



กระทรวงคมนาคม

ACTION PLAN 2021



แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan)

เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กระทรวงคมนาคม
มีนาคม ๒๕๖๔

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
๑. ความเป็นมา	๑
๒. แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๒
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๒
๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	๓
๒.๓ ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๔
๒.๔ ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕)	๖
๒.๕ สรุปผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๓ (Action Plan)	๘
๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	๑๔
๓.๑ เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๔
๓.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๔
๓.๓ แหล่งเงินทุนโครงการ	๑๗
๓.๔ แผนการใช้จ่ายเงินในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๘
๓.๕ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	๒๐

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑ สรุปสถานะของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๓	๘
ตารางที่ ๒ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๕
ตารางที่ ๓ โครงการริเริ่มผลักดันภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๖
ตารางที่ ๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๗
ตารางที่ ๕ แหล่งเงินลงทุนโครงการ จำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและ แบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๗
ตารางที่ ๖ แผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาสของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๘
ตารางที่ ๗ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๒๐
ตารางที่ ๘ แผนการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๒๔
ตารางที่ ๙ สถานะโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๒๙
ตารางที่ ๑๐ แผนการใช้จ่ายเงินรายโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔	๓๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan)
เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๑. ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานในสังกัด คค. ใช้เป็นกรอบแนวทางการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป ต่อมา คค. ได้เสนอแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัด คค. ได้รับมอบหมายให้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๓ มาอย่างต่อเนื่องตามลำดับ โดยในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ได้พิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนที่เกี่ยวข้องดังนี้ (๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ในระยะยาวเพื่อขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน (๒) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ (๓) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก : เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ซึ่งมุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงถึงเอเชียได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น (๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพิจารณาโครงการสำคัญที่มีความพร้อมในการดำเนินการเพื่อผลักดันและขับเคลื่อนโครงการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ รวมทั้งขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประชาสัมพันธ์และสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและนักลงทุนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๒. แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ คำนึงถึงความสอดคล้อง ดังนี้ (๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (๒) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) (๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (๔) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) และ (๕) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชนหรือเป็นโครงการตามนโยบายรัฐบาลในสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด ๑๙) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม

ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

- ๑) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- ๒) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๓) ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ๔) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- ๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม คือ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นยุทธศาสตร์ : โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคโดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน

ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ กรอบแนวคิดและหลักการในระยะ ๕ ปี ซึ่งเป็นการแปลงยุทธศาสตร์ชาติ ระยะยาวสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเตรียมความพร้อมและวางรากฐานในการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยมีกรอบแนวคิดและหลักการสำคัญของแผน คือ

๑) การน้อมนำและประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
๒) คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม
๓) การนำวิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี “ประเทศไทยมีความ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

๔) ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทย ปี ๒๕๗๙” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน ๕ ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา ควบคู่กับกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๕) ยึดหลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน ๕ ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย ๑๐ ยุทธศาสตร์

- ๑) การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ๒) การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ๓) การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ๔) การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ๕) การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ๖) การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาล ในสังคมไทย
- ๗) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ๘) การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ๙) การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ๑๐) ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับ คค. คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับ

ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เพียงพอกับความต้องการ และ เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขัน ด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๒.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

คค. ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ในเป้าหมายที่ ๙ คือ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการปรับตัวให้เป็นอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ โดยมีแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งยึดหลักสำคัญ ๓ ประการประกอบด้วย (๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) (๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) (๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม(Inclusivity) ทั้งนี้แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) และนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน

ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ได้คำนึงถึงปัญหาของประเทศ ความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยนำยุทธศาสตร์ชาติมาเป็นกรอบความคิดสำคัญในการ จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

วัตถุประสงค์

- ๑) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง
- ๒) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (เช่น ท่าเรือสาทร ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา รถไฟฟ้า BTS และระบบขนส่งสาธารณะ) และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง

๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

๑) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

๑) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล

๒) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้

๓) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพเพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยีนวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวกำหนดแนวทางการพัฒนาไว้ ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี โดยในระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการ การบริหารจัดการ ความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวน ที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

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

๓) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

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

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit Oriented Development : TOD)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

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

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน

โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒.๔ ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕)

คค. ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างรากฐาน ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับ การใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้ง มุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนน เป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทาง

และการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ ดังนั้น คค. จึงได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ และมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการจัดทำรายละเอียดโครงการตลอดจนการผลักดันแผนไปสู่การปฏิบัติต่อไป โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย

- ๑) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง
 - ๒) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
 - ๓) เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน
 - ๔) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน
- #### **แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย ๕ แผนงาน**
- ๑) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง
 - ๒) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
 - ๓) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - ๔) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ
 - ๕) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ
- ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการสำคัญสำเร็จผลเป็นรูปธรรม คค. ได้มอบหมายให้ สนข. โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัด คค. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วนรายปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในระยะต่อไป
- แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ ครม. ได้มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘
 - แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ ครม. มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๙
 - แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ ครม. มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙
 - แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ สศช. ได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๑
 - แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ สศช. ได้รับทราบเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒
 - แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๓ คค. ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓

๒.๕ สรุปผลการติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๓ (Action Plan) ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๓ ได้ดังนี้

ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามเป้าหมายของแผน พบว่า โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ที่สามารถดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแล้ว จำนวน ๒ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๗.๔ ของโครงการทั้งหมด ๒๗ โครงการ ซึ่งเป็นโครงการจากกลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ทั้ง ๒ โครงการ ได้แก่

- ๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ
- ๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม

ทั้งนี้ สามารถสรุปสถานะของโครงการทั้งหมด โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๑ สรุปสถานะของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๓

ลำดับ	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงาน	เป้าหมายของแผน ณ กันยายน ๒๕๖๓	สถานะปัจจุบัน	สถานะปัจจุบัน เทียบกับเป้าหมาย ณ กันยายน ๒๕๖๓
๑. กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรี อนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๑๔ โครงการ						
๑)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ	๗๘,๙๐๗.๐๐	ทล.	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบโครงการพร้อมรูปแบบการร่วมทุน	อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาเสนอรูปแบบการดำเนินโครงการต่อ ครม.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับ อุดรธานี - ชุมพุก - บางปะอิน	๒๘,๓๖๐.๐๐	ทล.	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบโครงการพร้อมรูปแบบการร่วมทุน	อยู่ระหว่างสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๓)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับ บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว	๓๒,๑๘๗.๔๐	ทล.	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบโครงการพร้อมรูปแบบการร่วมทุน	อยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๔)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี – พัทยา	๑,๖๗๒.๐๑	ทล.	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบโครงการพร้อมรูปแบบการร่วมทุน	อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ให้เป็นปีปัจจุบัน โดยคาดว่าจะเสนอขออนุมัติรูปแบบการดำเนินโครงการภายในปี ๒๕๖๓	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๕)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงพัทยา – มาบตาพุด	๗๕๑.๗๖	ทล.	คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบโครงการพร้อมรูปแบบการร่วมทุน	อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ให้เป็นปีปัจจุบัน โดยคาดว่าจะเสนอขออนุมัติรูปแบบการดำเนินโครงการภายในปี ๒๕๖๓	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

ลำดับ	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	หน่วย งาน	เป้าหมายของแผน กันยายน ๒๕๖๓	สถานะปัจจุบัน	สถานะปัจจุบัน เทียบกับเป้าหมาย กันยายน ๒๕๖๓
๖)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	๖๒,๘๔๘.๗๔	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	- อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของ คค. - การพิจารณา EIA อยู่ระหว่าง การปรับปรุงรายงานตาม ความเห็น คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.)	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๗)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	๕๖,๘๒๖.๗๘	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	- อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของ คค. - การพิจารณา EIA อยู่ ระหว่างการปรับปรุงรายงาน ตามความเห็น คชก.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หองคาย	๒๖,๖๕๔.๓๖	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของ คค.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	๓๖,๖๔๗.๙๗	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของ คค.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	๒๓,๗๓๕.๓๖	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	การพิจารณา EIA คชก. มีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง รายงาน	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา	๕๗,๓๖๙.๔๓	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของ คค.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	๖,๖๕๗.๓๗	รฟท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	การพิจารณา EIA คชก. มีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง รายงาน	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๓)	โครงการระบบขนส่ง มวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต - ห้างถลอง	๓๕,๒๔๕.๒๑	รฟม.	คณะรัฐมนตรีเห็นชอบรูปแบบ การลงทุนฯ	เตรียมเสนอแผนปฏิบัติการ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ประจำปี งบประมาณ ๒๕๖๓ เนื่องจากการแพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ให้ ครม. เห็นชอบ ให้ก่อสร้างโครงการฯ ภายในเดือน พ.ค. ๒๕๖๔	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๔)	โครงการพัฒนา ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	๑๕,๘๑๘.๕๑	ทอท.	คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	โครงการฯ อยู่ระหว่าง การพิจารณาของ สศช. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม.	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒. กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๑๓ โครงการ						
๑๕)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสินค้า เชิงของ จังหวัดเชียงราย	๑,๖๓๑.๔๐	ขบ.	ประกาศคัดเลือกเอกชน	- คณะกรรมการนโยบายการ ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ได้มีมติในคราวการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ ต.ค. ๒๕๖๓	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

ลำดับ	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	หน่วย งาน	เป้าหมายของแผน กันยายน ๒๕๖๓	สถานะปัจจุบัน	สถานะปัจจุบัน เทียบกับเป้าหมาย กันยายน ๒๕๖๓
					เห็นชอบในหลักการ ของโครงการเรียบร้อยแล้ว และเตรียมเสนอ ครม. อนุมัติ โครงการและวงเงินงบประมาณ ต่อ ครม. ตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ - โดยคาดว่า ครม. จะสามารถ พิจารณานุมัติโครงการได้ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ และสามารถออกประกาศ เชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนได้ ภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๔	
๑๖)	โครงการทางพิเศษ สายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	๑๔,๒๐๒.๒๒	กทพ.	ประกาศคัดเลือกเอกชน	กทพ. อยู่ระหว่างเสนอ โครงการตามพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และขออนุญาตใช้พื้นที่ จากกรมป่าไม้	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๑๗)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงใหม่ *ครม. อนุมัติเมื่อ ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๑	๘๕,๓๘๗.๒๑	รฟท.	เริ่มประกวดราคา	รฟท. ลงนามจ้างที่ปรึกษา ประกวดราคาและเวนคืน ที่ดินแล้ว	เป็นไปตามเป้าหมาย
๑๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม *ครม. อนุมัติ เมื่อ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๒	๖๖,๘๙๑.๓๐	รฟท.	เริ่มประกวดราคา	รฟท. ลงนามจ้างที่ปรึกษา ประกวดราคาและเวนคืน ที่ดินแล้ว	เป็นไปตามเป้าหมาย
๑๙)	โครงการระบบรถไฟ ชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)	๑๐,๑๙๙.๕๗	รฟท.	เริ่มก่อสร้าง	เตรียมขอบประมาณ และร่าง Term of Reference (TOR) , ราคากลาง เพื่อจ้าง ที่ปรึกษาจัดทำรายงานการ วิเคราะห์โครงการในรูปแบบ PPP	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๐)	โครงการรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	๖,๖๔๒.๔๒	รฟท.	เริ่มก่อสร้าง	- เตรียมขอบประมาณ และร่าง TOR, ราคากลาง เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ โครงการในรูปแบบ PPP - อยู่ระหว่าง สคก.พิจารณา ร่าง พ.ร.ฎ.เวนคืน	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๑)	โครงการรถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	๖,๕๖๗.๗๙	รฟท.	เริ่มก่อสร้าง	- เตรียมขอบประมาณ และร่าง TOR, ราคากลาง เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำ	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

ลำดับ	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	หน่วย งาน	เป้าหมายของแผน กันยายน ๒๕๖๓	สถานะปัจจุบัน	สถานะปัจจุบัน เทียบกับเป้าหมาย กันยายน ๒๕๖๓
					รายงานการวิเคราะห์ โครงการในรูปแบบ PPP - อยู่ระหว่าง สคก. พิจารณา พ.ร.ฎ. เวนคืน - อยู่ระหว่างพิจารณา EIA ฉบับเปลี่ยนแปลง	
๒๒)	โครงการระบบรถไฟฟ้า เมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	๔๔,๑๕๖.๘๙	รฟท.	เริ่มประกวดราคา	- เตรียมของบประมาณ และร่าง TOR, ราคากลาง เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ โครงการในรูปแบบ PPP - อยู่ระหว่าง สคก. พิจารณา พ.ร.ฎ. เวนคืน - อยู่ระหว่างพิจารณา EIA ฉบับเปลี่ยนแปลง	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๓)	โครงการพัฒนาท่าเรือ โดยสารและระบบอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยเพื่อ รองรับการให้บริการแก่ ผู้สูงอายุและคนพิการเขต กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ๒๙ แห่ง	๕๐.๐๐	จท.	เริ่มก่อสร้าง	อยู่ระหว่างลงนามในสัญญา	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๓	๔๗,๔๙๕.๓๘	กทท.	เริ่มก่อสร้าง	- การดำเนินการให้เอกชนร่วม ลงทุน ในกิจการของรัฐ (ทำเทียบเรือ F) - อยู่ระหว่าง กทท. นำเรื่องผล การเจรจาของคณะกรรมการ คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการ EEC เสนอต่อ สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.) และร่วมกับ สกพอ. ตรวจสอบ ข้อเท็จจริงและจัดทำ ความเห็นเพื่อใช้ประกอบการ นำเสนอผลการเจรจาดังกล่าว ต่อ กพอ. เพื่อพิจารณาต่อไป - งานก่อสร้างโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือ ยกขนหลัก (โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค) - ส่วนที่ ๑ งานก่อสร้างงานทาง ทะเล อยู่ระหว่าง กทท. พิจารณาแผนการดำเนินงาน ของผู้รับจ้าง เพื่อจัดทำหนังสือ แจ้งให้เริ่มงาน - ส่วนที่ ๒ งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

ลำดับ	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	หน่วย งาน	เป้าหมายของแผน กันยายน ๒๕๖๓	สถานะปัจจุบัน	สถานะปัจจุบัน เทียบกับเป้าหมาย กันยายน ๒๕๖๓
					อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำ รูปแบบรายงานก่อสร้างและ กำหนดหลักเกณฑ์การ พิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ ก่อสร้างโครงการฯ	
๒๕)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	๑,๓๕๐.๐๐	ทย.	เริ่มก่อสร้าง	อยู่ระหว่างเรียกผู้รับจ้างมา ทำสัญญา	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๖)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	๗๗๕.๐๐	ทย.	เริ่มก่อสร้าง	อยู่ระหว่างเรียกผู้รับจ้างมา ทำสัญญา	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
๒๗)	โครงการพัฒนาเมือง การค้าและการท่องเที่ยว ชายแดน ท่าอากาศยานราษีไศล	๘๐๐.๐๐	ทย.	เริ่มก่อสร้าง	อยู่ระหว่างคณะกรรมการ พิจารณาผลดำเนินการตาม ความเห็นของคณะกรรมการ วินิจฉัยผลอุทธรณ์	ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

ทั้งนี้ผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ โครงการส่วนใหญ่ล่าช้ากว่าเป้าหมายหรือไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ โดยสามารถสรุปสาเหตุได้ ดังนี้

๒.๕.๑ ความสมบูรณ์ของรายงานต่าง ๆ ที่ต้องนำเสนอหน่วยงานกลางเพื่อพิจารณา ได้แก่ รายงานผลการศึกษาที่เสนอต่อ คค. หรือ ครม. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ที่เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) รายงานการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) ที่เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

โดยรายงานต่าง ๆ จะต้องปรับปรุงตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น คค. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ส่งผลให้ต้องขยายระยะเวลาการดำเนินงาน

ตัวอย่างโครงการ

- ๑) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ชว่งรังสิต – บางปะอิน
- ๒) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว
- ๓) โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี – พัทยา
- ๔) โครงการสถานที่บริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา – มาบตาพุด
- ๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย
- ๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่
- ๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย
- ๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี
- ๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี
- ๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่ – สงขลา
- ๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์

- ๑๒) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑
- ๑๓) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- ๑๔) โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

๒.๕.๒ กระบวนการทำงาน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการน้อยกว่าปีงบประมาณทั่วไป รวมถึงปัญหาความล่าช้าจากการจัดซื้อจัดจ้าง ปัญหาการประกวดราคา เช่น รายละเอียดมีความไม่สอดคล้องกันและไม่ครบถ้วน หรือมีผู้มีคุณสมบัติเพียงรายเดียว หรือผู้เสนอราคาอุทธรณ์ผลการพิจารณาทำให้ต้องยกเลิกและประกาศการประกวดราคาฯ รอบใหม่ หรือต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพิจารณาผลอุทธรณ์และข้อร้องเรียน ส่งผลให้ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ตามแผน

ตัวอย่างโครงการ

- ๑) โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๒๙ แห่ง
- ๒) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓
- ๓) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ งานก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่
- ๔) โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
- ๕) โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน ท่าอากาศยานนราธิวาส งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนราธิวาส

๒.๕.๓ การเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนตามนโยบายของ คค. โดยให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ส่งผลให้ต้องมีการจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์โครงการในรูปแบบ PPP

๒.๕.๔ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) ส่งผลให้มีข้อจำกัดในการลงทุนโครงการ หรือต้องมีการทบทวนโครงการ

๒.๕.๕ ข้อเสนอแนะ

- ๑) โครงการที่ได้ดำเนินการศึกษาไว้เมื่อหลายปีที่แล้ว หากนำมาพิจารณาเพื่อนำเสนอกรม ควรทำการทบทวนทั้งรูปแบบโครงการ วงเงินลงทุน และรายงาน EIA ให้เป็นปัจจุบัน เพื่อเป็นการเตรียมข้อมูลให้มีความพร้อมและน่าเชื่อถือก่อนนำเสนอขอความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเพื่อความรวดเร็วในการพิจารณา
- ๒) การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ควรกำหนดให้มีขึ้นในช่วงของการศึกษา โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการจะต้องให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในระดับที่สามารถตัดสินใจได้มาร่วมพิจารณาการศึกษา หรือผู้ร่วมพิจารณาโครงการสามารถนำเสนอผู้บริหารรับทราบเกี่ยวกับการศึกษาต่าง ๆ ที่หน่วยงานเกี่ยวข้อง เพื่อสามารถพิจารณาตัดสินใจเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ หากการศึกษาแล้วเสร็จ แต่เมื่อพิจารณาภายหลังแล้วไม่สามารถใช้พื้นที่ดังกล่าวได้ ส่งผลให้หน่วยงานที่ดำเนินการศึกษาจะต้องทบทวนการศึกษา การเบี่ยงเส้นทาง เกิดการเปลี่ยนแปลงของโครงการ และวงเงินลงทุน

๓) ควรมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อทราบถึงปัญหาและกำหนดแนวทางแก้ไขได้ทันเวลา เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมาย และควรมีการปรับปรุงแผน (Rolling Plan) เป็นระยะ เพื่อให้แผนเป็นปัจจุบันสอดคล้องกับการดำเนินงานจริง

อย่างไรก็ตาม โครงการที่ยังไม่บรรลุตามเป้าหมายข้างต้น จำนวน ๒๐ โครงการ เป็นโครงการที่สำคัญตามนโยบายของภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง และการขนส่งทางอากาศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งของประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ ดังนั้น เพื่อผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานให้สามารถดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการแล้วเสร็จ จึงได้พิจารณานำโครงการที่ยังไม่บรรลุเป้าหมายดังกล่าวมาบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป

๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๓.๑ เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

๑) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ แล้ว

๒) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ สผ. เป็นต้น

๓) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชนหรือเป็นโครงการตามนโยบายรัฐบาล

๔) เป็นโครงการเดิมที่บรรจุในแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ - พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย หรือยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

๓.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

สนช. โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัด คค. ได้ประมวลสรุปข้อมูลจากหน่วยงาน และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาคัดเลือกโครงการสำคัญที่มีความเหมาะสม สามารถผลักดันและขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้มาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จำนวน ๒๓ โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๓๙๖,๐๘๗.๒๔ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยโครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ จำนวน ๑๔ โครงการ กรอบวงเงินลงทุน ๓๒๘,๙๒๓.๔๓ ล้านบาท และโครงการที่ริเริ่มผลักดันในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๙ โครงการ กรอบวงเงินลงทุน ๖๗,๑๖๓.๘๑ ล้านบาท โดยนำมาจัดกลุ่มและตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จำแนกเป็น ๕ กลุ่ม ได้แก่ ๑) กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ ๒) กลุ่มโครงการที่ คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ๓) กลุ่มโครงการที่ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ๔) กลุ่มโครงการที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกและสำรวจเส้นทาง

๕) กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา/ ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีรายละเอียดได้ดังนี้

๓.๒.๑ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ จำนวน ๑๔ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๒ ดังนี้

ตารางที่ ๒ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ ภายใต้แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๓๕,๒๙๔.๕๖
๑)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต - ท่าอากาศยานภูเก็ต	รฟม.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๓๕,๒๙๔.๕๖
๒. กลุ่มโครงการที่ คกก. PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๖๙,๑๗๑.๑๔
๒)	โครงการก่อสร้างงานโยธาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๑๙,๗๐๐.๐๐
๓)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - พัทยา	ทล.	Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๘๙๙.๖๕
๔)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด	ทล.	Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๔๖๐.๕๘
๕)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	Action Plan ๒๕๕๘	๓๒,๒๙๒.๔๐
๖)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๑๕,๘๑๘.๕๑
๓. กลุ่มโครงการที่ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์				๑,๑๔๒.๘๐
๗)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	Action Plan ๒๕๖๐ Action Plan ๒๕๖๑	๑,๑๔๒.๘๐
๔. กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา / เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๒๒๓,๓๑๔.๙๓
๘)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๑๔,๑๗๗.๒๒
๙)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๘๕,๓๓๒.๙๐
๑๐)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๖๖,๘๐๔.๘๑

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	กทท.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๒ Action Plan ๒๕๖๓	๕๓,๔๘๙.๕๘
๑๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	Action Plan ๒๕๖๑ Action Plan ๒๕๖๓	๙๔๑.๙๐
๑๓)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	Action Plan ๒๕๖๓	๑,๗๒๕.๐๐
๑๔)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	Action Plan ๒๕๖๓	๘๐๐.๐๐
กรอบวงเงินลงทุนรวม				๓๒๘,๙๒๓.๔๓

๓.๒.๒ โครงการที่ริเริ่มผลักดันในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๙ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๓ ดังนี้

ตารางที่ ๓ โครงการที่ริเริ่มผลักดันภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๔,๙๖๓.๗๘
๑)	โครงการเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมือง ชลบุรี	กทพ.	ริเริ่มผลักดัน	๔,๙๖๓.๗๘
๒. กลุ่มโครงการที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกและสำรวจเส้นทาง				๐.๒๓
๒)	โครงการบริการรถโดยสารเชื่อมต่อแบบ Feeder Services	บขส.	ริเริ่มผลักดัน	๐.๒๓
๓. กลุ่มโครงการที่ คกก. PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๔๑,๒๖๑.๓๖
๓)	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ทอท.	ริเริ่มผลักดัน	๔๑,๒๖๑.๓๖
๔. กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				๒๐,๙๓๘.๔๔
๔)	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.๑๐๒๐ - บ.กิวแก้ว อ.เทิง อ.จุน จ.เชียงราย จ.พะเยา	ทช.	ริเริ่มผลักดัน	๑,๒๓๓.๐๐
๕)	โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวก ปลอดภัยเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคน พิการเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒๙ แห่ง	จท.	ริเริ่มผลักดัน	๕๐.๐๐
๖)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	ริเริ่มผลักดัน	๕๐๐.๐๐
๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	ริเริ่มผลักดัน	๑๓๑.๐๐
๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี	ทย.	ริเริ่มผลักดัน	๑๓๑.๐๐
๙)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	ริเริ่มผลักดัน	๑๘,๘๙๗.๔๔
กรอบวงเงินลงทุนรวม				๖๗,๑๖๓.๘๑

๓.๓ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๓๙๖,๐๘๗.๒๔ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุนได้ ๖ แหล่งที่มา ได้แก่ งบประมาณ แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้) การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) รายได้ของหน่วยงาน เงินกองทุนและรอผลเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๔ ดังนี้

ตารางที่ ๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
		จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
๑	งบประมาณ	๑๐๖,๘๒๗.๕๓	๒๖.๙๗
๒	แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้)	๑๓๕,๗๗๐.๕๙	๓๔.๒๘
๓	การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)	๔๔,๓๒๓.๐๖	๑๑.๑๙
๔	รายได้ของหน่วยงาน	๓๒,๓๘๖.๑๘	๘.๑๘
๕	เงินกองทุน	๑๙,๗๐๐.๐๐	๕.๙๗
๖	รอผลเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน	๕๙,๐๗๙.๘๗	๑๔.๘๑
รวมทั้งสิ้น		๓๙๖,๐๘๗.๒๔	๑๐๐.๐๐

โดยจำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้มีรายละเอียดตามตารางที่ ๕ ดังนี้

ตารางที่ ๕ แหล่งเงินลงทุนโครงการ จำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม (ล้านบาท)					
		ไตรมาส ๑	ไตรมาส ๒	ไตรมาส ๓	ไตรมาส ๔	วงเงินรวม	ร้อยละ
๑	งบประมาณ	๑,๒๙๕.๑๓	๗๖๓.๗๓	๙๓๖.๕๔	๔,๑๕๕.๐๓	๗,๑๕๐.๔๔	๒๕.๕๕
๒	แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้)	-	-	-	๗,๔๕๒.๓๓	๗,๔๕๒.๓๓	๒๖.๖๓
๓	การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)	-	-	-	-	-	๐.๐๐
๔	รายได้ของหน่วยงาน	-	๑,๙๐๗.๔๓	๑,๐๙๑.๙๗	๑,๖๔๒.๒๐	๔,๖๔๒.๑๐	๑๖.๕๘
๕	เงินกองทุน	-	-	-	๒,๙๕๕.๐๐	๒,๙๕๕.๐๐	๑๐.๕๖
๖	*รอผลเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน	-	-	-	-	**๕,๗๘๙.๖๒	๒๐.๖๘
รวมทั้งสิ้น		๑,๒๙๕.๑๓	๒,๖๗๑.๑๖	๒,๐๒๘.๕๑	๑๖,๒๐๔.๕๖	๒๗,๙๘๙.๔๙	๑๐๐.๐๐

หมายเหตุ : * เป็นโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ของ ทอท.

** วงเงินลงทุนรวมไม่ได้แบ่งในแต่ละไตรมาส จำนวน ๕,๗๘๙.๖๒ ล้านบาท

๓.๔ แผนการใช้จ่ายเงินในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จากวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ รวม จำนวน ๒๗,๙๘๙.๔๙ ล้านบาท มีแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาสตามตารางที่ ๖ ดังนี้

ตารางที่ ๖ แผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาสของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค.๖๓)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค.๖๔)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.-มิ.ย.๖๔)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๔)	
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ จำนวน ๒ โครงการ			๔๐,๒๕๘.๓๔	-	๔.๙๗	-	๔.๙๓	๙.๙๐
๑)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	กทพ.	๔,๙๖๓.๗๘	-	-	-	-	-
๒)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ท่าแยกถลอง	รฟม.	๓๕,๒๙๔.๕๖	-	๔.๙๗	-	๔.๙๓	๙.๙๐
๒. กลุ่มโครงการที่ คกก. PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๖ โครงการ			๑๑๐,๔๓๒.๕๐	-	๑,๙๐๒.๔๖	๑,๐๙๑.๙๔	๔,๕๙๒.๐๗	๑๓,๓๗๖.๘๒
๓)	โครงการก่อสร้างงานโยธาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	๑๙,๗๐๐.๐๐	-	-	-	๒,๙๕๕.๐๐	๒,๙๕๕.๐๐
๔)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - พัทยา	ทล.	๘๙๙.๖๕	-	-	-	-	-
๕)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด	ทล.	๔๖๐.๕๘	-	-	-	-	-
๖)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	๑๕,๘๑๘.๕๑	-	-	-	-	*๕,๗๘๙.๖๒
๗)	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๔๑,๒๖๑.๓๖	-	-	-	-	-
๘)	โครงการพัฒนา ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	๓๒,๒๙๒.๔๐	-	๑,๙๐๒.๔๖	๑,๐๙๑.๙๔	๑,๖๓๗.๐๗	๔,๖๓๒.๒๐
๓. กลุ่มโครงการที่ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๑ โครงการ			๑,๑๔๒.๘๐	-	๒๖๖.๙๕	-	-	๒๖๖.๙๕
๙)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	๑,๑๔๒.๘๐	-	๒๖๖.๙๕	-	-	๒๖๖.๙๕

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๓)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๔)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๔)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.- ก.ย.๖๔)	
๔. กลุ่มโครงการที่คัดเลือกและสำรวจเส้นทาง จำนวน ๑ โครงการ			๐.๒๓	-	-	๐.๐๓	๐.๒๐	-
๑๐)	โครงการการบริการรถโดยสาร เชื่อมต่อแบบ Feeder Services	บขส.	๐.๒๓	-	-	๐.๐๓	๐.๒๐	-
๕. กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา/ ประกาศคัดเลือก เอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑๓ โครงการ			๒๔๔,๒๕๓.๓๗	๑,๒๙๕.๑๓	๔๙๖.๗๘	๙๓๖.๕๕	๑๑,๖๐๗.๓๖	๑๔,๓๓๕.๘๒
๑๑)	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล. ๑๐๒๐ - บ.กิวแก้ว อ.เทิง อ.จุน จ.เชียงราย จ.พะเยา	ทช.	๑,๒๓๓.๐๐	-	-	๔๘.๒๐	๑๙๘.๔๐	๒๔๖.๖๐
๑๒)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	๑๔,๑๗๗.๒๒	-	-	-	-	-
๑๓)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	๘๕,๓๓๒.๙๐	๒.๑๕	๐.๗๕	๗๒.๕๐	๗,๕๒๔.๘๓	๗,๖๐๐.๒๓
๑๔)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	รฟท.	๖๖,๘๔๘.๓๓	๕.๗๐	๖.๔๑	๒.๑๔	๒๗.๔๒	๔๑.๖๗
๑๕)	โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารและ ระบบอำนวยความสะดวกภัย เพื่อ รองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและ คนพิการ เขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ๒๙ แห่ง	จท.	๕๐.๐๐	-	๖.๐๐	๖.๐๐	๖.๗๖	๑๘.๗๖
๑๖)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	กทท.	๕๓,๔๘๕.๕๘	-	-	๗๖.๕๒	๒,๗๔๘.๖๖	๒,๘๒๕.๑๘
๑๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	๙๔๑.๙๐	๑๔๑.๒๙	๑๓.๒๒	๑๕๕.๑๙	๙๕.๓๑	๔๐๕.๐๐
๑๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	๑,๗๒๕.๐๐	-	๑๑๖.๒๕	๑๙๒.๘๘	๙๔.๐๐	๔๐๓.๑๓
๑๙)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน นราธิวาส	ทย.	๘๐๐.๐๐	-	๑๒๐.๐๐	๓๖.๐๐	๔๘.๐๐	๒๐๔.๐๐
๒๐)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน ขอนแก่น	ทย.	๕๐๐.๐๐	-	-	๗๕.๐๐	๒๕.๐๐	๑๐๐.๐๐
๒๑)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานี	ทย.	๑๓๑.๐๐	-	-	๑๙.๖๕	๖.๕๕	๒๖.๒๐
๒๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน อุบลราชธานี	ทย.	๑๓๑.๐๐	-	-	๑๙.๖๕	๖.๕๕	๒๖.๒๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๓)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๔)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๔)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.- ก.ย.๖๔)	
๒๓)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๑๘,๘๙๓.๔๔	๑,๑๔๖.๐๐	๒๓๔.๑๕	๒๓๒.๘๑	๘๒๕.๘๖	๒,๔๓๘.๘๖
รวม			๓๙๖,๐๘๗.๒๔	๑,๒๙๕.๑๓	๒,๖๗๑.๑๖	๒,๐๒๘.๕๑	๑๖,๒๐๔.๕๖	๒๗,๙๘๙.๔๙

หมายเหตุ : * วงเงินลงทุนรวมในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ไม่ได้แบ่งในแต่ละไตรมาส

๓.๕ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดตามตารางที่ ๗ ดังนี้
ตารางที่ ๗ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ จำนวน ๒ โครงการ			
๑)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษ บูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	กทพ.	ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนเทพรัตน ช่วงจากทางหลวงพิเศษบูรพาวิถี บริเวณด้านหน้านิคม อุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ถึงถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง และเป็นการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมรองรับการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบอย่างยั่งยืน
๒)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต - ห้างแถมถลุง	รฟม.	ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ลดปัญหาการจราจร ยกระดับชีวิตของประชาชน และสามารถเพิ่มศักยภาพ ในการรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว
๒. กลุ่มโครงการที่ คกก. PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๖ โครงการ			
๓)	โครงการก่อสร้างงานโยธาทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทาง หลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	เพิ่มโครงข่ายทางเลือกในการเดินทางจากใจกลาง กรุงเทพมหานครไปสู่พื้นที่ภาคใต้ ช่วยบรรเทา ความแออัดของการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) ให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคใต้ อีกทั้งยังช่วยเพิ่มความมั่นคงด้านโครงข่ายคมนาคม ในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ และจะยิ่งทวี ความสำคัญในช่วงเวลาหากเกิดวิกฤต อาทิ สถานการณ์ น้ำท่วมที่อาจส่งผลให้เส้นทางคมนาคมของทางหลวง หมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) ถูกตัดขาด ส่งเสริม การท่องเที่ยวในภาคใต้การพัฒนาคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งส่งเสริม

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
			การจ้างงานในภาคธุรกิจอุตสาหกรรมการก่อสร้างต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการกระจายรายได้และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งในระบบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
๔)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง ช่วงชลบุรี – พัทยา	ทล.	ช่วยให้เกิดความสะดวกรวดสบายและความปลอดภัยจากการเดินทางเพิ่มขึ้น โดยผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสามารถหยุดแวะพักที่ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวงจากสาเหตุต่าง ๆ นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมการจ้างงาน และการพัฒนาภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการสามารถเหนี่ยวนำให้เกิดการจ้างงานในภาคธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจเครื่องดื่ม ธุรกิจร้านค้า ธุรกิจงานบริการ เป็นต้น รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน โดยจัดเตรียมพื้นที่เฉพาะในบริเวณศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาสำหรับการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) ซึ่งจะช่วยสร้างช่องทางการตลาดให้กับสินค้าของชุมชนในพื้นที่โดยรอบโครงการได้อีกทางหนึ่ง
๕)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบาง ละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง ช่วงพัทยา – มาบตาพุด	ทล.	ช่วยให้เกิดความสะดวกรวดสบายและความปลอดภัยจากการเดินทางเพิ่มขึ้น โดยผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสามารถหยุดแวะพักที่ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวงจากสาเหตุต่าง ๆ นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมการจ้างงาน และการพัฒนาภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการสามารถเหนี่ยวนำให้เกิดการจ้างงานในภาคธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจเครื่องดื่ม ธุรกิจร้านค้า ธุรกิจงานบริการ เป็นต้น รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน โดยจัดเตรียมพื้นที่เฉพาะในบริเวณศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาสำหรับการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) ซึ่งจะช่วยสร้างช่องทางการตลาดให้กับสินค้าของชุมชนในพื้นที่โดยรอบโครงการได้อีกทางหนึ่ง
๖)	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้าน ทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก ๖๐ ล้านคนต่อปี เป็น ๙๐ ล้านคนต่อปี
๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	สามารถพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ที่รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๔๐ ล้านคนต่อปี
๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	เพิ่มขีดความสามารถของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑๖.๕ ล้านคนต่อปี

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๓. กลุ่มโครงการที่ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๑ โครงการ			
๙)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	<p>๑) ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในระดับประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ โดยการลดจำนวนรถวิ่งเที่ยวเปล่า - เพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ ด้วยการสร้างความสะดวกและประหยัดในการขนส่ง ลดขั้นตอนการขนส่งและพิธีการทางการค้า <p>๒) ผลประโยชน์ที่จะได้รับในเชิงพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> - เกิดการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดในอนาคตและช่วยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในจังหวัดเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการในกรุงเทพมหานครหรือจากต่างประเทศ - ตำแหน่งที่ตั้งโครงการสามารถเป็นจุดเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างภูมิภาค - สร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ให้กับสังคม
๔. กลุ่มโครงการที่คัดเลือกและสำรวจเส้นทาง จำนวน ๑ โครงการ			
๑๐)	โครงการการบริการรถโดยสารเชื่อมต่อแบบ Feeder Services	บขส.	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั่วประเทศ ด้วยรถโดยสารประจำทางของ บขส. โดยสามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ทั้งระบบขนส่งทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ - ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และได้รับความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะ
๕. กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา/ ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑๙ โครงการ			
๑๑)	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.๑๐๒๐ - บ.แก้วแก้ว อ.เทิง อ.จุน จ.เชียงราย พะเยา	ทช.	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย - ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย และระยะเวลาขนส่งลำเลียงสินค้าจากชายแดน - ประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
๑๒)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	บรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ และมีเส้นทางที่สะดวก รวดเร็วในการเดินทางเชื่อมระหว่างอำเภอกะทู้ และหาดป่าตอง
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ *กรม. อนุมัติเมื่อ ๓๑ ก.ค. ๖๑	รฟท.	เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ภูมิภาค สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟ สายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม *กรม. อนุมัติเมื่อ ๒๘ พ.ค. ๖๒	รฟท.	เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ภูมิภาค สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑๕)	โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒๙ แห่ง	จท.	- ประชาชนผู้รับบริการระบบขนส่งโดยสารสาธารณะทางน้ำ ได้รับความสะดวก ปลอดภัย รวมถึงการเดินทางสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ - เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สูงอายุและผู้พิการให้สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม - เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๑๖)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	กทท.	เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่คาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เมื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะเพิ่มวิสัยทัศน์ในการรองรับตู้สินค้าได้ถึง ๑๘.๑๐ ล้าน ที.อี.ยู.ปี รวมถึงสนับสนุน และส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาสู่ทางรางและทางน้ำ (Shift Mode)
๑๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	ท่าอากาศยานกระบี่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้น และผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการรับบริการจากท่าอากาศยาน
๑๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้มาใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและสนับสนุนเศรษฐกิจของจังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดใกล้เคียง
๑๙)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	ท่าอากาศยานนราธิวาสสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการได้รวดเร็ว และมีคุณภาพ โดยเฉพาะพี่น้องชาวมุสลิมที่จะเดินทางจากประเทศไทยไปประกอบพิธีฮัจญ์
๒๐)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	ท่าอากาศยานขอนแก่นสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินได้เพียงพอต่อการให้บริการ และผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น
๒๑)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีการให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้น
๒๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี	ทย.	ท่าอากาศยานอุบลราชธานี มีการให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้น
๒๓)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจากเดิม ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น ๙๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

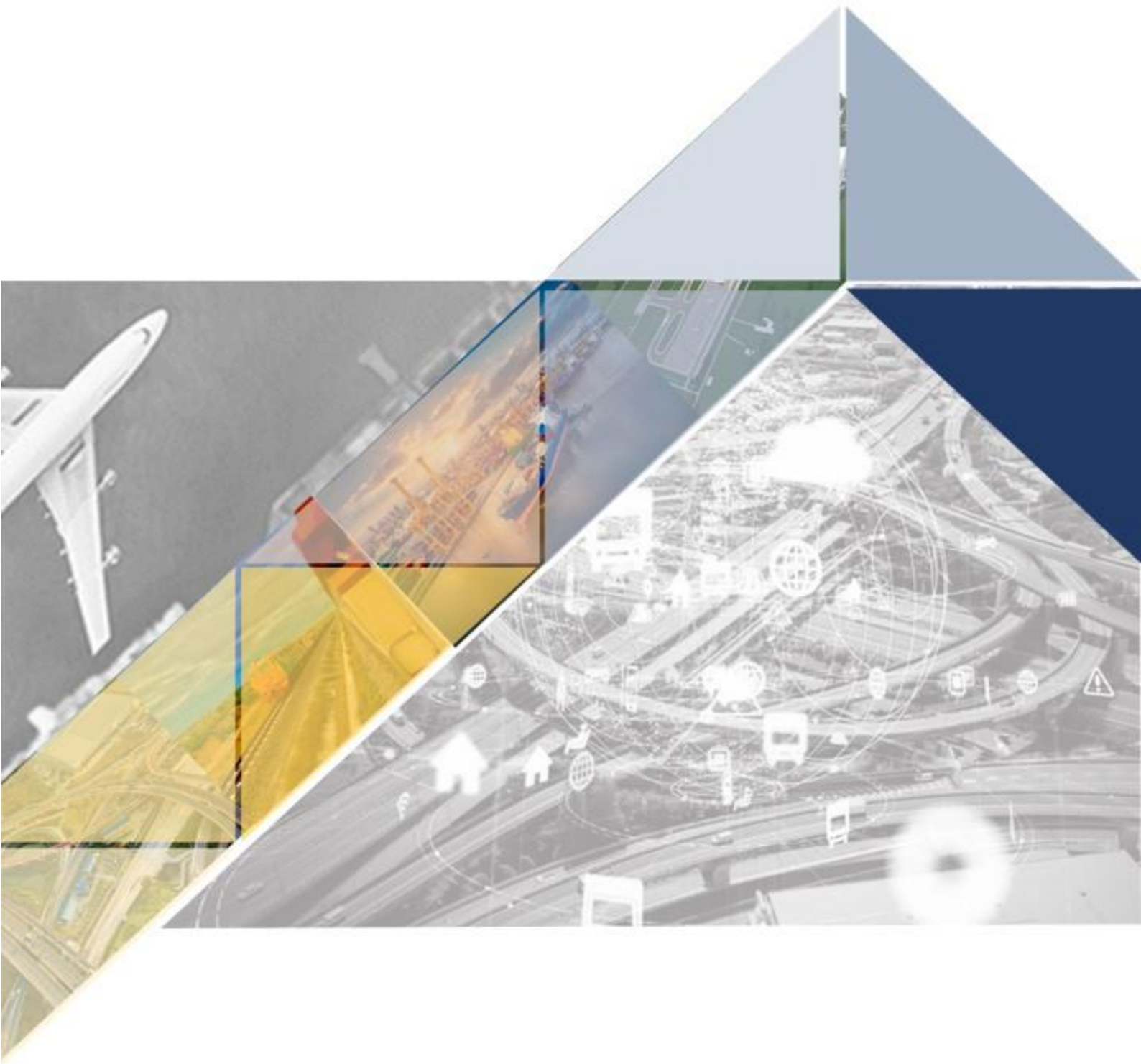
เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔ หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการได้กำหนดแผนการดำเนินงานโครงการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๘ ดังนี้

ตารางที่ ๙ สถานะโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	สถานภาพ/แผนการดำเนินงาน							แหล่งเงิน
				FS	Detail Design	EIA	กรรม.อนุมัติ	ประกวดราคา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
กลุ่มโครงการที่ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๒ โครงการ											
๑	โครงการเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	กทพ.	๔,๙๖๓.๗๘	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ					งบประมาณแผ่นดิน/เงินกู้
๒	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ท่าอากาศยาน	รฟม.	๓๕,๒๙๔.๕๖	✓	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	-	-	-	รายได้ รฟม./งบประมาณ /PPP
กลุ่มโครงการที่ คกก. PPP เห็นชอบ / ครม. อนุมัติ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๔ โครงการ											
๓	โครงการก่อสร้างงานโยธาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	๑๙,๗๐๑.๐๐	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		X		บัญชีเงินกู้อา
๔	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรียา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - พัทยา	ทล.	๘๙๙.๖๕	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		✓		PPP
๕	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด	ทล.	๕๖๐.๕๘	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		✓		PPP
๖	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๑๑,๒๖๑.๓๖	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ					รายได้ ทอท.
๗	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	๓๒,๒๙๒.๔๐	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ					รายได้ ทอท.
๘	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	๑๕,๘๘๘.๕๑	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ			X		รายได้ ทอท.และเงินกู้
กลุ่มโครงการที่ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๑ โครงการ											
๙	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	๑,๑๔๒.๘๐	✓	✓	X	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	X	งบป./PPP
กลุ่มโครงการที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกและสำรวจเส้นทาง จำนวน ๑ โครงการ											
๑๐	โครงการบริการรถโดยสารเชื่อมต่อแบบ Feeder Services	บขส.	๐.๒๓	X	X	X	X	X	X	X	รายได้ บขส.
กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคา / เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๑๓ โครงการ											
๑๑	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.๑๐๒๐ - บ.แก้วแกว อ.เหิง, อ.รุ่ง จ.เชียงราย, พะเยา	ทช.	๑,๒๓๓.๐๐	✓	✓	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	งบป.
๑๒	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	๑๔,๑๗๗.๒๒	✓	✓	✓					เอกชนร่วมทุน
๑๓	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	๘๕,๓๓๒.๙๐	✓	✓	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		งบป.
๑๔	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	รฟท.	๖๖,๘๘๘.๑๓	✓	✓	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		งบป.
๑๕	โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการเรขกรุงเทพมหานคร และบริเวณพล ๒๙ แห่ง	จท.	๕๐.๐๐	X	✓	X	X	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	งบป.
๑๖	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	กทพ.	๕๓,๘๘๗.๕๘	✓	✓	✓	✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ	X	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔-๒๕๖๗	เงินกู้ + งบประมาณ การทำเรืออา
๑๗	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	๙๔๑.๙๐		✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	งบป.
๑๘	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	๑,๓๒๕.๐๐		✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ		งบป.
๑๙	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	๘๐๐.๐๐		✓			อยู่ระหว่างดำเนินการ	X		งบป.
๒๐	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	๕๐๐.๐๐		✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		อยู่ระหว่างดำเนินการ	X		งบป.
๒๑	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	๑๓๑.๐๐		✓	อยู่ระหว่างดำเนินการ		อยู่ระหว่างดำเนินการ	X		งบป.
๒๒	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี	ทย.	๑๓๑.๐๐		✓			อยู่ระหว่างดำเนินการ	X		งบป.
๒๓	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓		๑๘,๘๙๓.๔๔								
	- โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และงานข้างก่อสร้าง Taxiway D Extension-๑ และงาน Perimeter Taxiway ทสภ.	ทอท.	๘,๖๐๐.๕๒	✓	✓	✓	✓	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รายได้ ทอท.
	- งานปรับปรุงคุณภาพดิน GI, Sat ๒ Apron และ mrd Cross Taxiway	ทอท.	๔,๐๘๗.๑๑	✓	✓	✓	✓		X		รายได้ ทอท.
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	ทอท.	๓๘๐.๖๓						X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รายได้ ทอท.
	งานตรวจสอบสิ่งแฉดล้อม	ทอท.	๘๙.๕๘	✓	✓	✓	✓	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รายได้ ทอท.
	งานขจัดขยะผลกระทบด้านเสียงเนื่องจากการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓	ทอท.	๕,๙๓๕.๖๐	✓	✓	✓	✓	✓	X	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รายได้ ทอท.

หมายเหตุ - ขั้นตอนที่ดำเนินการแล้วเสร็จ
 ขั้นตอนที่ต้องดำเนินการ
 ขั้นตอนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ขั้นตอนที่ยังไม่ดำเนินการ

✓
 X
 อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ว่าง



ACTION PLAN 2021



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กระทรวงคมนาคม
มีนาคม ๒๕๖๔