร ทางขัปลานจอด เสร็จ+อยู่ระหว่าง ต่อเติมทางวิ่ง ผล ๗๕.๙๔%)				
๑๗. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา (ทย.)	๑,๖๕๕.๑๑ (งบประมาณ)	๕๙-๖๓				✓ (อาคารผู้โดยสาร+ ทางวิ่งขั้นที่ ๑)			
๑๘. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ทอท.)	๖๒,๕๐๓.๒๑ (งบ ทอท.)	๕๔-๖๕			✓ (อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ๘ งาน +เสร็จ ๑ งาน)				
๑๙. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ทอท.)	ออกแบบ ๑๗๓.๕๒ ก่อสร้าง ๒๑,๗๙๕.๙๔ (งบ ทอท.)	๕๙-๖๕		✓ (ศึกษาออกแบบ เสร็จ+อยู่ระหว่าง ขออนุมัติ EIA)					

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๒๐. โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (North Expansion) (ทอท.) * ทอท.ขอปรับชื่อโครงการจาก “โครงการอาคารผู้โดยสาร หลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”	ออกแบบ ๓๐๙.๔๔ ก่อสร้าง ๔๑,๒๖๑.๓๖ (งบ ทอท.)	๕๙-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง เสนอ คค. เพื่อนำเสนอ คคม)					
๒๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ทอท.)	๘,๘๖๑.๐๒ (งบ ทอท.)	๕๕-๖๑			✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๖๑)				
๒๒. โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (สนข.)	๔๙.๓๒ (งบประมาณ)	๕๘-๕๙		✓ (เสนอ รวค. เพื่อทราบแล้ว)					
๒๓. โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ (ขร.)	๒๒.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๑		✓ (ศคชรับทราบและ มอบหน่วยงานใช้ ใช้เป็นแนวทาง ดำเนินงานต่อไป)					
มาตรการ									
๑. มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ (สปก.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๘		✓ (คคมเห็นชอบ+ เป็นส่วนหนึ่งของ แผน EEC)					
๒. มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอยู่ ตะเภา (สนข./บกท.)	ศึกษา PPP ๕๐.๐๐ ลงทุน ๔,๒๕๕.๐๐ (งบ บกท./PPP)	๕๙-๖๕			✓ (อยู่ระหว่างสรรหา ผู้ร่วมลงทุน PPP)				
๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๒๔. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด (ทล.)	ก่อสร้าง ๑๗,๘๑๙.๔๗ เวนคืนที่ดิน ๖,๐๐๐.๐๐ (กองทุนโครงสร้าง พื้นฐาน)	๕๘-๖๒				✓ (อยู่ระหว่าง เปิดทดลองให้ บริการ+เปิดให้ บริการ กย. ๖๓)			
๒๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา (ทล.)	ก่อสร้าง ๗๖,๖๐๐.๐๐ เวนคืนที่ดิน ๖,๖๓๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๓			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผล ๘๙.๖๓%+ คัดเลือกเอกชน ร่วมทุน O&M)				
๒๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (ทล.)	ก่อสร้าง ๔๙,๑๒๐.๐๐ เวนคืนที่ดิน ๕,๔๒๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผล ๓๐.๕๙%+ เวนคืนที่ดิน)				
๒๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)	ศึกษา ๒๕.๐๐ ก่อสร้าง ๓๐,๕๐๐.๐๐	๖๐-๖๖		✓ (อยู่ระหว่างเสนอ รายงาน PPP)					
๒๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกาญจนบุรี - บ.พุน้ำร้อน (ทล.)	ศึกษา ๓๐.๐๐ ก่อสร้าง ๓๐,๕๐๐.๐๐	๖๐-๖๖		✓ (อยู่ระหว่างเสนอ รายงาน EIA)					
๒๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ - ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์ (ทล.)	ศึกษา ๓๐.๐๐	๖๒-๖๔		✓ (ศึกษาออกแบบ +EIA เสร็จ)					

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๓๐. โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน (ขร./รฟท.)	ศึกษา ๑๓๗.๐๐ ก่อสร้าง ๑๐๑,๘๘๐.๐๐ (งบประมาณ+PPP)	๖๑-๖๔		✓ (อยู่ระหว่าง ทบทวนผล การศึกษา+EIA)					
๓๑. โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงกรุงเทพ - ระยอง (ขร./รฟท.) * รฟท. ได้รวมโครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟ ความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน	ศึกษา ๒๒๐.๐๐ ก่อสร้าง ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ (งบประมาณ+PPP)	๖๑-๖๗			✓ (EIA ผ่านแล้ว+ ลงนามในสัญญา PPP แล้วอยู่ ระหว่างออกแบบ รายละเอียดนำร่อง พรมุ เวทีที่ดิน ขึ้นทุลเกล้า)				
๓๒. โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพ - หอนงคาย (รถไฟไทย - จีน) (ขร./รฟท.)	๑๗๙,๔๑๒.๐๐ (เงินกู้)	๖๑-๖๖			✓ (ระยะ ๑ ก่อสร้าง กลางดง-ปางอโศก ผล ๗๒.๒๑% สีคิ้ว - กุดจิก ผล ๙๔.๐๐% +ระยะ ๒ จังออกแบบ)				
๓๓. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพ - อัญประเทศ, กรุงเทพ - แหลมฉบัง, กรุงเทพ - เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น) (ขร./รฟท.)	๕๐๑,๒๘๕.๐๐๗ (เงินกู้)	๖๑-๖๙		✓ กรุงเทพ-พิษณุโลก EIA ผ่านแล้ว+ ศึกษาแนวทาง ลดต้นทุน, พิษณุโลก-เชียงใหม่ ศึกษาเสร็จ+ EIA ผ่านแล้ว)					
๓๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร (ขร./รฟท.)	-	-						✓	ยังไม่บรรจุใน แผนวิสาหกิจ รฟท.
๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ									
มาตรการ									
๓. มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อม ในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศ ในกลุ่มอาเซียน (ขบ.)	๒๕.๐๐ (งบประมาณ)	๖๐				✓ (แล้วเสร็จ+ มอบหน่วยงาน ดำเนินการต่อ)			
๔. มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการ จัดการขนส่งทางรถไฟ (รฟท.)	-	-					✓ (ชะลอ)		รอร่างกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง
๕. มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ รับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (จท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (อยู่ระหว่าง ศึกษาอัตรา ค่าระวาง)			
๑.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และ การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๓๕. โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่ง ของประเทศในกลุ่มอาเซียน (ขบ.)	-	-					✓ (ยุติ)		ได้ศึกษาอยู่ใน โครงการอื่นแล้ว
๓๖. โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียม การใช้ถนน (สนข./ขบ.)	๑๔.๕๗ (งบประมาณ)	๖๐		✓ (ศึกษาเสร็จ+ มอบ ขบ. ดำเนินการต่อ)					
๓๗. โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ (ทล.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-				✓ (ให้บริการแล้ว)			AH๑๕ เชื่อมอาเซียน + R๑๒, R๘ เชื่อม อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑)}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒)}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓)}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๓๘. โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/ มาตรฐานวัสดุและองค์การกำกับ (รฟท.)	-	-					✓ (ยุติ)		
๓๙. โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนา บุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบพร้อมครุภัณฑ์ (สบพ.)	๑,๔๐๒.๗๕ (งบประมาณ +งบ สบพ.)	๖๑-๖๔ (ระยะที่ ๑)			✓ (อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง ผล ๕๖.๓๖%)				
๔๐. โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับ ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (สนข.)	๓๙๘.๔๐ (งบประมาณ)	๖๑-๖๓	✓ (รายงาน ฉบับกลาง)						
๔๑. โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบ โครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจ และสังคม (สนข.)	-	-						✓	
๔๒. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่ง ทางอากาศ (สนข.)	๓๖.๐๒ (งบประมาณ)	๖๐-๖๑		✓ (ศึกษาเสร็จ +เสนอเป็นแผน ระดับ ๓ ให้ สคช. รับทราบ)					
๔๓. โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ การจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (สนข.)	๑๘.๖๓ (งบประมาณ)	๖๐		✓ (ศึกษาเสร็จ+ คร.เห็นชอบแล้ว +อยู่ระหว่างทำ Action plan)					
มาตรการ									
๖ มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี ด้านการขนส่ง โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุก มืออาชีพ (ขบ.)	๒๐.๒๓	๕๔				✓ (อบรมเสร็จ)			
๗. มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการ ใช้ถนนระหว่างประเทศ (ขบ.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินกา ร ต่อเนื่อง			✓ (ออกประกาศแล้ว +อยู่ระหว่าง TOR สมาร์โกลจิสติกส์)				ออกระเบียบตาม ความตกลงขนส่ง สินค้ากับประเทศ เพื่อนบ้านระเบียบ นำรถเข้าเพื่อ ท่องเที่ยว แล้ว
๘. มาตรการการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการ ที่มีผลกระทบต่อภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน (กพท./ขร.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๘-๖๒				✓ (จัดตั้ง กพท. และ ขร. แล้วเสร็จ)			
๙. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการ ขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศและผ่านแดน (รฟท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๓-๕๘				✓			
๑๐. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี ด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยี ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (รฟม.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๓-๕๘				✓ (เสร็จปี ๕๘)			
๑๑. มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems (EXAT ITS) ระบบจราจรอัจฉริยะ (กพท.)	ระยะ ๓ ๒๖.๔๐ ระยะ ๔ ๓๑.๒๐ (รายได้ กพท.)	๕๙-๖๓				✓ (ระยะ ๓+๔ เสร็จ)			
๑๒. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี ด้านการขนส่งการพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวี (จท.)	๑๓.๗๒ (เงินนอก งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓ (พัฒนาหลักสูตร ตามมาตรฐาน สากล)				

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๑๓. มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่ง ทะเลอาเซียนทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ ข้อบังคับ การกำกับดูแล (จท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓				
๑๔. มาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญ ในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย ตามแผน ICAO (กทพ.)	๓๑๗.๒๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๒				✓ (อบรมแล้ว ๔๗๗ หลักสูตร)			
๑๕. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน เชื่อมโยงกับต่างประเทศ (ทอท./บกท./บพท.)	๒๑.๐๐ (งบทอท.)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓ (เปิดจุดบินใหม่ +เพิ่มเที่ยวบิน +ยกระดับตลาด +ศึกษาสถานะ เครื่องบิน)				
๑๖. มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการ และการดำเนินงานคลังสินค้า (ทอท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๖๑				✓			
๑๗. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี ด้านการขนส่ง (สบพ./ทอท.)	๐.๒๙ (งบ ทอท.)	๕๙-๖๔			✓ (อบรม ๓ สาขา)				
๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง									
๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๔๔. โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ^๓ และสะพานสามโคก จ.ปทุมธานี (ทล.)	๑๗,๔๖๐.๐๐ (งบประมาณ)	๖๓-๖๖			✓ (สะพานสามโคก ออกแบบเสร็จ+ อยู่ระหว่าง EA+ สะพานปทุมธานี ^๓ Feasibility อยู่ระหว่าง EA)				
๔๕. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ-ถนนเชื่อมต่อ สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จ.สมุทรสาคร (ทช.)	๙๓,๑๐๗.๕๙ (งบประมาณ)	๕๗-๗๔	✓ (อยู่ระหว่างศึกษา ออกแบบ+EIA)						
๔๖. โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี (ทช.)	๓,๔๘๖.๕๐ (งบประมาณ)	๖๐-๖๖					✓ (ยุติ)		เนื่องจากมีผู้คัดค้าน เป็นจำนวนมาก
๔๗. โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณ ทำนายนนทบุรี (ทช.)	๖,๐๓๓.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๔๙-๕๗				✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๕๗)			ได้รับพระราชทาน ชื่อสะพานมหา เจษฎาบดินทร านุสรณ์
๔๘. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ (ทช.)	๖,๗๕๘.๗๓ (งบประมาณ)	๕๙-๖๒				✓ (ให้บริการแล้ว)			
๔๙. โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓) (ทช.)	๙๘๘.๘๙ (งบประมาณ)	๖๐-๖๓				✓			
๕๐. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (กทพ.)	๔๒,๓๘๐.๐๐	๕๖-๖๐				✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๕๙)			
๕๑. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร และส่วนทดแทน ตอน N๑ (กทพ.)	๒๒,๙๙๐.๐๐ (เฉพาะ N๒) (กองทุนโครงสร้าง พื้นฐาน)	๖๒-๗๐			✓ (อยู่ระหว่าง เสนอ ครม.)				

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๕๒. โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (กทพ.)	๓๑,๒๔๔.๐๐ (กองทุนโครงสร้าง พื้นฐาน+ งบประมาณ)	๖๒-๖๖			✓ (งานโยธาประกวด ราคา/ลงนาม สัญญาก่อสร้าง +งานระบบ ปรับปรุง TOR)				
๕๓. โครงการถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา (สนข.)	ศึกษา ๓๘.๔๐ (งบประมาณ)	๕๘		✓ (ครร.รับทราบ +มอบหน่วย ดำเนินการต่อ)					
๕๔. โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และ สิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดโครงการฯทางเชื่อม ระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษ ศรีรัช-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร (สนข.)	๓๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙		✓ (ครร.เห็นชอบ +มอบหน่วย ดำเนินงานต่อ +EIA ผ่านแล้ว)					
๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค									
โครงการ									
๕๕. โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะ ทางหลวงสายหลักระหว่างภาค (๕๘ สายทาง) (ทล.)	๖๙,๗๓๘.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕			✓ (เสร็จ ๑๙ สายทาง)				
๕๖. โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรของเมืองใหญ่ ในภูมิภาค (๓๒ สายทาง) (ทช.)	๒๐,๐๒๖.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๗๔			✓ (เสร็จ ๙ สายทาง)				
๕๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน การเกษตร (ทช.)	๖,๗๔๘.๐๗ (งบประมาณ)	๕๘-๖๑				✓			
๕๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน การท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง) (ทช.)	๒,๑๘๑.๔๔ (งบประมาณ)	๕๘-๖๗			✓ (เสร็จ ๑๗ สายทาง)				
๕๙. โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม - ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กทพ.)	๑๔,๑๗๗.๒๒ (งบประมาณ.+PPP)	๕๖-๖๙			✓ (อยู่ระหว่าง PPP +ขอใช้พื้นที่ป่าไม้)				
๖๐. โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้า ทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช (ทย.)	๒๑๙.๕๑ (งบประมาณ)	๕๗-๖๐				✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๕๙)			
๖๑. โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถทำอากาศยานอุดรธานี (ทย.)	๑๕๙.๘๗ (งบประมาณ)	๕๙-๖๑				✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๖๑)			
๖๒. โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางขับ และลานจอดเครื่องบินทำอากาศยานลำปาง (ทย.)	๘๔.๘๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๑				✓ (ให้บริการแล้ว ปี ๖๑)			
๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง									
โครงการ									
๖๓. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินทางอากาศ (บวท.)	๔,๔๖๐.๓๑ (งบ บวท.+เงินกู้)	๕๕-๖๓				✓ (ใช้งานแล้ว)			
๖๔. โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนามาตรฐาน ด้านการจัดการระบบจราจรในเมืองภูมิภาค (สนข.)	๑๑.๓๒ (งบประมาณ)	๕๙		✓ (ศึกษาเสร็จ+ มอบหน่วยงาน ดำเนินการต่อ)					
๖๕. โครงการบริหารจัดการความต้องการ ในการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่าย การจราจรและระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานคร (สนข.)	๑๗.๗๕ (งบประมาณ)	๕๘		✓ (ศึกษาเสร็จ+ ครร.ทราบและ มอบหน่วยงาน ดำเนินการต่อ)					

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ	
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ		
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ				
มาตรการ										
๑๘. มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บกท./บหม.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓				
๑๙. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น (ทอท.)	๒๕.๗๑ (งบ ทอท.)	ดำเนินการต่อเนื่อง				✓				
๓. เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง										
๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง										
โครงการ										
๖๖. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.)	๑๑๕.๖๐ (งบประมาณ)	๖๐					✓ (ติดตั้งระบบเสร็จ รวม ๑๓ ระบบ)			
๖๗. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (๑๓ แห่ง) (ทล.)	๒,๐๗๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕				✓ (เสร็จ ๗ แห่ง)				
๖๘. โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก (๑๔๙ แห่ง) (ทล.)	๓,๗๘๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕				✓				
๖๙. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รพท. สำหรับก่อสร้างสะพาน (ทล.)	๙,๖๙๔.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๕				✓ (เสร็จ ๑๔ แห่ง)				
๗๐. โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (จำนวน ๒๔ แห่ง) (ทช.)	๔,๕๗๔.๔๔ (งบประมาณ)	๕๘-๖๔				✓ (เสร็จ ๑๒ แห่ง)				
๗๑. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ (รพท.)	๑๔๑.๒๘ (งบประมาณ)	๖๑-๖๔				✓ (พบทวงวงเงิน กับ สปป.)				
๗๒. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (๑๖๕ แห่ง) (รพท.)	๖๓.๓๗ (งบ รพท.)	๖๒-๖๓					✓ (๑๖๕ แห่ง)			
๗๓. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย (๔ แห่ง) (รพท.)	๑,๐๒๗.๑๔ (งบ รพท.)	๖๐-๖๒				✓ (เสร็จ ๒ แห่ง)				
๗๔. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รพท.)	-	-							✓	อยู่ระหว่าง เปลี่ยนแหล่งเงินทุน
๗๕. โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสง และป้ายเตือนกระτριบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว (รพท.)	๕๐.๐๐ (งบ รพท.)	๕๙					✓			
๗๖. โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (จท.)	ระยะ ๑ ๓๖๐.๐๐ ระยะ ๒ ๓๑๔.๔๙ ระยะ ๓ ๘๘๑.๗๒ (งบประมาณ)	๕๐-๖๕					✓ (ระยะ ๑ และ ๒ เสร็จอยู่ระหว่าง ระยะ ๓)			

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๓๗. โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม (สนช.)	๓.๐๗ (งบประมาณ)	๕๙				✓			
มาตรการ									
๒๐. มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม (ขบ.)	๓๒.๐๒ (ปี ๒๕๖๓) (กองทุน เพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (ตรวจจับความเร็ว ด้วยรถปฏิบัติการ และ GPS)			
๒๑. มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย - คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (DLT Helmet Area แล้วเสร็จ/ เข็มขัดนิรภัย ดำเนินการต่อเนื่อง)			
๒๒. มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม (ขบ.)	๕๕.๙๒ (งบประมาณ และกองทุน เพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓			
๒๓. มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ทล.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (ศึกษาเสร็จ+ ตั้งศูนย์บริหาร จัดการจราจรฯ)			
๒๔. มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ (รฟท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓			
๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๓๘. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑ และการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ (สนช.)	๑๓.๗๘ (งบประมาณ)	๕๙-๖๐				✓ (ศึกษาเสร็จ+จัดทำ แผนปฏิบัติการ)			
มาตรการ									
๒๕. มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น (ขบ.)	๔๗.๖๗ (กองทุน เพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (ดำเนินการแก้ไข เรื่องร้องเรียนเสร็จ ๓๙,๙๔๑ เรื่อง)			
๒๖. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.)	-	-					✓ (ยุติ)		มีกฎหมายที่ใช้บังคับไว้แล้ว
๒๗. มาตรการกวาดล้างน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน (ทล.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓			
๒๘. มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ (รฟท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓			
๒๙. มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ (รฟท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๙					✓ (รับพนักงาน ครบแล้ว)		

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๓๐. มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และ อนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘ (จท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓ (ออกข้อบังคับ เสร็จ+เตรียม เสนอ ครม. และ เข้าร่วมใน อนุสัญญาต่อไป)				
๓๑. มาตรการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS (กทท.)	๐.๗๐ (งบ กทท.)	๖๒				✓ (ประกาศเป็น นโยบายเมื่อ ๕ มีค. ๖๒+ ฐานข้อมูล และคู่มือเสร็จ)			
๓๒. มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) (กทท.)	๑๕๓.๐๐ (งบกลาง)	๕๙-๖๒			✓ (ออกใบอนุญาต+ แก้ไขข้อบกพร่อง)				ICAO ตรวจสอบ ยืนยันอย่างเต็ม รูปแบบ พบว่า มาตรฐานกำกับ ดูแลด้านการบิน ของไทยได้ มาตรฐานสากล ในปี ๖๒
๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น									
โครงการ									
๗๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมะเขิงเทรา - คลองสิบลำ - แกลงคอย (รฟท.)	๑๐,๒๓๒.๘๖ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๒				✓			
๘๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (รฟท.)	๒๔,๓๒๖.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๒				✓ (เปิดให้บริการ แล้วปี ๖๒)			
๘๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (รฟท.)	๑๒,๔๕๗.๐๒ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง สัญญา ๑ ผล ๕๖๖๙% สัญญา ๒ ผล ๕๖๖๙%)				
๘๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (รฟท.)	๑๘,๖๙๙.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง สัญญา ๑ ผล ๖๓๘๗% สัญญา ๒ ผล ๕๖๖๙%)				
๘๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ (รฟท.)	๒๓,๙๑๐.๕๘ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง สัญญา ๑ ผล ๖๓๘๗% +สัญญา ๒ เสนอ ศค. ขออนุมัติโครงการ+ สัญญา ๓ ผล ๖๓๘๗%)				
๘๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน (รฟท.)	๑๕,๗๑๘.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง สัญญา ๑ ผล ๕๖๖๙% +สัญญา ๒ ผล ๕๖๖๙%)				
๘๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)	๕,๘๐๗.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๐-๖๓			✓ (อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง ผล ๔.๘๔%)				
๘๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (รฟท.)	๕๙,๓๙๙.๘๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๗			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๘๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (รฟท.)	๓๖,๖๘๓.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๖			✓ (อยู่ระหว่าง EIA)				
๘๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.)	๒๕,๘๔๒.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๖		✓ (EIA ผ่านแล้ว)					
๘๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (รฟท.)	๒๓,๐๘๐.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)					

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๙๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา (รฟท.)	๕๖,๑๑๔.๒๖ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง EIA)					
๙๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (รฟท.)	๗๒,๙๒๑.๐๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๗		✓ (อยู่ระหว่างจ้าง ที่ปรึกษา เวนคืนที่ดิน)					
๙๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม (รฟท.)	๕๔,๖๘๔.๔๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๘		✓ (อยู่ระหว่าง TOR จ้างที่ปรึกษา ประกวดราคา เวนคืนที่ดิน)					
๙๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล (รฟท.)	-	-					✓ (ชะลอ)		ถูกต้องด้านจาก ประชาชนในพื้นที่
๙๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อ.นครหลวง (รฟท.)	-	-					✓ (ชะลอ)		ยังไม่ได้บรรจุใน แผนวิสาหกิจ รฟท.
๙๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย (รฟท.)	๔๗,๒๒๒	๕๙-๖๑		✓					
๙๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร (รฟท.)	-	-						✓	
๙๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (รฟท.)	๕๙,๙๑๕.๒๔ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๘		✓ (อยู่ระหว่าง EIA +เสนอ ครม.)					
๙๘. โครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อน ด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ขร./รฟท.)	๗,๘๖๔.๔๙ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๓-๖๖		✓ (อยู่ระหว่าง EIA +เสนอ สศช. เพื่อ เสนอ ครม.)					
๙๙. โครงการก่อสร้างโรงรถศรีราชา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง (รฟท.)	๓๙๕.๔๗	๕๙-๖๐					✓ (ยุติ)		ผู้ริเริ่มดำเนินการ เข้าเกินกว่า ๒๕%
๑๐๐. โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คืบ (รฟท.)	-	๖๐-๖๔			✓ (ลงนาม ในสัญญาแล้ว)				
๑๐๑. โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.)	ศึกษา ๕๖.๗๔ (งบประมาณ)	๕๖-๕๙					✓ (ยุติ)		ศึกษาแล้วเสร็จผล การศึกษาพบว่า ไม่เหมาะสมทั้งด้าน การเงินและ เศรษฐศาสตร์
๑๐๒. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่ง สินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว) (จท.)	ศึกษา ๑๓๙.๙๖ ระยะ ๑ ๒,๐๖๐.๓๐ ระยะ ๒ ๔,๕๗๑.๐๐ ระยะยาว ๗,๖๖๗.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙-๗๙			✓ (ศึกษา+ ระยะ ๑เสร็จ+ อยู่ระหว่างเตรียม ดำเนินการ ระยะ ๒)				<ul style="list-style-type: none"> • ระยะ ๑ ดำเนินการ ในจุดวิกฤต (ปี ๕๘-๖๒) • ระยะ ๒ (ปี ๖๓-๖๕) • ระยะยาวปี ๗๖-๗๙
๑๐๓. โครงการเชื่อมยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อการเดินเรือ (จท.)	๓๑,๒๓๑.๗๖ (งบประมาณ)	๕๕-๖๘	✓ (อยู่ระหว่างศึกษา ผล ๗๐%)						
๑๐๔. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)	๑,๘๖๔.๑๙ (งบ กทท.)	๕๙-๖๒			✓ (ก่อสร้าง+ติดตั้ง อุปกรณ์เสร็จ+ อยู่ระหว่างจ้าง ผู้ให้บริการ)				

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๑๐๕. โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ทำเรือแหลมฉบัง (กทท.)	๒,๙๔๔.๙๓ ระยะที่ ๑ ๒,๐๓๑.๑๕ ระยะที่ ๒ ๙๑๓.๗๘ (งบ กทท.)	๕๙-๖๕			✓ (ก่อสร้างและ เครื่องมืองาน เสร็จ+ อยู่ระหว่าง ผู้รับเหมาเอกชน ดำเนินการ)				
๑๐๖. โครงการศึกษาแผนการพัฒนามาตรฐาน ระบบรางของประเทศไทย (ขร.)	๓๘.๕๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๐		✓					
๑๐๗. โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนา ประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้า ชายฝั่งของไทย (สนข.)	๒๖.๖๙ (งบประมาณ)	๕๙-๖๐		✓ (ก.รับทราบ+ มอบหมายดำเนิน การต่อ)					
๑๐๘. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค (สนข.)	๖.๙๓ (งบประมาณ)	๖๑		✓ (ค.รับทราบ+ นำเสนอ กบส.)					
๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม									
โครงการ									
๑๐๙. โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.)	๑,๘๙๑.๔๕ (เงินกู้)	๖๐-๖๒				✓ (ให้บริการแล้ว)			
๑๑๐. โครงการอุ้งจอตrolleyโดยสารของ ขสมก. จำนวน ๑๓ แห่ง (ขสมก.)	๓๗๐.๖๓ (งบประมาณ)	๕๗-๖๑				✓			
๑๑๑. โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs (สนข./ADB)	๙.๗๐ (งบ ADB)	๕๗-๕๙		✓ (มอบสภา อุตสาหกรรม ใช้ประโยชน์)					
๑๑๒. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนา ระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน (สนข.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๗-๕๙				✓			
มาตรการ									
๓๓. มาตรการรณรงค์ขี่อย่างประหยัดพลังงาน (ขบ.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๕๙-๖๐				✓ (ประกาศมีผล บังคับใช้แล้ว)			
๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๑๑๓. โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่ง ที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทาง อาเซียนไฮเวย์ เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนา และเพิ่ม ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ในภาคคมนาคม (สนข.)	๑๕.๔๙ (งบประมาณ)	๕๙		✓ (สง. ทอชย ใช้ประโยชน์)					
มาตรการ									
๓๔. มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียน และการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่ง ทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจก ตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (รฟท./รฟม./รฟฟท.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓			

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๓๕. มาตรการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ค.ศ. ๑๙๙๖ ของประเทศไทย (จท.)	๑.๗๔ (งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓ (ศึกษาเสร็จ+ อยู่ระหว่างแก้ กฎหมายอนุวัติ ตามพิธีสารฯ)				
๓๖. มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน และสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน (ทอท.)	๔๑.๖๐ (งบ ทอท.)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง				✓ (ท่าอากาศยาน ๕ แห่ง ได้ ACI ระดับ ๓)			
๕. เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ									
๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๑๑๔. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (รฟท.) * รฟท. ได้ปรับรวมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน	ศึกษาออกแบบ ๒๒๐.๐๐ โครงการก่อสร้าง ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ (งบ รฟท.+PPP)	๖๑-๖๗			✓ (EA ผ่านแล้ว+ ถนนสัญญาแล้ว อยู่ระหว่างออกแบบ รายละเอียด+นำ ร่าง พญ. เวชดิน ที่ดินทุบลแล้ว)				
๑๑๕. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต (รฟท.)	สายสีแดงอ่อน ๔๔,๑๕๗.๗๖ สายสีแดงเข้ม ๖,๕๗๐.๔๐ (งบประมาณ+เงินกู้)	๖๒-๖๕			✓ (อยู่ระหว่างปรับ รูปแบบโครงการ +กฎีกาพิจารณา ร่าง พญ. เวชดิน ที่ดิน)				
๑๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) (รฟม.)	๖๓,๗๓๓.๙๓ (งบประมาณ+ เงินกู้+PPP)	๔๙-๕๙				✓ (ให้บริการแล้ว เมื่อ ๖ ส.ค. ๕๖)			
๑๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ) (รฟม.)	๘๑,๔๒๙.๕๗ (งบประมาณ+เงินกู้+ PPP)	๕๐-๖๓				✓ (ให้บริการแล้ว บางซื่อ-เตาปูน ๑๑ ส.ค. ๖๐ หัวลำโพง-หลักของ ๒๙ ก.ย. ๖๒ เตาปูน-ท่าพระ ๓๐ มี.ค. ๖๓)			
๑๑๘. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ) (รฟม.)	๑๘,๓๔๙.๓๔ (งบ รฟม.+เงินกู้+ งบประมาณ+กทท.)	๕๑-๖๑				✓ (ให้บริการแล้ว ๖ ธ.ค. ๖๑)			
๑๑๙. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) (รฟม.)	๓๔,๐๕๔.๗๗ (งบ รฟม.+เงินกู้+ งบประมาณ+กทท.)	๕๑-๖๔				✓ (ให้บริการแล้ว ๑ สถานี)			รฟม.โอนทรัพย์สิน และเงินให้ กทท.
๑๒๐. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) (รฟม.)	๑๐๙,๐๒๑.๔๘ (งบ รฟม.+เงินกู้+ งบประมาณ+PPP)	๕๓-๖๗			✓ (จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เสร็จ+ก่อสร้าง ผล ๕๘.๕๙%+ ระบบเดินรถ ผล ๔.๒๕%+ กรรม.อนุมัติ PPP ๒๘ มี.ค. ๖๓)				งานคัดเลือกเอกชน ล่าช้า
๑๒๑. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี) (รฟม.)	๕๐,๓๔๐.๑๒ (งบประมาณ+PPP)	๕๓-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน ผล ๙๙.๓๓%+ ก่อสร้างระบบ เดินรถผล ๕๓.๒๒%)				งานก่อสร้างยังไม่ สามารถเข้าใน บางพื้นที่ได้
๑๒๒. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง) (รฟม.)	๔๗,๕๕๘.๑๓ (งบประมาณ+PPP)	๕๓-๖๔			✓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง งานระบบเดินรถ ผล ๕๖.๒๑%)				งานก่อสร้างบางพื้นที่ ไม่สามารถเข้าพื้นที่

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑)}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒)}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓)}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๑๒๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) (รฟม.)	๑๒๔,๙๕๘.๖๒ (งบประมาณ+ เงินกู้+PPP)	๕๓-๗๐			✓ (อยู่ระหว่าง จัดการสิทธิ์ที่ดิน ผล ๑๘.๗๐% +ศึกษา PPP ผล ๕๐.๒๐%)				<ul style="list-style-type: none"> การพิจารณาพื้นที่ ก่อสร้างชั่วคราว ใช้เวลามาก การปรับปรุงรายงาน PPP ใช้เวลา มากกว่าแผน
๑๒๔. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม) (รฟม.)	๑๒๒,๐๖๗.๒๗ (งบ รฟม.+เงินกู้+ งบประมาณ+PPP)	๕๓-๖๙			✓ (อยู่ระหว่างจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน ผล ๖๕.๐%+ คสม ๒๗.๖๖% +รฟม ๖.๓๓% +อสังหาริมทรัพย์ ๑๕.๐๓%)				
๑๒๕. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔) (รฟม.)	๒๑,๒๔๑.๕๐ (งบประมาณ+ เงินกู้+PPP)	๕๖-๖๙					✓ (ชะลอ)		ชะลอโครงการ รอข้อมูลจำนวน ผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน ช่วงลำโพงบางแค
๑๒๖. โครงการก่อสร้าง สายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา) (รฟม.)	ช่วงสมุทรปราการ -บางปู ๑๒,๑๗๔.๗๙ ช่วงคูคต-ลำลูกกา ๙,๘๒๑.๔๑ (งบ รฟม.+เงินกู้+ งบประมาณ+PPP)	๕๙-๖๗					✓ (ชะลอ)		<ul style="list-style-type: none"> โอนให้ กทม. ชะลอโครงการ รอข้อมูลจำนวน ผู้โดยสารสายสีเขียวเข้ม ช่วงรังสิตสมุทรปราการ
๑๒๗. โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสาร ในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.)	๖๙.๘๖ (ท่าเรือ ๒๗ แห่ง) ๑๒.๔๑ (ท่าช้าง) ๔๑.๓๙ (ท่าเรือ ๒๒ แห่ง) ๙๘.๕๑ (ท่าช้างท่าเตียน) ๕๐.๐๐ (ท่าเรือรองรับ ผู้พิการสูงอายุ) (งบประมาณ)	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			✓ (อยู่ระหว่าง พัฒนาท่าเรือ ๒๒ แห่ง+ ท่าช้างท่าเตียน)				
๑๒๘. โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียด ศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม (สนข/รฟท.)	๕๕.๕๐ (งบประมาณ)	๕๘-๕๙		✓					
๑๒๙. โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบ รถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อ ระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา ตลิ่ง ชัน -นครปฐม และมหาชัย - ปากท่อ (ขร.)	๘.๐๐ (งบประมาณ)	๕๙-๖๐		✓ (ศึกษาเสร็จ๓สาย +มหาชัย-ปากท่อ อยู่ระหว่าง EIA)					
๑๓๐. โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การบริหารจัดการระบบตัวร่วมการเจ้าหน้าที่บริหาร จัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (สนข.)	-	-					✓ (ชะลอ)		ไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๑๓๑. โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลัก การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ของประเทศ (สนช.)	๓๓.๘๐ (งบประมาณ)	๕๘-๕๙		✓ (ส่งมอบให้จังหวัด ดำเนินการต่อ)					
๑๓๒. โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่ง สาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขต จ.ขอนแก่น จ.เชียงใหม่ และ จ.นครราชสีมา (สนช./รฟม.)	เชียงใหม่ ๒๗.๐๐ (ศึกษา) (งบประมาณ) ๒๗,๓๑๐.๒๐ (ก่อสร้าง)	๕๙-๗๐			✓ (อยู่ระหว่าง รพม. ศึกษาละเอียด ความเหมาะสม ออกแบบเตรียม ประกวดราคา)				
	นครราชสีมา ๔๓.๗๐ (ศึกษา) (งบประมาณ) ๘,๔๘๐.๖๕ (ก่อสร้าง)	๕๙-๖๘			✓ (อยู่ระหว่าง รพม. ศึกษาละเอียด ความเหมาะสม ออกแบบเตรียม ประกวดราคา)				
	ขอนแก่น ๓๕.๕๐ (ศึกษา) (งบประมาณ)				✓ (อยู่ระหว่าง ขอนแก่นเตรียม ดำเนินการ)				
	ภูเก็ต ๓๕,๒๙๔.๕๖ (ก่อสร้าง)	๖๐-๖๙			✓ (อยู่ระหว่างปรับปรุง รายงานPPPเตรียม จ้างที่ปรึกษา+ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แล้ว ๒.๗๐%)				
๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค									
โครงการ									
๑๓๓. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ขบ.)	๒๔๐.๐๐ (งบประมาณ)	๕๘-๖๓			✓ (เสร็จ ๓ สถานี+ อยู่ระหว่างสร้าง สถานีนครนายก)				
๑๓๔. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับ บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน (รฟท.)	๓,๕๗๓.๑๕ (เงินกู้)	๕๖-๖๐				✓ (ให้บริการแล้ว)			
๑๓๕. โครงการแผนการจัดหารถโดยสาร (บขส.)	๒,๔๖๐.๐๑ (งบ บขส.)	๕๙-๖๔			✓ (ซื้อรถ ๙๙ คัน ชะลอ+รอเช่า ๓๑๔ คัน ประกวดราคา+ Mini bus ๕๕ คัน ขออนุมัติ)				
๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ									
โครงการ									
๑๓๖. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม : โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงการ จัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (สนช.)	บริหารตัวร่วม ๓๐๑.๗๑ บริหารรายได้กลาง ๓๒๗.๘๑ (เงินกู้)	๕๖-๖๐				✓ (อยู่ระหว่าง พัฒนาระบบ เชื่อมต่อกับ ขสมก. รพม. ฯลฯ)			

โครงการและมาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๑/}	สถานะโครงการ และมาตรการ						หมายเหตุ
			ศึกษา ^{๒/}		ดำเนินโครงการ/ มาตรการ ^{๓/}		ยุติ/ ชะลอ	ยังไม่เริ่ม ดำเนินการ	
			อยู่ระหว่าง ศึกษา	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
มาตรการ									
๓๗. มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ (ขบ.)	๓๘๕.๘๒ (งบประมาณ)	๕๙-๖๓			✓ พัฒนาแอปพลิเคชัน แสดงความเร็วเสร็จ +อยู่ระหว่างเชื่อม GPS กับรถบรรทุก +สร้างอาคาร ผล ๑๐๙๐%				
๓๘. มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ (สนข./จท./รฟม./ขสมก.)	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๖๒-๖๓			✓ พัฒนาคู่มือเชื่อมต่อ ท่าเรือกับรถไฟฟ้า เพิ่มอีก ๓ จุด				

หมายเหตุ: ^{๑/} ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ หมายถึง ปีงบประมาณตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ อาทิ เริ่มการศึกษา จนกระทั่งดำเนินโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ

^{๒/} การศึกษา อาทิ การศึกษาแนวคิด การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานโครงการ/มาตรการการศึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) การศึกษาความเป็นไปได้ของมาตรการ

^{๓/} การดำเนินโครงการ ได้แก่ การดำเนินงานในขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและพัฒนาและติดตั้งระบบอุปกรณ์และยานพาหนะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น สำหรับการดำเนินมาตรการ ได้แก่ การดำเนินมาตรการในขั้นตอนปรับปรุง กฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดสรรแหล่งเงิน การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาองค์กร การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ เป็นต้น

บทที่ ๓

การประเมินตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๓.๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ กำหนดตัวชี้วัดส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดในระดับผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) เพื่อประเมินผลการดำเนินงานตามเป้าประสงค์ของแผนฯ ซึ่งประกอบด้วย ๑) ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง ๓) ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๕) ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนประเมินถึงความสามารถในการบรรลุถึงวิสัยทัศน์ในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ สรุปความคืบหน้าการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ดังนี้

๓.๑.๑ การปรับปรุงตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ดำเนินการปรับปรุงตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ดังนี้

๑) การเพิ่มจำนวนตัวชี้วัดจาก ๔๗ ตัวชี้วัด เป็น ๔๙ ตัวชี้วัด เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ขอปรับตัวชี้วัดจาก “ตัวชี้วัดความสำเร็จของจำนวนคู่มือปฏิบัติงานดูแลสนามบินที่ต้องปรับปรุงให้ครบถ้วนตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)” เป็น “ตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล” ซึ่งประกอบด้วย ๓ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล ๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล และ ๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล

๒) การทบทวนปรับค่าเป้าหมาย ได้ทบทวนปรับค่าเป้าหมายในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ฉบับทบทวน ๒ ตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ดังนี้

๒.๑) ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ เพื่อให้ค่าเป้าหมายมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากค่าเป้าหมายเดิมได้ประมาณการโดยรวมปริมาณผู้โดยสารของทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานดอนเมืองไว้ด้วย ซึ่งไม่สะท้อนตัวชี้วัดที่ต้องการพิจารณาปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานภูมิภาค ดังนั้น จึงได้ทบทวนปรับค่าเป้าหมายโดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติปริมาณผู้โดยสาร ณ ทำอากาศยานในภูมิภาคย้อนหลัง ๗ ปี (พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ประกอบด้วย ทำอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ของ ทอท. ๔ แห่ง (ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานเชียงราย ทำอากาศยานภูเก็ต และทำอากาศยานหาดใหญ่) ทำอากาศยานในความดูแลของ ทย. จำนวน ๒๕ แห่ง และทำอากาศยานของ บมจ.การบินกรุงเทพ จำนวน ๑ แห่ง (ทำอากาศยานสมุย) ร่วมกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารในอนาคตขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และของหน่วยงานทั้ง ทอท. ทย. และ บมจ.การบินกรุงเทพฯ ร่วมกับการพิจารณาแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยด้วย แล้วคาดการณ์ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ ใหม่พร้อมด้วยการทบทวนปรับค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ด้วยค่าเป้าหมายตัวชี้วัดที่ปรับใหม่ (ตารางที่ ๓ - ๑)

ตารางที่ ๓ - ๑ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ทย. ทอท. และ บมจ. การบินกรุงเทพ) (หน่วย : ล้านคน)	เป้าหมายเดิม	๓๔.๔๘	๑๐๗.๘๗	๑๑๖.๑๒	๑๒๕.๑๓	๑๓๕.๐๑	๑๔๕.๘๓	๑๕๗.๗๐
	เป้าหมายใหม่	๓๔.๔๘	๔๔.๘๗	๔๙.๔๙	๕๓.๔๙	๖๐.๙๐	๖๕.๓๙	๖๙.๖๓

๒.๒) ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ได้ทบทวนและปรับค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ เนื่องจากแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ กำหนดค่าเป้าหมายไว้เพียง ๓ ปีแรกของแผน (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙) ดังนั้น จึงได้เพิ่มเติม ค่าเป้าหมายให้ครอบคลุมระยะเวลาของแผนโดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติจำนวนอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสาร สาธารณะขนาดใหญ่ของ ขบ. ที่เกิดขึ้นจริงย้อนหลัง ๓ ปี และเลือกใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๕ ของค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ในการประเมินตัวชี้วัดอุบัติเหตุของหน่วยงาน รวมทั้ง พิจารณา แนวโน้มและนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก (WHO) และของประเทศไทยด้วย (ตารางที่ ๓ - ๒)

ตารางที่ ๓ - ๒ ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) (หน่วย : คัน)	เป้าหมายเดิม	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	-	-	-	-
	เป้าหมายใหม่	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	๖๖๙	๖๖๕	๖๒๔	๕๗๖

๓) การพัฒนาตัวชี้วัด โดย สนข. ได้พัฒนาตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะ โดยพัฒนาแนวทางการดำเนินการและการจัดเก็บข้อมูล คำนียามเชิงปฏิบัติการของตัวชี้วัดส่งเสริม การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ กำหนดเป็นจำนวนจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ประเภทของการเชื่อมต่อ ประกอบด้วย

๓.๑) การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ ๒ ระบบ ประกอบด้วย (๑) การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ กับระบบราง เช่น (๑.๑) ราง - รถยนต์ส่วนบุคคล (ในสถานีที่มี park and ride) (๑.๒) ราง - ราง (๑.๓) ราง - เรือ (๑.๔) ราง - รถโดยสารประจำทาง (เช่น ขสมก. บขส. รถตู้) (๑.๕) ราง - อากาศ (๒) การเชื่อมต่อการขนส่ง สาธารณะกับระบบการขนส่งทางน้ำ เช่น (๒.๑) เรือ - รถยนต์ส่วนบุคคล (ในสถานีที่มี park and ride) (๒.๒) เรือ - รถโดยสารประจำทาง (๓) การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับระบบการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย อากาศ - รถโดยสารประจำทาง

๓.๒) การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะตั้งแต่ ๓ ระบบขึ้นไป เช่น อากาศ - ราง - เรือ ราง - เรือ - รถโดยสารประจำทาง พร้อมกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะ เพื่อให้สามารถพัฒนาและรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดได้อย่างเป็นรูปธรรม

๔) การปรับปรุงวิธีการแปรผลค่าทางสถิติของตัวชี้วัด จท. ขอปรับวิธีการคำนวณค่าทางสถิติ ของตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย จากเดิมที่คำนวณด้วยความถี่ ของกลุ่มตัวอย่างที่มีความพึงพอใจ ปรับเป็นวิธีการคำนวณด้วยค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนความพึงพอใจ ซึ่งเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมทางสถิติเพิ่มขึ้น

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 ๔๙ ตัวชี้วัด ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) จำแนกตามเป้าประสงค์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ดังนี้

๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ๓) การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทย เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ ๔) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ ขยายการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนของไทยเพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค ผลการพัฒนาพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ๑๒ ตัวชี้วัด ดังนี้ (ตารางที่ ๓ - ๔)

๑.๑) มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้

๑.๑.๑) ด้านเชียงของ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๒๐,๔๗๔.๐๓ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๑๒,๔๖๔.๑๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๙.๑๒**

๑.๑.๒) ด้านแม่สาย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๖,๔๕๐.๒๓ ล้านบาท โดยด่านศุลกากรแม่สายอยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๑.๑.๓) ด้านแม่สอด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๗๙,๖๖๖.๓๗ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๔๒,๓๙๕.๒๑ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔๖.๗๘**

๑.๑.๔) ด้านหนองคาย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๘๒,๔๘๐.๕๐ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๓๐,๘๔๒.๒๖ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๖๒.๖๑**

๑.๑.๕) ด้านนครพนม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๑๐๔,๓๖๘.๐๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๒๕,๘๘๙.๗๙ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๗๕.๑๙**

๑.๑.๖) ด้านมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๘๘,๑๑๘.๑๘ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๑๑๕,๐๒๕.๐๙ ล้านบาท **สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๐.๕๔**

๑.๑.๗) ด้านอรัญประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๙๕,๐๐๓.๕๔ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๕๘,๖๕๐.๔๓ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๘.๒๗**

๑.๑.๘) ด้านสะเดา ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๔๖๗,๓๙๔.๓๙ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๑๒๑,๕๕๔.๘๕ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๗๓.๙๙**

๑.๑.๙) ด้านปาดังเบซาร์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า วงเงินรวม ๒๐๓,๖๐๕.๑๕ ล้านบาท โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๗๙,๔๗๐.๗๗ ล้านบาท **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๖๐.๙๗**

๑.๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๘.๖๕ ล้าน TEU โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๓.๙๙ ล้าน TEU **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๕๓.๘๗**

๑.๓) ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๗๑.๓๙ ล้านคน โดยมีผลการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๒๘.๘๗ ล้านคน **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๕๙.๕๖**

๑.๔) ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑.๔๐ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๐.๖๗ ล้านตัน **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๕๒.๑๔**

ตารางที่ ๓ - ๔ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่ ๑ ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	แผน/ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านเชียงของ : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๑๕,๒๗๘.๐๔	๑๖,๐๔๑.๙๔	๑๖,๘๔๔.๐๔	๑๗,๖๘๖.๒๔	๑๘,๕๓๐.๕๕	๑๙,๔๙๙.๐๘	๒๐,๔๗๔.๐๓
	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%)	๒๘,๑๓๐.๓๕ (๔๒.๒๗%)	๑๒,๔๖๔.๑๓ (-๓๙.๑๒%)
๒. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านแม่สาย : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๑๒,๑๕๒.๒๓	๑๒,๗๕๙.๘๔	๑๓,๓๙๗.๘๓	๑๔,๐๖๗.๗๒	๑๔,๗๒๑.๑๑	๑๕,๖๖๗.๑๗	๑๖,๕๕๐.๒๓
	ผล	๑๒,๑๕๒.๒๓ (๐%)	๙,๐๖๖.๕๓ (-๒๒.๓๖%)	๙,๐๘๑.๕๖ (-๓๒.๒๒%)	๘,๒๔๕.๒๕ (-๔๑.๓๙%)	๙,๘๗๖.๗๓ (-๓๓.๘๐%)	๑๑,๖๔๖.๖๘ (-๒๕.๖๖%)	N/A
๓. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านแม่สอด : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๕๙,๔๔๘.๒๗	๖๒,๔๒๐.๖๘	๖๕,๕๔๑.๗๑	๖๘,๘๑๘.๘๐	๗๒,๒๕๙.๗๔	๗๕,๘๗๒.๗๓	๗๙,๖๖๖.๓๗
	ผล	๕๙,๔๗๖.๒๗ (๐.๐๕%)	๖๘,๓๑๓.๖๒ (๙.๔๔%)	๘๓,๘๖๖.๒๔ (๒๗.๘๗%)	๘๔,๗๑๐.๖๓ (๒๓.๐๙%)	๗๙,๗๕๘.๙๐ (๑๐.๓๘%)	๗๙,๑๓๖.๑๙ (๔.๓๐%)	๔๒,๓๙๕.๒๑ (-๔๖.๗๘%)
๔. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านหนองคาย : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๖๑,๕๔๘.๒๒	๖๔,๖๒๕.๖๓	๖๗,๘๕๖.๙๑	๗๑,๒๔๙.๗๖	๗๔,๘๑๒.๒๕	๗๘,๕๕๒.๘๖	๘๒,๔๘๐.๕๐
	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%)	๖๔,๙๑๐.๗๔ (-๑๗.๓๗%)	๓๐,๘๕๒.๒๖ (-๖๒.๖๑%)
๕. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านนครพนม : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๗๗,๘๘๑.๐๘	๘๑,๗๗๕.๑๓	๘๕,๘๖๓.๘๙	๙๐,๑๕๗.๐๘	๙๔,๖๖๔.๙๓	๙๙,๓๙๘.๑๘	๑๐๔,๓๖๘.๐๙
	ผล	๗๗,๘๘๑.๐๘ (๐%)	๑๐๖,๐๖๒.๗๕ (๒๙.๗๐%)	๙๖,๒๙๐.๘๕ (๑๒.๑๔%)	๘๓,๔๐๕.๗๐ (-๗.๔๙%)	๘๕,๒๙๑.๖๒ (-๙.๙๐%)	๘๙,๕๓๔.๙๐ (-๙.๙๒%)	๒๕,๘๘๙.๗๙ (-๗๕.๑๙)

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๖. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านมุกดาหาร : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๖๕,๗๕๕.๑๔	๖๙,๐๔๒.๙๐	๗๒,๔๙๕.๐๕	๗๖,๑๑๙.๘๐	๗๙,๙๒๕.๗๙	๘๓,๙๒๒.๐๘	๘๘,๑๑๘.๑๘
	ผล	๖๕,๗๕๕.๑๔ (๐%)	๗๑,๒๐๔.๑๑ (๓.๑๓%)	๑๑๑,๗๔๔.๒๐ (๕๕.๑๔%)	๑๙๖,๕๕๓.๔๔ (๑๕๘.๒๗%)	๒๑๗,๐๘๘.๘๔ (๑๗๑.๖๑%)	๒๒๐,๕๓๓.๘๘ (๑๖๒.๗๘%)	๑๑๕,๐๒๕.๐๙ (๓๐.๕๔%)
๗. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านอัญประเทศ : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๗๐,๘๙๓.๑๐	๗๔,๔๓๗.๗๖	๗๘,๑๕๙.๖๕	๘๒,๐๖๗.๖๓	๘๖,๑๗๑.๐๑	๙๐,๔๗๙.๕๖	๙๕,๐๐๓.๕๔
	ผล	๗๐,๘๙๓.๐๙ (๐%)	๘๒,๙๙๑.๗๘ (๑๑.๕๙%)	๗๓,๐๘๖.๘๒ (-๖.๕๙%)	๗๒,๘๒๙.๒๙ (-๑๑.๒๖%)	๘๘,๒๖๑.๑๙ (๒๑.๕๓%)	๑๓๐,๕๖๐.๐๐ (๔๘.๓๐%)	๕๘,๖๕๐.๔๓ (-๓๘.๒๗%)
๘. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านสะเดา : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๓๔๘,๗๗๖.๘๙	๓๖๖,๒๑๕.๗๓	๓๘๔,๕๒๖.๕๒	๔๐๓,๗๕๒.๘๕	๔๒๓,๙๔๐.๔๙	๔๔๕,๑๓๗.๕๑	๔๖๗,๓๙๔.๓๙
	ผล	๓๔๔,๖๘๙.๐๖ (-๑.๑๗%)	๓๑๔,๐๖๓.๒๒ (-๑๔.๒๔%)	๓๗๓,๙๑๑.๐๐ (-๒.๗๖%)	๔๑๑,๘๘๕.๒๘ (๒.๐๑%)	๓๗๑,๘๘๘.๕๗ (-๑๒.๒๙%)	๓๖๔,๔๙๒.๔๔ (-๑.๘๑%)	๑๒๑,๕๕๕.๘๕ (-๗๓.๙๙%)
๙. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน ด้านปาดังเบซาร์ : หน่วย ล้านบาท (สนข.)	แผน	๑๕๑,๙๓๓.๕๓	๑๕๙,๕๓๐.๒๑	๑๖๗,๕๐๖.๗๒	๑๗๕,๘๘๒.๐๖	๑๘๔,๖๗๖.๑๖	๑๙๓,๙๐๙.๖๗	๒๐๓,๖๐๕.๑๕
	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%)	๑๖๖,๙๙๔.๗๖ (-๑๓.๘๘%)	๗๙,๔๗๐.๗๗ (-๖๐.๙๗%)
๑๐. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง : หน่วย ล้าน TEU (กทท.)	แผน	๖.๔๖	๖.๗๘	๗.๑๐	๗.๔๕	๗.๘๕	๘.๒๕	๘.๖๕
	ผล	๖.๔๖ (๐%)	๖.๗๘ (๐%)	๗.๐๖ (-๐.๕๖%)	๗.๖๘ (๓.๐๙%)	๘.๐๑ (๒.๐๔%)	๘.๑๑ (-๑.๗๖%)	๓.๙๙ (-๕๓.๘๗%)
๑๑. ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : หน่วย ล้านคน (ทอท.)	แผน	๔๖.๔๒	๕๔.๒๗	๕๙.๕๔	๖๒.๕๖	๖๕.๕๔	๖๘.๔๙	๗๑.๓๙
	ผล	๔๖.๕๐ (๐.๑๗%)	๕๒.๓๘ (-๓.๔๘%)	๕๕.๔๗ (-๖.๘๔%)	๕๙.๐๘ (-๕.๕๖%)	๖๒.๘๑ (-๔.๑๗%)	๖๔.๗๐ (-๕.๕๓%)	๒๘.๘๗ (-๕๙.๕๖%)
๑๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : หน่วย ล้านตัน (ทอท.)	แผน	๑.๒๓	๑.๒๕	๑.๒๘	๑.๓๑	๑.๓๔	๑.๓๗	๑.๔๐
	ผล	๑.๒๓ (๐%)	๑.๒๔ (-๐.๘%)	๑.๒๖ (-๑.๕๖%)	๑.๔๒ (๘.๘๐%)	๑.๕๐ (๑๑.๙๔%)	๑.๓๕ (-๑.๔๖%)	๐.๖๗ (-๕๒.๑๔%)

ที่มา : สนข. (มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการค้าชายแดนที่สำคัญ โดยรวบรวมจากด่านศุลกากร), กทท. (ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง), ทอท. (ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)
 หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย
 ๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)
 ๓. N/A อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัด คาดว่าจะสามารถรายงานผลได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๓) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง และการขนส่งดีขึ้น การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวก รวดเร็ว น่าเชื่อถือ และเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่ง โดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการบรรเทาสภาพการจราจรแออัด ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจรทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วยั่งยืน และเพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ ผลการพัฒนาพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ๖ ตัวชี้วัด ดังนี้ (ตารางที่ ๓ - ๕)

๒.๑) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง ๘๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดย ทล. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๒.๒) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหาร
เชิงประสพการณ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดย ทล. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงาน
ตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๒.๓) ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหาร
เชิงประสพการณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท
ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ ร้อยละ ๘๕.๐๐ โดย ทช. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูล
ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๒.๔) ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค จำนวน ๖๙.๖๓ ล้านคน
ประกอบด้วย ทำอากาศยานในภูมิภาคของกรมทำอากาศยาน ๒๕ แห่ง บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๔ แห่ง และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ๑ แห่ง (ทำอากาศยานสมุย) โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ๖๖.๖๖ ล้านคน **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๖๒.๒๙**

๒.๕) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนด
ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยานของกรมทำอากาศยาน ร้อยละ ๘๕.๐๐
โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๘๒.๙๔ **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๒.๐๖**

๒.๖) ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ ปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ
จำนวน ๑,๕๕๐,๐๐๐ เที่ยวบิน/ปี โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน
๔๘๒,๕๗๙ เที่ยวบิน/ปี **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๕๘.๐๔**

ตารางที่ ๓ - ๕ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑๓. อัตราการเคลื่อนตัวของรถ บนถนนโครงข่ายทางหลวง : หน่วย กม./ชม. (ทล.)	แผน	๗๒	๗๘	๘๐	๘๕	๘๘	๘๙	๘๙
	ผล	๘๓ (๑๕.๒๘%)	๘๔ (๗.๖๙%)	๘๘ (๑๐.๐๐%)	๘๙ (๕.๗๑%)	๘๙ (๑.๑๔%)	N/A	N/A
๑๔. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหาร เชิงประสพการณ : หน่วย ร้อยละ (ทล.)	แผน	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐
	ผล	๘๑.๗๕ (-๓.๒๕%)	๘๒.๙๓ (-๒.๐๗%)	๘๙.๐๒ (๕.๐๒%)	๙๐.๖๑ (๕.๖๑%)	๙๔.๙๑ (๙.๙๑%)	๘๙.๙๑ (๕.๙๑%)	N/A
๑๕. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่าย ของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อ การบริหารเชิงประสพการณ : หน่วย ร้อยละ (ทช.)	แผน	๘๒.๓๒	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	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%)	๙๓.๓๖ (๘.๓๖%)	N/A
๑๖. ปริมาณผู้โดยสารภายใน ประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค : หน่วย ล้านคน (ทย., ทอท. และ บ.ล. การบินกรุงเทพ)	แผน	๓๔.๔๘	๔๔.๘๗ ^R	๔๙.๔๙ ^R	๕๓.๔๙ ^R	๖๐.๙๐ ^R	๖๕.๓๙ ^R	๖๙.๖๓ ^R
	ผล	๓๓.๗๗ (-๒.๐๖%)	๔๒.๐๐ (-๖.๔๐%)	๕๐.๗๕ (๒.๕๕%)	๕๓.๘๔ (๐.๖๕%)	๕๗.๙๙ (-๔.๗๘%)	๕๗.๑๔ (-๑๒.๖๑%)	๖๖.๒๖ (-๖.๒๙%)
๑๗. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ทำอากาศยาน : หน่วย ร้อยละ (ทย.)	แผน	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	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%)	๘๓.๓๖ (-๑.๖๔%)	๘๒.๙๔ (-๒.๐๖%)

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑๘. ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายใน เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ : หน่วยเที่ยว/ปี (บพท)	แผน	๗๔๔,๑๓๐	๘๒๐,๐๐๐	๘๘๐,๐๐๐	๙๔๐,๐๐๐	๑,๐๑๐,๐๐๐	๑,๐๘๐,๐๐๐	๑,๑๕๐,๐๐๐
	ผล	๗๔๔,๑๓๐ (๐%)	๘๓๑,๙๑๐ (๑.๔๕%)	๙๐๙,๐๖๖ (๓.๓๐%)	๙๕๐,๖๖๑ (๑.๑๓%)	๑,๐๒๗,๖๘๙ (๑.๗๕%)	๑,๐๔๕,๗๔๑ (-๓.๑๗%)	๘๘๒,๕๗๙ (-๕๘.๐๔%)

ที่มา : ทล. (อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง และร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทล.ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์), ทข. (ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของ ทข. ที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์), ทย. (ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค), ทอท. (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน), บพท. (ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ)

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๓.^R หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ที่ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

๔. N/A อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัด คาดว่าจะสามารถรายงานผลได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทางมาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๒) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัย และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ ผลการพัฒนาสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ๑๒ ตัวชี้วัด ดังนี้ (ตารางที่ ๓ - ๖)

๓.๑) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๕๗๖ คัน โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) มีอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน จำนวน ๓๐๓ คัน ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔๗.๔๐

๓.๒) จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง จำนวน ๓๑.๕๐ ครั้ง/พันล้านคัน-กิโลเมตร โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) โดย ทล. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคมทั่วประเทศ จำนวน ๑,๖๘๙ คน โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ จำนวน ๑,๙๔๐ คน สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๔.๘๖

๓.๔) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ จำนวน ๑๑ คนต่อประชากรแสนคน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) โดยอยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๕) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับลดลงจากปีก่อน ร้อยละ ๕ ต่อปี โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) มีอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับลดลงจากปีก่อนร้อยละ ๑๘.๑๘ **สูงกว่าเป้าหมาย**

๓.๖) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จำนวน ๒๕ ครั้ง โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) มีอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จำนวน ๖ ครั้ง **ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๗๖.๐๐**

๓.๗) จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ๒๕ ครั้ง โดย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) มีอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ๘ ครั้ง **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๖๘.๐๐**

๓.๘) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ พิจารณาจากด้านความปลอดภัย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ ๘๐.๐๐ โดย จท. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๙) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล ประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อย ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่

๓.๙.๑) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล โดยการมีข้อกำหนดเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านการออกใบรับรองติดตามและกำกับการดำเนินงานภายในสำนักงาน กำหนดเป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๘๖.๓๙ โดยเป็นการดำเนินการจัดทำ/ปรับปรุง/พัฒนา Guidance Materials, Manuals, Checklist ที่จะใช้ในการออกใบอนุญาตและใบรับรองและฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับสิ่งที่ได้จัดทำ/ปรับปรุง/พัฒนา **ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๑๓.๖๖**

๓.๙.๒) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล โดยการมีข้อกำหนดเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ กพท. (Oversight) และเงื่อนไขตามใบรับรองหรือใบอนุญาต กำหนดเป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๙๖.๘๓ โดยเป็นการดำเนินการตรวจติดตามตาม Surveillance plan ในทุกด้านของการกำกับดูแล **ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๓.๑๗**

๓.๙.๓) ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล โดยมีข้อกำหนดเพื่อดำเนินมาตรการต่อ ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่สำนักงานกำหนดเป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๑๐๐ เป็นการจัดทำ Enforcement policy แล้วเสร็จและผ่านการอนุมัติจาก ผอ. กพท. และดำเนินการฝึกอบรมให้แก่ผู้เกี่ยวข้องได้เข้าใจร่วมกัน **เป็นไปตามเป้าหมาย**

๓.๑๐) การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศเป็น ๐ ครั้งต่อปี โดยปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) มีอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ จำนวน ๐ ครั้ง **เป็นไปตามเป้าหมาย**

ตารางที่ ๓ - ๖ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑๙. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน : หน่วย คัน (ขบ.)	แผน	๖๔๓	๖๓๐	๖๑๗	๖๖๙ ^R	๖๖๕ ^R	๖๒๔ ^R	๕๗๖ ^R
	ผล	๖๙๑ (๗.๔๗%)	๘๐๔ (๒๗.๖๒%)	๘๖๗ (๔๐.๕๒%)	๖๗๗ (๑.๒๐%)	๖๕๗ (-๑.๒๐%)	๖๙๘ (๑๑.๘๖%)	๓๐๓ (-๔๗.๔๐%)
๒๐. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง : หน่วย ล้านคัน-กม. (V-KT) (ทล.)	แผน	๕๑.๕๑	๔๒.๑๑	๔๒.๐๐	๔๐.๐๐	๓๗.๐๐	๓๔.๐๐	๓๑.๕๐
	ผล	๕๑.๕๑ (๐%)	๔๙.๒๑ (๑๖.๘๖%)	๕๐.๑๒ (๑๙.๓๓%)	๕๒.๐๔ (๓๐.๑๐%)	๕๕.๗๒ (๕๐.๕๙%)	๔๖.๐๐ (๓๕.๒๙%)	N/A
๒๑. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ : หน่วย คน (สนข.)	แผน	๒,๒๙๙	๒,๑๘๔	๒,๐๗๕	๑,๙๗๑	๑,๘๗๒	๑,๗๗๘	๑,๖๘๙
	ผล	๒,๓๔๓ (๑.๙๑%)	๒,๔๑๗ (๑๐.๖๗%)	๒,๗๘๑ (๓๔.๐๒%)	๒,๗๔๔ (๓๙.๒๒%)	๒,๙๕๓ (๕๗.๗๕%)	๓,๐๑๐ (๖๙.๒๙%)	๑,๙๔๐ (๑๔.๘๖%)
๒๒. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน ทั่วประเทศ : หน่วย คนต่อประชากรแสนคน (สนข.)	แผน	๒๓.๑๖	๒๑.๐๐	๑๙.๐๐	๑๗.๐๐	๑๕.๐๐	๑๓.๐๐	๑๑.๐๐
	ผล	๓๒.๓๘ (๓๙.๘๑%)	๓๐.๓๕ (๔๕.๕๒%)	๓๓.๓๓ (๗๕.๕๒%)	๓๓.๑๑ (๙๔.๗๖%)	๓๑.๒๒ (๑๐๘.๑๓%)	๓๐.๕๓ (๑๓๔.๘๕%)	N/A
๒๓. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านสมอระดับ: หน่วย ร้อยละ (รฟท.)	แผน	-	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%	ลดลง ๕%
	ผล	-	-	ลดลง ๑.๖๙%	ลดลง ๒๒.๔๑%	เพิ่มขึ้น ๑.๓๓%	ลดลง ๓.๕๑%	ลดลง ๑๘.๑๘%
๒๔. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ : หน่วย ครั้ง (จท)	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕	๒๕	๒๕
	ผล	๒๒ (-๑๕.๓๘%)	๑๐ (-๖๑.๕๔%)	๒๓ (-๑๑.๕๔%)	๒๓ (-๘.๐๐%)	๑๗ (-๓๒.๐๐%)	๑๗ (-๓๒.๐๐%)	๖ (-๗๖.๐๐%)
๒๕. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า : หน่วย ครั้ง (จท.)	แผน	๒๖	๒๖	๒๖	๒๕	๒๕	๒๕	๒๕
	ผล	-	๑๙ (-๒๖.๙๒%)	๑๙ (-๒๖.๙๒%)	๑๒ (-๕๒.๐๐%)	๑๓ (-๔๘.๐๐%)	๖ (-๗๖.๐๐%)	๘ [*] (-๖๘.๐๐%)
๒๖. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย : หน่วย ร้อยละ (จท.)	แผน	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	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%)	๖๔.๕๕ (-๑๕.๔๕%)	N/A
๒๗. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/ Licensing ตามมาตรฐานสากล : หน่วย ร้อยละ (กพท.)	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
	ผล	-	-	-	-	๑๐๐ ^{**} (๐%)	๑๐๐ ^{**} (๐%)	๘๖.๓๙ ^{**} (๑๓.๑๖%)
๒๘. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล : หน่วย ร้อยละ (กพท.)	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
	ผล	-	-	-	-	๑๐๐ ^{**} (๐%)	๑๐๐ ^{**} (๐%)	๙๖.๘๓ ^{**} (๓.๑๗%)

มีข้อกำหนดเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านการออกใบรับรองติดตามและกำกับ การดำเนินงานภายในสำนักงาน)

มีข้อกำหนดเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ กพท. และเงื่อนไข ตามใบรับรองหรือ ใบอนุญาต)

(จัดทำ/ปรับปรุง และ Guidance Materials, Manuals, Checklist มีผล บังคับใช้)

(จัดทำแผนการตรวจ ติดตามและดำเนินการ ตรวจสอบติดตามตามแผน ในทุกด้านของการกำกับ ดูแล)

(ดำเนินการจัดทำ/ ปรับปรุง/พัฒนา Guidance Materials, Manuals, Checklist และฝึกอบรม)

(ดำเนินการตรวจ ติดตามตาม Surveillance plan ในทุกด้านของการกำกับ ดูแล)

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๒๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล: หน่วยงาน ร้อยละ (กพท.)	แผน	-	-	-	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
	ผล	-	-	-	-	๑๐๐** (๐%) (มีข้อกำหนดเพื่อดำเนินมาตรการต่อผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของการให้บริการที่สำนักงานกำหนด)	๑๐๐** (๐%) (จัดทำแผนงานด้าน Enforcement และมีผลบังคับใช้)	๑๐๐** (๐%) (จัดทำ Enforcement Policy แล้วเสร็จและผ่านการอนุมัติจาก ผอ.กพท.และดำเนินการฝึกอบรมให้แก่ผู้เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมกัน)
๓๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ : หน่วย ครั้ง (สสย.)	แผน	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
	ผล	๓ (๓๐๐%)	๒ (๒๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๔ (๔๐๐%)	๒ (๒๐๐%)	๓ (๓๐๐%)	๐ (๐%)

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๓. * ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

๔. ^R หมายถึง ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ที่ได้มีการทบทวนปรับค่าเป้าหมายใหม่

๕. ** กพท. ได้ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปีตามปฏิทินปีละ ๒ ครั้ง (มิถุนายน และธันวาคม)

๖. N/A อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัด คาดว่าจะสามารถรายงานผลได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๔) เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากลและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและลดมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง ผลการดำเนินงานสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ๑๑ ตัวชี้วัด ดังนี้ (ตารางที่ ๓ - ๗)

๔.๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๒.๖๐ โดย สนข. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผล ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๔.๒) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ ๑๑.๐๘ การขนส่งทางน้ำประกอบด้วย ตัวชี้วัดย่อย ดังนี้ (๑) ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ กำหนดค่าเป้าหมาย ร้อยละ ๖.๒๙ และ (๒) ตัวชี้วัด สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ ๔.๗๙ โดย สนข. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดทั้ง ๓ ตัวชี้วัด คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๔.๓) ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนด ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง ๑๒,๓๑๓ ตัน-กิโลเมตร โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) เท่ากับ ๑,๕๔๐ ตัน-กิโลเมตร ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๑๒.๗๐

๔.๔) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า ๖๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) เท่ากับ ๓๙.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓๕.๐๐

๔.๕) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางลำน้ำ จำนวน ๕๕.๖๒ ล้านตัน และค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง จำนวน ๔๒.๔๑ ล้านตัน โดย จท. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงาน ตามตัวชี้วัดทั้ง ๒ ตัวชี้วัด คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๔.๖) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งร้อยละ ๓๓.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๓๙.๒๗ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๖.๒๗

๔.๗) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จำนวน ๕๘.๐๐ ล้านตัน โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๓๓.๗๒ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔๑.๘๗

๔.๘) ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม ร้อยละ ๕๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๖๐.๑๐ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๐.๑๐

ตารางที่ ๓ - ๗ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด	แผน/ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๓๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง : หน่วย ร้อยละ (สนข.)	แผน	๑.๔๐	๑.๔๐	๑.๔๓	๑.๔๓	๑.๘๑	๒.๒๑	๒.๖๐
	ผล	๑.๔๐ (๐%)	๑.๔๐ (๐%)	๑.๓๙ (-๐.๐๔%)	๑.๔๓ (๐%)	๑.๔๓ (-๐.๓๘%)	๑.๒๔ (-๐.๙๗%)	N/A
๓๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำรวม : หน่วย ร้อยละ (สนข.)	แผน	๑๑.๔๔	๑๑.๓๑	๑๑.๑๙	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘	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%)	๑๔.๒๖ (๓.๑๘%)	N/A
๓๓. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางลำน้ำ : หน่วย ร้อยละ (สนข.)	แผน	๖.๔๙	๖.๔๒	๖.๓๕	๖.๒๙	๖.๒๙	๖.๒๙	๖.๒๙
	ผล	-	-	-	๖.๑๙ (-๐.๑๐%)	๖.๕๕ (๐.๒๖%)	๖.๗๖ (๐.๔๗%)	N/A
๓๔. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางชายฝั่ง : หน่วย ร้อยละ (สนข.)	แผน	๔.๙๕	๔.๘๙	๔.๘๔	๔.๗๙	๔.๗๙	๔.๗๙	๔.๗๙
	ผล	-	-	-	๖.๒๖ (๑.๔๗%)	๗.๕๒ (๒.๗๓%)	๗.๕๐ (๒.๗๑%)	N/A
๓๕. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง : หน่วย ตัน-กม. (รฟท.)	แผน	-	๒,๖๙๓	๔,๕๙๐	๖,๗๓๙	๘,๑๓๒	๙,๕๕๙	๑๒,๓๑๓
	ผล	-	๒,๖๘๒ (-๐.๔๑%)	๒,๖๑๘ (-๔๒.๘๖%)	๒,๙๔๙ (-๕๖.๒๔%)	๒,๗๙๗ (-๖๕.๖๐%)	๒,๖๘๓ (-๘๔.๕๕%)	๑,๕๔๐ (-๑๑๒.๗๐%)
๓๖. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า: หน่วย กม./ชม. (รฟท.)	แผน	๓๒.๕๒	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๕.๐๐	๕๕.๐๐	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐
	ผล	๓๒.๕๒ (๐%)	๓๒.๔๕ (-๓๕.๑๐%)	๓๕.๐๐ (-๓๐.๐๐%)	๓๓.๐๐ (-๔๐.๐๐%)	๓๐.๐๐ (-๔๕.๔๕%)	๓๒.๖๗ (-๔๕.๕๕%)	๓๙.๐๐ (-๓๕.๐๐%)
๓๗. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ: ทางลำน้ำ : หน่วย ล้านตัน (จท.)	แผน	๕๓.๙๖	๕๓.๗๗	๕๓.๕๙	๕๓.๔๐	๕๔.๑๔	๕๔.๘๘	๕๕.๖๒
	ผล	๕๐.๑๑ (-๗.๑๓%)	๕๐.๙๑ (-๕.๓๒%)	๕๐.๓๓ (-๖.๐๙%)	๕๓.๐๓ (-๐.๗๑%)	๕๕.๗๔ (๒.๙๕%)	๕๖.๐๐ (๒.๐๔%)	N/A

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๓๘. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ: ทางชายฝั่ง : หน่วย ล้านตัน (จท.)	แผน	๔๑.๑๔	๔๐.๙๙	๔๐.๘๖	๔๐.๗๒	๔๑.๒๘	๔๑.๘๔	๔๒.๔๑
	ผล	๔๖.๖๗ (๑๓.๕๕%)	๕๑.๘๗ (๒๖.๕๕%)	๕๐.๘๙ (๒๔.๕๖%)	๖๐.๘๕ (๔๙.๕๕%)	๖๑.๘๐ (๔๙.๗๐%)	๖๑.๗๗ (๔๗.๖๔%)	N/A
๓๙. สัดส่วนการใช้พลังงานของ ภาคการขนส่ง : หน่วย ร้อยละ (สนข.)	แผน	๓๕.๓๔	๓๘.๑๐	๓๕.๐๐	๓๕.๐๐	๓๔.๐๐	๓๔.๐๐	๓๓.๐๐
	ผล	๓๕.๓๙ (๐.๐๕%)	๓๖.๒๒ (-๑.๘๘%)	๓๖.๙๒ (๑.๙๒%)	๔๐.๒๔ (๕.๒๔%)	๓๙.๕๓ (๕.๕๓%)	๓๘.๕๖ (๔.๕๖%)	๓๙.๒๗ (๖.๒๗%)
๔๐. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก : หน่วย ล้านตัน (สนข.)	แผน	๖๒.๖๖	๕๕.๐๑	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐	๕๙.๐๐	๕๙.๐๐	๕๘.๐๐
	ผล	๕๕.๙๙ (-๑๐.๖๕%)	๕๙.๗๑ (๘.๕๔%)	๖๒.๒๘ (๘.๘๐%)	๖๖.๙๙ (๑๑.๖๕%)	๖๗.๖๑ (๑๔.๖๐%)	๗๒.๙๙ (๒๓.๗๒%)	๓๓.๗๒ (-๔๑.๘๗%)
๔๑. ความตรงต่อเวลาของรถไฟ ขนส่งสินค้า : หน่วย ร้อยละ (รฟท.)	แผน	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐
	ผล	-	-	-	-	๕๐.๑๐ (๐.๑๐%)	๔๔.๗๗ (-๕.๒๓%)	๖๐.๑๐ (๑๐.๑๐%)

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒-มีนาคม ๒๕๖๓)

๓. N/A อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัด คาดว่าจะสามารถรายงานผลได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๕) เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๔) การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ลดเวลาในการเดินทาง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม และเชื่อมต่อการเดินทางให้มีความสะดวกมากขึ้น ผลการดำเนินงานสามารถพิจารณาได้จากตัวชี้วัดสำคัญ ๘ ตัวชี้วัด ดังนี้ (ตารางที่ ๓ - ๘)

๕.๑) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย (๑) **ตัวชี้วัด ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๗๔ และ (๒) **ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค** กำหนดค่าเป้าหมายความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ร้อยละ ๘๐ โดย ขบ. และ ขส. อยู่ระหว่างเก็บรวบรวม และประมวลผลข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๕.๒) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) ๗๕.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) เท่ากับ ๖๗.๒๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๐.๓๙**

๕.๓) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) ๙๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) เท่ากับ ๗๓.๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๘.๓๓**

๕.๔) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ร้อยละ ๙๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๗๕.๓๐ **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๔.๗๐**

๕.๕) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ร้อยละ ๙๐.๐๐ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) ร้อยละ ๗๑.๘๖ **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๘.๑๔**

๕.๖) ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง จาก รฟม. และ รฟฟท. จำนวน ๑๐.๑๑ แสนคนต่อวัน โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๔.๗๙ แสนคนต่อวัน **ต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ ๕๒.๖๖**

๕.๗) ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๓ จุดเชื่อมต่อ โดยมีผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) จำนวน ๓ จุดเชื่อมต่อ **บรรลุเป้าหมาย**

ตารางที่ ๓ - ๘ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในเป้าประสงค์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์การเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ตัวชี้วัด	แผน/ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๔๒. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล : หน่วย ร้อยละ (ขบ.)	แผน	๗๒.๐๐	๗๔.๐๐	๗๔.๐๐	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%)	๗๓.๘๕ (-๐.๑๕%)	N/A
๔๓. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค : หน่วย ร้อยละ (บขส.)	แผน	๘๑.๔๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	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%)	๘๑.๘๐ (๑.๘๐%)	N/A
๔๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) : หน่วย กม./ชม. (รฟท.)	แผน	๓๘.๑๖	๖๐.๐๐	๖๕.๐๐	๗๐.๐๐	๗๐.๐๐	๗๕.๐๐	๗๕.๐๐
	ผล	๓๘.๑๖ (๐%)	๓๙.๖๘ (-๓๓.๘๗%)	๓๙.๐๒ (-๓๙.๙๗%)	๓๙.๗๔ (-๔๓.๒๓%)	๕๑.๔๓ (-๒๖.๕๓%)	๖๒.๗๔ (-๑๖.๓๕%)	๖๗.๒๑ (-๑๐.๓๙%)
๔๕. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) : หน่วยกม./ชม. (รฟท.)	แผน	๔๙.๕๓	๖๕.๐๐	๗๐.๐๐	๗๕.๐๐	๘๐.๐๐	๙๐.๐๐	๙๐.๐๐
	ผล	-	๖๑.๐๗ (-๖.๐๕%)	๕๑.๗๙ (-๒๖.๐๑%)	๕๔.๐๗ (-๒๗.๙๑%)	๖๐.๖๔ (-๒๔.๒๐%)	๖๒.๓๑ (-๓๐.๗๗%)	๗๓.๕๐ (-๑๘.๓๓%)
๔๖. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม : หน่วย ร้อยละ (รฟท.)	แผน	๗๖.๖๖	๗๕.๐๐	๗๕.๐๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๙๐.๐๐	๙๐.๐๐
	ผล	๗๖.๖๖ (๐%)	๗๑.๐๘ (-๓.๙๒%)	๗๑.๘๗ (-๓.๑๓%)	๗๒.๕๐ (-๗.๕๐%)	๗๑.๗๖ (-๘.๒๔%)	๗๕.๓๔ (-๑๔.๖๖%)	๗๕.๓๐ (-๑๔.๗๐%)
๔๗. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ : หน่วย ร้อยละ (รฟท.)	แผน	๘๐.๖๐	๘๐.๐๐	๘๐.๐๐	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๙๐.๐๐	๙๐.๐๐
	ผล	๘๐.๖๐ (๐%)	๗๖.๘๓ (-๓.๑๗%)	๖๓.๑๔ (-๑๖.๘๖%)	๗๔.๒๐ (-๑๐.๘๐%)	๖๕.๕๕ (-๑๙.๕๕%)	๗๒.๖๔ (-๑๗.๓๖%)	๗๑.๘๖ (-๑๘.๑๔%)
๔๘. ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง : หน่วย แสนคน/วัน (รฟม. และ รฟฟท.)	แผน	๒.๔๐	๒.๕๒	๔.๖๐	๔.๗๙	๔.๙๙	๙.๘๓	๑๐.๑๑
	ผล	๒.๙๘ (๒๓.๖๖%)	๓.๐๘ (๒๒.๑๗%)	๓.๒๖ (-๒๙.๒๐%)	๓.๗๘ (-๒๑.๐๘%)	๔.๑๗ (-๑๖.๔๖%)	๔.๔๙ (-๕๔.๓๓%)	๔.๗๙ (-๕๒.๖๖%)

ตัวชี้วัด	แผน/ ผล	ปีงบประมาณ						
		๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๔๙. ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ : หน่วย จำนวนจุดเชื่อมต่อ (สนข.)	แผน	-	-	-	-	-	๒ จุด	๓ จุด
	ผล	-	-	-	-	-	๓ จุด (๕๐.๐๐%)	๓ จุด (๐%)

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

หมายเหตุ : ๑. ค่าในวงเล็บ หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สูงหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด เป็นข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๓. N/A อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัด คาดว่าจะสามารถรายงานผลได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๒ การประเมินผลตัวชี้วัด

การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) รวมจำนวน ๔๙ ตัวชี้วัด เนื่องจากค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดเป็นค่าเป้าหมายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) ดังนั้น ในการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดครั้งนี้ จึงได้ประมาณการผลการดำเนินการตามตัวชี้วัดเต็มปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยประมาณการจากข้อมูลสถิติผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด อาทิ ผลการดำเนินงานในรอบ ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย รวม ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒) และอัตราการเติบโตของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดในรอบ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒) รวมถึงบริบทในภาพรวมที่มีผลกระทบต่อการทำงานตามตัวชี้วัด อาทิ นโยบาย เศรษฐกิจ สังคม รวมถึง Disruption จากเทคโนโลยีและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ โควิดในช่วงที่ผ่านมา

พบว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย จำนวน ๒๓ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๔๖.๙๔) ในขณะที่ตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย จำนวน ๑๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๒.๔๕) และไม่สามารถประเมินผลได้ ๑๕ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๓๐.๖๑) เนื่องจากอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและประมวลผล ซึ่งคาดว่าจะได้ผลการดำเนินงานปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

สรุปว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของแผนในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน รายละเอียดตามตารางที่ ๓ - ๙ สรุปการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรฯ

ตารางที่ ๓ - ๙ สรุปการประเมินตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ ^๑	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง				
๑. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านเชียงของ (ล้านบาท)	✓			สนข.
๒. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านแม่สาย (ล้านบาท)			✓	สนข.
๓. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านแม่สอด (ล้านบาท)	✓			สนข.
๔. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านหนองคาย (ล้านบาท)		✓		สนข.
๕. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านนครพนม (ล้านบาท)		✓		สนข.
๖. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านมุกดาหาร (ล้านบาท)	✓			สนข.
๗. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านอรัญประเทศ (ล้านบาท)	✓			สนข.
๘. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านสะเดา (ล้านบาท)		✓		สนข.
๙. มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน : ด้านปาดังเบซาร์ (ล้านบาท)		✓		สนข.
๑๐. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (ล้าน TEU)		✓		กทท.
๑๑. ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (ล้านคน)		✓		ทอท.
๑๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (ล้านตัน)		✓		ทอท.
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง				
๑๓. อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง (กม./ชม.)			✓	ทล.
๑๔. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ (ร้อยละ)			✓	ทล.
๑๕. ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหารเชิงประสพการณ์ (ร้อยละ)			✓	ทช.
๑๖. ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค (ล้านคน)		✓		ทย./ทอท./ บมล.การบินกรุงเทพ
๑๗. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทำอากาศยาน (ร้อยละ)		✓		ทย.
๑๘. ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (เที่ยว/ปี)		✓		บพ.
เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง				
๑๙. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (คัน)		✓		ขบ.
๒๐. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ล้านคัน-กม.(V-KT))			✓	ทล.
๒๑. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (คน)		✓		สนข.
๒๒. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ (คนต่อประชากรแสนคน)			✓	สนข.

ตัวชี้วัด	แนวโน้มผลการดำเนินงาน		ไม่สามารถประเมินผลได้ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบตัวชี้วัด
	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย		
๒๓. อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (ร้อยละ)		✓		รฟท.
๒๔. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ (ครั้ง)	✓			จท.
๒๕. จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (ครั้ง)	✓			จท.
๒๖. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำพิจารณาจากด้านความปลอดภัย (ร้อยละ)			✓	จท.
๒๗. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Certification/Licensing ตามมาตรฐานสากล (ร้อยละ)	✓			กพท.
๒๘. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Compliance ตามมาตรฐานสากล (ร้อยละ)	✓			กพท.
๒๙. ระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล (ร้อยละ)	✓			กพท.
๓๐. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (ครั้ง)		✓		สสย.
เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
๓๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ร้อยละ)			✓	สนข.
๓๒. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำรวม (ร้อยละ)			✓	สนข.
๓๓. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางลำน้ำ (ร้อยละ)			✓	สนข.
๓๔. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางชายฝั่ง (ร้อยละ)			✓	สนข.
๓๕. ปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (ตัน-กม.)		✓		รฟท.
๓๖. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (กม./ชม.)		✓		รฟท.
๓๗. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางลำน้ำ (ล้านตัน)			✓	จท.
๓๘. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ : ทางชายฝั่ง (ล้านตัน)			✓	จท.
๓๙. สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ร้อยละ)		✓		สนข.
๔๐. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ล้านตัน)		✓		สนข.
๔๑. ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (ร้อยละ)	✓			รฟท.
เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ				
๔๒. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)			✓	ขบ.
๔๓. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค (ร้อยละ)			✓	บขส.
๔๔. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) (กม./ชม.)		✓		รฟท.
๔๕. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (กม./ชม.)		✓		รฟท.
๔๖. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (ร้อยละ)		✓		รฟท.
๔๗. ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ)		✓		รฟท.
๔๘. ปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทาง (แสนคน/วัน)		✓		รฟม./รฟฟท.
๔๙. ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (จำนวนจุดเชื่อมต่อ)	✓			สนข.

หมายเหตุ: ^{๑/} ตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ หมายถึง ตัวชี้วัดที่อยู่ระหว่างเก็บรวบรวมและประมวลข้อมูล

บทที่ ๔

สรุปและข้อเสนอแนะ

๔.๑ สรุปการติดตามและประเมินผลโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๔.๑.๑ วิสัยทัศน์ และเป้าหมายของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) ครอบคลุมเป้าประสงค์หลัก ได้แก่ ๑) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง ๓) เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๕) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของแผนในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

๔.๑.๒ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

๑) การประเมินผลตัวชี้วัด แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ได้กำหนดเป้าประสงค์ ๕ ประการ เพื่อกำหนดตัวชี้วัดที่ยั่งยืน โดยมีตัวชี้วัดในแต่ละเป้าประสงค์รวม ๔๙ ตัวชี้วัด โดยการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) พบว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ กล่าวคือ มีตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๒๔ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๔๘.๙๘) มีตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย ๑๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๒.๔๕) และไม่สามารถประเมินผลได้ ๑๔ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๘.๕๗)

๒) ความคืบหน้าในการดำเนินโครงการ/มาตรการ การดำเนินโครงการ/มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ให้บรรลุเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ของแผน โดยในรอบปีที่ผ่านมาหน่วยงานในสังกัด คค. เจ้าของโครงการและมาตรการ รวม ๒๓ หน่วยงาน ได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการและมาตรการตามแผนการดำเนินงาน รวม ๑๓๖ โครงการ และ ๓๘ มาตรการ โดยพบว่า

๒.๑) โครงการและมาตรการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาหรือการดำเนินการ ในขณะที่มีโครงการและมาตรการได้ดำเนินการแล้วเสร็จเพิ่มขึ้น กล่าวคือ โครงการส่วนใหญ่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๖๗ โครงการ (ร้อยละ ๔๙.๒๖) รองลงมา ได้แก่ โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาและดำเนินการ ๕๔ โครงการ (ร้อยละ ๓๙.๗๑) ในขณะที่โครงการที่ยุติ/ชะลอ มี ๑๑ โครงการ (ร้อยละ ๘.๐๓) และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๔ โครงการ (ร้อยละ ๒.๙๔) ในขณะที่มาตรการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ๒๒ มาตรการ (ร้อยละ ๕๗.๘๙) รองลงมา ได้แก่ มาตรการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๔ มาตรการ (ร้อยละ ๓๖.๘๔) ในขณะที่ มาตรการที่ยุติ/ชะลอ มี ๒ มาตรการ (ร้อยละ ๕.๒๖)

๒.๒) สถานะโครงการตามรายเป้าประสงค์ พบว่า เป้าประสงค์ที่มีการศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จมากที่สุด ดังนี้ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ตามลำดับ ในขณะที่เป้าประสงค์ที่มีมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จมากที่สุด ดังนี้ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ตามลำดับ

๓) ภาพรวมการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

สรุปผลการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ของแผนในการพัฒนา
สู่การขนส่งที่ยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วย ๕ เป้าประสงค์ มีตัวชี้วัดในการประเมินผลรวม ๔๙ ตัวชี้วัด และมีโครงการและมาตรการ
เพื่อการขับเคลื่อนรวม ๑๓๖ โครงการ ๓๘ มาตรการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)
สรุปได้ ดังนี้

๓.๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง
ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนรวมทั้ง
เขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค
๓) การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ ๔) การพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐการพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง

๓.๑.๑) ผลการประเมินตัวชี้วัด พบว่า ตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๑ มี ๑๒ ตัวชี้วัด
ประกอบด้วย ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด
ซึ่งสะท้อนถึงการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งในภูมิภาคที่มีแนวโน้มที่ดี
โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ **มิติการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าทางบก** กล่าวคือ ตัวชี้วัด
มูลค่าการขนส่งสินค้าที่ด่านการค้าชายแดนเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ ๔ แห่ง
มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ (ด่านเชียงของ ด่านแม่สอด ด่านมุกดาหาร
และด่านอรัญประเทศ) ในขณะที่ด่านการค้าชายแดนอีก ๔ แห่ง มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย
ในปี ๒๕๖๓ (ด่านนครพนม ด่านหนองคาย ด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์) สำหรับ**มิติการเป็นศูนย์กลาง**
การเชื่อมต่อการเดินทางการขนส่งสินค้าทางน้ำ สะท้อนจากการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณ
การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (กทท.) แม้จะมีอัตราการ
ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี ๒๕๖๓ มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย เช่นเดียวกับ
มิติการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางการขนส่งสินค้าและการเดินทางอากาศ ที่สะท้อนจากผลการดำเนินงาน
ตามตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) และตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ (ทอท.) แม้จะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี ๒๕๖๓ มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุ
เป้าหมายเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ๑ ตัวชี้วัด ได้แก่ ตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้า
ที่ด่านการค้าชายแดน (ด่านแม่สาย) ซึ่งอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและประเมินผล คาดว่าจะรายงานผลการดำเนินงาน
ได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๑.๒) ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการ โครงการและมาตรการภายใต้
เป้าประสงค์นี้มี ๔๓ โครงการ และ ๑๗ มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการและมาตรการศึกษา และดำเนินการ
แล้วเสร็จ ๒๐ โครงการ และ ๙ มาตรการ สำหรับโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการ
๑๘ โครงการ และ ๗ มาตรการ อาทิ

• **การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของ ทล. ๖ สายทาง** ดำเนินการ
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๑ สายทาง ได้แก่ สายพญา - มาบตาพุดอยู่ระหว่างเปิดทดลองให้บริการ ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ
๓ สายทาง อาทิ สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน และสายกรุงเทพ - ชลบุรี
ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์ ในขณะที่อีก ๒ สายทาง ได้แก่ สายบางปะอิน - สระบุรี-นครราชสีมา และสายบางใหญ่ -
บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (ทล.) อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๙.๖๓ และร้อยละ ๓๐.๕๙ ตามลำดับ

- **การพัฒนาการขนส่งสินค้าของ ขบ. ๓ โครงการ** ได้แก่ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย อยู่ระหว่างเตรียมจ้างศึกษาเพื่อดำเนินการตาม มาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และก่อสร้างผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๖.๒๕ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม และโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (๑๗ แห่ง) ดำเนินการศึกษาออกแบบและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ ๑๖ แห่ง

- **การพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ ทอท. ๓ โครงการ** ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ แล้วเสร็จ ๑ งาน โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขออนุมัติ EHA สำหรับโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (North Expansion) อยู่ระหว่างเสนอ คค. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี

- **การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ส่วนใหญ่** อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการ อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.) อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้างก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ และพิจารณาผู้ร่วมทุน (PPP) ท่าเรือ F มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (สนข./บกท.) อยู่ระหว่างการสรรหาผู้ร่วมลงทุน (PPP) แทนบริษัท แอร์บัส จำกัดที่ไม่ยื่นข้อเสนอตามเวลาที่กำหนด โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน (ขร./รฟท.) อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดและนำร่าง พรฎ.เวนคืนที่ดินทูลเกล้าฯ

นอกจากนี้ยังมีโครงการและมาตรการที่ยุติ/ชะลอ ๓ โครงการ ๑ มาตรการ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (จท.) ยุติโครงการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและเสี่ยงต่อความมั่นคง มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (รฟท.) ชะลอการดำเนินงานเนื่องจากรอร่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๒ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร (รฟท.)

๓.๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค และ ๓) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการจัดการความต้องการในการเดินทาง

๓.๒.๑) ผลการประเมินตัวชี้วัด พบว่า ตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๒ มี ๖ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ **มิติการขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในเมืองหลักและเมืองรองทั่วประเทศ** สะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพ (บวท.) และตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานภูมิภาค (ทอท. ทย. และ บมจ.การบินกรุงเทพ) แม้จะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี ๒๕๖๓ มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย และ**มิติความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโครงข่ายทางอากาศ** สะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน (ทย.) ที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ เช่นกัน นอกจากนี้ยังมี**ตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ๓ ตัวชี้วัด** ได้แก่ ตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทล.) และตัวชี้วัดร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (ทช.) ภายใต้**มิติความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโครงข่ายทางถนน** และตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง (ทล.) ภายใต้**มิติความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง** ซึ่งอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและประเมินผลคาดว่าจะรายงานผลการดำเนินงานได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๒.๒) ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการ โครงการและมาตรการ ภายใต้เป้าประสงค์นี้มี ๒๒ โครงการ และ ๒ มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๔ โครงการ ในขณะที่โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการ ๗ โครงการ และ ๒ มาตรการ อาทิ

- การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมระหว่างเมืองในภูมิภาค ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการ อาทิ โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค (๕๘ สายทาง) (ทล.) ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๙ สายทาง โครงการแก้ไขปัญหาลาดชันของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ สายทาง) (ทช.) ดำเนินการแล้วเสร็จ ๙ สายทาง โครงการทางพิเศษสายกรุงเทพฯ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต (กทพ.) อยู่ระหว่าง PPP และขอใช้พื้นที่ป่าไม้

- การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและความต้องการเดินทางทางอากาศ อาทิ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางทางอากาศ (บวท.) ดำเนินการแล้วเสร็จ มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (บกท./บทม.) ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย. ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานอุดรธานี และท่าอากาศยานลำปาง ดำเนินการแล้วเสร็จ

นอกจากนี้ยังมีโครงการที่ยุติ ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี (ทช.) เนื่องจากมีผู้คัดค้านจำนวนมาก

๓.๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ๑) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ๒) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัยและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง และ ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ

๓.๓.๑) ผลการประเมินตัวชี้วัด พบว่า ตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๓ มี ๑๒ ตัวชี้วัด ประกอบด้วยตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงแนวโน้มอุบัติเหตุทางบกและทางรางที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ มิติความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก ได้แก่ ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน (ขบ.) และตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ (สนข.) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ มิติความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางราง ซึ่งสะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ (รพท.) ซึ่งมีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ ในขณะที่มิติความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่ดี ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ (จท.) และตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของเรือขนส่งสินค้า (จท.) มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ สำหรับมิติความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ แม้ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (กทพ.) มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ อย่างไรก็ตามตัวชี้วัดในการพัฒนาระบบการกำกับดูแลด้านการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มที่ดี สะท้อนจากตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการมีระบบการกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล (กทพ.) ในด้าน Certification/Licensing ด้าน Compliance และด้าน Enforcement ตามมาตรฐานสากล มีแนวโน้มผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ นอกจากนี้มีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ ตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง (ทล.) ตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน

ทั่วประเทศ (สนข.) ภายใต้**มิติความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางบก** และ**ตัวชี้วัดความพึงพอใจผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้านความปลอดภัย** (จท.) ภายใต้**มิติความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งทางน้ำ** ซึ่งอยู่ระหว่างหน่วยงานรวบรวมและประมวลผล คาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๓.๒) ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการ โครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้มี ๑๓ โครงการ และ ๑๓ มาตรการ อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการ ๖ โครงการ และ ๙ มาตรการ ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๖ โครงการและ ๓ มาตรการ อาทิ

- **การเพิ่มความปลอดภัยการเดินทางและการขนส่งทางถนนและทางราง** อาทิ โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ (ขบ.) ติดตั้งระบบเสร็จ ๑๓ ระบบ โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (๑๓ แห่ง) (ทล.) ดำเนินการเสร็จ ๗ แห่ง โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (จำนวน ๒๔ แห่ง) (ทช.) ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒ แห่ง และอยู่ระหว่างดำเนินการ มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.) และมาตรการกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน (ทล.)

- **การเพิ่มความปลอดภัยการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ** อาทิ มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘ (จท.) ออกข้อบังคับเสร็จและเตรียมเสนอ ครม. ในการเข้าร่วมในอนุสัญญาฯ มาตรการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS (กทท.) ประกาศเป็นนโยบายแล้วและจัดทำฐานข้อมูลและคู่มือแล้วเสร็จ

- **การเพิ่มความปลอดภัยการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ** อาทิ มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) (กพท.) ออกใบอนุญาตและแก้ไขข้อบกพร่องแล้วเสร็จ ซึ่ง ICAO ได้ตรวจสอบยืนยันอย่างเต็มรูปแบบและแจ้งว่ามาตรฐานการกำกับดูแลด้านการบินของไทยได้มาตรฐานสากลในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

นอกจากนี้ยังมีมาตรการที่ยุติ ๑ มาตรการ ได้แก่ มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.) และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.) อยู่ระหว่างเปลี่ยนแปลงแหล่งเงินทุน

๓.๔) เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๑) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากลและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

๓.๔.๑) ผลการประเมินตัวชี้วัด พบว่า ตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๔ มี ๑๑ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงผลการดำเนินงานในการส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดในมิติ ดังนี้ **มิติการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Shift mode) ที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า** โดยในส่วนของส่งเสริมการขนส่งทางราง ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง (รฟท.) ที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ ประกอบกับในด้านคุณภาพการให้บริการของรถไฟ ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (รฟท.) ที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ อย่างไรก็ตามพบว่าตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม (รฟท.) มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ ในส่วนของ**มิติผลกระทบจากภาคการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม** มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย

ในปี ๒๕๖๓ ทั้ง ๒ ตัวชี้วัด ได้แก่ ตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (สนข.) นอกจากนี้มีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ๖ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (สนข.) และตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำรวม ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง (สนข.) และตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและทางชายฝั่ง (จท.) ภายใต้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Shift mode) ซึ่งอยู่ระหว่างหน่วยงานรวบรวมและประมวลผล คาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๔.๒) ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการ โครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้มี ๓๕ โครงการ และ ๔ มาตรการ ส่วนใหญ่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๘ โครงการ และ ๒ มาตรการ อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๑๒ โครงการ และ ๒ มาตรการ อาทิ

- **การพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง** อาทิ โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ จำนวน ๗ เส้นทาง ระยะทาง ๙๙๓ กม. ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒ เส้นทาง ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย และช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๕ เส้นทาง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ จำนวน ๙ เส้นทาง ระยะทาง ๒,๑๖๔ กม. ศึกษาแล้วเสร็จ ๗ เส้นทาง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ สายทาง ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) ก่อสร้างและเครื่องมียกขนแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างผู้รับเหมาเอกชนดำเนินการ

- **การพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง** อาทิ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว) (จท.) ศึกษาและดำเนินการระยะที่ ๑ แล้วเสร็จ และเตรียมดำเนินการระยะที่ ๒ โครงการเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ (จท.) อยู่ระหว่างศึกษาผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๗๐ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) ก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างจ้างผู้ให้บริการ

- **การพัฒนาเทคโนโลยีและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม** อาทิ โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.) ดำเนินการแล้วเสร็จ มาตรการรณรงค์ขับชื้ออย่างประหยัดพลังงาน (ขบ.) ดำเนินการแล้วเสร็จโดยประกาศมีผลบังคับใช้แล้ว มาตรการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ของประเทศไทย (จท.) ศึกษาแล้วเสร็จอยู่ระหว่างแก้กฎหมายอนุวัติตามพิธีสารฯ มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน (ทอท.) ทำอากาศยาน ๕ แห่งของ ทอท. ได้ ACI ระดับ ๓

นอกจากนี้มีโครงการที่ยุติ/ชะลอ ๔ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.) เนื่องจากผลการศึกษาสรุปว่าไม่เหมาะสมด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล (รฟท.) ถูกต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ และโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร (รฟท.)

๓.๕) เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเมื่อประเมินตัวชี้วัด ได้แก่ ๑) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ๒) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ ๓) การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

๓.๕.๑) ผลการประเมินตัวชี้วัด พบว่า ตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ที่ ๕ มี ๘ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ซึ่งสะท้อนถึงการยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดใน ๓ มิติ ดังนี้ มิติผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม ซึ่งสะท้อนจากตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟม.และ รฟฟท.) แม้จะมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี ๒๕๖๓ มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย มิติคุณภาพการให้บริการมีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดคุณภาพการให้บริการของ รฟท. จำนวน ๔ ตัว ได้แก่ ตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) และตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ (รฟท.) มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ สำหรับมิติการเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น พิจารณาจากตัวชี้วัดส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (สนข.) ที่มีแนวโน้มผลการดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ นอกจากนี้มีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ๒ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค (บขส.) และตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ขบ.) ภายใต้มิติคุณภาพการให้บริการ ซึ่งอยู่ระหว่างหน่วยงานรวบรวมและประมวลผล คาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานได้ปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓.๕.๒) ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการและมาตรการ โครงการและมาตรการภายใต้เป้าประสงค์นี้มี ๒๓ โครงการ และ ๒ มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการ ๑๑ โครงการ และ ๒ มาตรการ ในขณะที่ศึกษาและดำเนินการแล้วเสร็จ ๙ โครงการ อาทิ

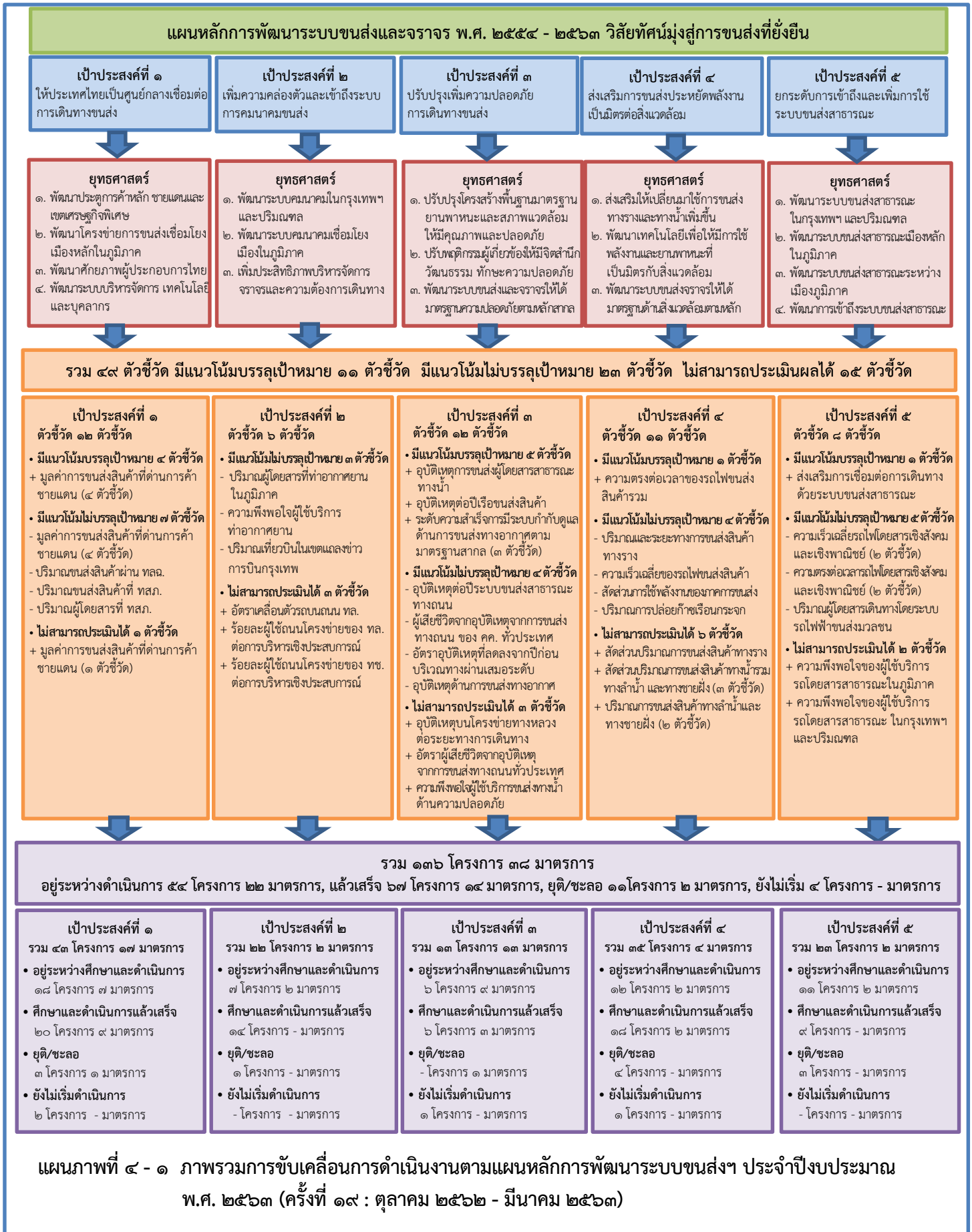
- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อาทิ โครงการรถไฟฟ้า ๑๒ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จและให้บริการแล้ว ๔ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ) สายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ) สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย ๖ โครงการ อาทิ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง/ช่วงรังสิต - มธ.ศูนย์รังสิต (รฟท.) อยู่ระหว่างปรับรูปแบบโครงการกฤษฎีกาพิจารณาร่าง พรฎ.เวนคืนที่ดินฯ สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี) อยู่ระหว่างจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๙๙.๓๓ และก่อสร้างกับระบบเดินรถ ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๕๓.๒๒

- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค อาทิ โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ ภูเก็ต นครราชสีมา (สนข./รฟม.) สนข. ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบให้ รฟม. และท้องถิ่นดำเนินการตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก

- การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม : โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (สนข.) ศึกษาแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ขสมก. รฟม. มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อบริษัทขนส่งต่าง ๆ ทางกายภาพ สนข. จท. รฟม. และ ขสมก. ได้ร่วมกันดำเนินการพัฒนาจุดเชื่อมต่ออย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้มีโครงการที่ยุติ/ชะลอ ๓ โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔) (รฟม.) และ โครงการก่อสร้าง สายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา) (รฟม.) ชะลอโครงการ โดยรอข้อมูลจำนวนผู้โดยสารในช่วงที่เปิดให้บริการแล้วก่อน

สรุปการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) ปรากฏตามแผนภาพที่ ๔ - ๑ ดังนี้



แผนภาพที่ ๔ - ๑ ภาพรวมการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๔.๒ ปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง

๔.๒.๑ ปัญหาในการขับเคลื่อนโครงการ/มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ จากการติดตามประเมินผลโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการที่สำคัญ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ/มาตรการเมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด หรือต้องยุติ/ชะลอ ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ประมวลประเด็นปัญหาอุปสรรคตลอดช่วงระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ดังนี้ (แผนภาพที่ ๔ - ๒)



แผนภาพที่ ๔-๒ ประเด็นปัญหาในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

๑) สถานะโครงการ/มาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ พบประเด็นปัญหาที่ยังไม่สามารถเริ่มดำเนินการโครงการ/มาตรการมาได้ อาทิ

(๑) ยังไม่มีนโยบายหรือยังไม่ได้บรรจุไว้ในแผนองค์กรหรือไม่ได้รับงบประมาณ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร (รฟท.) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อำเภอนครหลวง (รฟท.) ที่ยังไม่มีนโยบายและโครงการยังไม่บรรจุอยู่ในแผนวิสาหกิจของ รฟท.

(๒) อยู่ระหว่างการเตรียมข้อมูลและแนวทาง/แผนเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการ เช่น โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.) ที่อยู่ระหว่างการพิจารณาเปลี่ยนแหล่งเงินทุน

๒) สถานะโครงการ/มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาหรือดำเนินงาน พบประเด็นปัญหาระหว่างการดำเนินโครงการ/มาตรการ อาทิ ดำเนินการได้ล่าช้ากว่าแผน การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในขั้นตอนของการศึกษาและการดำเนินงาน อาทิ

๒.๑) ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการศึกษา

(๑) กระบวนการพิจารณาตามกฎหมายใช้ระยะเวลานาน โดยโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของสำนักงานนโยบาย

และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ฯลฯ ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในกระบวนการตามกฎหมายดังกล่าว อาทิ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง) (รฟม.)

(๒) การเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ทดแทนระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทำให้การดำเนินงานตามมาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems (EXAT ITS) ระบบจราจรอัจฉริยะ (กทพ.) ต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาใหม่

(๓) การทบทวนผลการศึกษาหรือศึกษาเพิ่มเติม อาทิ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ขบ.) ที่การศึกษาโครงการและรูปแบบการร่วมลงทุนฯ ต้องรอผลการศึกษาค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส.ป.ก. ที่ส่งผลต่อการวิเคราะห์ความคุ้มค่าต่อการลงทุนก่อน โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน (ขร./รฟท.) ต้องจัดทำข้อมูลรายงาน PPP เพิ่มเติม เนื่องจากสาระสำคัญของโครงการเปลี่ยนแปลง โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (รฟม.) ปรับปรุงรายงานการศึกษาวิเคราะห์ฯ เพิ่มเติมตามข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ซึ่งใช้เวลามากกว่าแผนที่กำหนด

๒.๒) ปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการดำเนินโครงการ/มาตรการ

(๑) การเวนคืนที่ดินและไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ ทำให้การเข้าพื้นที่เพื่อก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนการดำเนินงานที่กำหนด และบางโครงการต้องชะลอการดำเนินงาน อาทิ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม (ขบ.) ที่อยู่ระหว่าง พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดินฯ จึงยังไม่ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินในการก่อสร้าง โครงการปรับปรุง ขยายท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก การไม่ได้กรรมสิทธิ์ที่ดินทำให้ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี) (รฟม.) มีบ้านเรือนรุกล้ำพื้นที่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง) (รฟม.) ที่การรื้อย้ายและเปลี่ยนขนาดท่อประปา ส่งผลให้การส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างล่าช้า โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครนายก (ขบ.) ดำเนินงานก่อสร้างได้ล่าช้ากว่าแผน เนื่องจากการทำงานอยู่ในช่วงฤดูฝน

(๒) การต่อต้านคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ เกิดขึ้นได้ทั้งในขั้นตอนการศึกษา และขั้นตอนการดำเนินงาน อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (จท.) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ในประเด็นสิ่งแวดล้อม

(๓) ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งต้องขอรับการจัดสรรงบประมาณในปีถัดไป รวมถึงทยอยดำเนินการก่อสร้าง อาทิ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) โครงการพัฒนา จุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (ทล.)

(๔) ข้อจำกัดของทรัพยากร เกิดจากบุคลากรไม่เพียงพอ อาทิ โครงการติดตั้งเครื่องกั้น ถนนเสมอระดับ (รฟท.) ที่ขาดแคลนแรงงานในการก่อสร้าง มาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญ ในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO (กทพ.) ที่ขาดอัตรากำลังที่มีทักษะเฉพาะด้าน รวมถึงบุคลากรต้องเตรียมความพร้อมในการตรวจตามภารกิจ CAT Mission โดย ICAO และ FAA

(๕) การรอพิจารณาหรือแก้ไข กฎระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มาตรการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) (กทพ.) การแก้ไขข้อบกพร่องส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับแก้ไขกฎหมายหลัก คือ พ.ร.บ. การเดินอากาศ ฉบับใหม่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) (รฟม.) ที่ ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ ทำให้การคัดเลือกเอกชนฯ มีความล่าช้า

(๖) การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ อาทิ มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานอยู่ตะเภา (บกท.) ซึ่งอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ค่อนข้างมาก มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย - คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.) ที่ยกเลิกการดำเนินกิจกรรมในช่วงสงกรานต์ รวมถึงมาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่ม (ขบ.) ที่เลื่อนการอบรม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙

(๗) การร่วมลงทุนหรือการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน อาทิ มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานอยู่ตะเภา (บกท.) ซึ่งบริษัท แอร์บัส จำกัดไม่ยื่นข้อเสนอทำให้ต้องสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่แทน และต้องใช้เวลา ๒๒ เดือน มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ (บกท.) ที่การปรับปรุงตารางบินจำเป็นต้องพึ่งพาหน่วยงานภายนอกทั้งในและต่างประเทศ

๓) สถานะโครงการ/มาตรการที่ชะลอหรือยุติการดำเนินการ พบประเด็นปัญหาที่ทำให้โครงการ/มาตรการต้องชะลอหรือยกเลิกการดำเนินงาน อาทิ

(๑) ความไม่เหมาะสมในเชิงวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร (จท.) ที่ยุติโครงการเนื่องจากผลการศึกษาทางเศรษฐศาสตร์และการเงินไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

(๒) การรอกฎหมายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้เสร็จก่อน อาทิ มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (รฟท.)

(๓) มีโครงการ/มาตรการลักษณะเดียวกันอยู่แล้ว อาทิ มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขบ.) ที่มี พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายที่บังคับใช้อยู่แล้ว โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง) (ทช.) ในบางสายทางที่มีถนนของ อบจ. อปท. ฯลฯ ในเส้นทางนั้นอยู่แล้ว

(๔) การต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (จท.) ที่พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสูง และถูกต่อต้านจากมวลชนและประชาชนในพื้นที่ จึงยุติโครงการ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล (รฟท.) ที่ชะลอโครงการ เนื่องจากมีการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่

(๕) การที่ผู้รับจ้างดำเนินการล่าช้าหรือทิ้งงาน อาทิ โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง) ในการก่อสร้างถนนสาย นย.๓๐๐๗ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านคลอง ๓๓ อำเภอองค์รักษ์ จังหวัดนครนายก และถนนสาย ปท. ๓๐๐๔ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านลำลูกกา อำเภอธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี (ทช.) ที่ยกเลิกสัญญาเนื่องจากผู้รับจ้างละทิ้งงาน โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง (รฟท.) ที่ยุติสัญญาเนื่องจากผู้รับจ้างดำเนินการช้ากว่าแผน ร้อยละ ๒๕

๔) สถานะโครงการ/มาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ พบประเด็นปัญหาของโครงการ/มาตรการที่ดำเนินการศึกษาหรือดำเนินงานแล้วเสร็จ ทั้งการไม่สามารถเปิดให้บริการได้ หรือไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อเนื่อง อาทิ

(๑) การพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าบริหารโครงการ หลายโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าบริหารโครงสร้างพื้นฐาน/การขนส่ง อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด (จท.) ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการมอบหมายให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือ

(๒) การบูรณาการเชื่อมต่อระบบงาน อาทิ โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) (สนข.) ซึ่งการเชื่อมบัตร์โดยสารหรือระบบตัวร่วมเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน และสถาบันการเงิน ที่ต้องร่วมมือกันทั้งด้านเทคนิคระบบตัวร่วมและด้านธุรกิจ

๔.๒.๒ ปัญหาที่สะท้อนจากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

การขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการ/มาตรการภายใต้แผนการพัฒนาระบบขนส่งฯ ได้ประเมินผลความสำเร็จของแผนในภาพรวม ด้วยการประเมินผลการดำเนินงาน ๔๙ ตัวชี้วัด ในเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ๕ เป้าประสงค์ และประเมินถึงความสามารถในการบรรลุถึง วิสัยทัศน์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Toward sustainable transport) ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (The Sustainable Development Goals : SDGs) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอย่างสมดุลใน ๓ มิติ ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ มิติสังคม และมิติสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในปี ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓) พบว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่ ๒๓ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๔๖.๙๔) มีผลการดำเนินงาน ที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ และมีตัวชี้วัด ๑๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๒.๔๕) ที่มีผลการดำเนินงาน ที่มีแนวโน้มบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ นอกจากนี้ยังมีตัวชี้วัด ๑๕ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๓๐.๖๑) ที่ยังไม่สามารถ ประเมินผลได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและประมวลผล คาดว่าจะได้ผลปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สรุปผลการประเมิน พบว่า ในมิติเศรษฐกิจ มีประเด็นปัญหาเรื่องของปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ค่อนข้างมาก สำหรับมิติสังคมและมิติสิ่งแวดล้อมยังคงมีประเด็นปัญหาในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพการให้บริการ การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่การขนส่งทางราง และผลกระทบของภาคการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

(๑) มิติด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลต่อทั้งความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า และการให้บริการของระบบขนส่ง ทำให้ปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าในสาขาการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่แม้จะมีแนวโน้มการขยายตัวอย่าง ต่อเนื่องมาหลายปี กลับมีปริมาณที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา และคาดว่าจะส่งผลต่อเนื่องไปถึงครึ่งหลังของปี ๒๕๖๓ ซึ่งสะท้อนได้จากผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่แสดงถึงปริมาณการใช้ บริการระบบขนส่งในหลายตัวชี้วัดที่ส่วนใหญ่อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๑ และ ๒ มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุ เป้าหมายในปี ๒๕๖๓ อาทิ ตัวชี้วัดมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ผ่านการค้าชายแดน ตัวชี้วัดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่าน ท่าเรือแหลมฉบัง และตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารและปริมาณขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๑ การเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง รวมถึงตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยาน ในภูมิภาค และตัวชี้วัดปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๒ เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง และตัวชี้วัดปริมาณผู้โดยสารเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกเส้นทางภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกกระดานเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๒) มิติด้านสังคม เรื่องความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ รวมถึงเรื่องคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ยังคงเป็นประเด็นปัญหา อย่างต่อเนื่องที่ควรได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้น สะท้อนได้จากตัวชี้วัดในเรื่องความปลอดภัยและตัวชี้วัดในเรื่องคุณภาพ การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะหลายตัวชี้วัด ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๓ และ ๕ ที่มีแนวโน้ม

ไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ กล่าวคือ ในด้านความปลอดภัย อาทิ ตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่ง
สาธารณะทางถนน ตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของ คค. ทั่วประเทศ ตัวชี้วัด
อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปีก่อนบริเวณทางผ่านเสมอระดับ และตัวชี้วัดการเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่ง
ทางอากาศ ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๓ ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมถึง
ในด้านคุณภาพการให้บริการ อาทิ ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๒
เพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง ตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้าภายใต้
เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ย
ของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ตัวชี้วัดความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟ
โดยสารเชิงสังคม และตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๕ ยกระดับ
การเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(๓) มิติด้านสิ่งแวดล้อม เรื่องการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ
(Mode shift) และผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมจากระบบขนส่ง ยังคงเป็นประเด็นปัญหาอย่างต่อเนื่องที่ควรได้รับ
การแก้ไขให้ดีขึ้น สะท้อนได้จากตัวชี้วัดในเรื่องการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางราง
ที่มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและตัวชี้วัดในเรื่องการปล่อยมลพิษและสัดส่วนการใช้พลังงานหลายตัวชี้วัด
ซึ่งอยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๔ ที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๓ หลายตัวชี้วัด กล่าวคือ ในด้านการเปลี่ยนรูปแบบ
การขนส่งไปสู่การขนส่งทางราง ทั้งตัวชี้วัดปริมาณและระยะทางการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงในด้านผลกระทบต่อ
ด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งตัวชี้วัดตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และตัวชี้วัดสัดส่วนการใช้พลังงาน
ของภาคการขนส่ง ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๔ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔.๓ ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง

๔.๓.๑ การติดตามประเมินผลแผนการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พบว่า หน่วยงานมีการขับเคลื่อนดำเนินโครงการ
และมาตรการให้มีความคืบหน้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ มีโครงการที่ศึกษา
และดำเนินการแล้วเสร็จเป็นส่วนใหญ่ จำนวน ๖๗ โครงการ (ร้อยละ ๔๙.๒๖) โดยประเด็นปัญหาของโครงการ
ที่แล้วเสร็จ อาทิ การหาผู้ประกอบการมาบริหาร การเชื่อมต่อระบบ จึงควรให้ความสำคัญกับการนำโครงการ
ที่ศึกษาแล้วเสร็จมาขับเคลื่อนดำเนินการต่อให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงเพิ่มการใช้ประโยชน์
(Utilization) โครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้เกิดประโยชน์และสวัสดิการกับสังคมสูงสุด

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ จะสิ้นสุดลงในปลายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
ในขณะที่ยังมีโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างศึกษาและดำเนินการ ๕๔ โครงการ (ร้อยละ ๓๙.๗๑) และ ๒๒ มาตรการ
(ร้อยละ ๕๗.๘๙) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานภายหลังปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึง
มีโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๔ โครงการ (ร้อยละ ๒.๙๔) โดยประเด็นปัญหาที่สำคัญของโครงการที่อยู่ระหว่าง
ดำเนินการ อาทิ การเวนคืนที่ดิน การร่วมลงทุน การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ และประเด็น
ปัญหาของโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ อาทิ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ดังนั้น จึงควรเร่งรัดขับเคลื่อน
การดำเนินโครงการ/มาตรการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา การก่อสร้าง การจัดหาและการพัฒนาฯลฯ
ให้สามารถแล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเชิงสถาบัน อาทิ
บริหารจัดการที่เหมาะสม เช่น การจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องขององค์กร (Business continuity plan : BCP)
เพื่อให้หน่วยงานสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและลดผลกระทบความรุนแรงจากวิกฤต เช่น โรคระบาด
อุทกภัย ภัยแล้ง ฯลฯ การพัฒนาความร่วมมือระหว่างองค์กรเพื่อแบ่งปันข้อมูล ทรัพยากร เงินทุนและพัฒนาตลาด

ร่วมกัน รวมถึงการบริหารจัดการเงินลงทุนโครงการ โดยเลือกโครงการ/มาตรการที่ตอบโจทย์การพัฒนาสูง มาขับเคลื่อนดำเนินการและพิจารณาเลือกแหล่งเงินทุนที่มีต้นทุนต่ำ นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินการและตอบโจทย์การพัฒนาอย่างยั่งยืน เช่น การนำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบขนส่งทั้งเทคโนโลยี ดิจิทัล (Digital technology) เทคโนโลยีสนับสนุนระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transportation system) โดยเน้นเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับการใช้งานจริงและบริบทองค์กร (Appropriate technology) และมีวัตถุประสงค์การใช้งานที่ตอบโจทย์พัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะในประเด็นความปลอดภัย ความเป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อมและการให้บริการแบบ New normal

๔.๓.๒ การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในปี ๒๕๖๓ พบว่า ตัวชี้วัดส่วนใหญ่ ๒๓ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๔๖.๙๔) มีผลการดำเนินงานที่มีแนวโน้มไม่บรรลุเป้าหมาย ในปี ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการบรรลุถึงวิสัยทัศน์ ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในการมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนด้วย โดยในมิติเศรษฐกิจ ได้รับผลกระทบ จากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ก่อนข้างมาก สำหรับในมิติสังคมและมิติสิ่งแวดล้อม ยังคงสะท้อนประเด็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย คุณภาพการให้บริการ การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่การขนส่ง ทางรางและทางน้ำ และผลกระทบของภาคการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบกับการพัฒนาการขนส่งสู่ความยั่งยืน ยังมีข้อจำกัดบางประการ เช่น เงินทุน ความสามารถของผู้ประกอบการขนาดกลางและรายย่อย ความสามารถ ทางเทคโนโลยี ในการเลือกประเด็นการพัฒนา ระหว่างมิติเศรษฐกิจ มิติสังคม และมิติสิ่งแวดล้อม ฯลฯ ดังนั้น จึงเห็นควร ให้ความสำคัญกับการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาอย่างเป็นระบบ โดยเลือกประเด็น การพัฒนาที่ตอบโจทย์การพัฒนาประเทศและส่งผลกระทบต่อประชาชนในวงกว้าง พร้อมกำหนดแผนงาน/ โครงการ/มาตรการที่บูรณาการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนให้ความสำคัญ กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบขนส่งควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน ทั้งการพัฒนากฎหมายกฎระเบียบเพื่อกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการ พัฒนามาตรการด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านการจูงใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างความตระหนักรู้ สร้างความสามารถ ของผู้ประกอบการขนส่ง และบุคลากร เลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและตอบโจทย์การพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงให้ความสำคัญ กับพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งอย่างเป็นระบบ เช่น ระบบตัวร่วม การเชื่อมต่อระหว่าง การขนส่งรูปแบบต่างๆ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลและเครื่องมือเทคโนโลยีในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเรียนรู้ พฤติกรรมผู้ใช้บริการ วางแผนพัฒนาระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด ติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้ เกิดประสิทธิภาพ ฯลฯ

ภาคผนวก

ความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้
แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
(ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

ตาราง ความคืบหน้าการดำเนินงานของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๑๙ : ตุลาคม ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑. เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง									
๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ									
โครงการ									
๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๒,๑๙๑.๑๖ ลบ. • แหล่งที่มาเงินทุน งบประมาณ/กองทุนส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐของสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ	ขบ.	๕๖-๖๓			ประกอบด้วย ๖ แผนงาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ แผนงาน และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ งาน ดังนี้		๒,๑๙๑.๑๖		
		๕๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. จัดทำที่ปรึกษาออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน (สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๘.๕๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินงานโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนครบทุกรายแล้ว	-	๘๗๙.๙๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๐-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. จัดศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตาม ม.๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จ และ คกก. PPP ให้ความเห็นชอบแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ตามที่ ขบ. เสนอเมื่อวันที่ ๙ ส.ค. ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ต่อไป	-	๑๕.๐๐ (เงินกองทุน สคร.)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๓	-	-	๔. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตาม ม. ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ลงนามจ้างจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษาโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว และจะมีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน ในวันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๖๓ (ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒๐ วัน)	รอความชัดเจนประเด็นค่าตอบแทน การใช้ประโยชน์ที่ดิน ส.ป.ก. ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่าของโครงการและรูปแบบการร่วมลงทุนฯ	๕.๓๖	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐-๖๓	๘๕.๓๗	๘๖.๒๕	๕. การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จ.เชียงราย ระยะที่ ๑ ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลาสัญญา ๘ มิ.ย. ๒๕๖๐ ถึง ๒๑ ก.ค. ๒๕๖๓ ดำเนินการตรวจรับงานก่อสร้าง แล้ว ๒๖ งวด โดย ขบ. อนุมัติให้แก้ไขสัญญาพร้อมขยายระยะเวลา ก่อสร้าง (ครั้งที่ ๒) ออกไปอีก ๑๕๐ วัน เนื่องจากการเพิ่มเติม ส่วนงานสะพานทางเชื่อมเข้าโครงการฯ (สิ้นสุดสัญญาใหม่วันที่ ๒๑ ก.ค. ๒๕๖๓)	-	๑,๓๖๐.๐๐	๘๐.๑๖	๘๐.๑๖
		๖๐-๖๓	๗๘.๒๙	๗๙.๐๐	๖. ค่าควบคุมการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สินค้าเชียงของ จ.เชียงราย มีการตรวจและรับมอบงานจ้าง เป็นไปตามงวดงานการก่อสร้าง โดยขอบเขตงานกำหนด ให้ควบคุมงานจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ	-	๒๒.๓๐	๗๑.๐๕	๒๒.๓๐
๒.โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๑,๑๙๗.๔๓ ลป. • แหล่งที่มาเงินทุน งบประมาณ	ขบ.	๕๖-๖๓			ประกอบด้วย ๗ แผนงาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ แผนงาน อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ แผนงาน และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๓ แผนงาน ดังนี้	-	๑,๑๙๗.๔๓		
		๕๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาการจัดตั้งและออกแบบ รายละเอียดศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ดำเนินการ แล้วเสร็จ ได้ผลการศึกษาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการ ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ และแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้าง	-	๒๒.๙๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. จ้างศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ ของรัฐ ตาม ม. ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนใน กิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้รูปแบบ การร่วมลงทุนที่เหมาะสมในโครงการ โดย ครม. มีมติ เมื่อวันที่ ๒๙ ม.ค. ๒๕๖๒ อนุมัติโครงการศูนย์ฯ นครพนมตามที่ กกก. PPP สนอ และให้ดำเนินการตามขั้นตอนใน พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ต่อไป	-	๑๓.๘๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐-๖๓	๑๐๐.๐๐	๘๐.๐๐	๓. จ้างที่ปรึกษาสำรวจสิ่งหาทรัพย์สินและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ลงนามสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พ.ย. ๒๕๕๙ เริ่มดำเนินงาน ๑๑ พ.ค. ๒๕๕๙ สิ้นสุดสัญญา ๒๗ ส.ค. ๒๕๖๐ ตรวจรับงานแล้ว ๕ งวด เบิกจ่ายแล้ว ๑๐.๕๒ ลบ. คงเหลืองานงวดที่ ๖ (งวดสุดท้าย) จำนวนเงิน ๒.๖๓ ลบ. และได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญา เมื่อวันที่ ๑๙ มี.ค. ๒๕๖๓ โดยที่ปรึกษาเริ่มงานงวดที่ ๖ (งวดสุดท้าย) เมื่อวันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานงวดที่ ๖ (งวดสุดท้าย) ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๒ ก.ค. ๒๕๖๓	-	๑๓.๑๖	๑๐๐.๐๐	๘๐.๐๐
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตาม ม. ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ขบ. ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการ เมื่อวันที่ ๔ ก.ย. ๒๕๖๑ เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๑๑ ก.พ. ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๐ ต.ค. ๒๕๖๒ ซึ่งที่ปรึกษาได้จัดทำร่างเอกสารประกาศเชิญชวน ร่างขอบเขตโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาร่างเอกสารต่าง ๆ คาดว่าจะสามารถประกาศเชิญชวนเอกชนที่สนใจร่วมลงทุนได้ภายในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	-	๕.๓๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๔	-	-	๕. จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ขบ. ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ วงเงิน ๒๘๔.๐๐ ลบ. โดยในชั้น ครม. ตาม ร่าง พ.ร.บ. งบประมาณฯ ถูกปรับลดงบประมาณรายการดังกล่าว คงเหลือวงเงิน ๒๘๑.๐๐ ลบ.	-	๒๘๑.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๒-๖๗	-	-	๖. โครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ได้รับการอนุมัติ TOR และราคากลาง เมื่อ ๒ ก.ค. ๒๕๖๒ และได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ วงเงิน ๘๔๖.๒๓ ลบ. (ผูกพันงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) อยู่ระหว่างเตรียมทบทวนราคากลาง โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ปัญหา อยู่ระหว่างเสนอออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดินฯ จึงไม่ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดิน และไม่สามารถส่งมอบพื้นที่และก่อหนี้ผูกพัน ได้ทันภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	๘๔๖.๒๓	-	-
		๖๒-๖๗	-	-	๗. ค่าควบคุมการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ขบ. ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๔.๘๓๔๑ ลบ. (ผูกพันงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) และคาดว่าจะเริ่มหาผู้รับจ้างและควบคุมงานก่อสร้างได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	แนวทางแก้ไข สงป. ได้พิจารณา ก่อหนี้ผูกพันปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗	๑๔.๘๓๔	-	-
๓. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (ขบ.) * ขบ. ขอปรับชื่อจาก “โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคตาม ม.๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง)” เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการเสนอแผนระดับที่ ๓ เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการนำเสนอ สศช. พิจารณาก่อนนำเสนอเข้าสู่ที่ประชุม ครม. ต่อไป • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๗๐ • งบประมาณ ๓๐๕.๕๖ ลบ. (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓) และ ขบ. มีแผนที่จะขอรับจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ จำนวน ๑๒,๓๒๗.๓๑ ลบ.	ขบ.	๕๘-๗๐			ประกอบด้วย ๑๗ แผนงาน/โครงการ โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๖ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ โครงการ ดังนี้		๓๐๕.๕๖ (ปี ๕๘-๖๓)		
		๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการจ้างศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มาซึ่งจังหวัดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมเบื้องต้น และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคแต่ละแห่ง	-	๓๙.๓๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการจ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคเหนือ (เชียงราย, ตาก) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและวงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๑๕.๐๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. โครงการจ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หนองคาย, มุกดาหาร) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและวงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๑๗.๖๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. โครงการจ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันตก (ตราด, สระแก้ว, กาญจนบุรี) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและวงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๑๗.๔๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๕. โครงการจ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา, นราธิวาส) ดำเนินการ แล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและ วงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๑๔.๘๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๖. โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการสถานีขนส่ง สินค้าภูมิภาคตาม ม. ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนใน กิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (จำนวน ๑๗ แห่ง) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มาซึ่งรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมของสถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาคแต่ละแห่ง	-	๓๒.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๗. จ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขอนแก่น, นครราชสีมา) ดำเนินการ แล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและ วงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๓๓.๒๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘. จ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า จ.สุราษฎร์ธานี ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม แบบรายละเอียด และวงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๑๘.๘๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙. จ้างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ภาคเหนือ (เชียงใหม่, พิษณุโลก) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ตำแหน่งที่ตั้ง ที่เหมาะสม แบบรายละเอียดและวงเงินประมาณราคาค่าก่อสร้าง	-	๒๖.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคเหนือ (เชียงราย, ตาก) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มาซึ่งประมาณการวงเงิน ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่มีความเหมาะสม	-	๑๓.๙๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๑. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หนองคาย, มุกดาหาร) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มา ซึ่งประมาณการวงเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่มีความเหมาะสม	-	๑๔.๓๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๒. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดน จ.สระแก้ว ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มาซึ่งประมาณการวงเงินค่าทดแทน อสังหาริมทรัพย์ ที่มีความเหมาะสม	-	๘.๔๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๓. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา, นราธิวาส) ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้มาซึ่งประมาณ การวงเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่มีความเหมาะสม	-	๑๒.๔๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๔. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จ.เชียงใหม่ ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๐ ธ.ค. ๒๕๖๒ ได้มาซึ่งประมาณการวงเงินค่าทดแทน อสังหาริมทรัพย์ที่มีความเหมาะสม	-	๙.๓๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๕. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จ.พิษณุโลก ดำเนินการแล้ว เสร็จ เมื่อวันที่ ๑๖ ก.ย. ๒๕๖๒ ได้มาซึ่งประมาณการวงเงินค่า ทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่มีความเหมาะสม	-	๘.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๖. จ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จ.ขอนแก่น ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๖ ก.ย. ๒๕๖๒ ได้มา ซึ่งประมาณการวงเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ที่มีความเหมาะสม	-	๗.๗๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	๑๗. จ้างสำรวจรังสีทรมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จ.สุราษฎร์ธานี จะลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาในวันที่ ๑๓ เม.ย. ๒๕๖๓ วงเงิน ๙.๒๐ ลบ. ระยะเวลาตามสัญญา ๒๑๐ วัน เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๒๐ เม.ย. ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๕ พ.ย. ๒๕๖๓	-	๙.๒๐	-	-
๔. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (๑๙ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๒๐,๓๔๖.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร	ทล.	๕๘-๖๕	๙๔.๗๔	๗๒.๒๒	อยู่ระหว่างดำเนินการ ๘ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๕ โครงการ และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๖ โครงการ	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผนต้องเสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๒๐,๓๔๖.๐๐	-	-
๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างถนนลาดยางขนาด ๔ ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง ๕ม. ไหล่ทางข้างละ ๒.๕๐ ม. ทางเดินเท้า (บางช่วง) พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑,๔๔๗.๓๕ ลบ.	ทช.	๕๙-๖๔			ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๗ (กม. ที่ ๑๐๗+๒๐๐) - ท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วยงาน ๔ ตอน โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ ๑ ตอน และอยู่ระหว่างก่อสร้าง ๓ ตอน		๑,๔๔๗.๓๕		
		๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๙๖.๔๖	๑. ตอนที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๕๘.๐๐	-	๘๓.๑๕
		๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. ตอนที่ ๒ ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๓๗๕.๙๕	-	๙๗.๑๑
		๕๙-๖๔	๖๘.๘๖	๗๒.๐๖	๓. ตอนที่ ๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๓๑๔.๗๐	-	๖๖.๕๖
		๕๙-๖๔	๖๓.๘๐	๖๔.๔๙	๔. ตอนที่ ๔ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๙๘.๗๐	-	๕๙.๖๖
๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๗๑ • งบประมาณ ๓๑,๘๕๙.๕๔ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต	ทช.	๕๙-๗๑			โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยงานก่อสร้าง ๑๐ สายทาง โดยอยู่ระหว่างศึกษา/ดำเนินงาน/ก่อสร้าง ๔ สายทาง ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๔ สายทาง และยกเลิกสัญญา ๒ สายทาง ดังนี้		๓๑,๘๕๙.๕๔		
		๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๘๗.๕๓	๑. ถนนสาย นย. ๓๐๐๑ แยก ทล. ๓๐๕ - บ้านบางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒,๑๑๖.๖๙	-	๘๓.๕๕

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓ - ๓.๕๐ ม. และสิ่งอำนวยความสะดวก		๕๙-๖๔	๗๐.๑๙	๗๒.๐๓	๒. ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล. ๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๗๑.๒๔	-	๖๔.๘๗
		๕๙-๖๔	๗๗.๒๒	๗๖.๑๙	๓. ถนนสาย ฉช.๓๐๐๑ แยก ทล. ๓๑๔ ลาดกระบัง สัญญาที่ ๒ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑,๘๔๑.๕๗	-	๖๙.๙๗
		๖๔-๖๘	-	-	๔. ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี (ช่วงที่ ๑) สำรองสิทธิสัมพัทธ์ปี ๒๕๖๔ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	-	๓,๓๗๐.๔๐	-	-
		๖๕-๖๙	-	-	๕. ถนนสายต่อเชื่อมถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี (ช่วงที่ ๒) สำรองสิทธิสัมพัทธ์ปี ๒๕๖๕ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	-	๖,๐๔๓.๑๔	-	-
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๒๐.๗๖	๖. ถนนสาย นย.๓๐๐๗ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านคลอง ๓๓ อ.องค์รักษ์ จ.นครนายก ยกเลิกสัญญา	ยกเลิกสัญญา เนื่องจากผู้รับจ้างละทิ้งงาน	๖๘๑.๓๐	-	๒๖.๑๐
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๔.๖๖	๗. ถนนสาย ปท.๓๐๐๔ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จ.ปทุมธานี ยกเลิกสัญญา	ยกเลิกสัญญา เนื่องจากผู้รับจ้างละทิ้งงาน	๔๔๕.๒๐	-	๑๗.๗๓
		๖๒-๖๖	-	-	๘.ถนนสาย สป.๑๐๐๖ แยก ทล. ๓ - เคหะบางพลี อ.บางบ่อ, บางเสาธง จ.สมุทรปราการ สำรองสิทธิสัมพัทธ์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖	-	๒,๓๖๐.๐๐	-	-
		๖๕-๗๑	-	-	๙. ถนนสายร่วมพัฒนา-ทล. ๓๔ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๕-๒๕๖๘ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๘-๒๕๗๑	-	๑๐,๑๓๐.๐๐	-	-
		๖๕-๖๙	-	-	๑๐. ถนนสายแยก ทล. ๓๔ (กม. ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย ฉช.๓๐๐๑ (ตอนที่ ๒) จ.สมุทรปราการ ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	-	๓,๐๐๐.๐๐	-	-
๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุน ท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๖๕๖.๒๒ ลบ.	ทช.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ถนนสายแยก ทล.๑๐๙๘ - แยก ทล.๑ อ.เมือง จ.เชียงราย ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๑,๖๕๖.๒๒	-	๙๙.๔๒

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)	
๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (๓ สายทาง)	ทช.	๖๑-๖๖			โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔ จ.เชียงราย ประกอบด้วยงานก่อสร้าง ๓ สายทาง โดยอยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง ๑ โครงการ ชะลอ/ยุติ ๒ โครงการ ดังนี้		๑,๖๔๐.๐๐			
			-	-	๑. ถนนสายแยก ทล.๑๐๒๐ - บ้านกิวแก้ว อ.เทิง, จ.เชียงราย จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖	-	๑,๒๕๐.๐๐	-	-	
			-	-	๒. สาย ชร.๔๐๕๗ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ้านดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ชะลอโครงการ	มีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน	๓๙๐.๐๐	-	-	
			-	-	๓. สาย ชร.๔๐๑๔ แยก ทล.๑๐๒๐ - บ้านแก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ยุติโครงการ	ติดปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่สามารถขยายถนนได้	-	-	-	
๙. โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (๘ สายทาง) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗ • งบประมาณรวม ๓,๒๖๑.๙๓ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓๒๕ - ๓๕๐ ม. และสิ่งอำนวยความสะดวก	ทช.	๕๘-๖๗			โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน ประกอบด้วยงานก่อสร้าง ๘ สายทาง โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ สายทาง, อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง ๔ สายทาง และยุติ ๑ สายทาง ดังนี้	๓,๒๖๑.๙๓				
			๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. ถนนสายแยก ทล. ๓๓ - ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๙๓๕.๐๐	-	๙๙.๑๙
			๖๐-๖๔	๗๒.๐๗	๗๓.๗๗	๒. ถนนสาย ง๒, ง๓, ค๑ และ ค๒ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๕๐.๒๘	-	๖๗.๖๑
			๖๓-๖๗	-	-	๓. ถนนสาย ก๑, ข และ ค๑ ผังเมืองรวมเมืองตราด จ.ตราด ดำเนินการเวนคืนปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕-๒๕๖๗	-	๗๑๔.๘๐	-	-
			๖๒-๖๕	๘.๒๖	๕.๒๕	๔. ถนนสาย ง๒ และ ง๓ ผังเมืองรวมเมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๔๔๔.๕๗	-	๑๒.๕๘
			-	-	-	๕. ถนนสายแยก ทล.๒๑๒ - บ้านก้านเหลืองตง อ.เมือง จ.มุกดาหาร ยุติโครงการ	ลาดยางเต็มพื้นที่แล้ว	-	-	-
			๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๖. ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย จ.หนองคาย ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๒	-	๒๓๓.๐๐	-	๙๙.๙๘

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑-๖๓	๘๒.๓๖	๓๐.๑๐	๗. ถนนสาย ง ค๓ และ ค๔ ผังเมืองรวมเมืองนครพนม จนครพนม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๕๖.๙๙	-	๓๗.๗๒
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘. ทางต่างระดับบนถนนสายแยก ทล.๓๓ - ด้านผ่านแดน บ้านคลองลึก ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๓๒๙.๘๖	-	๙๓.๐๑
๑๐. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จ.สตูล	จท.				โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล มีการดำเนินงาน ดังนี้				
<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ งบ ประมาณ ๒๐,๕๔๗.๕๒ ลบ. (ประกอบด้วย ศึกษา ๑๑๕.๕๒ ลบ. ก่อสร้าง ๑๗,๗๒๖.๓๘ ลบ. และจัดหาเครื่องมือฯ ๒,๗๐๕.๖๒ ลบ.) พัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาด ๕๐,๐๐๐ - ๗๐,๐๐๐ เดทเวทตัน รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ท่าเทียบเรือหน้าท่า ยาว ๗๕๐ ม. พร้อมเครนและท่าเทียบเรือบริการ ๒๒๐ ม. รองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU 		๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๕.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก จ.สตูล (ปากบารา) จท. ได้ลงนามจ้างที่ปรึกษาศึกษาเมื่อวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๕๙ อย่างไรก็ตาม นายกรัฐมนตรีในคราวตรวจราชการ จ.สตูล เมื่อวันที่ ๒๙ ก.ย. ๒๕๖๐ สั่งการให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมกับ คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม รวมถึงวิถีชีวิต/การประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่จากโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา และจัดทำรายงานเสนอข้อดีข้อเสียและแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีกลุ่มผู้คัดค้าน การประชุมหรือเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล เมื่อวันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๖๑ สรุปว่า โครงการมีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศและมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน อย่างไรก็ตาม โครงการฯ อยู่ในเขตพื้นที่อุทยานซึ่งมีความอ่อนไหวสูงในด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ใน อ.ละงู ซึ่งเป็นพื้นที่ละเอียดอ่อนที่มีความเสี่ยงด้านความมั่นคง จึงเสนอให้ยุติโครงการ 	มีการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่	๑๑๕.๕๒ (วงเงินโครงการ) ๒๕.๙๙ (เบิกจ่ายถึงยุติโครงการ)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)	
					<ul style="list-style-type: none"> ข้อสั่งการ นรม. ในวันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๖๑ ให้ จท. พิจารณาความเป็นไปได้ทางกฎหมายเพื่อเปิดให้ภาคเอกชนร่วมเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั้งอันดามัน โดยพิจารณาทางเลือกพื้นที่ใหม่และเสนอรูปแบบบริหารทางธุรกิจ จท. ได้รับความเห็นชอบในการยุติโครงการเมื่อวันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒ และนโยบาย รวค. (นายศักดิ์สยามฯ) และ รชค. (นายอิทธิรัฐฯ) และ รชค. (นายถาวรฯ) เห็นควรให้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมเพื่อพัฒนาสร้างความเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒ และท่าเรือปากบารา จท. ได้ขอตั้งงบประมาณศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าบริเวณชายฝั่งอันดามันตอนล่าง วงเงิน ๖๖.๕๐ ลบ. 					
๑๑. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๙ งบประมาณ ๑๖,๖๑๙.๙๘ ลบ. ศึกษา ๖๙.๙๘ ลบ. ก่อสร้าง ๑๔,๐๗๗.๖๘ ลบ. จัดหาเครื่องมือ ๒,๔๗๒.๓๒ ลบ. 	จท.	๕๕-๖๙			โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ ประกอบด้วย ๓ งาน มีการดำเนินงาน ดังนี้					
		๕๕-๕๙	๑๐๐.๐๐	๓๘.๐๐	๑. งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ <ul style="list-style-type: none"> ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๒ มี.ค. ๒๕๕๖ โดยหยุดดำเนินการชั่วคราว เนื่องจากเกิดการต่อต้านของมวลชน ตั้งแต่วันที่ ๗ ก.ย. ๒๕๖๐ และให้ดำเนินการด้านมวลชนสัมพันธ์ การสร้างความเข้าใจและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย จท. ได้มีการประชุมหรือร่วมกับ อบจ.สงขลา เมื่อวันที่ ๕ - ๖ มิ.ย. ๒๕๖๑ รวมทั้งประชุมหารือที่ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ ๒๔ ก.ค. ๒๕๖๑ สารสำคัญของผลการประชุมคือเห็นควรให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพื่อลดความวิตกกังวลต่อสาธารณะที่มีต่อการศึกษา ตามโครงการฯ รวมทั้งกำหนดข้อมูลและช่องทางการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลโครงการกับภาคประชาชน 	มีการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่	๖๙.๙๘ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๑๙.๑๐	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> คค. ได้ตั้งคณะทำงานฯ และมีการประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๒ ซึ่งได้ข้อสรุปว่า ควรจัดประชุมเพื่อหารือกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วย โดยกำหนดแนวทางดำเนินงานเป็น ๒ ขั้นตอน ได้แก่ ๑) ประชุมหารือหรือต่อรองขอโอกาสให้ที่ปรึกษาฯ ลงพื้นที่ศึกษาสำรวจ เพื่อนำข้อมูลที่จัดเก็บได้มาชี้แจงประเด็นที่กลุ่มผู้ไม่เห็นด้วยกังวล และ ๒) ประชุมหารือกับกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วยเพื่อชี้แจงข้อกังวล โดยคณะทำงานฯ ได้มีการประชุมในวันที่ ๑๓ มิ.ย. ๒๕๖๒ ณ จ.สงขลา กลุ่มผู้ไม่เห็นด้วยได้เสนอความต้องการให้ภาครัฐชี้แจงผลกระทบจากการพัฒนาโครงการของรัฐในภาพรวมตามที่ ครม. มีมติเห็นชอบให้พัฒนาเมืองต้นแบบที่ ๔ อ.จะนะ จ.สงขลา “เมืองต้นแบบอุตสาหกรรมก้าวหน้าแห่งอนาคต” ไม่ใช่เฉพาะผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือสงขลา ๒ เพียงโครงการเดียว จท. ได้รายงานผลการดำเนินงานของคณะทำงานฯ โดยขอให้ คค. มีหนังสือถึง คอ.บต. เพื่อส่งรายละเอียดแผนงานและขั้นตอนการพัฒนาเมืองต้นแบบฯ ให้ คค. ทราบด้วย เมื่อวันที่ ๑๑ ต.ค. ๒๕๖๒ คค. ได้มีหนังสือถึง คอ.บต. ด้วยแล้วเมื่อวันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอหนังสือตอบกลับจาก คอ.บต. จท. ประชุมร่วมกับ คอ.บต. เพื่อหารือแนวทางการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ และการพัฒนาโครงการอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ตามภารกิจของ จท. เมื่อวันที่ ๑๖ ม.ค. ๒๕๖๓ โดยมีประเด็นหารือถึงความชัดเจนของภาคเอกชน ที่สนใจพัฒนาท่าเรือในพื้นที่เมืองต้นแบบที่ ๔ อ.จะนะ จ.สงขลา ว่ามีบทบาทซ้ำซ้อนกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๒ ของ จท. หรือไม่สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ ✓ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๖๒ เห็นชอบในหลักการขยายผลโครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” 				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ไปสู่ เมืองต้นแบบที่ ๔ และเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารเขตพื้นที่พัฒนาเฉพาะกิจเมืองต้นแบบ ไปสู่ อ.จะนะ จ. สงขลา ทาง ศอ.บต. ได้ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่ ๓ ตำบล (ต.นาทับ, ต.ดงลิ้น, ต.สะกอม) ใน อ.จะนะ จำนวน ๓๒ ครั้ง ใน ๓๒ หมู่บ้าน และจัดประชุมใหญ่ ๑ ครั้ง รวม ๓๓ ครั้ง รวมถึงได้นำประชาชนในพื้นที่เดินทางไปดูงานที่ทำเรือมาตาพุด ทำเรือปิ้ง พบว่าประชาชนมีทัศนคติต่อการพัฒนาเมืองต้นแบบที่ดีขึ้น</p> <p>✓ จท.ขอความอนุเคราะห์ ศอ.บต. จัดการประชุมร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนผู้สนใจลงทุน ประชาชนในพื้นที่และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เพื่อลดความซ้ำซ้อนกับนโยบายทำเรือน้ำลึกสงขลา ๒ และสามารถกำหนดทิศทางพัฒนาทำเรือน้ำลึกในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจ (พื้นที่เมืองต้นแบบที่ ๔) อ.จะนะ จ.สงขลาได้อย่างชัดเจน ซึ่งจากการประสานงานกับ ศอ.บต. ในเบื้องต้น ศอ.บต. แจ้งว่าจะจัดการประชุมและเชิญ จท.โดยเร็วต่อไป</p>				
		๖๕ - ๖๘	-	-	<p>แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</p> <p>๒. การก่อสร้างและควบคุมงาน บรรจุกายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)</p>	-	๑๔,๐๗๗.๖๘	-	-
		๖๙ เป็นต้นไป	-	-	<p>๓. การจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ เอกชน/ผู้บริหารท่าเรือลงทุนเครื่องมืออุปกรณ์ และได้บรรจุในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒</p>	-	๒,๔๗๒.๓๒	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ อเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ • งบประมาณ ๑,๒๙๕.๑๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างท่าเทียบ เรืออเนกประสงค์ ประกอบด้วย สะพาน ท่าเรือขนาด ๑๕x๒,๐๐๐ ม. ท่าเรือ สินค้า และ ท่าเรือ ท่องเที่ยวขนาด ๑๒๐x๖๐ ม. ร่องน้ำลึก ๕.๕ ม. รองรับ เรือสินค้าขนาด ๔๕๐ ตันกรอส ๘ ลำ และเรือท่องเที่ยวเรือตรวจการณ์อย่างละ ๑ ลำ ท่าเรือประมงขนาด ๒๕x๕๐ ม. ร่องน้ำลึก ๕ ม. รองรับเรือประมงขนาด ๓๐๐ ตันกรอส ๔ ลำ พร้อมโรงคัดปลา ร่องน้ำลึก ๓.๕๐ ม. เขื่อนกันคลื่นยาว ๑,๐๐๐ ม. และอาคาร สำนักงาน ห้องควบคุม อาคารประตู ทางเข้าออก อาคารป้อมยาม อาคารซ่อมบำรุง โกดังสินค้า โรงอาคาร พร้อมระบบ สาธารณูปโภค	จท.	๕๔-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	จท. ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๕๔ ดำเนิน โครงการแล้วเสร็จ และตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๖ มิ.ย. ๒๕๕๙ ๑. การบริหารท่าเรือ • เดือน ธ.ค. ๒๕๖๐ ทร. ได้มอบอำนาจให้ จท. จัดให้เข้า ท่าเทียบเรือชายฝั่งเชิงพาณิชย์ทุกแห่งที่ยังไม่มีผู้บริหาร โดยสามารถ นำหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารท่าเรือของรัฐที่ได้รับความเห็นชอบ จากคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ มาใช้ปฏิบัติได้ตามความเหมาะสมเฉพาะส่วนที่ไม่ขัดหรือแย้งกับ ระเบียบ กค. พ.ศ. ๒๕๕๒ และประกาศคณะกรรมการนโยบาย การให้เอกชนร่วมลงทุน • จท. หารือ สคร. เมื่อวันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๖๑ สรุปว่า การจัดหาผู้บริหารท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด เข้าข่ายที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ • ในคราวประชุมหารือเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการบริหาร ท่าเรือของรัฐระหว่าง จท. สศช. และ ทร. เมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติให้ จท. เรงประสานงาน คค. เพื่อพิจารณา เรื่องการมอบอำนาจให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด และนำเสนอในการประชุมคณะกรรมการฯ ภายใน พ.ค. ๒๕๖๑ • จท. แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดแนวทางการจัดหาผู้บริหาร ท่าเรือเชิงพาณิชย์ และอยู่ระหว่างการจัดหาผู้บริหารท่าเรือ เป็นการชั่วคราว เพื่อให้ท่าเรือมีการใช้ประโยชน์ด้วย ล่าสุดมี การประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารและคณะกรรมการการ ท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๘ ก.พ. ๒๕๖๒ และสรุปผล เสนอ คค. แล้ว เมื่อ เม.ย. ๒๕๖๒ และ คค. ได้นัดประชุม จท.	-	๑,๒๙๕.๑๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>สนช. ธร. ศก. เมื่อวันที่ ๕ มิ.ย. ๒๕๖๒ (โดยมือดีที่ท่าน รชค. เป็นประธานฯ) ซึ่งที่ประชุมมีมติมอบหมาย กทท. เสนอเรื่องการขอเข้าบริหารท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ให้ คค. นำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบ และมีหนังสือถึง ศก. เพื่อเตรียมการดำเนินงานด้านศุลกากร และมีหนังสือถึง ธร. เพื่อขอผ่อนปรนอัตราค่าเช่าค่าธรรมเนียมในการเข้าบริหารท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ และประสานควบคู่กันไป</p> <ul style="list-style-type: none"> • จท. ประสาน กทท. ทราบว่า กทท. ได้มีหนังสือถึง ธร. เพื่อดำเนินการตามมติที่ประชุมแล้ว เมื่อวันที่ ๕ มิ.ย. ๒๕๖๒ โดยตั้งคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนและเตรียมความพร้อมที่จะเข้าบริหารท่าเรือแล้ว ซึ่งรวมถึงคณะทำงานที่จะประสาน ศก. เพื่อเตรียมการดำเนินงานด้านศุลกากรและมีหนังสือถึง ธร. เพื่อขอผ่อนปรนอัตราค่าเช่าค่าธรรมเนียมในการเข้าบริหารท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ พร้อมเสนอเรื่องขอเข้าบริหารท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ให้ คค. นำเสนอ ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบ • ธร. แจ้งผลการพิจารณาอัตราค่าเช่าค่าธรรมเนียมท่าเรือคลองใหญ่ให้ กทท. ทราบว่า ยืนยันตามอัตราเท่ากับท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนอง ซึ่ง กทท. มีหนังสือวันที่ ๘ พ.ย. ๒๕๖๒ ถึง คค. เพื่อเสนอเรื่องขอให้ กทท. เข้าบริหารท่าเรือคลองใหญ่ โดย คค. มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๑ พ.ย. ๒๕๖๒ มอบหมายให้ สนช. พิจารณาและประมวลผลโครงการและนำเสนอ ครม. ให้ความเห็น ปัจจุบัน สนช. อยู่ระหว่างดำเนินการของ สนช. รวบรวมความเห็นจาก สงป. กค. และ สศช. เพื่อประมวลผลโครงการและนำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบต่อไป • สนช. มีประเด็นหารือเพิ่มเติมกับ กทท. เพื่อใช้ประกอบการประมวลผลโครงการก่อนนำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ คค. 				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					กำหนดให้มีการประชุมร่วมกับ กทท. สนช. และ จท. ในประเด็นเพิ่มเติม ในวันที่ ๒๒ เม.ย. ๒๕๖๓ เพื่อหาข้อสรุปการจัดหาผู้บริหารท่าเรือต่อไป				
					<p>๒. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ จท.</p> <ul style="list-style-type: none"> • การสนับสนุนดำเนินการในการขุดลอกร่องน้ำหน้าท่าและทางเข้าท่าเรือคลองใหญ่ ในระดับความลึกที่ กทท. เสนอ (๔.๔๒ ม. LLW ความกว้าง ๘๐ ม.) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โดยในส่วนของขุดลอกร่องน้ำได้ขุดตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๔ วงเงิน ๒๓.๔๒ ลบ. ปริมาณเนื้อดิน ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม. ซึ่ง สงป. พิจารณาจัดสรรงบประมาณในเบื้องต้นแล้ว • การสนับสนุนด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น มาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือ ๓ ฝ่าย ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม ในเบื้องต้นได้ประชุม ๓ ฝ่าย ซึ่งประเทศไทยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ระหว่างวันที่ ๓ - ๕ ก.ย. ๒๕๖๒ โดยมีรองอธิบดีกรมเจ้าท่า หัวหน้าคณะผู้แทนไทยเป็นประธานการประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า และผู้แทนสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ และหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมสรุปความคิดเห็น ดังนี้ <p>✓ การประชุมครั้งนี้เป็นการพิจารณาร่างความตกลงการเดินเรือชายฝั่ง ท้ายกว้างโดยประเทศกัมพูชา ต่อเนื่องจากการประชุมครั้งก่อน ฝ่ายไทยได้แต่งตั้งคณะทำงานเตรียมการจัดประชุมร่วม ๓ ฝ่าย ที่ประชุมได้พิจารณาในหลักการ เหตุผล นิยาม กรอบความร่วมมือในมาตรการต่าง ๆ แล้วเสร็จ จำนวน ๑๗ มาตรการ คงค้างข้อทที่ต้องหารือต่อไป จำนวน ๖ มาตรการ และได้เห็นชอบตามที่ฝ่ายไทยขอความเห็นในส่วนของนิยาม “เรือ” ในโครงการ ให้ไม่รวมถึงเรือประมงและเรือรัฐบาลที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการพาณิชย์</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>✓ ฝ่ายไทยได้ปรับแก้ร่างข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือสินค้าชายฝั่งของทั้งสามประเทศตามความเห็นของประเทศสมาชิกและที่ประชุมให้ความเห็นชอบแล้ว</p> <p>✓ ฝ่ายเวียดนามได้นำเสนอกรอบแนวคิดร่างข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือโดยสารชายฝั่งที่ยกร่างไว้ให้ที่ประชุมทราบ อย่างไรก็ตามมีข้อแตกต่างของข้อบังคับดังกล่าวในประเทศสมาชิก ดังนั้นที่ประชุมขอให้เวียดนามจัดส่งร่างข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือโดยสารให้ประเทศสมาชิกพิจารณาก่อนให้ความเห็น และหรือในการประชุมครั้งต่อไป</p> <p>✓ ฝ่ายไทยจะจัดทำร่างเอกสารคนประจำเรือ ข้อกำหนดความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ เพื่อประกอบการพิจารณาของประเทศสมาชิกในการประชุมครั้งต่อไป โดยการประชุมครั้งที่ ๕ จะจัดขึ้นในเดือน มี.ค. ๒๕๖๓ ซึ่งประเทศเวียดนามจะเป็นเจ้าภาพ ทั้งนี้ จท. ได้ทำสรุปผลการประชุมเสนอ คค. เพื่อทราบด้วยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ก.ย. ๒๕๖๒ และได้จัดทำร่างแผนปฏิบัติงานเพื่อติดตามการดำเนินการ รวมทั้งเตรียมการประชุมคณะทำงานร่วมสามฝ่ายฯ (ฝ่ายไทย) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เพื่อกำหนดท่าทีสำหรับการประชุมครั้งที่ ๕ ที่เวียดนามและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประสบปัญหาการระบาดของไวรัสโคโรนา ทางเจ้าภาพเวียดนามคาดว่าจะจัดการประชุมภายใน พ.ศ. ๒๕๖๓</p>				
๑๓. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๙	จท.	๕๘-๖๙			โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ จ.กระบี่ ประกอบด้วยงาน ดังนี้				
		๕๘-๖๐ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๖๐.๐๐	๑. งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย	-	๔๔.๗๙ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณ <ul style="list-style-type: none"> ศึกษาก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ ๔๔.๗๙ ลบ. ศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน ๗๐.๐๐ ลบ. โครงการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่พัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน ๕,๖๐๐ ลบ. 					<p>จ.สุราษฎร์ธานี จท. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ก.ย. ๒๕๕๙ สรุปผลการศึกษาว่า อ.เกาะสมุยมีความเหมาะสมมากกว่าแต่ต้องดำเนินการจัดทำรายงาน PPP ก่อนออกแบบรายละเอียดและจัดทำ EHIA จึงได้เสนอขออนุมัติโครงการไว้เพียงการศึกษาความเหมาะสม</p>				
		๖๓-๖๔	-	-	<p>๒. งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในเขตพื้นที่ศึกษา จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ตรัง และ จ.สตูล) จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ วงเงินรวม ๗๐ ลบ. เพื่อจ้างศึกษาวางแผนแม่บทฯ ก่อนดำเนินการ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการพิจารณาผลการคัดเลือกที่ปรึกษาฯ</p>	-	๗๐.๐๐	-	-
<p>๑๔. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ งบประมาณ <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ ๔๔.๗๙ ลบ. การศึกษา PPP ๑๘.๐๐ ลบ. การก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่ อ.เกาะสมุย ๔,๔๘๙.๓๙ ลบ. 	จท.	๕๘-๖๕			โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ประกอบด้วยงาน ดังนี้				
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๖๐.๐๐	<p>๑. งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี จท. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี วงเงิน ๔๔.๗๙ ลบ. แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ก.ย. ๒๕๕๙ สรุปผลการศึกษา อ.เกาะสมุยมีความเหมาะสมมากกว่าแต่ต้องดำเนินการจัดทำรายงาน PPP ก่อนออกแบบรายละเอียดและจัดทำ EHIA</p>	-	๔๔.๗๙ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๔๙.๘๖

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓-๖๕	-	-	๒. การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ปัจจุบัน จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างคณะกรรมการพิจารณาผลการคัดเลือกที่ปรึกษา	-	๑๘.๐๐ (ศึกษา PPP)	-	-
๑๕. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ การศึกษา ๑๔๑.๕๐ ลบ. การก่อสร้าง ๑๑๔,๐๔๖.๙๓ ลบ. (กทท.ลงทุน ๕๓,๔๘๙.๕๘ ลบ. เอกชนลงทุน ๖๐,๕๕๗.๓๕ ลบ.) • คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เมื่อการก่อสร้าง ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยสามารถรองรับ ตู้สินค้าผ่านท่า ๑๘ ล้าน ที.อี.ยู/ปี และ รองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู/ปี	กทท.	๕๓-๖๖			โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ประกอบด้วย ๔ งาน โดยแล้วเสร็จ ๑ งาน และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ งาน มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้				
		๕๓-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ • กทท. จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมฯ ในวงเงิน ๑๔๑.๕๐ ลบ. และได้ส่งมอบงานแล้ว ยกเว้นงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) เนื่องจากปัญหาการต่อต้านร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ทำให้การลงพื้นที่เก็บข้อมูลรับฟังความเห็นเพื่อประกอบการจัดทำรายงานไม่สามารถดำเนินการได้ • กทท. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาฯ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในวงเงิน ๖.๗๙๕ ลบ. ส่งมอบงานแล้ว ซึ่งได้นำส่งรายงานฯ ให้ สผ. เมื่อวันที่ ๑๔ พย. ๒๕๖๑ ต่อมา กทท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ เมย. ๒๕๖๒ เห็นชอบให้ กทท. รับความเห็นของ คชก. ไปพิจารณาดำเนินการและจะนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป • จท. ในฐานะหน่วยงานอนุญาตการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ได้จัดการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ	-	๑๔๑.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้อง สำหรับโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เมื่อวันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒ เพื่อนำผลการรับฟังความคิดเห็นฯ มาประกอบการพิจารณาอนุญาตโครงการฯ และได้จัดทำรายงานฯ ให้ จท. จัดส่งให้ กทท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป				
		๖๑-๖๒	๑๐๐.๐๐	๘๐.๐๐	<p>๒. งานศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้ลงทุ่นระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ไว้ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งได้กำหนดโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC Project List) โดยมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด ๔๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง ๑๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และเพิ่มระบบการจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ เมื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีศักยภาพรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘.๑๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ๖๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี 	-	๙๗.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๐.๕๑

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>• กทท. ได้ขอจัดสรรงบประมาณลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพิ่มเติม ๙๗.๐๐ ลบ. เพื่อการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และทบทวนแบบรายละเอียด โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ซึ่ง คค.ให้ความเห็นชอบและ สศข. อนุมัติงบประมาณดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๗ ก.พ. ๒๕๖๑ โดยแบ่งงาน ดังนี้</p>				
					<p>๒.๑ งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรมฯ งบประมาณ ๖๘.๐๐ ลบ. กทท. ได้จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษา วงเงิน ๖๕.๑๓ ลบ. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๕ มี.ค. ๒๕๖๒ และที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษาเรียบร้อยแล้ว โดยมีมูลค่าการลงทุนของ กทท. รวมเป็นเงิน ๕๓,๔๘๙.๕๘ ลบ. ซึ่ง กทท. ลงทุนแล้ว ๓,๙๕๒.๗๕ ลบ. คงเหลือการลงทุนที่ กทท. ต้องจัดหาเพิ่มเติม ๔๙,๕๓๖.๘๓ ลบ. และเอกชนลงทุน ๖๐,๕๕๗.๓๕ ลบ. ระยะเวลาสัญญาสัมปทาน ๓๕ ปี โดยดำเนินการประมูลทำเทียบเรือตู้สินค้าฝั่ง F ในลำดับแรก คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ภายในปี ๒๕๖๖ ต่อมา เมื่อวันที่ ๔ ต.ค. ๒๕๖๑ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการฯ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ ต.ค. ๒๕๖๑ อนุมัติในหลักการโครงการ และอนุมัติให้ กทท. ร่วมลงทุนกับเอกชนและกู้เงินในกรอบวงเงินไม่เกิน ๔๗,๐๖๐ ลบ. และให้ประสานงานกับ รฟท. เพื่อเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบการขนส่งตู้สินค้าผ่านทาง</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ทางร่างเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างที่ปรึกษา ให้คำปรึกษาในกระบวนการสรรหา เอกชนร่วมลงทุน (ในส่วนของท่าเทียบเรือ F)				
					<p>๒.๒ งานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสาร ประกวดราคางานก่อสร้าง งบประมาณ ๒๙.๐๐ ลบ. กทท. ได้จ้างที่ปรึกษา เริ่มงานวันที่ ๓ ก.ค. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๒ และที่ปรึกษาส่งมอบแบบก่อสร้าง และเอกสารประกวดราคาฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว (งวดงาน ที่ ๑ - ๔) ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษา ให้คำปรึกษาการสรรหา ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (การดำเนินการตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างฯ)</p> <p>๒.๓ งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขนส่งผู้โดยสาร ทางรถไฟสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ กทท. ได้จัดจ้าง ที่ปรึกษา วงเงิน ๓๘๕๕๓.๐๐ บาท เริ่มงานวันที่ ๒๓ มี.ค. ๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๗ ธ.ค. ๒๕๖๓ (ลงนามในสัญญาวันที่ ๓๑ มี.ค. ๒๕๖๓)</p>				
		๖๑-๖๓	๑๐๐.๐๐	๘๐.๐๐	<p>๓. การดำเนินการทำให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (ในส่วนของท่าเทียบเรือ F)</p> <p>• คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีคำสั่งลงวันที่ ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก เอกชนร่วมลงทุนโครงการ EEC Project List (โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๓) ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ประชุมพิจารณา ประกาศเชิญชวน เอกสารการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญา ร่วมลงทุนเรียบร้อยแล้ว โดย กทท. ได้ประกาศเชิญชวนและขายเอกสารแล้ว เมื่อ พ.ย. ๒๕๖๑ ซึ่งมีผู้สนใจซื้อเอกสาร ๓๒ ราย แต่มีกลุ่มเอกชน เข้ายื่นของข้อเสนอราคา ๑ กลุ่มบริษัท ซึ่งปรากฏว่าไม่ผ่านเกณฑ์ การพิจารณา เนื่องจากไม่ได้เสนอหลักประกันของ</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>• กทท. ได้ประกาศเชิญชวนครั้งที่ ๒ และขายเอกสาร ม.ค.-ก.พ. ๒๕๖๒ มีผู้สนใจซื้อเอกสาร รวม ๓๕ ราย และกำหนดยื่นซองข้อเสนอวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๖๒ มีกลุ่มเอกชนเข้ายื่นซองข้อเสนอ จำนวน ๒ กลุ่ม ปรากฏว่ากลุ่มกิจการร่วมค้า GPC ประกอบด้วย บมจ. กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ ๒) บ. พีทีที แทงค์ เทอร์มิล จก. ๓) บ. ไชน่า ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จก.) ผ่านเกณฑ์การพิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณา ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของกลุ่มกิจการร่วมค้า GPC คาดว่าจะประกาศผู้ชนะได้ภายในปี ๒๕๖๓</p>				
		๖๒-๖๓	๑๐๐.๐๐	๔๖.๐๐	<p>๔. งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค) ประกอบด้วยการทำงาน ๕ ส่วน ดังนี้</p> <p>๔.๑ การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (ส่วนที่ ๑) กทท. ได้เผยแพร่ร่างประกาศและร่างเอกสารประกวดราคา (e-bidding) ๖ ครั้งระหว่าง ส.ค. ๒๕๖๒ - ก.พ. ๒๕๖๓ และเมื่อวันที่ ๑๘ ก.พ. ๒๕๖๓ ได้ประกาศประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานจ้างเหมาก่อสร้างโครงการฯ วันที่ ๑๘ ก.พ. - ๕ พ.ค. ๒๕๖๓ และกำหนดยื่นข้อเสนอและเสนอราคาในวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๖๓</p> <p>๔.๒ การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (ส่วนที่ ๒) งานก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค เมื่อวันที่ ๕ มิ.ย. ๒๕๖๒ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างฯ และเมื่อวันที่ ๗ มิ.ย. ๒๕๖๒ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างรูปแบบรายงานก่อสร้างและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอของงานก่อสร้างฯ คณะกรรมการฯ จัดทำร่างรูปแบบรายงานฯ เรียบร้อยแล้ว</p>	๕๓,๔๘๙.๕๘ (ลงทุนแล้ว ๓,๙๕๒.๗๕ ล้านบาท คงเหลือจัดหาเพิ่ม ๔๙,๕๓๖.๘๓ ล้านบาท)	๑๐๐.๐๐	๐.๐๑	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>โดย กทท. ได้เผยแพร่ร่างประกาศและร่างเอกสารประกวดราคาประกวดราคา (e-bidding) ๓ ครั้งระหว่าง ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๓ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณาข้อวิจารณ์</p> <p>๔.๓ งานจ้างควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ (ส่วนที่ ๑ - ๔) กทท. บริษัทควบคุมงานก่อสร้างโครงการฯ วงเงินรวม ๘๙๘.๘๐ ลบ. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ มี.ค. ๒๕๖๓ กำหนดระยะเวลาการจ้างผู้รับจ้างควบคุมงานก่อสร้างต้องดำเนินงานให้แล้วเสร็จเรียบร้อยตามสัญญา โดยแบ่งงานออกเป็น ๒ ช่วง ดังนี้</p> <p>๔.๓.๑ ช่วงที่ ๑ ระยะเวลาก่อสร้างรวมอย่างน้อย ๕๒ เดือน โดยจะเริ่มดำเนินงานในส่วนที่ ๑ คืองานก่อสร้างงานทางทะเลก่อน ค่อยดำเนินงานส่วนที่ ๒ งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค และส่วนที่ ๓ งานก่อสร้างระบบรถไฟ และส่วนที่ ๔ งานจัดหาประกอบติดตั้งเครื่องจักรและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <p>๔.๓.๒ ช่วงที่ ๒ งานช่วงประกันความชำรุดบกพร่องระยะเวลา ๒๔ เดือน นับจากวันที่กำหนดในหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงาน (Taking Over Certificate) ของแต่ละสัญญา หรือวันที่ กทท. มีหนังสือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรความรับผิดชอบของผู้รับจ้างควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาจ้างนี้จะสิ้นสุดเมื่อผู้รับจ้างทุกสัญญาได้รับหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานขั้นสุดท้าย (Final Certificate) และผู้รับจ้างควบคุมงานก่อสร้างได้ดำเนินการครบถ้วนสมบูรณ์ตามพันธะหน้าที่ที่ได้กำหนดไว้ในขอบเขตงานของสัญญาว่าจ้างแล้ว</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๔.๔ งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (ส่วนที่ ๑ - ๔) เมื่อวันที่ ๑๒ มิ.ย. ๒๕๖๒ กทท. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (ส่วนที่ ๑ - ๔) คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานเรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ ๖ มี.ค. ๒๕๖๓ ได้เผยแพร่ร่างประกาศร่างเอกสารประกวดราคางานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างงานก่อสร้างโครงการฯ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ระหว่างวันที่ ๑๑ มี.ค. - ๑๐ เม.ย. ๒๕๖๓ เพื่อให้สาธารณชนวิจารณ์</p> <p>๔.๕ งานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาการใช้ประโยชน์พื้นที่ ๕๕ ไร่ เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง กทท. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาวงเงิน ๗.๐๕ ลบ. ลงนามในสัญญาวันที่ ๒๐ ส.ค. ๒๕๖๒ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ มิ.ย. ๒๕๖๓ ขณะนี้ที่ปรึกษาส่งมอบงานงวดที่ ๑ - ๔ (จากทั้งหมด ๖ งวด) คณะกรรมการตรวจรับงาน และเบิกจ่ายเงินแล้ว</p>				
<p>๑๖. โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๑๑๓.๓๒ ลบ. 	ทย.	๕๙-๖๒			โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ประกอบด้วย ๓ งาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ งานและอยู่ระหว่างดำเนินงาน ๑ งาน ดังนี้		๑,๑๑๓.๓๒		

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ขนาด ๗,๐๐๐ ตร.ม. พร้อมทั้งก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิมให้รองรับน้ำหนักเครื่องบินขนาด ๑๘๐ ที่นั่ง เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คน/ชั่วโมง 		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่พร้อมอาคารลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๘ พ.ค. ๒๕๕๙ โดยอาคารที่พักผู้โดยสารขนาด ๑๒,๐๐๐ ตร.ม.. สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐๐ คน/ชั่วโมง ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๔๗.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. งานก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และเสริมผิวทางวิ่งเดิม ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๕ มี.ค. ๒๕๕๙ ดำเนินการแล้วเสร็จ	แก้ไขสัญญาจาก ๒๙๗ ลบ. เป็น ๒๙๖.๙๘ ลบ.	๒๙๖.๙๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๗๕.๙๔	๓. งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๖๐ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างเข้าดำเนินการ เนื่องจากยังไม่ได้กรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยซื้อที่ดินแล้วในเดือน ก.ย. ๒๕๖๒ และส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างเข้าไปดำเนินการได้เต็มพื้นที่แล้ว	๓๖๘.๗๒	๑๐๐.๐๐	๖๒.๔๑
๑๗. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๑,๖๕๕.๑๑ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ ขนาดทางวิ่ง ๓๐ x ๑,๘๐๐ ม. รองรับเครื่องบินขนาด ๕๐ - ๗๐ ที่นั่ง เช่น เครื่องบินแบบ ATR ๗๒ จอดได้ ๓ ลำ และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารขนาดพื้นที่ ๗,๐๐๐ ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ ๓๐๐ คน/ชั่วโมง 	ทย.	๕๙-๖๓			โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ประกอบด้วย ๒ งาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง ๒ งาน ดังนี้		๑,๖๕๕.๑๑		
๕๙-๖๒		๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. งานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และอื่น ๆ ทางวิ่งมีขนาด ๓๐ x ๑,๘๐๐ ม. ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ต.ค. ๒๕๕๙ สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๑๕ ก.ค. ๒๕๖๒ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑,๓๑๖.๗๓	๑๐๐.๐๐	๙๖.๘๑ (อยู่ระหว่าง เบิกจ่าย งวดสุดท้าย)	
๖๐-๖๓		๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบขนาดพื้นที่ ๗,๐๐๐ ตร.ม. สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๒๘ ก.พ. ๒๕๖๒ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๓๓๘.๓๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}			
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)		
๑๘. โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๔-๖๕	๘๕.๘๓	๖๕.๖๘	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ ประกอบด้วย ๙ งาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๑ งาน อยู่ระหว่างดำเนินการ ๘ งาน ดังนี้	-	๖๒,๕๐๓.๒๑	๑๐๐.๐๐	๗๐.๖๙		
					๑. งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ใต้ดิน) ลานจอดอากาศยาน และอุโมงค์ด้านทิศใต้ (CC๑/๑) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ						
					๒. งานก่อสร้างงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น ๒ - ๔) (CC๑/๒) ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ ๗ ก.พ. ๒๕๖๒ สิ้นสุดวันที่ ๒๘ พ.ย. ๒๕๖๒ และได้ขยาย ระยะเวลาสิ้นสุดงานก่อสร้างเป็นวันที่ ๑๐ ส.ค. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ความก้าวหน้าร้อยละ ๘๗.๔๕						
					๓. งานก่อสร้างสำนักงานสายการบิน และอาคารจอดรถ ด้านทิศตะวันออก (CC๒/๑) ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มิ.ย. ๒๕๖๒ สิ้นสุดวันที่ ๑๔ ธ.ค. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ความก้าวหน้าร้อยละ ๑๙.๖๖						
					๔. งานก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (CC๒/๒) อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนโครงการ						
					๕. งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC๓) ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ ๑๔ ก.ย. ๒๕๕๙ สิ้นสุดวันที่ ๓๑ พ.ค. ๒๕๖๒ และได้ขยายระยะเวลาเป็นวันที่ ๑๐ มี.ค. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ความก้าวหน้าร้อยละ ๙๒.๓๐						
					๖. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC๔) ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ ๒๐ พ.ค. ๒๕๖๐ สิ้นสุดวันที่ ๗ เม.ย. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ความก้าวหน้า ร้อยละ ๖๑.๓๓						

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๗. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาออก) ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ ๙ ก.พ. ๒๕๖๑ สิ้นสุดวันที่ ๒๘ เม.ย. ๒๕๖๓ และได้ขยายระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้างเป็นวันที่ ๒๒ ม.ค. ๒๕๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการงานซื้อพร้อมติดตั้ง ความก้าวหน้าร้อยละ ๕๙.๘๙				
					๘. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาเข้า) อยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดราคากลาง				
					๙. งานควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) อยู่ระหว่างดำเนินการ				
๑๙. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ • แผนการดำเนินงาน ออกแบบ ปี ๒๕๖๑ ก่อสร้าง ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕	ทอท.	๕๙-๖๕	๑๐๐.๐๐ (ออกแบบ)	๑๐๐.๐๐	ประกอบด้วยแผนงาน ๓ งาน ดังนี้ ๑. งานออกแบบ ดำเนินการออกแบบเรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้ตรวจรับงานงวดที่ ๔ เอกสารประกวดราคาแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ ก.ย. ๒๕๖๑	-	๑๗๓.๕๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
					๒. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม วันที่ ๒๕ ม.ค. ๒๕๖๒ ทอท. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ สำหรับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (รายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๓) ในการประชุม คชก. ที่ประชุมมีความเห็นให้ทบทวนเรื่องการประเมินผลกระทบด้านเสียง โดย ทอท.คาดว่าจะส่งรายงาน EHIA ฉบับสมบูรณ์ถึง สผ. เพื่อนำเสนอ กทล. พิจารณาในวันที่ ๘ มิ.ย. ๒๕๖๓	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๓. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ทอท.ได้เสนอโครงการทางวิ่งเส้นที่ ๓ ต่อ สศช. เมื่อ ๘ พ.ค. ๒๕๖๑ ซึ่งคณะกรรมการ สศช. มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๑ ให้ปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างส่วนต่อขยาย Taxiway B๒ วงเงินรวม ๖๒๒.๓๑ ลบ. ส่งผลให้วงเงินโครงการลดลงจาก ๒๒,๔๑๘.๒๕ ลบ. เป็น ๒๑,๗๙๕.๙๔ ลบ. ทั้งนี้ ทอท. จะสามารถลงนามผูกพันในสัญญาก่อสร้างโครงการฯ ได้เมื่อรายงาน E-HIA ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างรับฟังความคิดเห็นร่างประกาศจ้างและร่างเอกสารประกวดราคาโครงการฯ	-	๒๑,๗๙๕.๙๔	-	-
<p>๒๐. โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (North Expansion)</p> <p>* ทอท.ขอปรับชื่อโครงการจากเดิม “โครงการอาคารผู้โดยสาร หลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”</p> <p>• แผนการดำเนินงาน</p> <p>ออกแบบ ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒</p> <p>ก่อสร้าง ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖</p> <p>เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น จาก ๖๐ ล้านคนต่อปี เป็น ๙๐ ล้านคนต่อปี</p>	ทอท.	๕๙-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๖๒ ฝ่ายบริหาร ทอท. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่าการออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ประกวดแบบไว้ มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในส่วนของรูปแบบการใช้งาน จะต้องปรับเปลี่ยนการออกแบบใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน ดังนั้น ที่ประชุมมีมติอนุมัติให้ยุติมติคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๖๑ เรื่อง ขออนุมัติงานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้ฝ่ายบริหาร ทอท. ดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันจากการประชุมหารือร่วมกับ คค. เมื่อวันที่ ๒๕ มิ.ย. ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติให้ ทอท. พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สอดคล้องกับลำดับการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป ทอท. มีหนังสือลงวันที่ ๑๓ ธ.ค. ๒๕๖๒ เรื่อง แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยาย 	-	๓๐๙.๔๔ (ออกแบบ) ๔๑,๒๖๑.๓๖ (ก่อสร้าง)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					ด้านทิศเหนือ (North Expansion) ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการฯ ต่อไป				
๒๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๘,๘๖๑.๐๒ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน เพิ่มลานจอดอากาศยาน จาก ๑๕ หลุมจอด เป็น ๒๑ หลุมจอด ปรับปรุงระบบเชื่อมต่อถนนภายในท่าอากาศยาน รวมถึงเพิ่มที่จอดรถยนต์จาก ๕๐๐ คัน เป็น ๑,๕๐๐ คัน และปรับปรุงการใช้พื้นที่ รวมถึงระบบสาธารณูปโภคภายในท่าอากาศยาน	ทอท.	๕๔-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ทอท. ได้มีการทบทวนและปรับชื่อโครงการเป็นโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗) ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒ หมวดงาน โดยคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ตรวจรับงานโครงการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๑ และให้บริการแล้ว	-	๘,๘๖๑.๐๒	๑๐๐.๐๐	๘๘.๓๐
๒๒. โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	สนข.	๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• ศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาการพัฒนามีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลใต้ ควรเพิ่มเติมศักยภาพ ๓ สาขาสำคัญ ได้แก่ การท่องเที่ยวอุตสาหกรรมฮาลาล และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ร้อยละ ๕ มีแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งใต้ ดังนี้ ✓ ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๙) การพัฒนาภาคใต้พึ่งพาทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยร้อยละ ๘๐ ของรายได้ที่เพิ่มมาจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ร้อยละ ๒๐ ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ✓ ช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีหลัง (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๙) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือร้อยละ ๕๐ อีกร้อยละ ๕๐ จะเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นตามกรอบ Thailand ๔.๐ ได้แก่ อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	-	๔๙.๓๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ปัจจุบัน สนข. ได้เสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้ รวค. แล้ว และอยู่ระหว่างปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ตามความเห็นของ สศช.</p>				
๒๓. โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษการท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่	ขร.	๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>• คณะกรรมการศึกษาฯ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์เมื่อวันที่ ๑๙ มี.ค. ๒๕๖๑ สรุปสาระสำคัญของผลการศึกษา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ ครอบคลุมโครงข่ายทางรถไฟระหว่างเมืองทั่วประเทศ ทั้งโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง ๑ ม. และโครงข่ายทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน แต่จะไม่รวมการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาค ✓ กำหนดให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” โดยมีเป้าประสงค์ ได้แก่ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รองรับการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงของสังคม และขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยแผนงาน ๗ กลุ่ม ดังนี้ ๑) การพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน ๒) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย ๓) การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาด ๑ ม.) ๔) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน ๕) การพัฒนาระบบการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า ๖) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า ๗) โครงการด้านรถจักรล้อเลื่อน 	-	๒๒.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>✓ แนวทางที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้เกิดการพัฒนายั่งยืนและบรรลุวัตถุประสงค์ที่จะให้ระบบรางเป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ ประกอบด้วย ๑) การสนับสนุนการพัฒนาระบบราง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมระบบราง การจัดทำมาตรฐานระบบรถไฟ การพัฒนาการให้บริการรถไฟท่องเที่ยว การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในลงทุน ๒) การพัฒนาการบริหารจัดการ ได้แก่ การพัฒนาการบริหารจัดการ และการปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง</p> <p>• สนข. ได้สรุปผลการศึกษาเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๒๕๖๑ ต่อมา คค. ได้สั่งการเมื่อวันที่ ๑๖ ก.ค. ๒๕๖๑ ให้ สนข. ปรับสถานะและวงเงินของโครงการในแผนแม่บทฯ ให้ถูกต้องและสอดคล้องตามข้อเสนอของ รฟท. ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว และได้เสนอ คค. เมื่อวันที่ ๒๖ ก.ย. ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาเสนอ สศช. และ สศช. รับทราบแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๕ ก.ค. ๒๕๖๒ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบรางให้เป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศต่อไป</p>				
มาตรการ									
๑. มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓	สปค.	๕๘ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	จัดทำแผนแล้วเสร็จ ครม. ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๘ ธ.ค. ๒๕๕๘ ปัจจุบันการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาอยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ และเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒. มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและ/หรือศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานอุตะเภา • วัตถุประสงค์ จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ทำอากาศยานอุตะเภา ให้เป็นอันดับหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกในเรื่องการส่งมอบตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสมและมีคุณภาพ รวมถึงความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality) โดยมีเป้าหมายในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนและพร้อมให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ได้ในปี ๒๕๖๕	สนข.	๕๗-๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย สนข.ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จและ ครม. ได้รับทราบแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานแล้ว เมื่อวันที่ ๗ ก.พ. ๒๕๖๐	-	๗๔.๙๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
	บกท.	๕๙-๖๖			๒. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา บกท. ดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาประกอบด้วย ๖ แผนงาน โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ แผนงาน อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ แผนงาน และยังไม่เริ่มดำเนินการ ๓ แผนงาน ดังนี้	• ระยะเวลาดำเนินโครงการต้องเลื่อนออกไปเนื่องจากความล่าช้าของโครงการอื่นๆ เช่น การก่อสร้าง Run Way			
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒.๑ แผนงานที่ ๑ การจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ ขอเข้าเป็นโครงการใน EEC Track จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ดำเนินการแล้วเสร็จ และ ครม. มีมติเห็นชอบแล้วในเดือน ต.ค. ๒๕๖๑	• การไม่ยื่นข้อเสนอของบริษัท แอร์บัสฯ ทำให้ต้องสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ ต้องใช้เวลา ๒๒ เดือน	๑๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒.๒ แผนงานที่ ๒ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบในหลักการของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และให้รายละเอียดความต้องการแก่งอทัฟเรือ สำหรับการออกแบบสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งกองทัพอากาศแจ้งผู้ออกแบบแล้วต่อมา ครม. อนุมัติในหลักการให้ บกท. ดำเนินโครงการฯ โดยใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนแบบเฉพาะเจาะจง และให้กองทัพอากาศเป็นผู้รับงบประมาณ สำหรับการก่อสร้างอาคารและสิ่งก่อสร้างในศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ในปี ๒๕๖๑	• ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอย่างรุนแรง	๔๒.๐๐	-	-
		๖๒	๔๐.๐๐	๓๐.๐๐	๒.๓ แผนงานที่ ๓ มีการดำเนินงาน ดังนี้ • บกท. อยู่ระหว่างรศึกษวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุน (PPP) และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ จัดทำประกาศเชิญชวน เอกสารคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ		๕๐.๐๐	๔๐.๐๐	๔๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> บริษัท แอร์บัส จำกัด (เอกชนผู้ประสงค์ร่วมลงทุน) ชื้อเอกสารการคัดเลือกเอกชน และกำลังจัดทำข้อเสนอการร่วมลงทุน ผู้แทน บกท. ได้ดำเนินการยื่นขอสิทธิส่งเสริมการลงทุนในนามบุคคล และได้รับอนุมัติสิทธิแล้วเมื่อเดือน มี.ค. ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างแสวงหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ เนื่องจากบริษัท แอร์บัสฯ ไม่ยื่นข้อเสนอ ตามระยะเวลาที่กำหนด (วันที่ ๒๐ เม.ย. ๒๕๖๓) โดยการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ เมื่อวันที่ ๒๑ เม.ย. ๒๕๖๓ รับทราบ และให้ บกท.หารือกับ สกพอ. เพื่อให้มีการนำเสนอตามขั้นตอนที่กำหนดโดยกฎหมายต่อไป 				
					<p>แผนงานที่จะดำเนินงานในอนาคต มี ๓ แผนงาน ได้แก่</p> <p>๒.๔ แผนงานที่ ๔ บริษัทร่วมทุนวางแผนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน วางแผนการจัดเตรียมบุคลากรและแผนการอบรมบุคลากร ปี ๒๕๖๓</p>				
					<p>๒.๕ แผนงานที่ ๕ บริษัทร่วมทุนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน จัดเตรียมบุคลากรและฝึกอบรมบุคลากร กองทัพเรือส่งมอบพื้นที่พร้อมอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา ปี ๒๕๖๔</p>				
					<p>๒.๖ แผนงานที่ ๖ ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เริ่มดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งกิจการซ่อมใหญ่อากาศยาน ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอดและพ่นสีอากาศยาน ปี ๒๕๖๕</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๒๔. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๑๗,๘๑๙.๔๗ ลบ. ค่าเวนคืนที่ดิน ๖,๐๐๐.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๓๒ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๘-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเปิดทดลองให้บริการ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในเดือน ก.ย. ๒๕๖๓	-	๑๗,๘๑๙.๔๗ (ก่อสร้าง) ๖,๐๐๐.๐๐ (เวนคืนที่ดิน)	-	-
๒๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๗๖,๖๐๐.๐๐ ลบ. ค่าเวนคืนที่ดิน ๖,๖๓๐.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๙๖ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๓	๙๕.๘๕	๘๙.๖๓	• มติ ครม.เห็นชอบในหลักการโครงการเมื่อวันที่ ๒๒ เม.ย. ๒๕๕๐ และให้ คค. ดำเนินโครงการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ ก.ค. ๒๕๕๘ ในวงเงิน ๗๖,๖๐๐ ลบ. ระยะทาง ๑๙๖ กม. ขณะนี้ลงนามแล้ว ๔๐ ตอน และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง • การให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบการดำเนินงาน และการบำรุงรักษา ทล. ได้ประกาศเอกสารเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๒๕๖๑ และได้ยุติประกาศเมื่อวันที่ ๑๘ พ.ค. ๒๕๖๑ และให้ส่งข้อเสนอนะภายในวันที่ ๓๑ พ.ค. ๒๕๖๑ ประกาศครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๔ ก.พ. ๒๕๖๒ และอยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา (Operation & Maintenance : O&M) ได้ในเดือน ธ.ค. ๒๕๖๓	-	๗๖,๖๐๐.๐๐ (ก่อสร้าง) ๖,๖๓๐.๐๐ (เวนคืนที่ดิน)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๒๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่- บ้านโป่ง- กาญจนบุรี • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๔ • งบประมาณ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๔๙,๑๒๐.๐๐ ลบ. ค่าเวนคืนที่มี ๕,๔๒๐.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๙๖ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๕๙-๖๔	๘๘.๐๔	๓๐.๕๙	• ครม. มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการเมื่อวันที่ ๒๒ เม.ย. ๒๕๕๐ และเห็นชอบให้ คค. ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ ก.ค. ๒๕๕๘ ระยะทาง ๙๖ กม. • กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA ฉบับทบทวน เมื่อวันที่ ๒๑ ก.ย. ๒๕๕๙ • งานก่อสร้างมี ๒๕ สัญญา โดยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน	-	๔๙,๑๒๐.๐๐ (ก่อสร้าง) ๕,๔๒๐.๐๐ (เวนคืนที่ดิน)	-	-
๒๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๗๐ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	• การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ • อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอโครงการตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน ๒๕๖๒ ทั้งนี้ อยู่ระหว่างพิจารณาช่วงระยะเวลาการลงทุนที่เหมาะสม	-	๓๐,๕๐๐.๐๐ (ก่อสร้าง) ๒๕.๐๐ (ศึกษา PPP)	-	-
๒๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๐,๕๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามมาตรฐาน	ทล.	๖๐-๖๖	-	-	อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA	-	๓๐,๕๐๐.๐๐ (ก่อสร้าง) ๓๐.๐๐ (ศึกษา)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
ทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๘๒ กม. มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง									
๒๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์	ทล.	๖๒-๖๔	-	-	ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จ	-	๓๐.๐๐	-	-
๓๐. โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน	ขร./รฟท.	๖๑-๖๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • คค. ให้ความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ ต.ค. ๒๕๕๙ และให้ รฟท. ทบทวนผลการศึกษา ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน และศึกษาความเหมาะสม ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี โดย รฟท. อยู่ระหว่างร่าง TOR และราคากลาง เพื่อรายงานของงบประมาณ จ้างที่ปรึกษาทบทวนผลการศึกษา ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน และศึกษาความเหมาะสม ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี • ส่งรายงาน EIA (แก้ไขครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๓ ส.ค. ๒๕๖๒ 	<ul style="list-style-type: none"> • รฟท. จัดทำข้อมูลรายงาน PPP เพิ่มเติมเนื่องจาก สำคัญของโครงการมีการเปลี่ยนแปลง • รฟท. ของงบประมาณเพื่อทบทวนผลการศึกษาคิด 	๑๓๗.๐๐ (ศึกษา) ๑๐๑,๘๘๐.๐๐ (ก่อสร้าง)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๓๑. โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - ระยอง * รฟท. ขอปรับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ	ขร./รฟท.	๖๑-๖๗	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางที่รถไฟความเร็วสูงสามารถเชื่อมโยง ๓ สนามบิน วงเงิน ๗๙.๗๙ ลบ. เมื่อวันที่ ๗ มิ.ย. ๒๕๖๐ และ EEC ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายงานการศึกษา • เมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค. ๒๕๖๑ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) 	-	๒๒๐.๐๐ (ศึกษา) ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ (ก่อสร้าง)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)	
					<p>จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้ให้ความเห็นชอบด้วยแล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้จัดทำรายละเอียดการร่วมทุน และเอกสารการประมูลเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน เมื่อวันที่ ๓๐ พ.ค. ๒๕๖๑ ขยายของเอกสารเมื่อวันที่ ๑๘ มิ.ย. ๒๕๖๑ (โดยมีเอกชนผู้ซื้อเอกสาร จำนวน ๓๑ ราย) และกำหนดให้เอกชนยื่นข้อเสนอภายในวันที่ ๑๒ พ.ย. ๒๕๖๑ โดยคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้กลุ่มบริษัท CPH และ รพท. ได้เสนอผลการคัดเลือกให้คณะกรรมการนโยบาย EEC พิจารณาเมื่อวันที่ ๑๐ พ.ค. ๒๕๖๒ และ ครม. อนุมัติผลการคัดเลือกเอกชนเมื่อวันที่ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๒ โดยลงนามสัญญา กับเอกชนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ ต.ค. ๒๕๖๒ ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางโครงการ CPH อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด และ พรฎ. เวนคืนที่ดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๘ ธ.ค. ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างนำร่าง พรฎ. เวนคืนที่ดินเสนอทูลเกล้าฯ รายงาน EIA กก.วล. เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ มิ.ย. ๒๕๖๒ 					
๓๒. โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (รถไฟไทย - จีน)	ขร./รพท.	๖๑-๖๖	-	-	<p>๑. การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ประกอบด้วย</p> <p>๑.๑ สัญญา ๑ งานโยธา แบ่งสัญญางานโยธาออกเป็น ๑๔ สัญญา ดังนี้</p>	-	๑๗๙,๔๑๓.๐๐	-	-	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงที่ ๑ กลางดง - ปางอโศก สัญญาที่ ๑-๑ ระยะทาง ๓.๕ กม. เริ่มการก่อสร้างแล้วโดย ทล. ความคืบหน้าร้อยละ ๗๓.๒๑ • ช่วงที่ ๒ สีคิ้ว - กุดจิก สัญญาที่ ๒-๑ ระยะทาง ๑๑ กม. ลงนามสัญญาวันที่ ๖ มี.ค. ๒๕๖๒ ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๔๐ • ช่วงที่ ๓ ระยะทาง ๑๔๔.๐๖ กม. การประกวดราคาแบ่งเป็น ๕ สัญญา สัญญาที่ ๓-๑ แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่ สัญญาที่ ๓-๒ งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง สัญญาที่ ๓-๓ บ้านไผ่ - โคกกรวด สัญญาที่ ๓-๔ ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด และสัญญาที่ ๓-๕ โคกกรวด - นครราชสีมา • ช่วงที่ ๔ ระยะทาง ๙๑.๒๕ กม. การประกวดราคาแบ่งเป็น ๗ สัญญา สัญญาที่ ๔-๑ บางซื่อ - ดอนเมือง สัญญาที่ ๔-๒ ดอนเมือง - นวนคร สัญญาที่ ๔-๓ นวนคร - บ้านโพธิ์ สัญญาที่ ๔-๔ เชียงรายน้อย (Depot) สัญญาที่ ๔-๕ บ้านโพธิ์ - พระแก้ว สัญญาที่ ๔-๖ พระแก้ว - สระบุรี และสัญญาที่ ๔-๗ สระบุรี - แก่งคอย ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ๒ สัญญา (สัญญา ๑ - ๑ และ ๒ - ๑) รอลงนาม ๒ สัญญา (สัญญา ๔ - ๒ และ ๔ - ๓) และ อีก ๑๐ สัญญาที่เหลืออยู่ระหว่างประกวดราคา <p>๑.๒ สัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด รพท. ลงนามในสัญญา ๒.๑ กับรัฐวิสาหกิจจีน (CRDC และ CRIC) เมื่อวันที่ ๔ ก.ย. ๒๕๖๐ วงเงิน ๑,๗๐๖.๗๘ ลบ. ปัจจุบันฝ่ายจีนดำเนินการออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการตรวจรับงานแล้วเมื่อวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๖๒</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑.๓ สัญญา ๒.๒ การควบคุมงานก่อสร้าง รฟท. ลงนามในสัญญากับรัฐวิสาหกิจจีน (CRDC และ CRIC) เมื่อวันที่ ๔ ก.ย. ๒๕๖๐ วงเงิน ๓,๕๐๐ ลบ. ปัจจุบันฝ่ายจีนอยู่ระหว่างควบคุมงานก่อสร้าง สิ้นสุดสัญญาปี ๒๕๖๔ ประกันผลงาน ๒ ปี</p> <p>๑.๔ สัญญา ๒.๓ งานระบบรถ ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบในหลักการของร่างสัญญาแล้ว โดย รฟท. นำร่างสัญญาที่ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบเสนอให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาในเบื้องต้นก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟท. คค. สำนักงานอัยการสูงสุด และ ครม. ตามลำดับ พิจารณาลงนามในภายในปี ๒๕๖๒</p> <p>๒. การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย</p> <ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการฯ ในคราวประชุมฯ เมื่อวันที่ ๒๔ ก.ย. ๒๕๖๑ เห็นชอบให้ฝ่ายไทยรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะที่ ๒ นครราชสีมา - หนองคาย รฟท. จัดทำรายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการฯ ช่วงนครราชสีมา - หนองคายแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๒ ก.ค. ๒๕๖๒ อนุมัติงบกลางประจำปี รายการสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และอนุมัติกัณฑ์ผูกพันข้ามปีงบประมาณ วงเงิน ๗๕๑ ลบ. ให้กับ รฟท. ในการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะเวลาดำเนินการ ๑๙ เดือน คกร. มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ ต.ค. ๒๕๖๒ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด ปัจจุบัน รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดแล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ ธ.ค. ๒๕๖๒ 				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (รถไฟไทย - ญี่ปุ่น)	ขร./รฟท.	๖๑-๖๙	-	-	รัฐบาลไทยมี MOC กับญี่ปุ่นร่วมดำเนินการการศึกษา การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ โดยโครงการมี ๒ ช่วง ซึ่งมีความคืบหน้า ดังนี้ ๑. ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก อยู่ระหว่างการหาหรือเพื่อหาข้อสรุปรูปแบบการลงทุน ส่วนรายงาน EIA กก.วล. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๖ ก.ค ๒๕๖๐ และอยู่ระหว่างการศึกษาแนวทางการลดต้นทุนโครงการและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานจะแล้วเสร็จภายใน มี.ค. ๒๕๖๓ ๒. ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ ส่วนรายงาน EIA กก.วล. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค ๒๕๖๒	-	๕๐๑,๒๘๕.๐๗	-	-
๓๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร	ขร./รฟท.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	เนื่องจากยังไม่มียุติบาย และ ยังไม่ได้บ รร จู ในแผนวิสาหกิจของ รฟท.	-	-	-
๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ									
มาตรการ									
๓. มาตรการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	จัดพิมพ์คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกฉบับภาษาอังกฤษ และคู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และบรูไน) แล้วเสร็จ และมอบให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน/ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย รวมถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง สำหรับเป็นข้อมูลสนับสนุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่สนใจจะไปดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าในประเทศนั้น โดยรวมถึงหน่วยงานภาครัฐที่สนใจ ซึ่งเนื้อหาของคู่มือจะเกี่ยวกับกฎหมายการขนส่ง เส้นทาง การขนส่งสินค้า ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น	-	๒๕.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔. มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ	รฟท.	-	-	-	ชะลอโครงการ เนื่องจากอยู่ระหว่างร่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องก่อน	-	-	-	-
๕. มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง	-	-	<ul style="list-style-type: none"> สืบเนื่องจากผลการศึกษาของ กค. เห็นควรกำหนดภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นอัตราร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตาม พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เฉพาะกรณีที่มีหลักฐาน ซึ่งการปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นร้อยละ ๐ จะส่งผลดีเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกต้องชำระเงินไปก่อนและขอคืนภายหลัง ประกอบกับสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เสนอให้ภาคีรัฐบาลพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและมาตรการทางการเงินแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น จท. ดำเนินงานวิจัยในโครงการศึกษาอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อวันที่ ๙ ม.ค. ๒๕๖๒ เพื่อกำหนดเป็นราคาอ้างอิงในการลดภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรมสรรพากรได้จัดประชุมหารือผู้ประกอบการ เมื่อวันที่ ๓๐ ต.ค. ๒๕๖๒ เกี่ยวกับการลดภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (VAT) จากร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๐ 	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล(%)				แผน (%)	ผล (%)
๑.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๓๕. โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ขบ.	-	-	-	ยุติโครงการ เนื่องจาก ขบ. ได้จัดทำข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีเส้นทางต่อเนื่องกัน ในโครงการศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน (Truck Data Service Center : TDSC) แล้ว	-	-	-	-
๓๖. โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน	สนข./ทล.	๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • สนข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษา ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ๑. ระบบเทคโนโลยีที่เสนอแนะในการตรวจสอบและติดตามยานพาหนะ ระยะสั้นใช้ระบบ RFID และบัตรเติมเงิน ระยะปานกลางจะมีการใช้เทคโนโลยี GPS เพื่อติดตามยานพาหนะเพิ่มเติม ๒. รูปแบบการลงทุน ให้เอกชนร่วมดำเนินการในรูปแบบสัญญาสัมปทาน BTO โดยรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาอนุญาต และการเข้าถึงข้อมูลของภาครัฐหรือหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ๓. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมเก็บค่าผ่านทาง (VEP) เพียงอย่างเดียวในระยะสั้น โดยแบ่งการจัดเก็บออกเป็น ๒ ส่วน คือ ค่าขออนุญาตนำยานพาหนะเข้าประเทศ หรือคาลงทะเบียน (เก็บครั้งเดียวมีอายุ ๕ ปี) และค่าผ่านทางโดยจัดเก็บพร้อมกัน ทั้ง ๒๖ จุดผ่านแดน อัตราค่าขออนุญาต/คาลงทะเบียน ๑๐๐ บ. (พร้อมติดแถบ RFID และบัตรเติมเงิน) อัตราค่าผ่านทางคันละ ๔๒ บ./เที่ยว ในกรณีดำเนินการเฉพาะประเทศมาเลเซีย เก็บคาลงทะเบียน ๑๐๐ บ. และค่าผ่านทางคันละ ๑๖๐ บ./เที่ยว ๔. วิเคราะห์ผลทางการเงิน ในกรณีมีการจัดเก็บค่าผ่านทางเพียงอย่างเดียวและให้ภาคเอกชนมาร่วมดำเนินการโครงการ 	-	๑๔.๕๗ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					จะมีระยะเวลาคืนทุน ๑๑ ปี และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๘.๙ • ขณะนี้ สนข. ได้นำเสนอผลการศึกษาให้ คค. ทราบและมอบหมายให้ ขบ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป				
๓๗. โครงการเจรจาให้เส้นทาง AH๑๕ R๑๒ และ R๘ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ	ทล.	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศแล้ว	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๓๘. โครงการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพทางราง/มาตรฐานวัสดุและองค์การกำกับ	รพท.	-	-	-	ยุติโครงการ	-	-	-	-
๓๙. โครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกพร้อมครุภัณฑ์ • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกพร้อมครุภัณฑ์ • วัตถุประสงค์ เพื่อรองรับการพัฒนาและเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการ การศึกษาของ สบพ. ทั้งในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และเป็นหน่วยงานกลางในการอบรมพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทางด้านการบินของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	สบพ.	๖๑-๖๔	-	๕๖.๓๖	สบพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง ดำเนินการโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกพร้อมครุภัณฑ์ ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๕ ก.ย. ๒๕๖๐ โดยเริ่มทำงานในวันที่ ๖ ก.ย. ๒๕๖๐ และจะต้องทำงานให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๖ ก.พ. ๒๕๖๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีความก้าวหน้าการก่อสร้าง ร้อยละ ๕๖.๓๖ สรุปได้ ดังนี้	-	๑,๔๐๒.๗๕	-	๓๘.๗๓
			-	๕๖.๗๗	๑. งานก่อสร้างอาคาร A เบิกจ่ายแล้ว จำนวน ๑๙ งวด (จากทั้งหมด ๒๖ งวด) เป็นเงิน ๕๗๑.๘๑๙ ลบ. (เบิกจ่ายงวดที่ ๑๙ เมื่อวันที่ ๒๖ มี.ค. ๒๕๖๓) มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ร้อยละ ๕๖.๗๗ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) งานโครงสร้างแล้วเสร็จ ร้อยละ ๙๙.๓๓ ๒) งานสถาปัตยกรรมแล้วเสร็จ ร้อยละ ๓๖.๗๘ ๓) งานระบบวิศวกรรมประกอบอาคารแล้วเสร็จ ร้อยละ ๔๐.๗๑ ๔) งานระบบไฟฟ้ากำลังและสื่อสารแล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๕.๒๗ และ ๕) งานระบบปรับอากาศและระบายอากาศแล้วเสร็จ ร้อยละ ๖๑.๘๐	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>• เป้าหมายของโครงการ สร้างอาคารฯ เพื่อรองรับจำนวนนักศึกษาและผู้เข้าอบรมทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจากเดิมปีละประมาณ ๒,๕๐๐ คน เป็น ๔,๐๐๐ คน มีศักยภาพและขีดความสามารถที่เพียงพอตามมาตรฐาน ICAO และเป็นศูนย์กลางการผลิตบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</p>		-	-	๗๗.๔๓	๒. งานปรับปรุงอาคาร ๑, ๑๑, ๑๒, ๑๕ เบิกจ่ายแล้ว ๒ งวดงาน (จากทั้งหมด ๑๐ งวดงาน) รวมเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๕.๑๐ ลบ. (เมื่อวันที่ ๒๖ ธ.ค. ๒๕๖๒) มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ร้อยละ ๗๗.๔๓ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) งานปรับปรุงอาคาร ๑ แล้วเสร็จ ร้อยละ ๖ ๒) งานปรับปรุงอาคาร ๑๑ แล้วเสร็จ ร้อยละ ๙๓.๔๐๓) งานปรับปรุงอาคาร ๑๒ แล้วเสร็จ ร้อยละ ๙๓.๗๐ และ ๔) งานปรับปรุงอาคาร ๑๕ แล้วเสร็จ ร้อยละ ๑๒.๐๕	-	-	-	-
		-	-	-	๓. งานภูมิทัศน์ งานบริเวณ และงานสาธารณูปโภคภายนอก เบิกจ่ายแล้ว ๓ งวด (จากทั้งหมด ๙ งวด) เป็นเงิน ๑๑.๐๓ ลบ. มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ร้อยละ ๗๗.๔๓	-	-	-	-
		-	-	-	๔. การควบคุมงานก่อสร้าง เบิกจ่ายแล้ว ๒๙ งวดงาน (จากทั้งหมด ๔๒ งวดงาน) เป็นเงิน ๑๖.๖๘ ลบ.	-	-	-	-
๔๐. โครงการศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	๖๑-๖๓	๑๐๐.๐๐	๕๐.๐๐	อยู่ระหว่างพิจารณาตรวจรับรายงานฉบับกลาง	ขยายสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยส่งวนสิทธิ์ขยายระยะ เวลาปฏิบัติงานตามสัญญาโดยไม่มีค่าปรับ	๓๙๘.๔๐	๑๐๐.๐๐	๕๐.๐๐
๔๑. โครงการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในมิติเศรษฐกิจและสังคม	สนข.	-	-	-	ยังไม่เริ่มดำเนินการศึกษา	-	-	-	-
๔๒. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ	สนข.	๖๐-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • วิสัยทัศน์ การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก (To be a World Class Hub for Aviation Business) • แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ ๑๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖ โดยมีแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ ประกอบด้วย ๕ แนวทาง ดังนี้ ๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐาน ๒) การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ๓) การพัฒนาบริการ 	-	๓๖.๐๒	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					การเดินอากาศ ^๔) การพัฒนาглоการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ ๕) การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน • ผลลัพธ์ ประเทศไทยมีทิศทางการพัฒนา/แนวทางดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศที่ชัดเจน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแผนพัฒนาฯ ไปเป็นแนวทางในการดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ สอดคล้อง และบูรณาการเพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ ซึ่งจะมีการผลักดันโครงการนำร่องไปสู่การปฏิบัติจริง เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนพัฒนาฯ เป็นรูปธรรม • การดำเนินการในอนาคต ขับเคลื่อนแผนพัฒนาฯ โดยนำเสนอคค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป • อยู่ระหว่าง สนข. นำเสนอเรื่องให้ สศข. พิจารณา				
๔๓. โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนข.	๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานมาตรฐานการพัฒนาบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) และ/หรือแนวทางการพัฒนาระบบ ITS และรายงานโครงการนำร่องพัฒนาระบบ ITS • สรุปสาระสำคัญ แผนแม่บทการพัฒนา ระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้ ✓ วิสัยทัศน์ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis ✓ พันธกิจ การพัฒนาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล ✓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ITS ดังนี้ ๑) พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ๒) พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง	-	๑๘.๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๓) พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมจราจรประกอบด้วยกลยุทธ์ ๔) เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ ✓ โครงการนำร่อง ประกอบด้วยกัน ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) การบูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อใช้ในการนำเสนอเหตุการณ์ (Incident) หรืออุบัติเหตุ ๒) การประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ และ ๓) การพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางถัด • คจร. มีมติ เมื่อวันที่ ๓ ม.ค. ๒๕๖๒ เห็นชอบแผนแม่บท ITS และมอบหมายให้ คค.(สนข.) ขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติ และ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ ม.ค. ๒๕๖๒ รับทราบผลการประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๓ ม.ค. ๒๕๖๒ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS • สนข. อยู่ระหว่างจัดทำร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) (แผนปฏิบัติการ ITS)				
มาตรการ									
๖. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกมืออาชีพ	ขบ.	๕๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้จัดอบรมบุคคลทั่วไปและผู้ว่างงานที่ประสงค์จะประกอบอาชีพพนักงานขับรถ เพื่อให้เป็นพนักงานขับรถขนาดใหญ่ที่มีความรู้และทักษะในการขับขี้อย่างถูกต้องและปลอดภัย บ่อนเข้าสู่ตลาดแรงงาน ตามนโยบายรัฐบาลที่มุ่งช่วยเหลือผู้ว่างงานให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพและเป็นพนักงานขับรถมืออาชีพ	-	๒๐.๒๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๗. มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิ.ย. ๒๕๕๕ เพื่อใช้บังคับสำหรับการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้	-	(ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ๒) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง จุดผ่านแดนแดนสะหวันนะเขต - ลาว และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต - มุกดาหาร และ ๓) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. ๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๕๙ • ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๖ ส.ค. ๒๕๖๒ • ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ขยายระยะเวลาการใช้รถเพื่อการท่องเที่ยวในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๔ ก.พ. ๒๕๖๓ • จัดทำโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาของโครงการฯ 				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘. มาตรการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติที่ชัดเจน	กทพ.	๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• การจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แล้วเสร็จ โดยมีภารกิจในการกำกับดูแลทางการบินพลเรือนตาม พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
	ขร./สนข.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อแยกหน้าที่บทบาทภารกิจด้านการกำกับดูแล ออกจากการประกอบการให้บริการเดินรถ และส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่จำเป็น โดยกรมการขนส่งทางรางได้รับการจัดตั้งตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยได้รับการประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๔ เม.ย. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่๑๓จากวันประกาศเป็นต้นไป	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๙. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน	รพท.	๕๓-๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๑๐. การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รพม.	๕๓-๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๑๑. มาตรการระบบ Intelligent Traffic Systems หรือ EXAT ITS ระบบจราจรอัจฉริยะ	กทพ.	๕๙-๖๓ ๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้ ๑. โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๓ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติและพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) มาใช้บนระบบทางพิเศษ บนสายทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา - อารณรังค์) ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกทางพิเศษบางนา - อารณรังค์ (๑๑) และทางพิเศษบางนา - ท่าเรือ (FES) ช่วงอารณรังค์ - บางนา ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๕ ม.ค. ๒๕๖๒	-	๒๖.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ เพื่อออกแบบและติดตั้งระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรแบบอัตโนมัติ บนสายทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทางรวม ๕๕ กม. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๒ ต.ค. ๒๕๖๑ ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๖๓	-	๓๑.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๒. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง : การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	การพัฒนาหลักสูตรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดการหลักสูตรการเรียนและหลักสูตรการอบรมตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตรคู่ขนานกับการจัดทำระบบ ISO และ IMO Model course ประกอบด้วย หลักสูตรการศึกษา ๓ หลักสูตร ได้แก่ ๑) หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ ๒) หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ และ ๓) หลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้นสำหรับคนประจำเรือตามอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐	-	๑๓.๗๒	-	-
๑๓. มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งอาเซียนทั้งในโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบข้อบังคับการกำกับดูแล	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ โดย จท. มีภารกิจกำกับดูแลการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ได้มีการพัฒนาท่าเรือร่องน้ำทางเดินเรือและดำเนินการภายใต้กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเข้าเป็นภาคี และ/หรือรับหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญต่าง ๆ เพื่อการพัฒนา ยกระดับ และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของกิจการพาณิชยนาวีไทย	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๔. มาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO	กพท.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๓๙.๙๕	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินมาตรการพัฒนาบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามแผน ICAO ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตรเพื่อพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินแล้ว จำนวน ๕๕๗ หลักสูตร จาก ๑,๑๔๔ หลักสูตร (ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๓๓ หลักสูตร ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓๘ หลักสูตร ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๔๙ หลักสูตร และ ปี ๒๕๖๒ จำนวน ๒๓๗ หลักสูตร) การดำเนินการต่อเนื่องภายหลังสิ้นสุดมาตรการ ปี ๒๕๖๒ กพท. ปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมของพนักงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวางแผนการพัฒนาการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับสมรรถนะในการปฏิบัติงานของพนักงานในแต่ละด้านเพื่อให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น การฝึกอบรม การลงมือปฏิบัติจริง หรือการเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ของพนักงานได้อย่างยั่งยืน 	<p>ปัญหาอุปสรรค</p> <p>การฝึกอบรมพนักงานไม่เป็นไปตามแผนเนื่องจาก</p> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานขาดอัตรากำลังที่มีทักษะเฉพาะด้าน หลักสูตรฝึกอบรมสถาบันต่างประเทศไม่สามารถเปิดอบรมได้ตามกำหนด การเตรียมความพร้อมในการตรวจ ธ.ศ. ๒๕๖๑ ตามภารกิจ CAT Mission โดย ICAO และ ก.พ. ๒๕๖๒ จาก FAA ทำให้พนักงานไม่สามารถอบรมได้ตามแผน 	๓๑๗.๒๐ (ปี ๕๙-๖๒)	๑๐๐.๐๐	๒๔.๙๖
๑๕. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	ทอท./บกท./บพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง			ทอท. บกท. และ บพท. ได้ดำเนินมาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ดังนี้		๒๑.๐๐ (ทอท.)	-	-
	บกท.	๖๒	๑๐๐.๐๐	๙๕.๐๐	<p>๑. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ของ บกท. ประกอบด้วย</p> <p>๑.๑ พัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น Hub ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบินฤดูหนาว เริ่มใช้งานวันที่ ๒๗ ต.ค. ๒๕๖๒</p>	<p>ปัญหาอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> การปรับปรุงตารางบินจำเป็นต้องพึ่งพาหน่วยงานภายนอก ทั้งในและนอกประเทศ 	-	-	-
		๖๐-๖๕	๑๐๐.๐๐	๙๕.๐๐	<p>๑.๒ ขยายเส้นทางบินในภูมิภาค เช่น CLMV ASEAN และ เอเชียใต้ ปรับปรุงเวลาเข้า - ออกของเที่ยวบิน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อเที่ยวบิน ดำเนินการแล้วเสร็จสำหรับตารางบินฤดูหนาว เริ่มใช้งานตั้งแต่ ๒๗ ต.ค. ๒๕๖๒ ถึง ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๓</p>	<p>แนวทางแก้ไข</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนตารางบินสำรองในกรณีไม่ได้ตามแผน 	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๒-๖๓	๕.๐๐	-	๑.๓ การดำเนินการจัดหาเครื่องบินเมื่อโครงการได้รับอนุมัติจาก ครม. เพื่อลดอายุของฝูงบิน และเพิ่มความทันสมัยและพัฒนาการ เชื่อมต่อเที่ยวบิน อยู่ระหว่างจัดทำสมมติฐานของโครงการ	ปัญหาอุปสรรค • แผนงานล่าช้าจากการปรับสมมติฐานล่าช้า • โครงการอาจไม่สอดคล้องกับสถานะปัจจุบัน	-	-	-
		๖๓	๕๐.๐๐	-	๑.๔ ศึกษาเพื่อทำการเปรียบเทียบสมรรถนะและการใช้งานของเครื่องบินแบบต่าง อยู่ระหว่างการจัดทำสมมติฐานของโครงการ	แนวทางแก้ไข • จัดทำสมมติฐาน โดยให้ทุกหน่วยเกี่ยวข้องร่วมมือกัน • จัดทำสมมติฐาน โดยคำนึงถึงทุกองค์ประกอบ	-	-	-
	บพม.	๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ของ บพม. ประกอบด้วย ๒.๑ เปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐอินเดียเปิดเส้นทางบินใหม่ จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ๑) กรุงเทพฯ - พาราณสี ๒) กรุงเทพฯ - อาห์เมดาบาด		-	-	-
		๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒.๒ เปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) เปิดเส้นทางบินใหม่ จำนวน ๑ เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่ - เกาสง		-	-	-
		๖๓	๑๐๐.๐๐	๖๐.๐๐	๒.๓ เปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน เปิดเส้นทางบินใหม่ จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ๑) กรุงเทพฯ - कुนหมิง ๒) กรุงเทพฯ - เชียงเหมิน				
		๖๓	๑๐๐.๐๐	๖๐.๐๐	๒.๔ เพิ่มช่องทางการขายในรูปแบบเที่ยวบินร่วม (Codeshare) กับ บพท. บพม. ทำการขายในรูปแบบเที่ยวบินร่วม บนเที่ยวบินที่ บพท. เป็นผู้ทำการ บินในทุกเส้นทาง โดยปัจจุบัน ดำเนินการแล้ว ๖ เส้นทาง ได้แก่ ๑) กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ๒) กรุงเทพฯ - ภูเก็ต ๓) กรุงเทพฯ - กระบี่ ๔) กรุงเทพฯ - พนมเปญ ๕) กรุงเทพฯ - ย่างกุ้ง ๖) กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
	ทอท.	๕๗-๖๒	-	-	<p>๓. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ของ ทอท. ประกอบด้วย ๔ โครงการ ได้แก่</p> <p>๓.๑ โครงการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ณ ท่าอากาศยาน เชียงรายและท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒</p> <p>มีสายการบินสมัครเข้าร่วมโครงการฯ ๑๑ สายการบิน ๓๓ เส้นทางบิน 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 เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ๕) Kunming Airline เส้นทางบิน หาดใหญ่ - Kunming Changshui สาธารณรัฐประชาชนจีน ๖) Jetstar Asia Airways เส้นทางบินหาดใหญ่ - Changi สิงคโปร์ ๗) Beijing Capital Airlines เส้นทางบิน เชียงราย-Haikou Meilan สาธารณรัฐประชาชนจีน ๘) Thai Lion Air เส้นทางบินเชียงราย - Changsha Huanghua สาธารณรัฐประชาชนจีน ๙) Tha Lion Air เส้นทางบิน เชียงราย- Hefei Xinqiao International Airport สาธารณรัฐประชาชนจีน ๑๐) Malindo Air เส้นทางบินหาดใหญ่ - สหพันธรัฐมาเลเซีย ๑๑) Malindo Air เส้นทางบินหาดใหญ่ - สหพันธรัฐมาเลเซีย ๑๒) Ruili Airlines เส้นทางบินเชียงราย - Xishuangbanna Gasa International Airport ๑๓) Korean Airlines เส้นทางบินเชียงราย - Inchoen สาธารณรัฐเกาหลี</p>	-	๒๑.๐๐	-	-
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>๓.๒ โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑</p> <p>มีสายการบินที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไข โดยแบ่งเป็นเที่ยวบินแบบประจำ จำนวน ๖ สายการบิน ๘ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) NokScoot เส้นทางบินดอนเมือง - เส้นหยาง</p>	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					และดำเนินการเปลี่ยนสายการบินประชาชนจีน ๒) Thai AirAsia เส้นทางบิน ดอนเมือง - โกลกาดา สายการบินอินเดีย ๓) Sabaidee Airways เส้นทางบินดอนเมือง - Huangshan Tunxi International และ Jinan Yaoqiang International สายการบินประชาชนจีน ๔) Thai Lion Mentari เส้นทางบินดอนเมือง - Bombay International สายการบินอินเดีย ๕) NewGen Airways เส้นทางบินดอนเมือง - Jinan Yaoqiang International สายการบิน อินเดีย ๖) Thai AirAsia X เส้นทางบินดอนเมือง-Kansai International ญี่ปุ่น และเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำมีจำนวน ๓ สายการบิน ๓ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) Thai AirAsia เส้นทางบิน ดอนเมือง - Ningbo Lishe สายการบินประชาชนจีน ๒) การบินไทย เส้นทางบินดอนเมือง - Singapore Changi สายการบินสิงคโปร์ ๓) Silk Air เส้นทางบินดอนเมือง - Singapore Changi สายการบินสิงคโปร์				
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓.๓ โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลา ไม่คับคั่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ มีสายการบินที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขและข้อกำหนด จำนวน ๑๕ สายการบิน ๒๔ เส้นทางบิน ได้แก่ ๑) Spring Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Zunyi Xinzhou ท่าอากาศยานท่าเหลียน ท่าอากาศยาน Lanzhou Zhongchuan และท่าอากาศยาน Yinchuan Hedong International สายการบินประชาชนจีน ๒) Ikar Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Cam Ranh สายการบินรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม ท่าอากาศยาน Yemelyanovo สหพันธรัฐ รัสเซีย ๓) Asia Atlantic Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยาน Harbin Taiping ท่าอากาศยาน Ordosejin Horo สายการบินประชาชนจีน ๔) Ural Airlines เส้นทางบิน สุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยาน Vladivostok ท่าอากาศยาน Irkutsk	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					สหพันธรัฐรัสเซีย ๕) China Southern Airlines เส้นทางบิน สุวรรณ ภูมิ - Urumai Divopu สาธารณ ธิปไตยประชาชนจีน ๖) Xiamen Airlines เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Fuzhou Changle ๗) T'Way เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Ras Al Khaimah สห ธิปไตยอาหรับเอมิเรตส์ ๘) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๙) LCC Nordwind เส้นทางบินสุวรรณภูมิ-Sheremety Penglai สหพันธรัฐรัสเซีย ๑๐) China Eastern เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยาน Yantai Penglai และท่าอากาศยาน Chengdu Shuang Liu สาธารณ ธิปไตยประชาชนจีน ๑๑) Air India เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยาน Biju Patnaik และท่าอากาศยาน Chandigarh สาธารณ ธิปไตยอินเดีย ๑๒) Siberia Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยาน Novosibirsk และ ท่าอากาศยาน Vladivostok สหพันธรัฐรัสเซีย ๑๓) Spice Jet เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Sardar Vallabhbhai Patel สาธารณ ธิปไตยอินเดีย ๑๔) British Airways เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - London Heathrow สห ธิปไตยราชอาณาจักร ๑๕) Jeju Air เส้นทางบินสุวรรณภูมิ - Gimhae เกาหลี				
		๖๒	-	-	๓.๔ ทอท. ร่วมงานกิจกรรม Road show / Event ที่เกี่ยวข้องกับการบินพาณิชย์ เช่น ๑) งาน CAPA India Aviation Summit ๒๐๑๙ เมื่อวันที่ ๑๑- ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๒ ที่เมืองเดลี อินเดีย ๒) งาน Route Asia ๒๐๑๙ เมื่อวันที่ ๙ - ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๒ ที่เมืองเซบู ฟิลิปปินส์ ๓) งาน World Routes ๒๐๑๙ เมื่อวันที่ ๑๙ - ๒๕ ก.ย. ๒๕๖๒ ที่เมืองแอดเดลี ออสเตรเลีย	-	๒๑.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓	-	-	<p>๓.๕ โครงการกระตุ้นตลาดด้านการบินและการท่องเที่ยวไทยระยะสั้น ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง มี ๒๔ สายการบินสมัครเข้าร่วมโครงการฯ คือ</p> <p>๓.๕.๑ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ๑) Thai Airways International PLC ๒) LOT Polish Airlines ๓) QINGDAO AIRLINES C ๔) THAI VIETJET AIR JOINT STOCK</p> <p>๓.๕.๒ ท่าอากาศยานดอนเมือง ได้แก่ ๑) Thai Lion Air ๒) Nok Air ๓) Thai Air Asia X ๔) Thai Air Asia</p> <p>๓.๕.๓ ท่าอากาศยานภูเก็ต ได้แก่ ๑) Royal Flight airlines ๒) TUI Fly Nordic ๓) WEST AIR ๔) Pegas Fly ๕) Azur Air ๖) LOT Polish Airlines ๗) Nordwind Airlines ๘) Salam Air ๙) Qingdao Airlines ๑๐) I-Fly ๑๑) Thai Lion Air ๑๒) TUI Airways ๑๓) Azur Air Ukraine ๑๔) Sunclass Airlines ๑๕) SCAT Airlines</p>	-	-	-	-
๑๖. มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า	ทอท.	๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>• ทอท. ให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้า โดยผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และร่าง พ.ร.บ. ศุลกากรได้รับการประกาศเป็น พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ พ.ย. ๒๕๖๐ ได้มีการประกาศกฎกระทรวง เรื่อง การควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ว่าด้วยการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุติดยาในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรให้ของนั้น ได้รับการยกเว้น</p>	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า ส่งออก การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ของดังกล่าวเฉพาะในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเกาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และที่จัดตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ซึ่งประกาศดังกล่าวส่งผลให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับสิทธิเทียบเท่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ) ทำให้สินค้าดังกล่าวที่นำเข้ามาในเขตที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลจากการดำเนินมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้สินค้าที่นำเข้ามาในเขตที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงการคลัง ยังไม่ต้องยื่นขอใบอนุญาตต่าง ๆ เพื่อการนำเข้าในกรณีที่ไม่ได้นำสินค้านั้นเข้ามาบริโภคในประเทศ ปัจจุบันได้เริ่มมีสินค้าที่นำผ่านเข้าที่ได้รับสิทธิดังกล่าวแล้ว อาทิ เครื่องสำอาง 				
๑๗. มาตรการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีด้านการขนส่ง	สบพ./ทอท.	๕๙-๖๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> ทอท.และ สบพ. ได้ทำพิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินใน ๓ สาขา ได้แก่ ๑) Aviation Technology and Innovation ๒) Aviation Safety and Security ๓) Air Transport Management ทอท. และ สบพ. ได้ทำ MOU ฉบับใหม่แก้ไข ๓ สาขา (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๔) ประกอบด้วย ๑) สาขานิรภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety and Security) ๒) สาขาการบริหารจัดการสนามบิน (Airport Management) ๓) สาขาการจัดการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Management) สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการหาความต้องการที่เป็นปัจจุบันในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ 	-	๐.๒๙	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล(%)				แผน (%)	ผล (%)
๒. เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง									
๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๔๔. โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี ๓ และสะพานสามโคก จ.ปทุมธานี • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๑๗,๔๖๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน แนวเส้นทางโครงการ แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ดังนี้ ๑) จุดเริ่มต้นของโครงการจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ตะวันตก) ช่วง กม.๖๔ ผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ ที่ ต.สามโคก และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปบรรจบบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ๒) ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ จากจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ถึงทางแยกต่างระดับคลองหลวง ๓) จุดเริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับคลองหลวง	ทล.	๖๓-๖๖	-	-	<ul style="list-style-type: none"> สะพานสามโคก การออกแบบแล้วเสร็จ อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA สะพานปทุมธานี ๓ ศึกษา Feasibility study แล้วเสร็จ อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณา EIA 	-	๑๗,๔๖๐.๐๐	-	-
๔๕. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ - ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน บริเวณท่าฉลอม จ.สมุทรสาคร	ทช.	๕๗-๗๔	-	-	อยู่ระหว่างการออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓) สำรวจอสังหาริมทรัพย์ ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ เวนคืนปี ๒๕๖๗-๒๕๖๘ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๔	-	๙๓,๑๐๗.๕๙	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔๖. โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	ทช.	๖๐-๖๖	-	-	ยุติโครงการ เนื่องจากมีประชาชนคัดค้านจำนวนมาก แม้ว่า ทช. ได้ศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๐	-	๓,๔๘๖.๕๐	-	-
๔๗. โครงการก่อสร้างสะพานบริเวณทำนายนนท์บุรี • งบประมาณ รวม ๖,๐๓๓ ลบ. ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ ๑๘.๕๐ ลบ. ค่าสำรวจสิ่งขุดหินทราย ๑๘.๕๐ ลบ. ค่าเวนคืนที่ดิน ๒,๒๐๐.๐๐ ลบ. ค่าก่อสร้าง ๓,๗๙๖.๐๐ ลบ.	ทช.	๔๙-๕๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๕๗ และเปิดให้บริการแล้ว ได้รับพระราชทานชื่อว่าสะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์	-	๖,๐๓๓.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๔๘. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แยกหมอไธ - ใต้ • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณรวม ๖,๗๕๘.๗๓ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างถนนขนาด ๖ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๐๐-๓.๕๐ ม. พร้อมระบบระบายน้ำ และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย	ทช.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	โครงการประกอบด้วย ๔ ตอน โดยดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด ดังนี้ • ตอน NS๑ ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๒	-	๖,๗๕๘.๗๓	-	๙๖.๕๓
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• ตอน NS๒ ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๒	-	๑,๘๗๑.๓๙	-	๙๘.๐๒
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• ตอน NS๓ ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๒	-	๒,๐๐๗.๐๐	-	๙๙.๑๗
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• ตอน CD Road ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๒	-	๑,๒๗๓.๖๔	-	๙๕.๒๘
๔๙. โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๓) • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ • งบประมาณรวม ๙๘๘.๘๙ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน อยู่ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงถนนคูขนานระดับดินขนาด ๒ ช่องจราจร พร้อมเครื่องหมายจราจรไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย	ทช.	๖๐-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓	-	๙๘๘.๘๙	-	๘๙.๐๓

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕๐. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ • งบประมาณ ๔๒,๓๘๐ ลบ. (ก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน) • แนวทางดำเนินงาน รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๖.๗ กม. มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๙ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถ.กาญจนาภิเษก) บริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์ สิ้นสุดโครงการบริเวณย่านบางซื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ ๒) บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒) และลงสู่ระดับพื้นราบที่บริเวณกำแพงเพชร ๒	กทพ.	๕๖-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๕๙ เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของ กทพ. กับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ถ.กาญจนาภิเษก) ของ ทล. และมีส่วนต่อขยายในอนาคตเพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร	-	๔๒,๓๘๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕๑. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร และส่วนทดแทนตอน N๑ • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐ • งบประมาณ ๒๒,๙๙๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร และมีแนวสายทางซ้อนทับกับถ.ประเสริฐมนูกิจ มีจุดเริ่มต้น ถ.ประเสริฐมนูกิจ และสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทางประมาณ ๑๐.๕ กม.	กทพ.	๖๒-๗๐	-	-	• สนข. ได้จัดสร้างผลการศึกษาความเหมาะสม และแบบเบื้องต้นของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับการศึกษา ให้ กทพ. เรียบร้อยแล้ว • การประชุมคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ ๒๖ ธ.ค. ๒๕๖๒ มีมติอนุมัติให้ กทพ. นำเรื่องเสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ซึ่งมีความพร้อมก่อน ไปพร้อมกับก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ซึ่ง กทพ. ได้นำเรื่องเสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป	-	๒๒,๙๙๐.๐๐ (เฉพาะ N๒)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕๒. โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๑,๒๔๔ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ระยะทางรวม ๑๘.๗ กม. มีจุดเริ่มต้นที่ ถ.พระรามที่ ๒ เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ ๒ มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ จนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร จนถึงบริเวณถนนพระรามที่ ๓ ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการ โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร	กทพ.	๖๒-๖๖	-	-	ประกอบด้วยงาน ๒ ส่วน ได้แก่ ๑. งานผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ ๑๔ พ.ย. ๒๕๖๑ และได้แจ้งให้ผู้ให้บริการควบคุมงานเริ่มงานช่วงควบคุมงานก่อสร้างและบริหารโครงการตั้งแต่วันที่ ๑๖ ม.ค. ๒๕๖๓ ๒. งานจ้างผู้รับจ้าง • การประกวดราคางานจ้างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สัญญาที่ ๑ - ๔ (งานโยธา) ด้วยวิธีประกวดราคานานาชาติ โดยปัจจุบันมีผลการดำเนินการ ดังนี้ สัญญาที่ ๑ อยู่ระหว่างการเตรียมการประกาศผลผู้ชนะการประกวดราคาฯ สัญญาที่ ๒ กทพ. ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๙ ม.ค. ๒๕๖๓ สัญญาที่ ๓ ออกประกาศเรื่องประกาศผู้ชนะการเสนอราคาโครงการฯ สัญญาที่ ๓ โดยการประกวดราคานานาชาติ เมื่อวันที่ ๕ ก.พ. ๒๕๖๓ มีผู้อุทธรณ์ผลการประกวดราคา จำนวน ๑ ราย ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ฯ สัญญาที่ ๔ ความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม ณ มี.ค. ๒๕๖๓ ผลงานร้อยละ ๒.๐๔ จากแผนร้อยละ ๑.๘๖ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๘ • การประกวดราคางานจ้างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สัญญาที่ ๕ (งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร) ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ สัญญาที่ ๕ อยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงร่างขอบเขตของงานจ้าง	-	๓๑,๒๔๔.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓.๙๙

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕๓. โครงการถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา	สนข.	๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาสรุปว่า โครงการนี้ประกอบด้วย ๘ โครงการย่อย ระยะทางรวม ๑๔๐ กม. ในเขตกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ รวมมูลค่าโครงการ ๓๕,๘๓๕ ลบ. มติ คจร. เมื่อวันที่ ๑๗ ต.ค. ๒๕๖๑ รับทราบผลการศึกษา และมอบหมายให้ คค. โดย สนข. ทหารีร่วมกับ มท. และ กทม. ในการพัฒนาและออกแบบทางสัญจรเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีการบูรณาการและมีความสอดคล้องกัน ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	-	๓๘.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๕๔. โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาแล้วเสร็จผลการศึกษาสรุปได้ว่า ๑) แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณต่างระดับรัชวิภา ลอดใต้ทางยกระดับอุตราภิมุขไปตามแนวถนนกำแพงเพชร ๒ ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงข้ามคลองเปรมประชากรแล้วเชื่อมเข้าทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ๒) รูปแบบโครงการฯ เป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร ความกว้างโครงสร้างแต่ละทิศทาง ๑๐.๔๐ ม. ความยาวจากทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าทางยกระดับอุตราภิมุข ระยะทาง ๑,๓๙๗ ม. ส่วนความยาวจากทางยกระดับอุตราภิมุขมุ่งหน้าทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ระยะทาง ๒,๒๘๐ ม. ๓) รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม คือ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) โดยการให้สัมปทานแก่เอกชน ซึ่งเอกชนเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงด้านปริมาณจราจร และรายได้ รวมทั้งก่อสร้างและโอนให้เป็นของรัฐ โดยกำหนดอายุสิ้นสุดสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๘๕ เพื่อให้เอกชนมีความมั่นใจว่าจะสามารถคืนทุนและมีผลตอบแทนตามที่คาดหวัง 	-	๓๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๕.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> • คจร. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิ.ย. ๒๕๖๐ เห็นชอบในหลักการของการเชื่อมโยงโครงข่ายตามโครงการศึกษาดังกล่าว โดยให้ คค. มอบหมายหน่วยงานเจ้าของโครงการไปดำเนินการโครงการรวมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กทพ. ทล. รพท. รับไปพิจารณาดำเนินการ • กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๑ ส.ค. ๒๕๖๑ เห็นชอบรายงาน EIA โครงการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ของ กทพ. (ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมฯ ของ สนข.) 				
๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค									
โครงการ									
๕๕. โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย ๔ ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๖๙,๗๓๘ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร	ทล.	๕๘-๖๕	๙๔.๘๓	๘๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๙ สายทาง • อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๕ สายทาง • ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑๔ สายทาง 	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณในปีถัดไป	๖๙,๗๓๘.๐๐	-	-
๕๖. โครงการแก้ไขปัญหารถติดของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (๓๒ โครงการ) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๗๔ • งบประมาณรวม ๒๐,๐๒๖.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างปรับปรุงถนน ๒ - ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง	ทช.	๕๘-๗๔			<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการแล้วเสร็จ ๙ สายทาง • อยู่ระหว่างดำเนินการ ๘ สายทาง • ยุติโครงการ ๒ สายทาง • ยังไม่เริ่มดำเนินการ ๑๒ สายทาง 		๒๐,๐๒๖.๐๐		
		๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษกแนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๑ ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒	-	๑,๖๐๔.๗๐	๑๐๐.๐๐	๙๖.๕๓
		๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษกแนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๒ ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒	-	๑,๘๗๑.๔๐	๑๐๐.๐๐	๙๘.๐๒

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน NS๓ ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒	-	๒,๐๐๗.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๙.๑๗
		๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. โครงการถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ ตอน CD Road ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒	-	๑,๒๗๕.๖๔	๑๐๐.๐๐	๙๕.๒๘
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๕. โครงการขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ขอยจรัญสนิทวงศ์ ๑๓ - คลองมหาสวัสดิ์) ดำเนินการ แล้วเสร็จปี ๒๕๖๐ และเปิดบริการให้ประชาชนแล้ว	-	๔๖๓.๐๔	๑๐๐.๐๐	๙๕.๔๒
		๕๘-๖๒	๑๐๐.๐๐	๙๕.๖๙	๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ ฝัังเมืองรวม เมืองชุมพร จ.ชุมพร อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๗๘๘.๐๐	-	๘๘.๘๕
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ และ ค ฝัังเมืองรวมเมือง ชัยนาท จ.ชัยนาท ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๔๙๘.๗๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑ ง๒ ง๔ และ ง๕ ฝัังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี ๒๕๖๑	-	๔๓๖.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก (ตอนที่ ๒) ฝัังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี ดำเนินการ แล้วเสร็จปี ๒๕๖๑	-	๓๘๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘๖.๙๗
		๖๐-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐. โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์ ดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๓	-	๔๗๖.๓๒	๑๐๐.๐๐	๙๗.๑๖
		๖๔-๖๖	-	-	๑๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย นบ.๓๐๓๐ ถนนชัยพฤกษ์ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖	-	๙๐๓.๐๐	-	-
		๖๑-๖๖	-	-	๑๒. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ข๑ เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖	-	๑๗๒.๕๐	-	-
		๖๕-๗๓	-	-	๑๓. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร สำรวจออกแบบปี ๒๕๖๕ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๙ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๐ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	-	๖๔๗.๙๔	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๕-๗๓	-	-	๑๔. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๓ เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๕ สํารวจออก สั้งหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๙ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๐ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	-	๒๘๔.๒๐	-	-
		๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๙๐.๕๒	๑๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณ ถนนมหาเทพ) เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๙๓.๗๐	-	๔๓.๓๖
		๖๕-๗๒	-	-	๑๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค (บริเวณ หน้าโรงแรม NSC) เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๕ สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๙ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๐ เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๒	-	๓๖.๙๕๐๐	-	-
		๖๕-๗๒	-	-	๑๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง (ตอนที่ ๒) เมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๕ สํารวจ อสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๙ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๐ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๒	-	๘๖๙.๘๐	-	-
		๖๔-๖๘	-	-	๑๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ๒ เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๔ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	-	๑,๑๑๕.๖๔	-	-
		๖๓-๖๗	-	-	๑๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก เมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๓ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗	-	๘๘๐.๕๐	-	-
		-	-	-	๒๐. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค เมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ยุติโครงการ	ประชาชนคัดค้าน	-	-	-
		๖๒-๖๗	-	-	๒๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗	-	๑,๒๕๔.๕๔	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๕-๖๙	-	-	๒๒. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ช๓ เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๕ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๖ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	-	๑,๔๒๕.๗๐	-	-
		-	-	-	๒๓. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ เมืองนครราชสีมา จ.นครราชสีมา ยุติโครงการ	ประชาชนคัดค้าน	-	-	-
		๖๒-๖๘	-	-	๒๔. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๘ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘	-	๑,๒๕๔.๕๔	-	-
		๖๑-๖๖	-	-	๒๕. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ช๙ ชุมชน โคกลอย - ทัพเหมืองพังงา สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๑ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๖๒ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖	-	๓๕๘.๕๐	-	-
		๖๒-๖๗	-	-	๒๖. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๒ เมืองกระบี่ จ.กระบี่ สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๒ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี ๒๕๖๔ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗	-	๑๘๐.๐๐	-	-
		๖๙-๗๒	-	-	๒๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ค๑๖ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๖๙ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๐ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๒	-	๑๐๗.๔๐	-	-
		๖๓-๗๔	-	-	๒๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๙ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๖ สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๗๐ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๑ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๒ - ๒๕๗๔	-	๑๒๓.๓๖	-	-
		๖๖-๗๔	-	-	๒๙. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ๔ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๖ สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๗๐ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๑ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๒ - ๒๕๗๔	-	๓๕๓.๘๕	-	-
		๖๖-๗๔	-	-	๓๐. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๐ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย สํารวจออกแบบปี ๒๕๖๖ สํารวจอสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๗๐ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๑ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๒ - ๒๕๗๔	-	๒๔๖.๕๒	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)	
		๖๔-๗๒	-	-	๓๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง๑๖ เมืองเชียงราย จ.เชียงราย สำรองออกแบบปี ๒๕๖๗ สำรอง อสังหาริมทรัพย์ปี ๒๕๗๐ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินปี ๒๕๗๒ และเริ่มก่อสร้างปี ๒๕๗๓ - ๒๕๗๕	-	๓๕๓.๘๕	-	-	
๕๗. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สนับสนุนการเกษตร (ทช.)	ทช.	๕๘-๖๑			ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด		๖,๗๔๘.๐๗			
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. ยกระดับถนนลูกรังเป็นถนนลาดยาง ระยะทาง ๗๕๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔,๕๔๒.๓๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. ก่อสร้างถนนจังหวัดชายแดนภาคใต้ จำนวน ๒๕ รายการ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๓๕.๘๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	
					๓. ก่อสร้างสะพานในภูมิภาค ระยะที่ ๑ (สะพานยาว ๒,๒๘๐ ม.+๔๐ รายการสะพานชุมชน) ดังนี้					
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓.๑ สะพานขนาดกลาง จำนวน ๖๐ รายการ ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง ๖๐ รายการ	-	๓๑๙.๒๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓.๒ สะพานชุมชน จำนวน ๔๐ รายการ ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง ๔๐ รายการ	-	๑,๔๕๖.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	
๕๘. โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สนับสนุนการท่องเที่ยว (๓๔ สายทาง)	ทช.	๕๘-๖๗			<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๗ สายทาง • อยู่ระหว่างดำเนินการ ๕ สายทาง • ยุติโครงการ ๑๐ สายทาง • ยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ๑ สายทาง 		๒,๑๘๑.๔๔			
		๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. ถนนสายเข้าน้ำตกคอกม้า (ตอนที่ ๒) ต.หาดคัมภีร์ อ.ปากชม จ.เลย ระยะทาง ๑.๗๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๔.๕๐	๑๐๐.๐๐	๙๘.๖๒	
		๕๘	-	-	๒. ถนนสายบ้านหินซ้อน ต.หินซ้อน อ.แก่งคอย จ.สระบุรี ระยะทาง ๕.๒๐ กม. ยุติโครงการ	ซ้ำซ้อนกับโครงการของ อบจ.สระบุรี	-	-	-	
		๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. ถนนสายท่าเรือมุต - เกาะจำ ต.เกาะศรีบอยา อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ระยะทาง ๑.๙๕ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๒.๑๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. ถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ - บ.ท่ามะปรางค์ อ.วังน้ำเขียว - อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓.๔๔ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๘๒.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๕.๑๒
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๕. ถนนสายแยก ทล. ๑๐๘๙ - ดอยฟ้าห่มปก (ตอนที่ ๖) ต.เวียง อ.ฝาง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๕.๗๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๙.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๙.๙๘
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๖. ถนนสาย มส.๔๐๐๙ แยก ทล.๑๒๖๓ - บ.แม่จ๋า (ตอนที่ ๒) อ.ขุนยวมเมือง จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๖.๘๒ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๖๑.๓๘	๑๐๐.๐๐	๘๖.๑๘
		๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๗. ถนนสาย บ้านตีนธาตุ - ต.เมืองแปง อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๒๗.๖๒ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๕๕.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๘. ถนนสาย สฎ๓๐๖๒ แยก ทล.๔๐๑ - เขื่อนรัชชประภา อ.บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๙.๕๙ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๓๙.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙. ถนนสาย นศ.๔๐๒๑ แยก ทล.๔๑๕๑ - บ้านบางคู้ อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๐.๘๔ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๘๑.๘๙	๑๐๐.๐๐	๙๖.๗๗
		๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐. ถนนสายเลียบชายหาดบ้านขึ้น อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ระยะทาง ๕.๘๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๓๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๙๗.๗๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๑. ถนนสายทางเข้าน้ำตกบกราย อ.กระบุรี จ.ระนอง ระยะทาง ๙.๕๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๙๐.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๒. ถนนสาย บ้านใต้ - ท้องนายปาน (ตอนที่ ๒) อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๓.๙๒ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๖๖.๒๐	๑๐๐.๐๐	๙๘.๘๗
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๓. บ้านคลองโคน - บ้านบางตะบูน อ.เมือง, อ.บ้านแหลม จ.สมุทรสงคราม, จ.เพชรบุรี ระยะทาง ๑๔.๓๙ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๒๙๗.๑๘	๑๐๐.๐๐	๙๗.๐๘
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๔. บ้านท่าม่วง - บ้านบางเบ็ด อ.บางสะพานน้อย จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๖.๑๒ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๙๘.๖๗	๑๐๐.๐๐	๙๖.๙๘

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๕. บ้านสระน้อย - ขยายทางหลวงชนบท อ.ปรางบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๐.๙๐ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๗๔.๔๙	-	๙๙.๓๖
		๖๓-๖๕	-	-	๑๖. ทางหลวงหมายเลข ๔ (ปากทางบ้านทุ่งมะเมี) - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๘.๘๔ กม. ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	๒๕๕.๘๓	-	-
		๖๕	-	-	๑๗. เพชรเกษม - สถานีรถไฟทุ่งประดู่ อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘.๐๕ กม. เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๕	-	๒๒.๕๐	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	๑๘. สถานีรถไฟทุ่งประดู่ - วัดทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔.๘๔ กม. ยุติโครงการ ร่วมกับสายเพชรเกษม	-	๗๒.๕๑	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	๑๙. พช.๑๐๔๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๓๗๐) ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	๒๑๙.๕๕	-	-
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๐. แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๑ - บ้านบางจาก (บ้านบ่อเมา - บ้านดอนตะเคียน) อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๘.๕๙ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๘๓.๔๘	๑๐๐.๐๐	๙๗.๒๘
		๖๒-๖๔	๒๗.๙๖	๓๓.๒๕	๒๑. แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๑ (กม.ที่ ๗+๕๐๐) - บ้านโพธิ์เมาะ อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๑.๐๑ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๑๘๐.๗๘	-	๓๘.๙๑
		๖๒-๖๔	๒๕.๕๔	๑๖.๗๓	๒๒. แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๙๘ (กม.ที่ ๑๓+๑๐๐) - เทศบาลปากน้ำหลังสวน อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๓.๖๐ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๑๙๕.๔๘	-	๑๙.๖๓
		๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๓. แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๙๘ (กม.ที่ ๐+๕๐๐) บ้านหาดทรายรี - บ้านมัทรี อ.เมือง จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๙๖ กม. ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๐.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๓-๖๕	-	-	๒๔. ถนนเพชรเกษม - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๒.๗๗ กม. ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	๒๕๕.๘๓	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๕. บ้านสระน้อย - ชายหาดปากน้ำปราณ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑๐.๙๐ กม. ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒	-	๗๔.๔๙	-	๙๙.๓๖
		๖๔-๖๖	-	-	๒๖. ปช.๑๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ (กม.๒๕๔) - บ้านบ่อนอก เลียบชายทะเลพุน้อย - สี่แยกบ้านบ่อนอก (เพชรเกษม) (กม.๒๙+๑๘๒.๐๑๕ - กม.๔๐+๒๒๒.๐๓๙) อ.สามร้อยยอด, กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔๐.๒๔ กม. ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	-	-	-
		๖๓	-	-	๒๗. บ้านหนองบัว - บ้านเขากะโทล อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔.๗๐ กม. เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๓	-	๓๔.๘๖	-	-
		๖๕-๖๗	-	-	๒๘. บ้านกรูด-บ้านกลางอ่าว อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๒๒.๙๐ กม. ยุติโครงการ	อปท. ดำเนินการแล้ว	๕๗.๕๓	-	-
		๖๕-๖๖	-	-	๒๙. สายบ้านบางคอย - บ้านทุ่งคาน้อย อ.เมือง จ.ชุมพร ระยะทาง ๘.๖๖ กม. ยุติโครงการกับโครงการหมายเลข ๓๐	-	๔๕.๐๐	-	-
		๖๔-๖๖	-	-	๓๐. แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (กม.ที่ ๑๖+๘๙๑) - บ้านคลองชุม อ.เมือง, อ.สวี จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๕.๕๒ กม. ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	๒๔๗.๙๕	-	-
		๖๕	-	-	๓๑. อ่าวทุ่งซาง หมู่ที่ ๕ บ้านบางจาก อ.ปะทิว จ.ชุมพร ระยะทาง ๒.๑๑ กม. ยุติโครงการ	มีการลาดยางแล้ว ตลอดสาย	๑๒๑.๒๑	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	๓๒. แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๓ (กม.ที่๑๔+๓๕๐) - บ้านท้องเกร็ง อ.สวี, อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๖๑ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๖๗.๗๘	-	-
		๖๓-๖๕	-	-	๓๓. สาม แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๒ (กม.ที่ ๑๓+๑๐๐) - บ้านแหลมสันติ อ.หลังสวน, อ.ละแม จ.ชุมพร ระยะทาง ๒๙.๗๖ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๑๗๓.๕๙	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕๙. โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม - ป่าตอง จ.ภูเก็ต <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๙ งบประมาณ ๑๔,๑๓๗.๒๒ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน รูปแบบเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทาง ๓.๘๘ กม. มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตาในพื้นที่ ต.ป่าตอง อ.กะทู้ จนถึงบริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ 	กทพ.	๕๖-๖๙	-	-	กทพ. ได้เสนอรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และข้อมูลโครงการเพิ่มเติมให้กับ สคร. เมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค. ๒๕๖๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาข้อมูลดังกล่าว และได้เชิญ กทพ. เข้าร่วมประชุมหารือเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม - ป่าตอง จ.ภูเก็ต ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม ม. ๒๗ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ในวันที่ ๑๗ เม.ย. ๒๕๖๒ เพื่อให้ กทพ. ชี้แจงรายละเอียดในรายงานผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบจาก รรค. แล้ว ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ กทพ. จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมของโครงการให้ สคร. คือ การขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้	-	๑๔,๑๓๗.๒๒	-	-
๖๐. โครงการก่อสร้างต่อเติมทางขับลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้าทำอากาศยานนครศรีธรรมราช <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ งบประมาณ ๒๑๙.๕๑ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน ก่อสร้างต่อเติมทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้า ทำให้สามารถรองรับการจอดเครื่องบินขนาด B๗๓๗ ได้จำนวน ๙ ลำ 	ทย.	๕๗-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อเดือน ต.ค. ๒๕๕๙	-	๒๑๙.๕๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๖๑. โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินและลานจอดรถทำอากาศยาน อุดรธานี <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ งบประมาณ ๑๕๙.๘๗ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน ก่อสร้างทางวิ่งให้รองรับเครื่องบิน B๗๓๗ ได้จำนวน ๙ ลำ 	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๒ มี.ค. ๒๕๖๑	-	๑๕๙.๘๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๖๒. โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางขับและ ลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยานลำปาง • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๘๔.๙๗ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางขับ และลานจอดเครื่องบินจะสามารถรองรับ เครื่องบิน ATR๗๒ ได้จำนวน ๖ ลำ	ทย.	๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ วันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๖๑	-	๘๔.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง									
โครงการ									
๖๓. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการการเดินทางอากาศ • แนวทางดำเนินงาน จัดตั้งศูนย์บริหาร จราจรทางอากาศ ประกอบด้วย ๑) การจัดตั้ง ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ ๒) การเพิ่ม ขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจร ทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ โครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศ ทั่วประเทศ ๓) การจัดหาอากาศยานบิน ทดสอบประสิทธิภาพสูง	บวท.	๕๕-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน Contingency and Training ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ บวท. เปิดใช้งานระบบใหม่ (Cutover) ที่ศูนย์ควบคุมการบิน เชียงใหม่ วันที่ ๒๔ มี.ค. ๒๕๖๒ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก วันที่ ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๒ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขต สนามบินกรุงเทพ วันที่ ๒๗ เม.ย. ๒๕๖๒ ศูนย์ควบคุมการบิน ภูเก็ต วันที่ ๒๓ มิ.ย. ๒๕๖๒ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ วันที่ ๒๗ มิ.ย. ๒๕๖๒ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เขต ประชิตสนามบินภูมิภาค วันที่ ๗ ก.ค. ๒๕๖๒ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ วันที่ ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๓ โดยได้เปิดใช้งานทั่วประเทศเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โครงการแล้วเสร็จ 	-	๔,๔๖๐.๓๑	๘๐.๔๐	๘๐.๖๐
๖๔. โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนา มาตรฐานด้านการจัดการระบบจราจร ในเมืองภูมิภาค	สนข.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจร ในเขตเมืองประกอบด้วยคู่มือ ๔ เล่ม ได้แก่ ๑) คู่มือการสำรวจ และการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร ๒) คู่มือการจัดระบบ การจราจร ๓) คู่มือการติดตามและประเมินโครงการ	-	๑๑.๓๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๔) คู่มือการจัดทำทางจักรยานในเขตเมือง โดยมีเมืองต้นแบบจำนวน ๖ เมือง ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา อุตรธานี และเมืองพัทยา ชลบุรี พร้อมทั้งจัดส่งรายงานให้กับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการระบบจราจรในเขตเมืองภูมิภาคต่อไป				
๖๕. โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร	สนข.	๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ และ ครร. มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ก.พ. ๒๕๖๑ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป และ ครร. มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ ๑๗ เม.ย. ๒๕๖๑	-	๑๗.๗๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๑๘. มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย	บกท./บทม.	ดำเนินการต่อเนื่อง			บกท. และ บทม. มีการดำเนินมาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย ดังนี้				
	บกท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	๑. มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย ของ บกท. บกท. ทำการบินไปยังจุดบินหลักในแต่ละภูมิภาค อาทิ กรุงเทพฯ - อุตรธานี กรุงเทพฯ - ขอนแก่น กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - กระบี่ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ เชียงใหม่ - ภูเก็ต โดยทำการบินต่อเนื่องและได้ปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร	-	-	-	-
	บทม.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย ของ บทม. ๒.๑ เพิ่มความถี่เที่ยวบิน ประจำภายในประเทศ เพื่อตอบสนองต่อปริมาณผู้โดยสาร ๓ เส้นทางดังนี้ กรุงเทพฯ - เชียงราย กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - กระบี่	-	-	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒.๒ สนับสนุนบัตรโดยสารราคาพิเศษและบริการอาหารพิเศษในช่วงเทศกาล จัดโปรโมชั่นและบริการอาหารพิเศษ เช่น เมนูอาหารเจในเทศกาลกินเจ เทศกาลวันพ่อแห่งชาติให้บริการขนมไทย เทศกาลตรุษจีนให้บริการเมนูทาร์ตสโตร์ฮ่องกง	-	-	-	-
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒.๓ ให้บริการเที่ยวบินเสริมในช่วงเทศกาลสำคัญ เพิ่มเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการ และปริมาณผู้โดยสารในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ : เส้นทางจาก กรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ เชียงราย และภูเก็ต	-	-	-	-
๑๙. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • ทอท. ได้เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality : ASQ) ของ Airport Council International (ACI) สํารวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยใช้แบบสอบถามมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก มีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนประเมินผลด้านคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน โดยมีผลการประเมิน ไตรมาส ๓ ปี ๒๕๖๒ (คะแนนเต็ม ๕) อาทิ <ul style="list-style-type: none"> ✓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๔.๓๒ คะแนน (อันดับที่ ๑๓๗ ของโลก) ✓ ท่าอากาศยานดอนเมือง ๔.๐๑ คะแนน (อันดับที่ ๒๖๑ ของโลก) ✓ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ๔.๔๗ คะแนน (อันดับที่ ๙๕ ของโลก) ✓ ท่าอากาศยานภูเก็ต ๔.๑๔ คะแนน (อันดับที่ ๒๐๐ ของโลก) ✓ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ๓.๙๙ คะแนน (อันดับที่ ๒๖๘ ของโลก) ✓ ท่าอากาศยานเชียงราย ๔.๒๐ คะแนน (อันดับที่ ๑๗๐ ของโลก) 	-	๒๕.๗๑	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓. เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง									
๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง									
โครงการ									
๖๖. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบ ตรวจสอบสภาพรถ	ขบ.	๖๐			ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถจากของเดิม เป็นแบบประมวลผลด้วยระบบคอมพิวเตอร์ นำระบบ เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาควบคุมการตรวจสอบสภาพรถ โดยเชื่อมต่อกับโครงข่ายคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บบันทึกข้อมูล ด้วย Software ประกอบด้วย ๒ โครงการ ดังนี้		๑๑๕.๖๐		
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่ง จังหวัดสาขา ๑๐ ระบบ ดำเนินการแล้วเสร็จโดยได้ระบบ ตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา จำนวน ๑๐ ระบบ	-	๗๓.๔๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัด ๓ ระบบ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้ระบบ ตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา จำนวน ๓ ระบบ	-	๔๒.๑๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๖๗. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (๑๓ แห่ง)	ทล.	๕๘-๖๕	๓๔.๖๒	๒๕.๓๘	แผนระยะเร่งด่วน จำนวน ๑๓ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๗ แห่ง อาทิ จุดพักรถ ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา จุดพักรถสาย ทล.๒ ต.หินลาด - โนนสะอาด จ.ขอนแก่น จุดพักรถสาย ทล.๒๔ ต.ประโคนชัย - จรอกใหญ่ จ.บุรีรัมย์ และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๖ แห่ง	ไม่ได้รับงบประมาณตามแผน เสนอขอรับงบประมาณ ในปีถัดไป	๒,๐๗๐.๐๐	-	-
๖๘. โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ และจุดกลับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางหลวงสายหลัก (๑๔๙ แห่ง)	ทล.	๕๘-๖๕	-	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ไม่ได้รับงบประมาณเสนอรับ งบประมาณในปีถัดไป	๓,๗๘๐.๐๐	-	-
๖๙. โครงการก่อสร้างสะพานข้าม ทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่ รฟท. สำหรับก่อสร้างสะพาน	ทล.	๕๘-๖๕	๑๐๐.๐๐	๓๐.๔๙	ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๕ แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง จำนวน ๑๕ แห่ง รออนุมัติยกเลิกโครงการ จำนวน ๑ แห่ง ไม่เริ่มดำเนินการ ๕๓ แห่ง	ไม่ได้รับงบประมาณเสนอรับ งบประมาณในปีถัดไป	๙,๖๙๔.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๗๐. โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ (๒๔ แห่ง) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ • งบประมาณรวม ๔,๕๗๔.๔๔ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ ขนาด ๒ ช่องจราจร พร้อมทางกลับรถใต้สะพาน ไฟฟ้า เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก	ทช.	๕๘-๖๔			<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒ แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง ๑๑ แห่ง ยุติโครงการ ๑ แห่ง 				
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๓๓.๙๘	๑. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ขบ. ๓๐๒๒ แยก ทล. ๓๑๕ - บ้านเก่า อ.พานทอง จ.ชลบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญาและขยายสัญญา	๑๘๙.๒๓	๑๐๐.๐๐	๒๓.๑๗
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย อบ. ๓๐๑๘ แยก ทล.๒๒๖ - บ.นาโหนด ต.ท่าลาด อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๑)	-	๑๓๑.๙๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ขก. ๑๐๒๗ แยก ทล.๒ - บ.โคกท่า อ.เมือง จ.ขอนแก่น ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๐)	-	๔๑๑.๖๔	๑๐๐.๐๐	๙๙.๐๗
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย สบ. ๑๐๐๔ แยก ทล.๑ - บ.หาดสองแคว อ.เฉลิมพระเกียรติ, แก่งคอย จ.สระบุรี ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๐)	-	๑๔๙.๑๙	๑๐๐.๐๐	๙๙.๙๙
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๕. อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นม.๑๐๐๑ แยก ทล.๒ - โรงพยาบาลบัวใหญ่ อ.บัวลาย, บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๐)	-	๓๓๑.๙๑	๑๐๐.๐๐	๙๗.๖๗
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๖. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย อต. ๕๐๐๓ แยก ทช.๒๐๑๔ - บ.โคก - บ.วังพะเนียด ต.บ้านโคก อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๐)	-	๑๓๕.๕๓	๑๐๐.๐๐	๙๙.๓๔
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๗. อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นม. ๓๐๒๔ แยก ทล.๒๒๖ - บ.โนนม่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ, โชคชัย จ.นครราชสีมา ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๐)	-	๓๐๗.๘๗	๑๐๐.๐๐	๙๙.๘๖
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๘๖.๕๒	๘. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ศก. ๔๐๐๓ แยก ทล.๒๐๗๖ - บ.ห้วยทับทัน อ.ห้วยทับทัน, โพธิ์ศรีสุวรรณ, เมืองจันทร์ จ.ศรีสะเกษ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๒๐.๘๙	-	๗๑.๗๒
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๑๑.๙๖	๙. แยก ทล.๓๒๓๓ - บ้านธรรมศาลา อ.เมือง, นครชัยศรี จ.นครปฐม อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๑๑.๐๐	-	๑๕.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๒-๖๕	-	-	๑๐. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข. ๑๐๐๓ แยก ทล.๔ - โบสถ์เรียง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๘๘.๗๐	-	๑๕.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๑. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นฐ. ๑๐๑๒ แยก ทล.๔ - บ.กลาง อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๑)	-	๑๘๖.๒๐	๑๐๐.๐๐	๙๓.๘๑
		๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๒. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล.๓๕ - บ.โคกขาม อ.เมือง จ.สมุทรสาครดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๓)	-	๔๐๕.๕๙	-	๖๙.๓๕
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๓. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ. ๑๐๒๐๑๖ แยก ทล.๔ - บ้านปึกเตียน อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๒)	-	๑๓๕.๕๗	-	๙๖.๖๙
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๒.๐๖	๑๔. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ. ๑๐๑๐ แยก ทล.๔ - บ.หนองโรง อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	อยู่ระหว่างแก้ไขแบบตามเกณฑ์ รฟท.และไม่ตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๓	๑๑๑.๙๐	-	๑๕.๐๐
		๖๐-๖๔	๑๖.๕๗	๒๒.๙๐	๑๕. สะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย อต.๒๐๑๔ แยก ทล.๑๑ - บ.นายาง, บ.ในเมือง อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	ไม่ตั้งงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๓	๒๓๐.๕๒	-	๒๗.๐๐
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๖. สะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข.๑๐๒๑ แยก ทล.๔ - บ.หน้าป้อม อ.สามร้อยยอด จ.ประจวบคีรีขันธ์ ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๑)	-	๑๗๕.๓๗	๑๐๐.๐๐	๙๗.๒๓
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๗. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ลป.๔๐๓๗ - บ.หนองทรายขาว - บ.บางอิฐ อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี ดำเนินการแล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๒)	-	๑๔๖.๗๐	๑๐๐.๐๐	๙๗.๐๓
		๖๐-๖๔	๖๕.๐๗	๒๐.๒๐	๑๘. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ.๑๐๐๑ แยก ทล.๔ - บ.ทุ่งขาม อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	ไม่ตั้งงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๓	๑๐๔.๒๐	-	๒๘.๑๙

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๐-๖๔	๓๒.๕๑	๓๒.๑๔	๑๙. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข. ๑๐๑๙ แยก ทล.๔- บ.ปากน้ำปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๑๓.๖๒	-	๒๖.๙๕
		๖๐-๖๔	๘๔.๙๗	๘๕.๒๓	๒๐. สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข.๑๐๑๔ แยก ทล.๔ - บ.เขาแดง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๖๒.๔๔	-	๔๓.๕๑
		๖๐-๖๔	๑๐๐.๐๐	๕๙.๔๘	๒๑. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับ ถนนสาย สฎ.๒๐๐๗ แยก ทล.๔๑ - บ.บางไผ่ อ.ท่าฉาง จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๒๒๔.๐๙	-	๓๔.๗๑
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๒. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พท.๔๐๐๙ แยก ทล.๔๐๔๗ - บ.ท่าสำเภาใต้ อ.เมือง จ.พัทลุง ก่อสร้าง แล้วเสร็จ (ปี ๒๕๖๒)	-	๑๖๖.๐๓	๑๐๐.๐๐	๙๗.๑๗
		๖๐-๖๒	-	-	๒๓. สะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัด ทางรถไฟกับถนนสาย นฐ.๓๐๐๔แยก ทล.๓๔๖ - ศาลายา อ.บางเลน, พุทธมณฑล จ.นครปฐม ยุติโครงการ	เข้าชื้อกับ รฟท.	-	-	-
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๔. สะพานข้ามทางรถไฟจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ. ๑๐๓๙ แยก ทล.๔ - บ.บางทอ อ.เมือง จ.เพชรบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-	๑๓๔.๓๔	๑๐๐.๐๐	๙๙.๙๕
๗๑. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติ สัญญาณทั่วประเทศ	รฟท.	๖๑-๖๔	๒๘.๐๐	๒๐.๐๐	อยู่ระหว่างการทบทวนวงเงินโครงการกับ สงป.	-	๑๔๑.๒๘	-	-
๗๒. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนน เสมอระดับ	รฟท.	๖๒-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ ๑๖๕ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๖๓.๓๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๗๓. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ที่ไม่ปลอดภัย	รฟท.	๖๐-๖๒			ปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย จำนวน ๔ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ แห่ง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ แห่ง ประกอบด้วย		๑,๔๐๕.๒๔		
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ควนมิต ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๘๖.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
			๑๐๐.๐๐	๙๖.๐๐	๒. ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบกี้ อยู่ระหว่าง การดำเนินงานก่อสร้าง	-	๑๔๘.๙๐	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	-	๖๒๑.๗๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
			๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๔. ช่วงสถานีหัวตะเข้ - ชุมทางฉะเชิงเทรา ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๗๐.๕๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๗๔. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	รฟท.	-	-	-	อยู่ระหว่างการเปลี่ยนแปลงแหล่งเงินโครงการ	-	-	-	-
๗๕. โครงการจัดหาและติดตั้งป้ายหยุดสะท้อนแสงและป้ายเตือนกระพริบแสงพร้อมคันชะลอความเร็ว	รฟท.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๕๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๗๖. โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน	จท.	๕๐-๖๕			โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน ประกอบด้วยการทำงาน ๓ ระยะ โดยระยะที่ ๑ และ ๒ ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการในระยะที่ ๓ ดังนี้				
		๕๐-๕๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง และออกแบบพร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS ระยะที่ ๑) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๒๕ ก.ค. ๒๕๕๕	-	๓๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๕-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (VTS ระยะที่ ๒) จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๘ เม.ย. ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ ก.พ. ๒๕๖๒ ตรวจรับงานแล้วเมื่อ ๒๒ เม.ย. ๒๕๖๒	-	๓๑๔.๔๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๓-๖๕	-	-	๓. โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (VTS ระยะที่ ๓) จท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ วงเงิน ๘๘๑.๗๒ ลบ. แต่ไม่ได้รับการจัดสรร ในเบื้องต้น จท. ได้รับจัดสรรงบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ปี ๒๕๖๓	-	๘๘๑.๗๒ (ปี ๖๓)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					วงเงินรวม ๘๘๑.๓๒ ลบ. ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง จำนวน ๔๖๖.๓๒ ลบ. และพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันจำนวน ๔๑๕.๕ ลบ. เพื่อมาดำเนินการแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา				
๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการขนส่ง									
โครงการ									
๗๗. โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้จัดการฝึกซ้อมแผนฯ ครบ ๒ ครั้ง	-	๓.๐๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๒๐. มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม	ขบ.				ดำเนินงานภายใต้ ๒ โครงการ/มาตรการ ดังนี้				
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๔๓.๐๐	๔๓.๐๐	๑. โครงการรถปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดำเนินงานภายใต้โครงการรถปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ออกตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์รถปฏิบัติการเคลื่อนที่ ตั้งแต่ ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓ <ul style="list-style-type: none"> • ส่วนกลาง ออกปฏิบัติการ จำนวน ๙๘๘ ครั้ง บันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๑๖๗,๑๔๙ คั่น และพบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑,๔๗๑ คั่น • ส่วนภูมิภาค ออกปฏิบัติการ จำนวน ๔๗๓ ครั้ง บันทึกภาพตรวจสอบความเร็ว จำนวน ๒๓๓,๑๓๒ คั่น และพบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑๒,๕๕๖ คั่น โดยดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ และตรวจสอบข้อมูลพร้อมออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำผิดมาชำระค่าปรับ 	-	๓๒.๐๒	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		ดำเนินการ ต่อเนื่อง	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๒. มาตรการตรวจจับความเร็วผ่านระบบ GPS ตั้งแต่ ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓ พบรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่า ที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๗๖๑,๖๙๔ คัน แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๓๓๕,๗๒๐ คัน รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๒๙๖,๕๕๖ คัน รถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน ๑,๗๙๗ คัน รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน ๖๔,๐๓๔ คัน และรถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน ๖๓,๕๘๗ คัน โดยดำเนินการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับ	-	-	-	-
๒๑. มาตรการกำหนดมาตรฐาน การขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย - คาดเข็มขัดนิรภัย	ขบ.				ดำเนินการภายใต้ ๒ โครงการ/มาตรการ ได้แก่				
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. โครงการ DLT Helmet Area สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ดำเนินการเสร็จแล้ว จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยที่เข้ามา ติดต่อราชการกับ ขบ. และหน่วยงานในสังกัด มีอัตราการลดลง ถึงร้อยละ ๓๑ จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ ร้อยละ ๒๕	-	๔.๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		ดำเนินการ ต่อเนื่อง	๕๕.๐๐	๕๕.๐๐	๒. มาตรการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ในช่วงเทศกาลสำคัญ ขบ. กำหนดให้หน่วยงานในสังกัดทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ดำเนินการให้คำแนะนำผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่ง/จุดจอดรถ/จุดตรวจ บนถนนสายหลักเกี่ยวกับกฎระเบียบการคาดเข็มขัดนิรภัย และตรวจสอบผู้โดยสารบนรถโดยสารทุกคันให้คาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อป้องกันการบาดเจ็บ/เสียชีวิต หากพบผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ห้ามทำการออกเดินรถ โดยดำเนินการออกตรวจ ในช่วงเทศกาลสำคัญ อาทิ พระราชพิธีบรมราชาภิเษก	ได้ยกเลิกการดำเนิน กิจกรรมเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๓ เป็นต้นไป เนื่องจาก สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๒๒. มาตรการส่งเสริมความรู้การใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทุกกลุ่ม	ขบ.				ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้				
		ดำเนินการ ต่อเนื่อง	๑๖.๐๐	๑๐.๐๐	๑. โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนนจัดโครงการ “เสริมสร้างความรู้ สู้ถนนปลอดภัย ใส่ใจบริการ” ดำเนินการโครงการ เสริมสร้างความรู้ สู้ถนนปลอดภัย ใส่ใจบริการ โดยมีแผนจัดอบรม	เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ เพื่อควบคุมและ	๐.๒๐	๑๖.๐๐	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					จำนวน ๖ ครั้ง รวม ๖๐๐ คน ปัจจุบันได้เลื่อนการจัดอบรมจากวันที่ ๑๐ มี.ค. ๒๕๖๓ ออกไปไม่มีกำหนดจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ จะคลี่คลาย	ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว จึงต้องเลื่อนการจัดอบรมออกไป			
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จัดทำคู่มือสอนน้อง รุกฎจราจร พร้อมจัดส่งให้หน่วยงานตามที่กำหนด ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมีจำนวนนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม รวม ๔๗,๕๗๓ คน	-	๒๙.๒๐ (งบ กปด.)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๓	๑๐๐.๐๐	๙๑.๗๐	๓. โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ จัดอบรมปลูกฝังให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกในการขับรถที่ต้องตามกฎหมายจราจร เสริมสร้างให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อความปลอดภัย และเพิ่มช่องทางให้บริการแก่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก) การขับรถอย่างปลอดภัย จิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาล พร้อมบันทึกชั่วโมงการอบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ ดำเนินการจัดอบรมแล้ว ๑๗๙ แห่ง จากทั้งหมด ๑๙๕ แห่ง	-	๒๖.๕๒ (งบ กปด.)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒๓. มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. ได้ดำเนินมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย ดังนี้ ๑. มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็ว อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม โดยการศึกษาความเร็วปลอดภัยบนทางหลวงเพื่อกำหนดความเร็วที่เหมาะสม ดำเนินการแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการใช้งาน รวมถึงสภาพรถยนต์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน	-	- (ไม่ใช่งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>สนับสนุนมาตรการบังคับใช้กฎหมายของกองบังคับการตำรวจทางหลวง โดยการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับผู้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และส่งข้อมูลให้กองบังคับการตำรวจทางหลวง ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายต่อไป</p> <p>๒. มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุสารสนเทศด้านความปลอดภัย โดยดำเนินการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุชั่วคราว ดำเนินการตั้งแต่เดือน ต.ค. ๒๕๖๑ และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นศูนย์กลางควบคุมบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เผยแพร่ข้อมูลให้กับผู้ใช้ทางผ่านป้าย VMS ที่ติดตั้งบนสายทาง รวมไปถึง Mobile Application Thailand Highway Traffic ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์บนสายทาง และพัฒนาระบบงานต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์ฯ บนทางหลวงหมายเลข ๑ ช่วงรังสิต - สระบุรี และทางหลวงหมายเลข ๒ ช่วงสระบุรี - สีคิ้ว แล้วเสร็จ ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างติดตั้งอุปกรณ์บนเส้นทางสายหลักสู่ภาคกลาง/เหนือ ภายในรัศมี ๒๕๐ กม. จากกรุงเทพมหานครเพิ่มเติม ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒</p>				
๒๔. มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	<p>รฟท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดรถไฟ อาทิ หารือร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางรถไฟ การติดตั้งเครื่องกั้นถนนในบริเวณชุมชนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การหารือร่วมกันระหว่าง ทล. และ ทช. ในการขอสร้างทางข้ามและทางลอดในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น</p>	-	(ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๗๘. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ ๑	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก คค. โดยมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยประสานงานหลักให้หน่วยงานในสังกัด คค. จัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนหลักด้านความมั่นคง ในภาคการขนส่งต่อไปและการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของ คค. อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๑๓.๗๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๒๕. มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่โดยสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น	ขบ.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ต.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓) รับเรื่องร้องเรียน จำนวน ๔๐,๙๖๐ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓๙,๙๔๑ เรื่อง	-	๔๗.๖๗ (ปี ๖๓)	๕๐.๐๐	๔๐.๗๑
๒๖. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ขบ.	-	-	-	ยุติมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่ใช้บังคับไว้แล้วตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงยังคงใช้บทบัญญัติเดิมในการขอออกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อไปได้	-	-	-	-
๒๗. มาตรการกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ทล.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	ทล. มีการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก โดยตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรบนทางหลวง	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๒๘. มาตรการส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ	รฟท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๒๙. มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ	รฟท.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยรับพนักงานครบจำนวนแล้ว	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓๐. มาตรการให้สัตยาบันอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง	-	-	ขณะนี้ จท. ได้ออกข้อบังคับเรื่อง Harmonized survey แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ก่อนการให้สัตยาบัน โดย จท. มีแผนเข้าร่วมอนุสัญญา SOLAS Protocol ๑๙๘๘ และอนุสัญญา LOADLINE Protocol ๑๙๘๘ ในอนาคต	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-
๓๑. การพัฒนาท่าเรือให้ เป็นไปตามมาตรฐาน PSHEMS	กทท.	๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการรับรองระบบ PSHEMS จากหน่วยงาน PEMSEA เมื่อวันที่ ๑๐ ก.พ. ๒๕๕๙ โดยใบรับรองมีอายุ ๓ ปี นับจากวันลงนามการตรวจติดตาม ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๒ ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมเตรียมความพร้อมในการยกระดับมาตรฐานระบบการรักษาความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (PSHEMS) ระดับที่ ๒ ให้กับพนักงานท่าเรือ แหลมฉบังและผู้แทนผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเกี่ยวข้องกับระบบ PSHEMS อยู่ระหว่างการจัดทำฐานข้อมูลกฎหมาย ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้อ้างอิงในการตรวจประเมินระบบ PSHEMS ท่าเรือแหลมฉบังได้ประกาศนโยบาย คุณภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมของท่าเรือแหลมฉบัง ประกาศ ณ วันที่ ๕ มี.ค. ๒๕๖๒ คณะทำงานได้จัดทำฐานข้อมูลกฎหมาย ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม พร้อมปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงาน ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับระบบ PSHEMS Level ๒ เพื่อใช้อ้างอิงในการตรวจประเมินระบบ PSHEMS เรียบร้อยแล้ว ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑ ส.ค. ๒๕๖๒ 	-	๐.๗๐	๑๐๐.๐๐	๖๘.๒๙

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓๒. การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP)	กพท.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๗๕.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒ <ul style="list-style-type: none"> ✓ ปี ๒๕๖๑ ก.ย. ๒๕๖๑ ออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ ประเภทอากาศยานปีกแข็งระหว่างประเทศ เสร็จสิ้น จำนวน ๒๐ สายการบิน ✓ ปี ๒๕๖๒ เม.ย. ๒๕๖๒ ออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ อากาศยานปีกหมุนระหว่างประเทศ เสร็จสิ้น จำนวน ๕ สายการบิน และ พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญด้านปลอดภัยการบินได้สำเร็จ ร้อยละ ๘๙.๓๙ จากข้อบกพร่องส่วนที่เหลือจำนวน ๔๖๖ ข้อ โดยเมื่อวันที่ ๑๓ - ๒๒ พ.ค. ๒๕๖๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เข้ามาตรวจสอบยืนยันอย่างเต็มรูปแบบ (Full ICAO Coordinated Validation Mission หรือ Full ICVM) พบว่าระดับประสิทธิภาพของการนำมาตรฐาน ICAO มาบังคับใช้ หรือ ค่า Effective Implementation (EI) เบื้องต้น เพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๖๕.๘๓ สูงกว่าค่า EI ที่ ICAO กำหนด คือ ร้อยละ ๖๐ ทำให้มาตรฐานการกำกับดูแลด้านการบินของไทยได้มาตรฐานสากล ในปี ๒๕๖๒ การดำเนินการต่อเนื่องภายหลังสิ้นสุดมาตรการ ปี ๒๕๖๒ <ul style="list-style-type: none"> ✓ แก้ไขข้อบกพร่องที่เหลืออยู่ทั้งสิ้น ๒๑๔ ข้อ โดยได้จัดส่งแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan : CAPs) ที่ได้รับการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันลงในระบบ ICAO Online Framework เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ ก.พ. ๒๕๖๓ ✓ จัดทำแผนการตรวจสอบประจำปีและดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม ผลการปฏิบัติการบินของผู้ได้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ 	-	๑๕๓.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๔. เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น									
โครงการ									
๗๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑๐,๒๓๒.๘๖ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน สัญญาที่ ๑ ก่อสร้าง ทางรถไฟระยะทาง ๑๐๖ กม. สัญญาที่ ๒ ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟและสามารถเปิดเดินรถ ได้ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	กรม. มีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๐ ก.ค. ๒๕๕๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๐,๒๓๒.๘๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๘๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๒๔,๓๒๖.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางใหม่ ๑ ทาง เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น รวมระยะทาง ๑๕๘ กม. และเปิดเดินรถได้ ภายในปี ๒๕๖๒	รฟท.	๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	กรม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๕๘ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๗ กรม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ ๒๗ ก.ย. ๒๕๕๙ ลงนาม สัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ ธ.ค. ๒๕๕๘ ระยะเวลาก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๕๙ - ๑๘ ก.พ. ๒๕๖๒ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	๒๔,๓๒๖.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๘๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑๒,๔๕๗.๐๒ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางใหม่ ๑ ทาง ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	กรม. อนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒ เม.ย. ๒๕๕๙ และ กรม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ กรม. วันที่ ๒๖ เม.ย. ๒๕๖๑ และ อนุมัติก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐ โดยลงนาม สัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้าง ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือน ต.ค. ๒๕๖๔	-	๑๒,๔๕๗.๐๒	๕๐.๐๐	๔๑.๘๗

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
			๖๓.๕๙	๕๔.๓๔	• สัญญาที่ ๑ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย ระยะทาง ๘๘ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ต.ค.๒๕๖๓			-	-
			๔๔.๙๒	๔๖.๖๔	• สัญญาที่ ๒ ช่วงบางสะพานน้อย - ชุมพร ระยะทาง ๗๙ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ม.ค. ๒๕๖๔			-	-
๘๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑๘,๖๙๙.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ เส้นทาง ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ มีระยะทาง ๑๔๘ กม. แบ่งออกเป็น ๒ ช่วงสัญญา ประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม สัญญาที่ ๒ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ	รฟท.	๖๐-๖๔			กรม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๕๙ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ววันที่ ๑ ส.ค. ๒๕๕๙ กรม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ กรม. วันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๕๙ อนุมัติก่อสร้างวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐ และลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้าง ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ (สัญญา ๒) และ ๑๕ มิ.ย. ๒๕๖๑ (สัญญา ๑) กำหนดแล้วเสร็จ ๒๕๖๔		๑๘,๖๙๙.๐๐		
			๑๕.๐๒	๒๓.๔๒	• สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม ระยะทาง ๓๒ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ มิ.ย. ๒๕๖๕	-	-	๒๓.๐๐	๒๐.๔๕
			๕๖.๘๗	๕๖.๗๑	• สัญญาที่ ๒ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๖ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ม.ค. ๒๕๖๔	-	-	๓๐.๐๐	๒๗.๗๖
๘๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๒๓,๙๑๐.๕๘ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ มีระยะทาง ๑๓๒ กม.	รฟท.	๖๐-๖๔			กรม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ก.ย. ๒๕๕๙ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธ.ค. ๒๕๕๘ และ กรม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ กรม. วันที่ ๒๗ ก.ย. ๒๕๕๙ และอนุมัติก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐		๒๓,๙๑๐.๕๘		
			๖๓.๘๗	๖๕.๘๗	• สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบตาพาด - คลองขนานจิตร ลงนามสัญญาวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้างวันที่ ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ แผนงานร้อยละ ๖๓.๘๗ ผลงาน ร้อยละ ๖๕.๘๗	-	-	-	-
			-	-	• สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ อยู่ระหว่างนำเสนอ คค. เพื่อนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ	-	-	๖๐.๐๐	๕๘.๐๘
			๔๔.๘๐	๓๙.๘๒	• สัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์ ระยะทาง ๕ กม. ลงนามสัญญาวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้างวันที่ ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือน ม.ค. ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ธ.ค. ๒๕๖๔	-	-	๕๐.๐๐	๒๙.๙๒

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๑๕,๗๑๘.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงนครปฐม - หัวหิน มีระยะทาง ๑๖๙ กม. แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง สัญญา ประกอบด้วย สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๔			ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๕๙ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๑ ส.ค. ๒๕๕๙ ครม. มีมติเห็นชอบให้ทบทวนมติ ครม. วันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๕๙ และอนุมัติก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐ โดยลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ และเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จภายใน ม.ค. ๒๕๖๔	-	๑๕,๗๑๘.๐๐		
			๗๗.๐๐	๕๕.๒๕	• สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล ระยะทาง ๙๓ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ม.ค. ๒๕๖๔	-		๕๐.๐๐	๔๖.๘๘
			๕๘.๙๗	๖๒.๒๐	• สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน ระยะทาง ๗๖ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ม.ค. ๒๕๖๔	-		๓๘.๐๐	๔๐.๔๐
๘๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๕,๘๐๗.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ มีระยะทาง ๙๐ กม. และเปิดเดินรถได้ ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๐-๖๓	๘๘.๓๖	๖๔.๘๔	ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๕๙ การประกวดราคา ได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ก.ค. ๒๕๖๐ ครม. มีมติอนุมัติโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐ และลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้วเมื่อวันที่ ๖ ก.ย. ๒๕๖๐ โดยลงนามสัญญา เมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๐ และเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ ก.พ. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จเดือน ก.ค. ๒๕๖๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ก.ค. ๒๕๖๓	-	๕,๘๐๗.๐๐	๗๐.๐๐	๕๐.๒๙
๘๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗ • งบประมาณ ๕๙,๓๙๙.๘๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย มีระยะทาง ๒๘๕ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๒-๖๗	-	-	รฟท. ปรับปรุงรายงานขออนุมัติดำเนินโครงการ นำเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๓๑ ม.ค. ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA	-	๕๙,๓๙๙.๘๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๘๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๓๖,๖๘๓.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ เส้นทาง ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี มีระยะทาง ๓๐๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๕	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	รฟท. เสนอรายงานขออนุมัติโครงการต่อ คค. แล้วเมื่อเดือน ส.ค. ๒๕๖๑ และ อยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA	-	๓๖,๖๘๓.๐๐	-	-
๘๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๒๕,๘๔๒.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีระยะทาง ๑๔๗ กม. เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิมเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับและเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	รฟท. เสนอรายงานขออนุมัติโครงการต่อ คค. แล้วเมื่อเดือน ส.ค. ๒๕๖๑ และ กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว	-	๒๕,๘๔๒.๐๐	-	-
๘๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๒๓,๐๘๐.๐๐ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๘ กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	รฟท. เสนอรายงานขออนุมัติโครงการต่อ คค. แล้วเมื่อเดือน ส.ค. ๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA	-	๒๓,๐๘๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา • ระยะเวลา ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ • งบประมาณ ๕๖,๑๑๔.๒๖ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ เส้นทาง ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา มีระยะทาง ๓๒๑กม. และเปิดเดินรถได้ภายในปี ๒๕๖๖	รฟท.	๖๒-๖๖	-	-	รฟท. เสนอรายงานขออนุมัติโครงการต่อ คค. แล้ว เมื่อเดือน ส.ค. ๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA	-	๕๖,๑๑๔.๒๖	-	-
๙๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	๖๒-๖๗	-	-	กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้วเมื่อ ๑๖ มี.ค. ๒๕๖๐ ครม. อนุมัติโครงการเมื่อ ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๑ และ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเวนคืนที่ดิน	-	๗๒,๙๒๑.๐๐	-	-
๙๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	รฟท.	๖๒-๖๘	-	-	ครม.อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ พ.ค. ๒๕๖๒ และ คชก. เห็นชอบรายงานเมื่อ ๒๕ ธ.ค. ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างทำ TOR จ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคาและเวนคืนที่ดิน	-	๕๔,๖๘๔.๔๐	-	-
๙๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา - สตูล	รฟท.	-	-	-	ชะลอโครงการ	เนื่องจากการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่	-	-	-
๙๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - อ.นครหลวง	รฟท.	-	-	-	ชะลอโครงการ	เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจ รฟท.	-	-	-
๙๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย	รฟท.	๕๙-๖๑	-	-	รฟท. ศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ	-	๔๗.๒๒ (ศึกษา)	-	-
๙๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงอุบลราชธานี - มุกดาหาร	รฟท.	-	-	-	ยังไม่เริ่มโครงการ	เนื่องจากโครงการยังไม่ได้บรรจุในแผนวิสาหกิจ รฟท.	-	-	-
๙๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	สนข./รฟท.	๖๒-๖๘	-	-	สนข. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ส่งข้อมูลให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ พ.ย. ๒๕๖๐ และ คกก. รฟท. เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๒ ธ.ค. ๒๕๖๐ และ รฟท. เสนอรายงานขออนุมัติโครงการต่อ คค. แล้ว เมื่อเดือน ส.ค. ๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างรายงาน EIA	-	๕๙,๙๑๕.๒๔	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๙๘. โครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชั้บเคลื่อน ด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	ขร./รฟท.	๖๓-๖๖	-	-	สนข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ โดย รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็น สศช. เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติโครงการ ขร. มีหนังสือถึง รฟท. (เมื่อวันที่ ๑๖ ม.ค. ๒๕๖๓) ขอความคืบหน้าหน้าการขออนุมัติโครงการฯ และ รฟท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นส่งให้ สศช. แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑ เม.ย. ๒๕๖๓ และอยู่ระหว่างการพิจารณา EIA	-	๓๘.๕ (การศึกษา) ๗,๘๖๔.๔๙ (ก่อสร้าง)	-	-
๙๙. โครงการสร้างโรงรถศรีราชา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	รฟท.	๕๙-๖๐	-	-	รฟท. ยุติสัญญา	เนื่องจากผู้รับจ้างดำเนินการช้ากว่าร้อยละ ๒๕	๓๙๕.๔๗	-	-
๑๐๐. โครงการจัดการจราจรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	รฟท.	๖๐-๖๔	-	-	คณะกรรมการรถไฟฯ อนุมัติให้ดำเนินโครงการเปิดให้ผู้สนใจยื่นข้อเสนอด้านเทคนิค วันที่ ๑๖ ต.ค. ๒๕๖๒ ขณะนี้ ได้ลงนามในสัญญาแล้ว	-	-	-	-
๑๐๑. โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ • งบประมาณ ๕๖.๗๔ ลบ.	จท.	๕๖-๕๙	๑๐๐.๐๐	๓๒.๐๐	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด เพื่อก่อสร้างท่าเรือที่ จ.ชุมพร ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ วงเงินรวม ๕๖.๗๔ ลบ. โดยผลการศึกษาเห็นควรยุติโครงการ เนื่องจากไม่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้ จท. จะดำเนินการรายงานผลการศึกษานำเสนอ คค. ต่อไป	-	๕๖.๗๔ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๓๒.๐๐
๑๐๒. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ ๑/๒/ระยะยาว)	จท.				โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก ประกอบด้วยแผนงาน ดังนี้				
		๕๙-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. ศึกษาออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล กำหนดแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๗ พ.ย. ๒๕๖๐ ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๑๓๙.๙๖	๑๐๐.๐๐	๘๑.๙๙
		๕๘-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. งานก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำสัก ระยะที่ ๑ จำนวน ๓ ตอน ระยะเวลาโครงการ ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ดำเนินงานแล้วเสร็จ	-	๒,๐๖๐.๓๐	๑๐๐.๐๐	๙๘.๓๑

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๓-๖๖	-	-	๓. งานก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ ๒ จำนวน ๘ ตอน ระยะเวลาโครงการ ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ กรอบวงเงินรวม ๔,๕๗๑.๐๐ ลบ. ประกอบด้วย ๓.๑ ตอนที่ ๑ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างวงเงิน ๕๐๐.๐๐ ลบ. และค่าควบคุมงาน ๑๐.๐๐ ลบ. เพื่อดำเนินการก่อสร้าง เขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา ขณะนี้อยู่ระหว่าง คณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคา ๓.๒ ตอนที่ ๒ จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๖๔-๒๕๖๖ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๕๖๓.๗๕ ลบ. และค่าควบคุมงาน ๑๑.๒๗ ลบ.	-	๔,๕๗๑.๐๐	-	-
		๗๖-๗๙	-	-	๔. ระยะยาว งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก การดำเนินการระยะยาว จะติดตามการดำเนินการในระยะที่ ๑ และ ๒ ก่อนดำเนินการต่อไป ระยะเวลาโครงการปี ๒๕๗๖ - ๒๕๗๙ ประมาณการกรอบวงเงินงบประมาณ ๗,๖๖๗.๐๐ ลบ.	-	๗,๖๖๗.๐๐	-	-
๑๐๓. โครงการเขื่อนยกระดับในแม่น้ำ เจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๘ • งบประมาณ ๓๑,๒๓๑.๗๖ ลบ.	จท.	๕๕-๕๙	๑๐๐.๐๐	๗๐.๐๐	โครงการฯ มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ • งานสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับ ในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ จท. ได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๒๕๕๖ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	๒๓๑.๗๖ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐	๕๓.๐๐
					แผนการดำเนินงานระยะต่อไป • งานก่อสร้างและควบคุมงาน บรรจุภายใต้แผนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของไทยระยะ ๒๐ ปี (๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ระยะเวลาโครงการ ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ งบประมาณ ๓๑,๐๐๐.๐๐ ลบ.				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๐๔. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒ • งบประมาณ ๑,๘๖๔.๑๙ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน พัฒนาท่าเทียบเรือ A ให้สามารถรับเรือชายฝั่งขนาดระวางบรรทุก ๓,๐๐๐ เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ ๒๐๐ ที.อี.ยู. และขนาดระวางบรรทุก ๑,๐๐๐ เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ ๑๐๐ ที.อี.ยู. ได้อย่างละ ๑ ลำ รวมทั้งสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่หน้าท่าและหลังท่าสูงสุดพร้อมติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นเรียงตู้สินค้าในลานเพื่อให้รับตู้สินค้าได้ถึง ๓๐๐,๐๐๐ ที.อี.ยู./ปี	กทท.	๕๙-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยงาน ดังนี้	-	๑,๘๖๔.๑๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
					๑. งานก่อสร้าง กทท. ลงนามในสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๕ ธ.ค. ๒๕๕๘ เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ๑,๐๙๘.๐๐ ลบ. ระยะเวลาดำเนินการ ๖๙๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๔ พ.ย. ๒๕๖๐ แต่เนื่องจากมีการขยายระยะเวลาออกไปอีก ๑๒๘ วัน เป็นกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๑ ซึ่งผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๑ และเมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๒๕๖๑ กทท. อนุมัติแก้ไขสัญญางานจ้างเหมาก่อสร้างฯ โดยมีมูลค่างานที่ทำได้จริงเป็นวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑,๑๐๒.๖๕ ลบ. และผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๒๗ ม.ค. ๒๕๖๓ มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑๓ มี.ค. ๒๕๖๓				
					๒. งานจัดหาเครื่องมือยกขน จำนวน ๓ รายการ ๒.๑ จ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ต.ค. ๒๕๕๙ วงเงิน ๑๙๙.๒๐ ลบ. ระยะเวลาดำเนินงาน ๔๘๐ วัน ซึ่งติดตั้งเครื่องมือแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๖๑ ซึ่งผู้รับจ้างส่งมอบงานและตรวจรับงานเรียบร้อยแล้ว ๒.๒ จ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Quay Side Gantry Crane : QGC) ได้ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๐ วงเงิน ๒๖๖.๙๐ ลบ. ระยะเวลาดำเนินงาน ๔๕๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ มี.ย. ๒๕๖๑ โดยผู้รับจ้างดำเนินการล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ซึ่งติดตั้งเครื่องมือแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๑ ส.ค. ๒๕๖๑ ตรวจรับงานเรียบร้อยแล้ว				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๒.๓ งานจัดซื้อปั้นจั่นหน้าท่า (Mobile Harbor Crane : MHC) ลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ ต.ค. ๒๕๖๑ วงเงิน ๑๔๕.๘๐ ลบ. ระยะเวลาดำเนินการ ๓๓๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๖๒ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๖๒ ผู้รับจ้างส่งมอบงานเมื่อวันที่ ๑๒ ก.ย. ๒๕๖๒ (ล่าช้ากว่าแผน เนื่องจากการขนส่งล่าช้า) ตรวจรับงานเรียบร้อยแล้ว</p>				
					<p>๓. งานจ้างเหมาเอกชน มติคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ ให้ทำเรือแหลมฉบังดำเนินการจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ไปยังท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ระยะเวลาการจ้าง ๕ ปี (๒๕๖๒-๒๕๖๖) ในวงเงิน ๔๓๔.๘๖ ลบ. และดำเนินการจ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนตู้สินค้าภายในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ระยะเวลาการจ้าง ๕ ปี (๒๕๖๒-๒๕๖๖) ในวงเงิน ๑๘๙.๐๑ ลบ. งานจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ทำเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ประกอบด้วย</p> <p>๓.๑ การจ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนตู้สินค้าภายในโครงการ กทท. ได้จัดจ้างบริษัทในวงเงิน ๑๖๑.๐๒๕ ลบ. โดยมีราคาต่อหน่วย ๑๗๙.๕๓ บ. กำหนดระยะเวลาจ้างถึงวันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๖ โดยเริ่มนับถัดจากวันที่ผู้รับจ้างได้รับแจ้งจากผู้ว่าจ้างเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้รับจ้างเริ่มปฏิบัติงานฯ วันที่ ๑๕ ม.ค. ๒๕๖๓ และลงนามในสัญญาวันที่ ๒๒ ต.ค. ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					๓.๒ การจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A) กทท. ได้จัดจ้างบริษัท วงเงิน รวม ๓๗๘.๑๐ ลบ. โดยมีราคาต่อหน่วย ๔๒๑.๕๘ บ.ต่อตู้ สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ ระยะเวลาจ้างถึงวันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๖ นับจากวันรับแจ้งให้เริ่มงานวันที่ ๑๖ ม.ค. ๒๕๖๓ และลงนาม ในสัญญาวันที่ ๒๔ ม.ค. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ				
๑๐๕. โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้า ทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๕ • งบประมาณ ๒,๙๔๔.๙๓ ลบ. • แนวทางดำเนินงาน เป้าหมายแผน การลงทุนแบ่งเป็น ๒ ระยะ โดยระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓ เป็นการพัฒนา เพื่อรองรับตู้สินค้าจนถึงระดับจำนวน ๑ ล้าน ที.อี.ยู./ปี งบประมาณ ๒,๐๓๑.๑๕ ลบ. และ ระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ งบประมาณ ๙๑๓.๗๘ ลบ.จะสามารถ รองรับตู้สินค้าได้ถึง ๒ ล้านทีอียู/ปี	กทท.	๕๙-๖๕ ๕๙-๖๓	๑๐๐.๐๐	๙๕.๐๐	ประกอบด้วยการทำงานใน ๒ ระยะ ๑. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือ แหลมฉบัง (ระยะที่ ๑) ๑.๑ งานก่อสร้างและติดตั้งเครื่องมียกขนหลัก • กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒๑ เม.ย. ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินการก่อสร้างพร้อมจัดหา เครื่องมียกขนหลัก วงเงิน ๑,๙๒๖ ลบ. เดิมกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ต.ค. ๒๕๖๐ เนื่องจากมีการขยายระยะเวลาดำเนินการ ออกไปอีก จึงกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๒๓ ธ.ค. ๒๕๖๐ ซึ่งบริษัท ผู้รับจ้างได้ติดตั้งเครื่องมียกขนหลักเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน อยู่ระหว่างขออนุญาตการใช้รางรถไฟจาก รฟท. มีผลงานสะสม คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๐๐ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ ต.ค. ๒๕๖๑ • งานติดตั้งเครื่องมียกขนหลัก จำนวน ๒ รายการ (รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน ๒ คัน และรถคานเคลื่อนที่ ยกตู้สินค้า (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน ๑ คัน ดำเนินการติดตั้งและส่งมอบเรียบร้อยแล้ว		๒,๐๓๑.๑๕	๑๐๐.๐๐	๘๘.๔๘

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑.๒ การจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างฯ กทท. ได้จัดจ้างบริษัท ในวงเงิน ๒๑.๔๐ ลบ. ระยะเวลา ๕๑๐ วัน เริ่มปฏิบัติงานวันที่ ๑๓ มิ.ย. ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ธ.ค. ๒๕๖๐ (มีการขยายเวลา ๔๐ วัน) และในกรณีที่มีระยะเวลา ที่ใช้ในการก่อสร้างจริงเกินกว่าระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา ที่ปรึกษาส่งมอบงานและตรวจรับงานเรียบร้อยแล้ว</p> <p>๑.๓ การจ้างเหมาตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมระหว่าง การก่อสร้างฯ กทท.จ้างบริษัทวงเงิน ๐.๗๙๑ ลบ. ระยะเวลา ๕๑๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๐</p> <p>๑.๔ งานจ้างเหมาซ่อมทำรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า ชนิดล้อยาง (RTG) ที่ชำรุด จำนวน ๓ คัน เมื่อวันที่ ๓๑ ม.ค. ๒๕๖๒ ได้ประกาศเผยแพร่แผนการจัดซื้อจัดจ้างงานจ้างเหมาซ่อม ทำรถคานเคลื่อนที่ฯ ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๒ เม.ย. ๒๕๖๒ แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและกำหนด หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอของงานจ้างเหมาซ่อมทำ รถคานเคลื่อนที่ฯ คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างขออนุมัติร่างขอบเขตของงานฯ ก่อนนำเผยแพร่ให้ประชาพิจารณ์</p> <p>๑.๕ งานจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และท่าเทียบเรือ และจ้างเหมาบริหารจัดการตู้สินค้า รวมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ภายในโครงการพัฒนา ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ มติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๔ ต.ค. ๒๕๖๑ ให้ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายใน</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>โครงการฯ ระยะเวลาการจ้าง ๕ ปี (๒๕๖๒-๒๕๖๖) ในวงเงิน ๔๑๖.๐๐ ลบ. และดำเนินการจ้างเหมาบริหารจัดการตู้สินค้ารวมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ภายในโครงการฯ ระยะเวลา ๕ ปี (๒๕๖๒-๒๕๖๖) ในวงเงิน ๑๖๐.๐๐ ลบ.</p> <p>๑.๖ การประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๗ ต.ค. ๒๕๖๒ กทท.ประกาศประกวดราคาจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในโครงการฯ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) กำหนดขายเอกสารระหว่างวันที่ ๗ ต.ค. - ๑๑ พ.ย. ๒๕๖๒ และยื่นข้อเสนอในวันที่ ๑๒ พ.ย. ๒๕๖๒ ปรากฏว่าไม่มีผู้สนใจยื่นเอกสาร ดังนั้นวันที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๒ ประกาศยกเลิกการประกวดราคาจ้างเหมาเอกชนฯ เรียบร้อยแล้ว</p> <p>๑.๗ การประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๗ ก.พ. ๒๕๖๓ กทท.อนุมัติเปลี่ยนแปลงแผนการจัดจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในโครงการฯ เนื่องจากปรับลดวงเงินงบประมาณ และเปลี่ยนระยะเวลาที่คาดว่าจะประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน และกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอจ้างเหมาเอกชนฯ</p>				
		๖๔-๖๕	๑๐๐.๐๐	๙.๐๐	<p>๒. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๒) การจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน ๒ คัน และจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน ๔ คัน โดยเมื่อวันที่ ๑๓ พ.ย. ๒๕๖๒ ประกาศ</p>	-	๙๑๓.๗๘	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					เผยแพร่แผนการจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ฯ และเมื่อวันที่ ๑๘ พ.ย. ๒๕๖๒ กทท. ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอจ้างเหมาฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานฯ				
๑๐๖. โครงการศึกษาแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย	ขจร.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ	-	๓๘.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๐๗. โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาแล้วเสร็จ ผลการศึกษาพบว่า ควรเร่งรัดผลักดันเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - อ่าวไทยตอนบน เพราะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความต้องการในการขนส่งชายฝั่ง โดยเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) จะเป็นการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกส่วนที่เหลือ จะเป็นการขนส่งสินค้าเทกอง หากสามารถผลักดันได้ ก็จะสร้างความเชื่อมั่นระบบการขนส่งชายฝั่งให้ผู้ประกอบการ และสามารถขยายผลต่อไปได้ รวิวค. เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๒ ธ.ค. ๒๕๖๐ และ สศช. นำเสนอเข้าสู่ กบส. ซึ่งมีมติเมื่อวันที่ ๑๗ ส.ค. ๒๕๖๑ รับทราบแผนฯ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป 	-	๒๖.๖๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๐๘. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	สนข.	๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการแล้วเสร็จ ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้ แผนการพัฒนาโครงการ Dry Port ประกอบด้วย ๑. วิสัยทัศน์ เสริมความสามารถในการแข่งขันของไทยสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางรางของภูมิภาคอาเซียน ๒. เป้าหมาย ได้แก่ ยกกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าทางราง ให้สะดวก ตรงเวลา ปลอดภัย และประหยัด และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางของภูมิภาคอาเซียน 	ไม่สามารถเบิกจ่ายได้ตามกำหนดเวลา เนื่องจากที่ปรึกษาส่งมอบงานในช่วงใกล้จบ ปีงบประมาณ ซึ่งจะ ต้อง ส่งมอบรายงานให้ผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่	๖.๙๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๓. แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย ๒ แนวทาง ดังนี้</p> <p>๓.๑ การพัฒนา Dry Port เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการก่อสร้าง Dry Port จำนวน ๔ แห่ง</p> <p>โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงโครงการ Dry Port</p> <p>โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับรถบรรทุก โดยมีมาตรการประกอบด้วยการผลิตดิน ความร่วมมือระหว่างประเทศและการพัฒนา Border logistics park ในพื้นที่ชายแดนสำคัญ</p> <p>ปรับปรุงมาตรฐานการเดินรถไฟเพื่อเป้าหมายการตรงต่อเวลาในการให้บริการ และกำหนดมาตรฐานการให้บริการจุดพักรถบรรทุกสินค้า</p> <p>๓.๒ การสร้างศักยภาพของ Dry Port และธุรกิจสนับสนุนเพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางของภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อปรับปรุงกลไกด้านการบริหารจัดการเพื่อสร้างแรงดึงดูดให้ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ต้องการเข้ามาใช้ Dry Port และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการศูนย์อำนวยความสะดวกด้านศุลกากรและตรวจสอบสินค้า ในลักษณะ One Stop Service โครงการจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง Dry Port -ท่าเรือแหลมฉบัง -ด่านชายแดน ซึ่งมีมาตรการประกาศให้พื้นที่ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า และประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มภายใน Dry Port เป็นเขตปลอดอากร และส่งเสริมการลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๔. พื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็น Dry Port ๔ แห่ง</p> <p>ได้แก่ ๑) อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา (ควรเปิดภายในปี ๒๕๖๗) ๒) อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น (ควรเปิดภายในปี ๒๕๖๘) ๓) อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา (ควรเปิดภายในปี ๒๕๖๘) ๔) อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์ (ควรเปิดภายในปี ๒๕๗๐)</p>	เกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการพิจารณารายงานก่อนการนัดประชุมพิจารณารายงาน			

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๕. รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม คือ PPP โดย กทท. มีความเหมาะสมที่สุดในการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • รวค. รับทราบแผนแม่บทฯ เมื่อวันที่ ๑๗ เม.ย. ๒๕๖๒ และประชุมหารือเกี่ยวกับแนวทางการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ เมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๖๒ ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้ สนข. นำเสนอแผนแม่บทฯ ในการประชุม กบส. ต่อไป 				
๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม									
โครงการ									
๑๐๙. โครงการจัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๖๐-๖๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • ขสมก. ลงนามสัญญาจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน เมื่อวันที่ ๒๗ ธ.ค. ๒๕๖๐ พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษา สัญญาได้ส่งมอบรถโดยสารดังกล่าวให้ ขสมก. แล้ว ตั้งนี้ งวดที่ ๑ วันที่ ๒๗ มี.ค. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๐๐ คัน งวดที่ ๒ วันที่ ๒๗ พ.ย. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๐๐ คัน งวดที่ ๓ วันที่ ๑๗ และ ๒๗ ธ.ค. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๐๐ คัน งวดที่ ๔ ระยะเวลาที่ ๑ วันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๖๒ จำนวน ๔๐ คัน ระยะเวลาที่ ๒ วันที่ ๒๘ ก.พ. ๒๕๖๒ จำนวน ๖๐ คัน ระยะเวลาที่ ๓ วันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๒ จำนวน ๘๙ คัน • ขณะนี้ ขสมก. ได้ตรวจรับรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อนำไปบริการประชาชน โดยบรรจุในเส้นทางต่าง ๆ จำนวน ๔๘๙ คัน และให้บริการประชาชนแล้ว 	-	๑,๘๙๑.๔๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑๐. โครงการอุ้งจอตกรถโดยสารของ ขสมก. จำนวน ๑๓ แห่ง	ขสมก.	๕๗-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>ขสมก. ก่อสร้างอุ้งจอตกรถโดยสารและสถานีที่ทำการ จำนวน ๑๓ แห่งแล้วเสร็จ และ ขสมก. รับมอบแล้ว ตั้งนี้ อุ้งพระประแดง อุ้งพระประแดงใต้ทางด่วน อุ้งครอินทร์ อุ้งเจ้าสมิงพราย</p>	-	๓๗๐.๖๒๘	๑๐๐.๐๐	๙๘.๙๒

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					อุกัลปพฤกษ์ อุบางบัวทอง อุใต้ทางด่วนรามอินทรา-ประดิษฐ์ มนุธรรม อุเมกาบางนา อุใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ อุกาแพงเพชร ๒ อุบางพลี อุเทศบาลบางบัวทอง (ทดแทน อุศูนย์ราชการ) , อุบรมราชชนนี				
๑๑๑. โครงการศึกษาโครงการขนส่งสีเขียว Green Freight Interventions among SMEs	สนช./ADB	๕๗-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	โครงการศึกษาดังกล่าวดำเนินการโดย ASEAN Development Bank (ADB) ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ จากผลการศึกษาได้แนวทางในการบริหารจัดการปรับปรุงการใช้พลังงานในการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้หน่วยงานของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป	-	๙.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๑๒. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาระบบจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน	สนช.	๕๗-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	กรม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ม.ค. ๒๕๕๙ เห็นชอบเรื่องการกำหนดมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย ทั้งนี้ การก่อสร้างทางจักรยานตามคู่มือมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานควรนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางร่วมกับจักรยานเป็นหลัก ส่วนการดำเนินการอื่นๆ ตามมาตรฐานดังกล่าวให้หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาตามความเหมาะสมและความจำเป็นโดยคำนึงถึงความประหยัดเหมาะสม คงทน และมีประสิทธิภาพในการใช้งาน	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๓๓๓. มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน	ขบ.	๕๙ - ๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ โดย ขบ. ได้จัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๐ ดำเนินการแล้วเสร็จ และลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๑๖ ก.พ. ๒๕๖๐ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๘ มี.ค. ๒๕๖๐	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล(%)				แผน (%)	ผล (%)
๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ									
โครงการ									
๑๑๓. โครงการจัดทำแผนจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม	สนข.	๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ สรุปผลการศึกษา โดยได้คัดเลือกให้ จ.หนองคาย เป็นโครงการนำร่องเพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและลดการใช้พลังงาน ซึ่งจากการศึกษามาตรการ/กิจกรรมที่เหมาะสมในการดำเนินงานใน จ.หนองคาย ได้แก่ โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานและถนนคนเดิน และโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารไฟฟ้า) ทั้งนี้ การดำเนินการต้องประกอบด้วยโครงการด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศและระดับจังหวัด พบว่าหากมีการดำเนินโครงการตามแผนการพัฒนา จะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ประมาณ ๕,๓๑๐ TonCo_๒ ต่อปี เมื่อเทียบกับกรณีฐานในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ลดได้ประมาณ ๖,๓๘๐ TonCo_๒ ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน และในปี พ.ศ. ๒๕๗๘ ลดได้ประมาณ ๘,๕๖๐ TonCo_๒ ต่อปีเมื่อเทียบกับกรณีฐาน รวมเฉลี่ย ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลงปริมาณ ๖,๔๔๐ TonCo_๒ ต่อปี หรือลดลงรวมเฉลี่ย ร้อยละ ๑๒ ต่อปี เมื่อเทียบกับกรณีฐาน สนข. จัดส่งรายงานการศึกษาให้ จ.หนองคายเพื่อใช้ประโยชน์ต่อ 	-	๑๕.๔๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
มาตรการ									
๓๔. มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด	สนข./รฟท./รฟม./รฟพท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	-	-	โครงการ CDM อยู่ในช่วงแรกของพิธีสารเกียวโต ซึ่งปัจจุบันพิธีสารเกียวโตได้หมดวาระแล้ว แต่ รฟม. ได้เข้าร่วมอยู่ในแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๗๓) ซึ่งได้รายงานผลให้ สนข. ทราบแล้ว	-	(ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๓๕. โครงการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ของประเทศไทย	จท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	จท. ได้มอบหมายคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดำเนินการศึกษาการเข้าร่วมพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ (London Protocol ๑๙๙๖) ระยะเวลาดำเนินงานระหว่างเดือน เม.ย. ๒๕๕๙ - เม.ย. ๒๕๖๐ ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อ เม.ย. ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ. ว่าด้วยการทิ้งของเสียทะเลของประเทศไทย ให้มีความสอดคล้อง เพื่ออนุวัติการพิธีสารลอนดอน โดยรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับพิธีสารลอนดอน จำแนกข้อบทของพิธีสารลอนดอน กระบวนการหรือวิธีการบังคับให้เป็นไปตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ แสดงความสัมพันธ์และแนวทางการปฏิบัติการปรับใช้ และรวบรวมกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการทิ้ง	-	๑.๗๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๓๖. มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน	ทอท.	ดำเนินการต่อเนื่อง	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ท่าอากาศยานของ ทอท. ๕ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงราย ได้รับการรับรอง Airport Carbon Accreditation ในระดับที่ ๓ 'Optimisation' สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ตได้จัดทำรายงานแผนบริหารจัดการคาร์บอน (Carbon Management Plan) แล้วเสร็จในเดือน ก.ค. ๒๕๖๑ ทำให้รับทราบร่างคู่มือแนวทางการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร มีความรู้ความเข้าใจถึงแนวทางการจัดเก็บและแหล่งที่มา และทราบถึงปริมาณ Emissions รวมถึงแผนสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียสามารถนำไปใช้ในการสนับสนุนการลดใช้พลังงานได้	-	๔๑.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕. เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ									
๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
โครงการ									
๑๑๔. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท * รฟท. ปรับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ • งบประมาณ ประกอบด้วย ศึกษาออกแบบ ๒๒๐.๐๐ ลบ. ก่อสร้าง ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ ลบ.	รฟท.	๖๑-๖๗	-	-	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจาก EEC มีนโยบายให้ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน การดำเนินโครงการฯ จึงขึ้นอยู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน ทั้งนี้ การพิจารณานำเสนอ PPP ดำเนินการโดย EEC และขณะนี้ในภาพรวมของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค. ๒๕๖๑ เห็นชอบและอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้กลุ่มบริษัท CPH และ รฟท. ได้เสนอผลการคัดเลือกให้คณะกรรมการนโยบาย EEC พิจารณาเมื่อวันที่ ๑๐ พ.ค. ๒๕๖๒ และ ครม. อนุมัติผลการคัดเลือกเอกชนเมื่อวันที่ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๒ โดยลงนามสัญญากับเอกชนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ ต.ค. ๒๕๖๒ ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางโครงการ CPH อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด และ พรฎ. เวนคืนที่ดินฯ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๘ ธ.ค. ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างนำร่าง พรฎ. เวนคืนที่ดินฯ เสนอทูลเกล้าฯ รายงาน EIA กก.วล. เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ มี.ย. ๒๕๖๒ 	-	๒๒๐.๐๐ (ศึกษาออกแบบ) ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ (โครงการก่อสร้าง)	๑๐๐.๐๐ (ศึกษา)	๑๐๐.๐๐ (ศึกษา)

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๑๕. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกษ - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖๒-๖๕	-	-	๑. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกษ - หัวหมาก • รฟท. จ้างที่ปรึกษาประกวดราคาเมื่อ ๒๕ พ.ค. ๒๕๕๙ และ ครม. อนุมัติโครงการและอนุมัติหลักการร่าง พรฎ.เวนคืนที่ดิน เมื่อวันที่ ๒๖ ก.ค. ๒๕๕๙ • อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาการขอปรับรูปแบบโครงการ และอยู่ระหว่าง สคก. พิจารณาร่าง พรฎ.เวนคืนที่ดิน ๒. โครงการสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง/ ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต • ครม. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒๖ ก.พ. ๒๕๖๒ และ รฟท. เสนอ คค. ขออนุมัติโครงการเพิ่มเติมในการทำโครงสร้างรองรับ ARL ส่วนต่อขยาย ในส่วนงานโยธา (โครงสร้างใต้ดิน) ช่วงพระราม ๖ ถึงสามเสน และอยู่ระหว่าง คค. พิจารณาปรับรูปแบบโครงการเพื่อเสนอ ครม. อนุมัติโครงการเพิ่มเติม • EIA เห็นชอบแล้วในเดือน ก.ย. ๒๕๖๒ • อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาการขอปรับรูปแบบโครงการ และอยู่ระหว่าง สคก. พิจารณาร่าง พรฎ.เวนคืนที่ดิน	-	๔๔,๑๕๗.๗๖	-	-
๑๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)	รฟม.	๔๙-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๖ ส.ค. ๒๕๕๙ และได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม” โดยมีจำนวนผู้โดยสาร ๕๓,๗๕๑ คน-เที่ยว/วัน (ข้อมูล ณ เดือน มี.ค. ๒๕๖๓)	-	๖๓,๗๓๓.๙๓	๒๐.๕๐ (ปี ๖๓)	๙.๒๙ (ปี ๖๓)
๑๑๗.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ) • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๖๓ • งบประมาณ ๘๑,๔๒๙.๕๗ ลป.	รฟม.	๕๐-๖๓	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	• งานก่อสร้างงานโยธา ดำเนินการแล้วเสร็จ • งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และทดสอบเดินรถ ✓ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๑ ส.ค. ๒๕๖๐	-	๘๑,๔๒๙.๕๗	๓๒.๖๐ (ปี ๖๓)	๓๐.๙๓ (ปี ๖๓)

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
• แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับ และโครงสร้างใต้ดิน					<ul style="list-style-type: none"> ✓ ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ดำเนินการผลิต ติดตั้งระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ ก.ย. ๒๕๖๒ ✓ ช่วงเตาปูน-ท่าพระ ดำเนินการผลิต ติดตั้งระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๖๓ 				
๑๑๘. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ) <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๑ • งบประมาณ ๑๘,๓๔๙.๓๔ ลป. • แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ 	รฟม.	๕๑-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • งานก่อสร้างงานโยธา ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๖ ธ.ค. ๒๕๖๑ 	-	๑๘,๓๔๙.๓๔	-	-
๑๑๙. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๔ • งบประมาณ ๓๔,๐๕๔.๗๗ ลป. • แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดทั้งโครงการ 	รฟม.	๕๑-๖๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • งานก่อสร้างงานโยธา ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือน เม.ย. ๒๕๖๒ • งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งและทดลองเดินรถไฟฟ้ากทม. เป็นผู้จัดหาระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ โดยเมื่อวันที่ ๓ ธ.ค. ๒๕๖๑ รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายสินทรัพย์และโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. แล้ว ทั้งนี้ ได้เปิดให้บริการช่วงสถานีหมอชิต - สถานีห้าแยกลาดพร้าว เมื่อวันที่ ๙ ส.ค. ๒๕๖๒ และช่วงหมอชิต - สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ ๔ ธ.ค. ๒๕๖๒ 	-	๓๔,๐๕๔.๗๗	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๒)	๑๑๗.๘๗ (ปี ๖๒)
๑๒๐. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๗ • งบประมาณ ๑๐๙,๐๒๑.๔๘ ลป. • แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน 	รฟม.	๕๓-๖๗	๖๕.๔๕	๖๕.๔๕	<ul style="list-style-type: none"> • งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือน ต.ค. ๒๕๖๒ • งานก่อสร้างงานโยธา มีความก้าวหน้าร้อยละ ๕๘.๕๙ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๒.๕๗ • งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ม.ค. ๒๕๖๓ อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการนโยบายฯ เสนอให้ รฟม. 	<ul style="list-style-type: none"> • งานออกแบบ ผลิต ติดตั้ง และทดลองเดินรถไฟฟ้า ครม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๒๘ ม.ค. ๒๕๖๓ ทำให้งานคัดเลือกเอกชนฯ มีความล่าช้า ทั้งนี้ 	๑๐๙,๐๒๑.๔๘	๕๗.๔๓ (ปี ๖๒)	๕๘.๒๒ (ปี ๖๒)

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>คณะกรรมการคัดเลือกตาม ม. ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปพร้อมให้ รฟม. เร่งรัดการดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และการดำเนินกระบวนการคัดเลือกเอกชน โดยในการดำเนินการทุกขั้นตอนให้ถือปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อกำหนด ระเบียบและมติ ครม. ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p> <p>• งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งและทดลองเดินรถไฟฟ้า มีความก้าวหน้าร้อยละ ๔.๒๕ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๔.๒๕ โดยเมื่อวันที่ ๑๔ ก.พ. ๒๕๖๓ รฟม. มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตาม ม.๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และ สคร. ได้จัดส่งร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนฯ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายให้ รฟม. เพื่อดำเนินการต่อไปแล้ว ปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกตาม ม. ๓๖ อยู่ระหว่างการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน และร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน โดยอ้างอิงร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ไปก่อนที่ร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ จะมีผลใช้บังคับ</p>	<p>ได้ มี ก า ร แ ต่ ง ตั้ ง คณะกรรมการคัดเลือกตาม ม.๓๖ แล้ว ซึ่งจะเร่งดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป</p>			
<p>๑๒๑. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี)</p> <p>• ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔</p>	รฟม.	๕๓-๖๔	๗๓.๕๙	๗๐.๒๐	<p>• ครม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost</p>	<p>• งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ</p>	๕๐,๓๔๐.๑๒	๑๐๐.๐๐ (ปี ๖๒)	๑๒๓.๒๗ (ปี ๖๒)

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณ ๕๐,๓๔๐.๑๒ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน 					<ul style="list-style-type: none"> งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๙๙.๓๓ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๙ โดยดำเนินการจัดทำเอกสารประเมินราคา ประกาศราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนแล้วเสร็จ โดยอยู่ระหว่างทำความเข้าใจกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายค่าทดแทน และดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง/ขนย้ายวัสดุออกจากแนวเขตทาง งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ มีความก้าวหน้า ร้อยละ ๕๓.๒๒ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๔.๙๓ 	<p>๑) ไม่สามารถเข้าพื้นที่บริเวณคลองเปรมประชากร เนื่องจากมีบ้านเรือนรुकล้ำ ซึ่ง รฟม. ได้ทำความเข้าใจกับประชาชน และ</p> <p>๒) ที่ดินเอกชน ๒ ราย อยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ ทั้งนี้ รฟม. จะดำเนินการประสานเจ้าของอาคาร เพื่อรื้อย้ายพร้อมปรับปรุงแบบก่อสร้าง</p>			
<p>๑๒๒. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว - สำโรง)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔ งบประมาณ ๔๗,๕๕๘.๑๓ ลบ. แนวทางการดำเนินงาน ลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน 	รฟม.	๕๓-๖๔	๗๕.๑๑	๗๐.๕๓	<ul style="list-style-type: none"> กรม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นระบบ Monorail โดยให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินงานแล้วเสร็จเมื่อเดือน มิ.ย. ๒๕๖๒ งานก่อสร้างงานโยธา ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๕๓.๒๑ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๗.๒๙ 	งานก่อสร้างงานโยธา ผลิต และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ การส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างล่าช้า และผลกระทบจากการรื้อย้ายท่อประปา ทำให้ไม่สามารถเข้าใช้พื้นที่ก่อสร้างได้ตามกำหนด ทั้งนี้ รฟม. ได้มอบให้ที่ปรึกษาประสานเพื่อขอเข้าใช้พื้นที่บางส่วนก่อน และเร่งรัดแผนการดำเนินงานให้เป็นไปตามสัญญา	๔๗,๕๕๘.๑๓	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๑๒๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๗๐ งบประมาณ ๑๒๔,๙๕๘.๖๒ ลบ. แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างเป็นทั้งแบบยกระดับและโครงสร้างใต้ดิน 	รฟม.	๕๓-๗๐	๒๐.๙๓	๑๗.๙๙	<ul style="list-style-type: none"> งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน มีความก้าวหน้ารวม ร้อยละ ๑๘.๗๐ ค่าต่ำกว่าแผน ร้อยละ ๑.๓๐ โดยอยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเสนอ พ.ร.ฎ.กำหนดเขตที่ดินฯ ต่อ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา มีความก้าวหน้า ร้อยละ ๓.๕๘ ค่าต่ำกว่าแผน ร้อยละ ๓.๙๓ งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ มีความก้าวหน้ารวม ร้อยละ ๕๐.๒๐ ค่าสูงกว่าแผน ร้อยละ ๒๕.๘๐ โดยอยู่ระหว่างหารือกับ สศท. เพื่อพิจารณาแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตลอดสายทาง (ช่วงบางใหญ่-เตาปูน และช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)) ในรูปแบบ PPP Net Cost และศึกษาแนวทางการปรับเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา หน่วยงานภายนอกใช้ระยะเวลาในการพิจารณาการขอใช้พื้นที่ก่อสร้างชั่วคราวสำหรับการนำหัวเจาะอุโมงค์รถไฟฟ้าลงใต้ดิน ทั้งนี้ รฟม. ได้มีการพิจารณาร่วมกับที่ปรึกษาหาพื้นที่ Worksite ที่เหมาะสมและทบทวนรูปแบบการแบ่งสัญญาก่อสร้างงานโยธา ซึ่งหากได้ข้อสรุปจึงจะสามารถกำหนดโครงสร้างที่ปรึกษาและควบคุมการก่อสร้างที่ชัดเจน ปรับปรุงรายงานศึกษาวิเคราะห์ฯ เพิ่มเติมตามข้อสังเกตคณะกรรมการ รฟม. ทำให้ใช้ระยะเวลามากกว่าแผนที่กำหนด ทั้งนี้ รฟม. ได้เร่งรัดการดำเนินงานของที่ปรึกษาแล้ว 	๑๒๔,๙๕๘.๖๒	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
<p>๑๒๔. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม)</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลา ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๙ งบประมาณ ๑๒๒,๐๖๗.๒๗ ลบ. แนวทางดำเนินงาน ลักษณะโครงสร้างเป็นใต้ดินตลอดเส้นทาง 	รฟม.	๕๓-๖๙	๒๑.๓๘	๑๘.๕๓	<ul style="list-style-type: none"> งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ความก้าวหน้าร้อยละ ๖.๕๐ ล้ำข้ากว่าแผน ร้อยละ ๑.๐๐ โดยเมื่อวันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๖๓ ได้นำร่าง พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนฯ เสนอ คค. พิจารณานำ เสนอ ครม. แล้ว โดยอยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี นำร่าง พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินฯ เสนอ ครม. พิจารณา และเมื่อวันที่ ๒๕ มี.ค. ๒๕๖๓ ผู้ว่าการ รฟม. ได้อนุมัติขอขเขตของงานจัดจ้างสำรวจส่งทรัพย์สินเรียบร้อยแล้ว งานขออนุมัติงานโยธาและศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนฯ ครม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๓ มีมติอนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการ นโยบายฯ เสนอ และให้ รฟม. คณะกรรมการคัดเลือกตาม ม. ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นไปพิจารณา ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมให้ รฟม. เร่งรัดการดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และการดำเนินกระบวนการคัดเลือกเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ โดยในการดำเนินการใดๆ ในทุกขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อกำหนด ระเบียบ และมติ ครม. ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด งานก่อสร้างงานโยธา งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งและทดลองเดินรถไฟฟ้า มีความก้าวหน้าร้อยละ ๔.๒๕ ล้ำข้ากว่าแผน ร้อยละ ๔.๒๕ โดยเมื่อวันที่ ๑๔ ก.พ. ๒๕๖๓ รฟม. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตาม ม. ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ และ สคร. ได้จัดส่งร่างประกาศ 	งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน นำเสนอร่าง พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน เพื่อ ครม. พิจารณา ทั้งนี้ ครม. อนุมัติโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๓	๑๒๒,๐๖๗.๒๗	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนฯ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายให้ รฟม. เพื่อดำเนินการต่อไปแล้ว ปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกตาม ม. ๓๖ อยู่ระหว่างการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนและร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ก่อนที่ร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ จะมีผลใช้บังคับ				
๑๒๕. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔)	รฟม.	๕๖-๖๙	-	-	รวค. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๖๐ ได้มีมติให้ปรับเลื่อนแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ ออกไป โดยให้ รฟม. นำข้อมูลจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วง บางซื่อ-ท่าพระ หลังจากเปิดให้บริการแล้ว มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย ๔ อีกครั้ง	-	๒๑,๒๔๑.๕๐	-	-
๑๒๖. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	รฟม.	๕๙-๖๗	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • ครม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ พ.ย. ๒๕๖๑ มอบหมายให้ รฟท. หรือ กทม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาผู้รับผิดชอบโครงการฯ • ครม. วันที่ ๓ ธ.ค. ๒๕๖๑ รฟม. และ กทม. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงบางรี - สมุทรปราการ ของ รฟม. ให้กับ กทม. แล้ว โดยขณะนี้ กทม. จะลอส่วนต่อขยายทั้ง ๒ ช่วง คือ ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา เนื่องจากต้องการประเมินผลตอบรับจากปริมาณผู้โดยสารของ ช่วงบางรี - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เปิดให้บริการก่อน 	-	๑๒,๑๗๔.๗๙ (สมุทรปราการ-บางปู) ๙,๘๒๑.๔๑ (ช่วงคูคต - ลำลูกกา)	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๒๗. โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสาร ในแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	ดำเนินการ ต่อเนื่อง			จท. มีแผนปรับปรุงท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อแก้ปัญหาการจราจร และการเชื่อมต่อระบบ โดยसारสาธารณะ โดยจะยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะ จากท่าเทียบเรือเป็นสถานีเรือ เพื่อให้มีความปลอดภัยและ มีความสะดวกสบายต่อผู้โดยสาร โดยภาครัฐพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือ และภาคเอกชนขอใช้สิทธิในการบริหารพื้นที่บนท่าเรือ				
		๕๘-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้ ๑.๑ การพัฒนาท่าเรือจำนวน ๑๗ แห่ง <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการพัฒนาท่าเรือจำนวน ๑๗ แห่ง โดยเป็น ท่าเรือที่รองรับการยกระดับการเป็นสถานีเรือจำนวน ๑๐ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าเรือพระราม ๕ ๒) ท่าเรือเกียกกาย ๓) ท่าเรือเทเวศร์ ๔) ท่าเรือพรานนก ๕) ท่าเรือท่าช้าง ๖) ท่าเรือท่าเตียน ๗) ท่าเรือราชินี ๘) ท่าเรือราชวงศ์ ๙) ท่าเรือสี่พระยา ๑๐) ท่าเรือสาทร และทำอื่น ๆ ได้แก่ ๑) ท่าเรือสมุทรปราการ ๒) ท่าเรือบางหัวเสือ ๓) ท่าเรือบางกะเจ้านอก ๔) ท่าเรือกรมเจ้าท่า ๕) ท่าเรือดินแดง ๖) ท่าเรือสะพานพุทธ ๗) ท่าเรือเขียวไข่กา ขณะนี้ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ และตรวจรับเมื่อวันที่ ๑๓ ต.ค. ๒๕๕๙ <ul style="list-style-type: none"> ทั้งนี้ในส่วนของท่าเรื่อนนทบุรี, ท่าเรือพระราม ๗ ผังตะวันตกและท่าเรือพระปิ่นเกล้า จท. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๗ ในปี ๒๕๖๐ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี วงเงิน ๗.๒๘ ลบ. เพื่อปรับปรุงท่าเรือพายัพ ปัจจุบัน ดำเนินการแล้วเสร็จ และตรวจรับเมื่อวันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๖๐ 	-	๖๙.๘๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๕๗.๕๗	๑.๒ การปรับปรุงท่าเรือโดยสารท่าช้าง ในปี ๒๕๖๑ จท. ได้รับ งบประมาณเพื่อปรับปรุงท่าเรือโดยสารท่าช้าง วงเงิน ๑๒.๔๑ ลบ. ผลงาน ร้อยละ ๕๗.๕๗	-	๑๒.๔๑	๑๐๐	๖.๘๘

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		๖๑-๖๓	๑๐๐.๐๐	๙๐.๐๐	๑.๓ การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ๒๒ แห่ง ในปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓ จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณรวม ๔๑.๓๙ ลบ. เพื่อซ่อมแซมปรับปรุงท่าเรือจำนวน ๒๒ แห่ง โดยเป็นท่าเรือที่รองรับการยกระดับการเป็นสถานีเรือ จำนวน ๑๑ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าเรือ ปากเกร็ด ๒) ท่าเรือพระราม ๕ ๓) ท่าเรือพระราม ๗ ๔) ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี) ด้านใต้ ๕) ท่าเรือเกียกกาย ๖) ท่าเรือพระปิ่นเกล้าฝั่งธน(ด้านใต้) ๗) ท่าเรือราชวงศ์ ๘) ท่าพรานนก ๙) ท่าราชินี ๑๐) ท่าเทเวศร์ ๑๑) ท่าสาทร (งานหลังคาทางเดิน) และท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาอื่น ๆ อีก ๑๑ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าเรือคลองภูมิ ๒) ท่าเรือสาธุประดิษฐ์ ๓) ท่าเรือวัดประยูรวงศาวาสวรวิหาร ๔) ท่าเรือวัดฉัตรแก้ววงกลนี ๕) ท่าเรือศาลาริ ๖) ท่าเรือวัดค้ำคาว ๗) ท่าเรือวัดเทพนารี ๘) ท่าเขียวไข่กา ๙) ท่าวัดแจรงร้อน ๑๐) ท่าเรือวัดเทพากร ๑๑) ท่าเรือวัดม่วงแค ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๐.๐๐	-	๔๑.๓๙	๑๐๐.๐๐	๓๐.๐๐
		๖๒-๖๔	๕๗.๐๗	๕.๘	๑.๔ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือท่าช้างและท่าเตียน จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง วงเงิน ๕๘.๖๑ ลบ. อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒.๕๒ และท่าเตียน วงเงิน ๓๙.๐๗ ลบ. อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙.๐๙	-	๙๗.๖๘	๓๐.๙๓	๒๐.๐๐
		๖๓-๖๔	-	-	๑.๕ การพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ ๒๙ แห่ง จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ ให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง วงเงินรวม ๕๐.๐๐ ลบ. อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา	-	๕๐.๐๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
		-	-	-	๒. การพัฒนาของภาคเอกชน ได้มีแนวทางในการบริหารพัฒนาพื้นที่และติดตั้งระบบ เช่น กั้นพื้นที่ ติดตั้งป้ายบอกสถานีเรือและข่าวสารทั่วไป และจัดหาเครื่องจำหน่ายตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ ปัจจุบัน จท.นำเสนอสข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คจร. เมื่อวันที่ ๑๓ ส.ค. ๒๕๖๒ เพื่อนำเสนอ กรม. ทบพทนมติ กรม. เมื่อวันที่ ๔ พ.ค. ๒๕๖๖ เพื่อให้สามารถนำพื้นที่ท่าเรือโดยสารสาธารณะบางส่วนมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ โดย คจร. มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๖๓ เห็นชอบให้ สข. นำเสนอ กรม. เพื่อทบพทนมติ กรม. เมื่อวันที่ ๔ พ.ค. ๒๕๖๖ เรื่องการส่งเสริมการจัดทำเทียบเรือสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเพื่อให้สามารถนำพื้นที่บางส่วนของท่าเรือสาธารณะมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนดำเนินการให้เกิดการพัฒนา ระบบขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง สข. สรุปลผลการประชุมก่อนแจ้งหน่วยงานดำเนินการตามมติที่ประชุมต่อไป		-	-	-
๑๒๘. โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธิน และการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม	สข.	๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • สข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างขั้นตอน EIA เพื่อเบิกจ่ายเงินประกันผลงาน • รวค. รับทราบผลการศึกษาตามที่ สข. เสนอแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ ธ.ค. ๒๕๕๙ • องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan international Cooperation Agency : JICA) ได้ทำการศึกษาดูงานที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ต่อเนื่อง (Transit Oriented Development : TOD) และ Smart City แล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการ รพท. พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๘ พ.ค. ๒๕๖๑ ขณะนี้ สข. อยู่ระหว่าง รอหนังสือยืนยันมติคณะกรรมการ รพท. เพื่อนำเสนอ คจร. ต่อไป 	-	๕๕.๕๐	๑๐๐.๐๐	๙๕.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๑๒๙. โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนรถในเขตกรุงเทพมหานคร (รังสิต - สถานีบ้านภาชี มวกะสัน - ฉะเชิงเทรา ดลิ่งชัน - นครปฐม และมหาชัย - ปากท่อ)	ขร.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ๓ สาย ได้แก่ ช่วงรังสิต-สถานีบ้านภาชี มวกะสัน-ฉะเชิงเทรา และช่วงดลิ่งชัน-นครปฐม คงเหลือสายมหาชัย-ปากท่อ เฉพาะงานจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่าง การปรับปรุงรายงาน EIA โดยที่ปรึกษาที่กำหนดจะดำเนินการ ให้แล้วเสร็จก่อน ส.ค. ๒๕๖๓	-	๘.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๑๓๐. โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม การจัดหาผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม	สนข.	-	-	-	สนข. ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการ จึงขอชะลอ/ยุติโครงการ	-	-	-	-
๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค									
โครงการ									
๑๓๑. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ	สนข.	๕๘-๕๙	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<ul style="list-style-type: none"> • การจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๙ ผลการคัดเลือกเมืองตามศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อดำเนินงานโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละกลุ่มเมือง พบว่า เมืองที่มีศักยภาพสูง ๑๘ เมือง เมื่อนำร่องคือ จ.พิษณุโลก เมืองที่มีศักยภาพปานกลาง ๔๓ เมือง เมื่อนำร่อง คือ จ.อุบลราชธานี และเมืองที่มีศักยภาพขั้นพื้นฐาน ๑๗ เมือง เมื่อนำร่อง คือ จ.สระแก้ว และในการจำแนกประเภทของระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองภูมิกาคนั้นได้อาศัยการจำแนกประเภทตามลักษณะเขตทาง ซึ่งแบ่งเป็น ๓ ประเภท 	-	๓๓.๘๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๑) ประเภท A เป็นระบบที่มีเส้นทางการให้บริการเฉพาะซึ่งแยกตัวออกมาจากการจราจรอื่นอย่างชัดเจน สามารถควบคุมเขตทางได้อย่างเต็มที่ เช่น BTS (Heavy Rail) มีจำนวน ๓ เมือง ได้แก่ สมุทรปราการ พัทยาและชลบุรี</p> <p>๒) ประเภท B เป็นระบบที่มีเขตทางแยกออกมาจากการจราจรอื่น แต่อาจมียานพาหนะประเภทอื่นวิ่งผ่านบริเวณทางแยกหรือมีคนเดินข้ามทางนั้นได้ เช่น Bus Rapid Transit (BRT) มีจำนวน ๑๑ เมือง ได้แก่ พิษณุโลก เชียงใหม่ อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปทุมธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต หาดใหญ่และระยอง</p> <p>๓) ประเภท C เป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบผสมผสานกับกระแสรถจักรยานบนพื้นถนน เช่น Tram or Street Car รถบัสและแท็กซี่ จำนวนที่เหลืออีก ๖๔ เมือง</p> <p>พร้อมนี้ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ มาตรการ ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านการวางแผนและการออกแบบ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านกฎระเบียบ ด้านข้อมูลและเทคโนโลยี และด้านเศรษฐกิจและอุดหนุน</p> <ul style="list-style-type: none"> • สนข. ได้ส่งมอบรายงานการศึกษาให้กับจังหวัดต่างๆ เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการวางแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต่อไป 				
๑๓๒. โครงการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขต จ.ขอนแก่น จ.เชียงใหม่ และ จ.นครราชสีมา	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>๑. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่</p> <p>๑.๑ โครงการการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะใน จ.เชียงใหม่</p> <ul style="list-style-type: none"> • การศึกษาแล้วเสร็จ คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒ ต.ค. ๒๕๖๐ 	-	๒๗.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ โครงข่ายเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะ จ.เชียงใหม่ เสนอทางเลือก ๒ โครงข่าย ประกอบด้วย ระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม โดยระบบหลัก เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit : LRT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • สนข. เสนอผลการศึกษา ให้ คค. ทราบ เมื่อวันที่ ๒๙ พ.ย. ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอ คจร. และ ครม. พิจารณาตามลำดับ เมื่อผ่านการพิจารณา สนข. จะดำเนินการเสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่ง รฟม. จะใช้เวลาในการศึกษาประมาณ ๑ ปี เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป 				
	รฟม.	-	-	๑๐.๘๐	<p>๑.๒ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่</p> <ul style="list-style-type: none"> • การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ ก.พ. ๒๕๖๑ มีมติรับทราบผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจ.เชียงใหม่และมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นว่าควรดำเนินการก่อสร้าง ครั้งละ ๑ เส้นทาง ซึ่ง คค. ได้พิจารณามอบ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดง จ.เชียงใหม่ ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน (โครงข่าย A) • ประกาศ พ.ร.ฎ. ให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ใน จ.เชียงใหม่ ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๖ เม.ย. ๒๕๖๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟม. ได้ดำเนินการจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาโครงการนำร่องสายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะ สยามสามัคคี ๑๒.๕๔ กม. ระยะเวลาการศึกษา ๑๒ เดือน เริ่มงานเดือน พ.ค. ๒๕๖๒ 	-	๒๗,๓๑๐.๒๐	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล(%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> งานคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ลงนามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๖๒ ให้บริษัทที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ๒ ครั้ง ระหว่าง ก.ค. ๒๕๖๒ และ ๒๙ ม.ค. ๒๕๖๓ จัดประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นฯ ที่จังหวัดเชียงใหม่ และที่กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา 				
	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>๒. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา</p> <p>๒.๑ โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลการศึกษาสรุปว่า แนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอเป็นโครงการนำร่อง แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ควรดำเนินการสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - ภูมิขมนตรี-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) และสายสีส้ม (แยกประโดก-ถนนช้างเผือก-คูเมืองเก่า) ระยะที่ ๒ ควรดำเนินการสายสีม่วง (ตลาดเซฟวัน - ภูมิตรภาพ - บ้านนารีสวัสดิ์) ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit System; LRT) และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นเจ้าของโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในลักษณะ PPP Modified Gross Cost 	-	๔๓.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการกำกับการศึกษา ได้เห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ และเสนอแผนแม่บทฯ ให้ คค. พิจารณาเห็นชอบก่อนเสนอ คจร. และ ครม. พิจารณาตามลำดับและได้เสนอแผนแม่บทฯ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อ รฟม. ดำเนินการแล้วเสร็จจะนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบการลงทุนและเสนอ ครม. เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างต่อไป 	-			
	รฟม.	๖๑-๖๘	๑๐.๑๐	๑๐.๑๐	<p>๒.๒ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา</p> <ul style="list-style-type: none"> การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ ก.พ. ๒๕๖๑ มีมติรับทราบผลการศึกษาและมอบ รฟม. รับผิดชอบ โดยให้ดำเนินโครงการตามลำดับความสำคัญ ๑ เส้นทาง ก่อน ซึ่ง สนข. ได้แจ้งผลการคัดเลือกเส้นทางเพื่อให้ รฟม. ดำเนินการโดยสายสีเขียวเป็นเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด ประกาศ พ.ร.ฎ. ให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า จ.นครราชสีมา ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๖ เม.ย. ๒๕๖๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟม. ได้ดำเนินการจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำเอกสารประกวดราคา และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครอง และพัฒนาอู่ขีบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะเวลาศึกษา ๑๒ เดือน เริ่มงานเมื่อเดือน มิ.ย. ๒๕๖๒ งานคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสมฯ ลงนามสัญญาที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา 	-	๘,๔๘๐.๖๕	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<ul style="list-style-type: none"> งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาฯ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ๒ ครั้ง ระหว่าง ส.ค. ๒๕๖๒ - มี.ค. ๒๕๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา 				
	สนข.	๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	<p>๓. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น</p> <p>๓.๑ โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขต จ.ขอนแก่น และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ มี.ค.๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์และรายงานอื่นๆ ผลการศึกษาพบว่าระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ จ.ขอนแก่น คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา หรือ Light Rail Transit System (LRT) โดยมีโครงข่ายเส้นทางที่เหมาะสม คือ ตามแนวถนนมิตรภาพจากบ้านท่าพระถึงบ้านสำราญ ระยะทาง ๒๒.๘ กม. พร้อมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (TOD) โดยมีรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือรัฐลงทุนด้านที่ดินและเอกชนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบตัวรถ และการดำเนินการเดินรถ คค. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๑ มิ.ย. ๒๕๖๑ แจ้ง จ.ขอนแก่น หาก อปท. ยืนยันความพร้อมที่จะดำเนินโครงการเอง คค. พร้อมให้การสนับสนุน อปท. เป็นผู้พัฒนาและบริหารโครงการ จึงเห็นสมควรให้ รฟม. เชลลอคการดำเนินการ โดยให้ รฟม. ดำเนินการรับฟังความเห็นตามกระบวนการเสนอร่างพรก. ให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าใน จ.ขอนแก่น พ.ศ. จนแล้วเสร็จและเชลลอคการดำเนินการไว้ก่อน กรณีที่ อปท. ไม่สามารถดำเนินการได้ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป 	-	๓๕.๕๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>๓.๒ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น</p> <ul style="list-style-type: none"> การประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๑๗ ต.ค. ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขต จ.ขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมและอนุญาตให้ จ.ขอนแก่นเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่นในผลการศึกษาดังกล่าว เฉพาะในเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) ที่ สนข. ออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว และการดำเนินการดังกล่าวของ จ.ขอนแก่นให้อยู่ภายใต้กฎหมายข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือมติ ครม. ที่เกี่ยวข้อง สนข. ได้ส่งเอกสารรายงานผลการศึกษาเอกสารประกวดราคา และแบบแปลนฯลฯ ของโครงการให้ จ.ขอนแก่นเป็นผู้ดำเนินโครงการ ตามมติ คจร. 				
	รฟม.	๖๐-๖๙	๑๒.๓๖	๙.๓๓	<p>๔. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างฉลอง)</p> <ul style="list-style-type: none"> งานเสนอขอความเห็นชอบรูปแบบการลงทุนอยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอ คค. ตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ รฟม. จะมีการจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เพื่อยืนยันการดำเนินโครงการตามแนวเส้นทางของ รฟม. อีกครั้ง ภายหลังจากสถานการณ์โรคระบาด Covid-๑๙ ลีนสุดลง ซึ่งจะนำข้อมูลมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนฯ ต่อไป งานคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบฯ วันที่ ๑๓ ธ.ค. ๒๕๖๒ ผวก.รฟม. ได้เห็นชอบรายงานขอจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา 	<ul style="list-style-type: none"> งาน เสนอขอความเห็นชอบรูปแบบการลงทุน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้ต้องเลื่อนการจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นโครงการฯ เพื่อยืนยันการดำเนินโครงการตามแนวเส้นทางของ รฟม. คชก. มีมติไม่เห็นชอบรายงาน EIA และเห็นควรให้หารือกับ ทล. ให้ 	๓๕,๒๙๔.๕๖	-	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล(%)				แผน (%)	ผล (%)	
					<p>ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบโครงการฯ โดยวิธีเฉพาะเจาะจง ซึ่งได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีเฉพาะเจาะจง และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. เพื่อเห็นชอบการดำเนินโครงการและรูปแบบการลงทุน ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบแล้ว จะเริ่มขั้นตอนการจัดจ้างที่ปรึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมฯ ต่อไป</p> <p>● งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ความก้าวหน้าร้อยละ ๒.๗๐ ตามแผน โดยอยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำแผนที่แนบท้าย พ.ร.ฎ. ดำเนินการรวบรวมเอกสารข้อมูลเบื้องต้น และจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุม เพื่อทราบปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินโครงการฯ และสรุปข้อมูลเบื้องต้น เพื่อใช้จัดทำร่างแผนที่แล้ว</p>	<p>ได้ข้อสรุป ก่อนนำ คชก. พิจารณา ซึ่งปัจจุบัน รฟม. ได้หารือร่วมกับ คค. ทล. และ สนข. แล้ว และให้ รฟม. ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาคงความเหมาะสมที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงจากการหารือทั้ง ๖ ครั้ง และส่งรายงานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ</p> <p>● งานคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ คณะกรรมการ รฟม. ยังไม่เห็นชอบรายงานศึกษาและวิเคราะห์ฯ ยังไม่ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับรูปแบบรายละเอียดโครงการ ส่งผลให้ไม่สามารถจัดจ้างที่ปรึกษาได้ตามแผนที่กำหนด ทั้งนี้ได้จัดเตรียมเอกสาร</p>				

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค									
โครงการ									
๑๓๓. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่ง ผู้โดยสาร	ขบ.	๕๘-๖๓			ประกอบด้วย ๔ แผนงาน ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ แผนงาน และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ แผนงาน ดังนี้		๒๔๐.๐๐		
		๕๘	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.บึงกาฬ ดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว	-	๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.พังงา ดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว	-	๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓. สถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.บ้านแพวง จ.นครพนม ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว	-	๖๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๖๒-๖๓	๙๗.๓๑	๗๐.๗๑	๔. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.นครนายก ลงนามสัญญาแล้ว เริ่มดำเนินการที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๒ พ.ค. ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	เนื่องจากการทำงานอยู่ใน ช่วงฤดูฝนทำให้การดำเนินงาน ล่าช้ากว่าแผน	๖๐.๐๐	๘๑.๕๒	๔๓.๙๑
๑๓๔.โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	รฟท.	๕๖-๖๐	๑๐๐	๑๐๐	รฟท. ได้รับมอบรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เรียบร้อยแล้ว	-	๓,๕๗๓.๑๕	-	-
๑๓๕. โครงการแผนการจัดการโดยสาร	บขส.	๕๙-๖๔			ประกอบด้วย ๒ แผนงาน ดังนี้		๒,๔๖๐.๐๑		
		-	-	-	๑. การจัดการโดยสาร จำนวน ๓๑๔ คัน ๑.๑ จัดซื้อรถโดยสาร จำนวน ๙๙ คัน บขส. ได้จัดทำ ข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) แล้วต่อมา บขส. ได้หารือกับ รวค. ถึงโครงการจัดซื้อรถโดยสาร จำนวน ๙๙ คันดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๗ มี.ค. ๖๓ ซึ่งเห็นควรให้นำโครงการดังกล่าวออกไปก่อน	-	-	-	-
		๑๐๐.๐๐	๕๐.๐๐		๑.๒ การเช่ารถโดยสาร (ใหม่) จำนวน ๓๑๔ คัน อยู่ระหว่างดำเนินการประกาศประกวดราคา	-	๒,๒๒๘.๔๒	๑๐๐.๐๐	-
		๑๐๐.๐๐	๕๐.๐๐		๒. การเช่ารถโดยสารขนาดเล็ก (Minibus) จำนวน ๕๕ คัน อยู่ระหว่างนำเสนอชื่อผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติตรงตามกำหนด ต่อกรรมการผู้จัดการใหญ่และคณะกรรมการ บขส.เพื่อขออนุมัติ	-	๒๓๑.๕๙	๑๐๐.๐๐	-

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
๕.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาและ การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ									
โครงการ									
๑๓๖.โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม : โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (PMS) และโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)	สนข.	๕๖-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการตัวร่วม ประกอบด้วย ๒ โครงการ ได้แก่ ๑.โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (PMS) การดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๘ ก.ย. ๒๕๖๐ มีขอบเขตในการดำเนินโครงการ ดังนี้ ๑) การจัดทำนโยบายและแผนการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ๒) การกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม และการจัดเตรียมรายละเอียดเพื่อจัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และจัดทำศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๓) งานสนับสนุนการจัดหาผู้พัฒนาระบบตัวร่วมและจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๔) การกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้พัฒนาระบบตัวร่วม และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๕) การสนับสนุนด้านวิชาการ เทคโนโลยี และการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ๖) การถ่ายทอดเทคโนโลยีในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินงานระบบตัวร่วม และศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ๗) การสนับสนุนโครงการนำร่องของการดำเนินงานระบบตัวร่วม ๘) การให้บริการ/เผยแพร่ข่าวสาร และข้อมูลการดำเนินงานระบบตัวร่วมแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ และประชาชนทั่วไป ทั้งนี้ ผลการศึกษาได้รายงานให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินงานต่อไป	-	๓๐๑.๗๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		๕๘-๖๑	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒. โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ดำเนินการจัดทำระบบตัวร่วมและระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ในภาคขนส่งแล้วเสร็จ พร้อมเชื่อมต่อและทดสอบเพื่อเริ่มใช้	การเชื่อมต่อโดยสารหรือระบบตัวร่วมเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งภาคราชการ	๓๒๗.๘๑	๑๐๐.๐๐	๙๔.๘๔

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					<p>ตัวร่วมกับระบบของผู้ให้บริการที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และจะเปิดให้บริการในอนาคต โดย รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (CTC) ได้ดำเนินการนำระบบตัวร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ดังนี้</p> <p>๒.๑. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ๑) เริ่มใช้บัตรแมงมุมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ ๒๓ มิ.ย. ๒๕๖๑ ๒) เริ่มใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ก.ค. ๒๕๖๑</p> <p>๒.๒ รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตัวร่วม (แมงมุม) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมยั่งยืนสามารถชำระค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทุกคันรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ ได้ตั้งแต่วันที่ ๘ มี.ค. ๒๕๖๒ เป็นต้นไป</p> <p>๒.๓ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตัวร่วม (แมงมุม) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมยั่งยืน สามารถชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย ได้ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มี.ค. ๒๕๖๒</p> <p>๒.๔ ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ตเรลลิงก์) คาดว่าจะเริ่มใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุมชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ได้ภายในเดือน พ.ค. ๒๕๖๒</p>	รัฐวิสาหกิจ เอกชน และสถาบันการเงินที่ต้องร่วมมือกันทั้งทางด้านเทคนิคระบบตัวร่วมและทางด้านธุรกิจ ซึ่งขณะนี้ รฟม. และ สนข. อยู่ระหว่างดำเนินงานในทุกส่วน			

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ ^{๒/}	ผลงานเทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
					แผนการดำเนินงานระยะต่อไป คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการบัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay, Master Card และ Visa) กับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ภายในปลายปี ๒๕๖๓ และดำเนินการขยายการให้บริการเพื่อครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ รถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการแล้ว (สายสีเขียวและแอร์พอร์ตเรลลิงก์) รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ระบบทางพิเศษ เรือโดยสาร รถแท็กซี่ และรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ด้วย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ให้บริการ ซึ่งขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างเจรจากับผู้ประกอบการภาคขนส่งเพื่อเปิดให้บริการตัวร่วม				
มาตรการ									
๓๗. มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ และมาตรการวางแผนพัฒนาศูนย์จัดการระบบขนส่งสาธารณะและการติดตามรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.				ประกอบด้วย ๓ แผนงาน/โครงการ ดังนี้				
		๕๙-๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑. การพัฒนาแอปพลิเคชันแสดงผลความเร็ว ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	๔๗.๒๗	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
		ดำเนินการต่อเนื่อง	๕๐.๐๐	๕๐.๐๐	๒. โครงการมั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS โดยกำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสารติดตั้ง GPS ซึ่งรถที่ติดตั้ง GPS และมีการเชื่อมฐานข้อมูลของ ขบ. แล้ว รวม ๔๘๓,๖๗๐ คัน	-	-	-	-
		๖๑-๖๓	๔๐	๑๐.๙๐	๓. การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เพื่อใช้ประโยชน์ในการบริหารการเดินรถ ควบคุม กำกับ ดูแลงานด้านความปลอดภัย ลงนามสัญญาจ้างแล้ว เริ่มสัญญาวันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๑ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓ ก.พ. ๒๕๖๓ และมีการทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญา โดยขยายระยะเวลาการปฏิบัติตามสัญญา จำนวน ๙๐ วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้าง มีความคืบหน้ารวม ร้อยละ ๑๐.๙๐ ดังนี้	ปัญหาอุปสรรค ผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการเจาะเสาเข็มตามวิธีการที่กำหนดไว้ได้ เนื่องจากผลการทดสอบเสาเข็มเจาะระบบ Dry Process ดันที่ ๑ และ ดันที่ ๒ มีปัญหา	๓๓๘.๕๕	๖๕.๐๘	๑๙.๑๐

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}		
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)	
					<ul style="list-style-type: none"> • งานงวดที่ ๑.๖ งานโครงสร้างเสา คาน พื้น ชั้น ๔ • งานงวดที่ ๑.๗ งานโครงสร้างบันไดทั้งหมด • งานงวดที่ ๑.๘ งานโครงสร้างห้องลิฟท์ และดำเนินงานโครงสร้างอาคารทั้งหมด • งานงวดที่ ๒.๒ งานก่อสร้างผนัง (ปริมาณงานร้อยละ ๖๐) • งานงวดที่ ๒.๗ งานฉาบผนัง (ปริมาณงานร้อยละ ๓๐) • งานงวดที่ ๓.๒ งานติดตั้งท่อน้ำ (ปริมาณงานร้อยละ ๓๐) • งานงวดที่ ๓.๖ งานก่อสร้างวางท่อระบายน้ำ บ่อพัก • งานงวดที่ ๔.๑ งานติดตั้งสายไฟฟ้าระบบแจ้งเตือนเหตุเพลิงไหม้ • งานงวดที่ ๕.๔ งานเดินสายไฟฟ้าและสายสื่อสาร (ปริมาณงานร้อยละ ๓๐) • งานงวดที่ ๖.๑ งานติดตั้งสายไฟฟ้าระบบปรับอากาศ (แล้วเสร็จ) • งานงวดที่ ๖.๒ งานติดตั้งเดินท่อสำหรับระบบ (แล้วเสร็จ) 	ทางเทคนิคและหลักการทางวิศวกรรม ซึ่งจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรายการข้อกำหนดงานวิศวกรรมโครงสร้างระบบฐานรากและเสาเข็มเจาะ โดยผู้ออกแบบและผู้รับจ้างจะต้องนำเสนอวิธีการในการแก้ไขปัญหาให้การก่อสร้างมีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้				
๓๘. มาตรการพัฒนาเชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ ทางกายภาพ	สนข./จท./รฟม./ขสมก.	๖๒-๖๓	๑๐๐.๐๐	๕๐.๐๐	<p>สนข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ จท. รฟม. พัฒนาการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง จัดทำแผนฯ และดำเนินการพัฒนาจุดเชื่อมระบบขนส่งตามแผนฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปี ๒๕๖๒ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๓ ท่า ได้แก่ ๑) ท่าเรือสะพานอโคก - สถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี ๒) ท่าเรือสะพานหัวช้าง - สถานีรถไฟฟ้าราชเทวี และ ๓) ท่าเรือราชินี - สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย • ปี ๒๕๖๓ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๓ ท่า ได้แก่ ๑) ท่าเรือราชินี - รถไฟฟ้าสนามไชย ๒) ท่าเรือสะพานซิดลม - สถานีรถไฟฟ้าซิดลม ๓) ท่าเรือราม ๑ - สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์รามคำแหง 	-	- (ไม่ใช้งบประมาณ)	-	-	

โครงการและมาตรการ ^{๑/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ/ มาตรการ ^{๒/}	ผลงาน เทียบกับแผน ^{๓/}		สถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน ^{๔/}	ปัญหาอุปสรรคและ แนวทางแก้ไข ^{๕/}	งบประมาณ ที่ได้รับ ^{๖/} (ล้านบาท)	การเบิกจ่าย ^{๗/}	
			แผน (%)	ผล (%)				แผน (%)	ผล (%)
	รฟม.	๖๓-๖๕	๑๓.๒๐	๒๖.๙๒	โครงการจัดทำแนวทางการปรับปรุง/เพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง ได้ดำเนินโครงการทางเดินเชื่อมยกระดับ (Skywalk) บริเวณทางขึ้นลงสถานีพหลโยธิน สายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต โดยได้ประสานเข้าพื้นที่ก่อสร้างและได้รื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกิดขวาง นอกจากนี้ได้จัดทำแบบสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลแล้วเสร็จ และจะเริ่มดำเนินการสำรวจในเดือน เม.ย. ๒๕๖๓	-	-	-	-

- หมายเหตุ : ^{๑/} รายชื่อโครงการ/มาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ฉบับทบทวน) ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน
- ^{๒/} ระยะเวลาโครงการ/มาตรการ หมายถึง ปีงบประมาณตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ อาทิ เริ่มการศึกษา จนกระทั่งดำเนินโครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ
- ^{๓/} ผลงานเทียบกับแผน โดยที่ แผน หมายถึง ร้อยละของแผนการดำเนินงาน ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ จนถึง มีนาคม ๒๕๖๓
ผล หมายถึง ร้อยละของผลการดำเนินงาน ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ/มาตรการ จนถึง มีนาคม ๒๕๖๓
- ^{๔/} สถานะดำเนินงานในปัจจุบัน หมายถึง สถานการณ์ดำเนินงานตั้งแต่ต้นโครงการ จนถึง มีนาคม ๒๕๖๓ สำหรับโครงการ/มาตรการ ที่ศึกษา/ดำเนินการแล้วเสร็จ โปรตรระบุ ผลการศึกษา ผลลัพธ์ (output) ของโครงการที่ได้รับและการนำไปใช้ประโยชน์
- ^{๕/} สำหรับโครงการ/มาตรการ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา/ดำเนินการ ที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ และที่ยุติ/ชะลอ โปรตรระบุปัญหาอุปสรรคสำคัญและสาเหตุ
- ^{๖/} งบประมาณที่ได้รับ หมายถึง งบประมาณรวมตลอดทั้งโครงการหรือมาตรการ โดยรวมทุกแหล่งของเงิน (หน่วยเป็น ล้านบาท โดยใช้ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)
- ^{๗/} การเบิกจ่าย โดยที่ แผน หมายถึง ร้อยละของแผนการเบิกจ่ายเงิน โดยรวมทุกแหล่งของเงิน ตั้งแต่เริ่มโครงการ/มาตรการ จนถึงมีนาคม ๒๕๖๓
ผล หมายถึง ร้อยละของการเบิกจ่ายเงิน โดยรวมทุกแหล่งของเงิน ตั้งแต่เริ่มโครงการ/มาตรการ จนถึงมีนาคม ๒๕๖๓