

รายงานการติดตามประเมินผลการดำเนินงานแผนงาน / โครงการสำคัญตามนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รอบการรายงานที่ ๑ ผลการดำเนินงานรอบ ๓ เดือน (ระหว่างเดือนมกราคม - เดือนมีนาคม ๒๕๕๙)

นโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แลกต่อสถานีวิทยุติดฝั่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งทางรางของกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๖. การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

ข้อ ๖.๑๒ ในระยะยาว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางบกโดยเริ่มโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ใน กทม. และรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม กทม. กับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชนและเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพื่อตั้งฐานให้รัฐบาลต่อไปทำต่อได้ทันที

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล ผลงาน	ร้อยละ	แผน / ผล ผลการจ่ายเงิน	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ระยะทางประมาณ ๒๑.๘ กิโลเมตร	๑. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมือง - บางซื่อ - วิทยาโท วงเงินรวมโครงการ : ๓๑,๑๓๙.๓๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : ๑) เพิ่มศักยภาพและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางไปมา ระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง ๒) ช่วยประหยัดงบประมาณในการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๓) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ๔) ลดเวลาในการเดินทางเชื่อมโยงสองสนามบิน ๕) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ๖) ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและลดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ ๗) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น สถานะ: - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำเอกสารประกวดราคาและทบทวนแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เริ่มงาน เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ - พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ - ระยะที่ ๑ ช่วงวิทยาโท - บางซื่อ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งสร้างความชัดเจนในการพิจารณาทบทวนเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง และให้ชะลอการลงทุนดังกล่าวไปก่อน - ระยะที่ ๒ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง อยู่ระหว่างทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา โดยคณะกรรมการตรวจการจ้าง มีมติให้ที่ปรึกษาแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ของผลงาน	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๒๐ ๖.๕๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๒๐.๒๐๐ -	๑๐๐ -	- มีการทบทวนแบบรายละเอียดอันเนื่องจากการปรับเปลี่ยนโครงการสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ระยะทางประมาณ ๒๑.๘ กิโลเมตร	๒. โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วง รังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	แผนงาน ผลงาน	๑๓.๗๐ ๕.๕๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๕.๙๓๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
<p>กลุ่มทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึง ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น</p>		<p>วงเงินรวมโครงการ : ๓๑๑,๑๓๙.๓๕ ล้านบาท</p> <p><b>วัตถุประสงค์ :</b></p> <p>เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพ รวม เพิ่มประสิทธิภาพให้บริการด้านการเดินรถ รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้ง รถไฟฟ้ชานเมืองของการรถไฟฟ้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดเสมอระดับ ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและส่งเสริมการขนส่งด้วย ระบบราง</p> <p><b>สถานะ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการพิจารณาจาก กก.วล.เมื่อ วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘</li> <li>- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาว่าจ้างงานบริการที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และ ที่ปรึกษาฯ เริ่มงาน เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘</li> <li>- ที่ปรึกษาฯ ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๘</li> <li>- ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจการจ้าง ให้ที่ปรึกษาแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติม</li> </ul>						
<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุม กลุ่มทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึง ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น</p>	- ระบบรถไฟฟ้ชานเมือง ระยะ ทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร	<p>๓. โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ - พญาไท - มักกะ หิวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วง บางซื่อ - หัวลำโพง</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท</p> <p><b>วัตถุประสงค์ :</b></p> <p>เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางภายในกรุงเทพมหานครและ</p>	<p>แผนงาน ผลงาน</p>	<p>๓๐.๘๐ ๖.๕๐</p>	<p>แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน</p>	<p>๑๖๐.๐๐๐ -</p>	<p>๑๐๐ -</p>	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>ปริมาณรถ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกลางกรุงเทพฯ กับบริเวณชานเมืองและปริมาณรถ สนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ลดปริมาณการจราจร ความแออัดและมลภาวะทางถนน ช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและของประเทศ</p> <p>สถานะ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟฯ รายงานกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๘ ขอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน</li> <li>- กระทรวงคมนาคม เสนอโครงการฯ ไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘</li> <li>- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีหนังสือแจ้งให้การรถไฟฯ ซึ่งแจ้งข้อมูลเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๘</li> <li>- คณะกรรมการ สศช. มีมติเห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการฯ ได้ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙</li> </ul>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	- ความจุของทางเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ เท่าตัว สามารถเดินทางได้ตรงเวลา โดยไม่ต้องรอหลัก ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถและความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น	<p>๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๑๑,๓๔๘.๓๕๕๕ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ แก้ไขปัญหาการเดินทางในระบบทางเดียว เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของการขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังสถานีบรรจุกและแยกสินค้ำกล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง สนับสนุนและส่งเสริมการ</li> </ul>	แผนงาน ผลงาน	๔๕.๙๐ ๓๐.๔๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓,๕๖๖.๗๐๐ ๑๐๒๓.๒๘๖๐	๑๐๐ ๒๘.๖๙	-

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>พัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics) และสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำ (Modal Shift)</p> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟฯ ได้ผู้รับจ้างแล้ว โดยสัญญาที่ ๑ ( ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - วิหารแดง และ ช่วงบึงใหญ่ - แก่งคอย พร้อมทางคู่เสียงเมือง (Chord Lines)) ได้แก่ บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งฯ เป็นผู้รับเหมา (ระยะทาง ๙๗ กม.)</li> <li>สัญญาที่ ๒ ( ช่วงวิหารแดง - บึงใหญ่ ) พร้อมอุโมงค์รถไฟ ได้แก่ บริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด เป็นผู้รับเหมา (ระยะทาง ๙ กม.)</li> <li>- ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘</li> <li>- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง</li> <li>๑.สัญญาที่ ๑ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๔</li> <li>๒.สัญญาที่ ๒ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕</li> <li>- งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างกำหนดราคาเบื้องต้นทางเสียงเมืองชุมทางบ้านภาชี แก่งคอย และเรียกทำสัญญารับเงินค่าทดแทน</li> </ul>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จากสถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ถึงสถานีรถไฟขอนแก่น ระยะทางประมาณ ๑๘๕ กิโลเมตร คู่ขนานกับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	<p>๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๒๔,๕๗๙.๐๔ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <p>เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมทั้งช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ</p> <p>สถานะ :</p>	แผนงาน ผลงาน	๔๕.๐๐ ๓๐.๑๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๗,๖๘๘.๖๙๐ ๒๓๔๕.๙๓	๑๐๐ ๓๐.๕๑	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘</li> <li>- ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘</li> <li>- การรถไฟฯ ได้บริษัท กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอช เป็นผู้รับจ้าง</li> <li>- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๖๒</li> <li>- งานเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจปริมาณงานในการจ่ายเงินทดแทน</li> </ul>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟพระจวบคีรีขันธ์ ถึง สถานีรถไฟชุมพร ระยะทาง ประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<b>๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร</b> <b>วงเงินรวมโครงการ :๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณ การขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ</li> </ul> <b>สถานะ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.วล) ให้ความเห็นชอบรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘</li> <li>- การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการของกฤษฎีกา</li> </ul>	แผนงาน ผลงาน	๓๒.๘๐ ๑๖.๗๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๑๘.๔๕๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟพุนนัง ถึงสถานีรถไฟ ปากน้ำโพ ระยะทางประมาณ ๑๔๘ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<b>๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง สพบุรี - ปากน้ำโพ</b> <b>วงเงินรวมโครงการ : ๒๔,๘๔๐.๕๔ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง และภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทั้งทางภาคเหนือ และภาคกลาง กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุน การขนส่งในภาพรวมของประเทศ <b>สถานะ :</b> - ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ กก.วล. (ตามที่ สนข. ส่งรายงานฉบับแก้ไข ) - ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ - อยู่ระหว่างเสนอเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี ขออนุมัติโครงการ	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๓.๑๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๕๔.๓๐๓ ๗๑.๗๖	๑๐๐ ๔๖.๕๑	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ยังไม่ผ่านการพิจารณา(อยู่ในความรับผิดชอบ ของ สนข.)

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙</li> <li>- งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาสำรวจปริมาณงาน</li> </ul>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟมาบะเภา ถึง สถานี รถไฟชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ประมาณ ๑๓๒ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	<b>๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ</b> <b>วงเงินรวมโครงการ : ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น</li> </ul> รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ <b>สถานะ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘</li> <li>- การรถไฟฯ ส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของ สศช.แล้ว เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ เพื่อเตรียมเสนอโครงการฯ ให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป</li> <li>- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙</li> </ul>	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๒.๖๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๖๙.๕๔๗ ๑๐๖.๗๙	๑๐๐ ๖๒.๙๙	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ยังไม่ผ่านการพิจารณา (อยู่ในความรับผิดชอบของ สนข.)

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		- งานเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบเอกสาร						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟนครปฐม ถึงสถานี รถไฟหัวหิน ระยะทางประมาณ ๑๖๕ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน วงเงินรวมโครงการ : ๒๐,๐๓๖.๕๓ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่ง สินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ : - ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ กก.วล. - การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม พิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) - การรถไฟฯ เสนอเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ - คณะรัฐมนตรีใช้อำนาจตามมาตรา ๔๔ อนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง นครปฐม-หัวหิน เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๒.๑๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๕๕.๒๖๙ ๘๘.๔๔	๑๐๐ ๑๙.๔๓	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ยังไม่ผ่านการพิจารณา (อยู่ในความรับผิดชอบของ สนข.)



ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟหัวหิน ถึงสถานีรถไฟ ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ประมาณ ๙๐ กิโลเมตร คูขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทางพร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	<b>๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์</b> วงเงินรวมโครงการ : ๑๐,๓๐๑.๑๕ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดกำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดติดกับโครงการอื่นและเสนอโครงการพื้นฐาน ร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด ประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ - การรถไฟฯ จัดส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติ (สผ.)แล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ เพื่อพิจารณาต่อไป - การรถไฟฯ เสนอเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ โครงการ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๑๘.๓๐ ๑๑.๓๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๖๑.๔๗๑ ๒๐.๗๙๙	๑๐๐ ๓๓.๘๔	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		- คณะรัฐมนตรีใช้อำนาจตามมาตรา ๔๔ อนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟปากน้ำโพ ถึงสถานี รถไฟเด่นชัย ระยะทางประมาณ ๒๘๕ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<b>๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย</b> วงเงินรวมโครงการ : ๕๕,๔๓๙.๕๓ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบ โครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบ การขนส่งรูปแบบอื่น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา  <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียด เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report ) เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการตรวจรับรายงานฯ	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๕๑.๖๓ ๔๓.๑๒๓	๑๐๐ ๒๘.๔๔	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๖๐.๔๒ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรร งบประมาณเพียง ๕๕.๐๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ถึง สถานีรถไฟอุบลราชธานี ระยะทาง ประมาณ ๓๐๘ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	<b>๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี</b> วงเงินรวมโครงการ : ๔๙,๙๕๑.๑๒ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วง ถนนจิระ - อุบลราชธานี โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวาง รูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่ จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบ การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียด เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษา ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report ) เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการตรวจรับรายงานฯ	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๙๔.๓๔๓ ๑๒.๖๓๐	๑๐๐ ๖.๕๐	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๗๔.๔๒ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรร งบประมาณเพียง ๕๙.๘๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟขอนแก่น ถึงสถานี รถไฟหนองคาย ระยะทาง ประมาณ ๑๗๔ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<b>๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย</b> วงเงินรวมโครงการ : ๒๓,๗๒๗.๓๒ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับ จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุน การขนส่ง ในภาพรวมของประเทศ <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ ( Final Report ) เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการตรวจรับรายงานฯ	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๑๔.๐๗๖ ๙.๐๖	๑๐๐ ๗.๙๔	- งานจ้างที่ปรึกษาฯ ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๙๕.๖๗ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรร งบประมาณเพียง ๓๒.๘๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟชุมพร ถึงสถานีรถไฟ สุราษฎร์ธานี ระยะทางประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<b>๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี</b> วงเงินรวมโครงการ : ๓๔,๗๒๖.๓๔ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดติดกับโครงการอื่นและเสนอโครงสร้าง พื้นฐานที่จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคาและจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ ( Final Report ) เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการตรวจรับรายงานฯ	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๒๐.๑๐ ๑๑.๗๗๗	๑๐๐ ๙.๘๑	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๙๑.๕๘ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรร งบประมาณเพียง ๓๑.๔๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล ผลงาน	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่าย ระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อ ประเทศเพื่อนบ้าน	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทางจาก สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ถึง สถานีรถไฟสงขลา ระยะทางประมาณ ๓๒๓ กิโลเมตร คู่ขนานกับทางรถไฟ เดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	<b>๑๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา</b>  <b>วงเงินรวมโครงการ : ๕,๒๙๑.๙๒ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b>  ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ กับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบ การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ  ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ  ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <b>สถานะ :</b>  - คณะรัฐมนตรีอนุมัติการเปลี่ยนชื่อโครงการจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ เป็น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี- หาดใหญ่ - สงขลา เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งสำนักงบประมาณมีหนังสือ แจ้งปรับลดวงเงินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่าง คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) นำเรื่อง เสนอไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เนื่องจากไม่สามารถทำการก่อสร้างได้ ทันในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘  - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘  - ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ ( Progress Report ) เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๙ และคณะกรรมการตรวจรับเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๑๒.๐๐ ๙.๕๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๒๑๑.๐๐๐ ๑๑.๖๐๔	๑๐๐ ๕.๕๐	- เนื่องจากมีการเปลี่ยนชื่อโครงการ ทำให้การศึกษา และออกแบบต้องมีความล่าช้า

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	- เส้นทางรถไฟสายใหม่ จำนวน ๒ ทาง เพื่อการบริการขนส่งทางรถไฟสู่ภาคเหนือด้านจังหวัด นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก แม่สอด	<b>๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟ สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด</b> วงเงินรวมโครงการ : ๙๘,๗๓๒.๐๐ ล้านบาท <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑.) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทางการวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <b>สถานะ :</b> - ที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ให้การรถไฟฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๘ สำหรับการออกแบบรายละเอียดของโครงการฯ การรถไฟฯ ไม่ได้รับงบประมาณในการดำเนินงานในปี ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๖.๕๐ ๔.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๒๖๖.๖๗๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	- ทางรถไฟใหม่จากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ถึง ท่าเรือน้ำลึกทวาย ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๔๖๔	๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟเชื่อมต่ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย วงเงินรวมโครงการ : ๓๓๕ ล้านบาท ( การศึกษา ) วัตถุประสงค์ : เพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก และเขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรมทวายบริเวณเมืองทวาย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน และโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์  สถานะ : การรถไฟฯ แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) และราคาากลางแล้ว เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ อยู่ระหว่างดำเนินงาน	แผนงาน ผลงาน	๘.๕๐ ๔.๖๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๗.๒๒๑ -	๑๐๐ -	



ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- ทางรถไฟที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว	<b>๑๘. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทาง</b> <b>วงเงินรวมโครงการ : ๒๐,๙๑๔.๑๗ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> ๑) เพื่อให้ทางมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยต่อการเดินทาง ๒) เพื่อให้โครงสร้างทางรองรับน้ำหนักผ่านทางจำนวนมากได้ ๓) เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนไม้หมอนรองราง ๔) เพื่อแก้ไขการเบี่ยงเบนเนื่องจากหมอนรองรางชำรุด ๕) เพื่อเพิ่มความเร็วให้ขบวนรถให้สามารถเดินได้ตามกำหนดเวลา <b>สถานะ :</b> ๑. สายธนบุรี - ดลิ่งชัน - อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๒. สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย - ได้ผู้รับจ้างดำเนินงานแล้ว	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (๕ สายทาง) แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๖๒๘.๔๖ ผลงาน ๙๙.๐๐   ผลการจ่ายเงิน ๘๕.๙๗ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (๑ สายทาง) แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๔๒๙.๔๖๒ ผลงาน ๑๐๐   ผลการจ่ายเงิน ๔๒๐.๖๘๘๗ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (๑๔ สายทาง) แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๕,๔๒๑.๒๒๑ ผลงาน ๙๕.๖๒   ผลการจ่ายเงิน ๒,๐๔๗.๙๙๐ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (๑ สายทาง) ๑. สายธนบุรี - ดลิ่งชัน (เงินกู้ ปี ๒๕๕๘) แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๕๙.๐๑๙๔ ผลงาน ๔๕   ผลการจ่ายเงิน ๑๗.๗๑๙๐ ขอรับจัดสรรงบประมาณเงินกู้ปี ๒๕๕๙ ๑. สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๙๕.๘๕ ผลงาน -   ผลการจ่ายเงิน -	๑๐๐ ๑๓.๖๘ ๑๐๐ ๑๐๐.๐๐ ๑๐๐ ๓๗.๗๘ ๑๐๐ ๑๐.๐๓ ๑๐๐ -	- เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผนแสนเจ็ด สิ้นสุดลง ขณะนี้การรถไฟฯ ได้ทำเรื่องไปกระทรวงคมนาคม เพื่อขอขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอ คค. เพื่อขอความเห็นชอบจาก ครม. ต่อไป			
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย	- รื้อสองข้างทางตามแนวเส้นทางรถไฟ	<b>๑๙. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ</b> <b>ระยะทาง ๑,๖๙๙ กม.</b>	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ( จำนวน ๑๕ แห่ง ) แผนงาน ๑๐๐   แผนการจ่ายเงิน ๑,๑๐๗.๐๕๐	๑๐๐	- ดำเนินงานแล้วเสร็จ ปรับลดเนื้องานเป็นเงิน			

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม		<p>วงเงินรวมโครงการ : ๔,๕๓๗.๐๗ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถให้ปลอดภัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอ โดยเฉพาะทางลัดผ่านและเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนคนและสัตว์ที่เสี่ยงที่สัญจรผ่านทางรถไฟเพื่อลดปัญหาการเกิดทางลัดผ่านเสมอระดับทางรถไฟ และลดปัญหาการบุกรุกที่ดิน รถไฟ</li> </ul> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างได้แล้ว ๒๖ แห่ง และอยู่ระหว่างการขออนุมัติร่าง TOR จำนวน ๑๘ แห่ง เพื่อลงใน Website</li> </ul>	ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๑,๐๕๖.๗๔๕	๑๐๐	๕๐.๓๐๕ ล้านบาท
			แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๑,๗๔๙.๑๖๖	๑๐๐	- เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผน แสนเจ็ดสิ้นสุดลง การรถไฟฯ ได้ทำเรื่องไปยัง กระทรวงคมนาคม เพื่อขอขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอ คค. เพื่อขอความเห็นชอบจาก ครม.ต่อไป
			ผลงาน	-	ผลการจ่ายเงิน	-	-	
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการ ขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	- สะพานรถไฟที่ได้รับการปรับ ปรุงและเสริมความมั่นคงแล้ว	๒๐. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง วงเงินรวมโครงการ : ๑๒,๑๖๗.๐๐ ล้านบาท	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๑,๐๒๖.๓๙	๑๐๐	- ดำเนินงานเสร็จแล้ว
		วัตถุประสงค์ :	ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๑,๐๒๖.๓๙	๑๐๐	
		๑. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ						

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>ขบวนรถดครงางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของสะพาน</p> <p>๒. เพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างสะพานโดยเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพาน รองรับรถขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตัน / และเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด ๑๒๐ กม./ชม.</p> <p>สถานะ : (แผนปี ๒๕๕๙)</p> <p>- ได้ผู้รับเหมาแล้ว ๒๘๔ แห่ง และขออนุมัติร่าง TOR เพื่อประกาศใน W จำนวน ๔๑๐ แห่ง</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๕๕</p> <p>แผนงาน ๑๐๐</p> <p>ผลงาน ๑๐๐</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๕๘</p> <p>แผนงาน ๑๐๐</p> <p>ผลงาน ๙๘.๒๐</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (จำนวน ๖๙๔ แห่ง)</p> <p>แผนงาน ๑๐๐</p> <p>ผลงาน -</p>	<p>๓๖.๑๙</p> <p>๓๖.๑๙</p> <p>๕๖๑.๔๑๕๕</p> <p>๔๘๒.๐๖๓๐</p> <p>๒,๑๓๐.๘๑๙</p> <p>-</p>	<p>๑๐๐</p> <p>๑๐๐</p> <p>๑๐๐</p> <p>-</p>	<p>- ดำเนินงานเสร็จแล้ว</p> <p>- มีการประชาสัมพันธ์เมื่อประกาศร่าง TOR จึงทำให้ยกเลิกประกาศร่างและปรับปรุงร่าง TOR ใหม่</p> <p>- เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผนเสนอเจ็ด สิ้นสุดลง การรถไฟฯ ได้ทำเรื่องเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อขอขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอไปยัง คค. เพื่อขอความเห็นชอบจาก ครม.ต่อไป</p>
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- ระบบอาณัติสัญญาณไฟสี (๕๕ สถานี)	<p>๒๑. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๒,๘๗๐.๐๑ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <p>- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยและความคล่องตัวของการเดินรถ ตลอดจนเพิ่มความจุของเส้นทางรถไฟ เนื่องจากระบบอาณัติสัญญาณเดิมเป็นแบบทางปลา ซึ่งมีข้อเสียหลายอย่าง เช่น ระยะการมองเห็น การแสดงท่า</p>	<p>แผนงาน ๑๐๐.๐๐</p> <p>ผลงาน -</p>		<p>แผนการจ่ายเงิน</p> <p>ผลการจ่ายเงิน</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>- จากเดิมมีจำนวน ๒๒๔ สถานี วงเงินเดิม ๑๑,๓๕๘ ล้านบาท ลดลง ๘,๔๘๗.๙๙ ล้านบาท คงเหลือ ๒,๘๗๐.๐๑ ล้านบาท จำนวน ๕๕ สถานี เนื่องจากมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย, สายเด่นชัย-เชียงใหม่, ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, ช่วงขอนแก่น-หนองคาย, ช่วงหัวหิน-</p>

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>สัญญาณต่างๆ ที่อาจจะไม่ชัดเจน มีผลต่อการตัดสินใจของพนักงานขับรถไฟ โดยการดำเนินงานดังกล่าว จำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ</p> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ และ จัดทำ เอกสารประกวดราคา ๔ เส้น จำนวน ๗๗ สถานี เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ในวงเงิน ๒๒.๘๐๙ ล้านบาท จากงบประมาณที่ตั้งไว้ในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๔.๑ ล้านบาท และประชุมเริ่มงานกับบริษัทที่ปรึกษา เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ดำเนินงาน</li> </ul>						<p>ประจวบคีรีขันธ์, ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี, ช่วง สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา และโครงการระบบ รถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปาดังเบซาร์ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘</li> <li>- ๒๕๖๕ จึงทำให้ขอบเขตงานของโครงการลดลง</li> <li>- ไม่ได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๙</li> <li>- ฝ่ายฯ ได้ดำเนินการขออนุมัติงบประมาณปี ๒๕๖๐</li> </ul>
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- เครื่องกันถนนตามจุดตัดกับถนน	<p>๒๒. โครงการติดตั้งเครื่องกันถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกัน</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๔๐๓.๔๔ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนดเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ โดยลดการสูญเสียทรัพย์สินและลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ</li> </ul> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะกรรมการรถไฟฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม</li> </ul>	แผนงาน ผลงาน	๙๘.๕๐ ๗๒.๐๐	ผลการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓๘๘.๕๐๑ -	๑๐๐ -	- การเบิกจ่ายเงิน เร็วกว่าแผนร้อยละ ๔.๐๙ เนื่องจากสัญญาที่ ๔ และ สัญญาที่ ๕ ขอเบิกเงินล่วงหน้า ร้อยละ ๑๐ (ในปี ๒๕๕๘ จ่ายไปแล้ว ๑๔.๙๓๙ ล้านบาท)

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>๒๕๕๘ อนุมัติให้การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างฯ จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่</p> <p>๑. LX-๒๐ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน ๕๗,๕๕๙,๓๒๙.- บาท</p> <p>๒. LX-๒๑ บริษัท ซีนิกซ์ อิเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๖๒,๖๘๐,๐๐๐.- บาท</p> <p>๓. LX-๒๒ บริษัท วงศ์กิตติ จำกัด วงเงิน ๙๕,๓๕๐,๐๐๐.- บาท</p> <p>๔. LX-๒๓ บริษัท เอส.ซี.พี. อิเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๖๓,๗๓๙,๙๐๐.- บาท</p> <p>๕. LX-๒๔ บริษัท เอส.ซี.พี. อิเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๘๕,๖๕๓,๕๐๐.- บาท</p> <p>- ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า ให้ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๘</p> <p>- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ย้ายจุดข้ามจังหวัด เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๘</p> <p>- การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘</p>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ขบวนรถไฟฟ้า จำนวน ๗ ขบวน	<p>๒๓. โครงการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า Airport Rail Link จำนวน ๗ ขบวน (ร่วมกับ รถฟฟท.)</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๔,๘๕๔.๔๑ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <p>๑) เพิ่มขบวนรถไฟเพียงพอสอดคล้องโดยสาร</p> <p>๒) เพิ่มรายได้ด้านการโดยสาร</p> <p>๓) เพิ่มความปลอดภัย พัฒนาภาพลักษณ์ ยกระดับการให้บริการของการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และทดแทนขบวนรถไฟฟ้าที่มีอยู่ต้องเข้าสู่การซ่อมบำรุงหนัก</p> <p>๔) เพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนในการเดินทางและลดการใช้พลังงานของ</p>	แผน ผล	๑๐๐.๐๐ ๔.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		ประเทศ สถานะ : - มติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ดังนี้ ๑. ให้ยกเลิกการดำเนินการจัดหารรถไฟฟ้าธรรมดา จำนวน ๗ ขบวน โดยให้ทำการปรับปรุงรถไฟฟ้าความเร็ว ๑๒ ตู้ เป็นตู้โดยสารแบบรถไฟธรรมดา ๒. เร่งรัดการทำสัญญาจ้างการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และให้ รฟฟท. ทยอยส่งขบวนรถเข้าซ่อมบำรุงใหญ่ โดยต้องไม่กระทบต่อการให้บริการประชาชน ๓. ให้ รฟฟท. ศึกษาระบบอัตโนมัติสัญญาณให้มีความชัดเจนด้วยความรอบคอบ และดำเนินการปรับปรุง(Upgrade) ให้เป็นระบบเปิดที่ทันสมัย เพื่อรองรับการ เดินรถในอนาคต ๔. ให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดซื้อรถไฟฟ้าธรรมดาที่รองรับระบบอัตโนมัติ สัญญาณที่ปรับปรุงใหม่ โดยให้ดำเนินการคู่ขนานกับการปรับปรุงระบบอัตโนมัติ สัญญาณของ รฟฟท.						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๕๐ คัน	<b>๒๔. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ทดแทนรถจักร GE ๕๐ คัน</b> วงเงินรวมโครงการ : ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพิ่มเป็นรักษาปริมาณการขนส่ง บทบาทการให้บริการฐานะทางการเงิน และภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ไม่ให้ลดลง สถานะ : - การรถไฟฯ ได้กำหนดยื่นของประกวดราคาซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนัก กดเพลลา ๑๖ ตัน/เพลลา พร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ มีผู้ยื่นซองเพียง ๑ ราย คือ กิจการร่วมค้า คิวเอส (Qs Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท ซีอาร์อาร์ซี ซีชูเอียน จำกัด และ บริษัท ซานโง อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด - การรถไฟฯ อนุมัติยกเลิกการประกวดราคา เนื่องจากผู้ยื่นซองเอกสารไม่	แผนงาน ผลงาน	๒๔.๐๐ ๒๔.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๘๗๗๗.๐๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		สมบูรณ์						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน	<b>๒๕. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์</b> <b>จำนวน ๑๑๕ คัน</b> <b>วงเงินรวมโครงการ : ๔,๖๖๘.๘๙ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> - เพื่อรองรับการบริการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคตเป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสาร ระดับกลางและระดับบนที่มีกำลังซื้อและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง <b>สถานะ :</b> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขาย รถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับ บริการเชิงพาณิชย์ (Passenger Coach Set) จำนวน ๑๑๕ คัน กับกิจการร่วมค้า บีบีซี เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลิตรถ กำหนดส่งมอบ ภายใน ๒๔ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา ประมาณการรถชุดแรกจะมาถึงใน เดือน มิถุนายน ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๔๖.๐๐ ๔๖.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓๖๙.๔๕๓ ๖.๖๙	๑๐๐.๐๐ ๑.๘๑	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗ คัน	๒๖. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลาสุงสุด ๑๕ ตัน / เพล่า จำนวน ๗ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๘๓๓.๐๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : ๑. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ๒. เพิ่มการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ ๓. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ สถานะ : - อยู่ระหว่างการพิจารณายกเลิกโครงการ	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ -	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	- เนื่องจากวงเงินที่ขออนุมัติไว้ไม่สามารถซื้อรถจักร ในปัจจุบัน



ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถโดยสารทุกคัน จำนวน ๓๐๘ คัน	๒๗. โครงการจัดหารถโดยสารทุกคัน จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๗๗๐.๐๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ สถานะ : - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขายรถโดยสารทุกคันจำนวน ๓๐๘ คัน พร้อมอะไหล่ กับ บริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ กำหนด ส่งมอบภายใน ๑๔ เดือน โดยใน ๑๒ เดือน จะได้รับมอบ ๑๕๐ คันและเมื่อครบ ๑๔ เดือน จะได้รับมอบอีก ๑๕๘ คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลิตรถ	แผนงาน ผลงาน	๕๖.๔๐ ๔๒.๔๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๗๗๐.๐๐๐ ๓.๔๙	๑๐๐.๐๐ ๐.๔๕	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับ เชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน - คาดว่าจะสามารถเพิ่มปริมาณและ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ณ ปี ได้ดังนี้ - ปริมาณการขนส่งประมาณ ๕.๔๔ ล้านบาท - รายได้ ๒,๘๗๕.๒๓๔ ล้านบาท	<b>๒๘. โครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน</b> <b>วงเงินรวมโครงการ : ๑๓,๕๐๕.๖๔๖ ล้านบาท</b> <b>วัตถุประสงค์ :</b> - เพื่อจัดการดีเซลรางปรับอากาศสำหรับเชิงพาณิชย์ เพิ่มปริมาณผู้โดยสาร และเพิ่มรายได้ให้การรถไฟฯ <b>สถานะ :</b> ๑. มติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๗ ให้ดำเนินโครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการ เชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน ๒. การรถไฟฯ ได้จัดทำหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติเปลี่ยนแปลง สมมุติฐานในการคำนวณโครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการ เชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๘๖ คัน พร้อมอะไหล่ ตามหนังสือเลขที่ รพ.๑/๑๐๔๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ - ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ -	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค.อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ ครอบคลุมปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- โรงซ่อมรถจักรดีเซลขนาดใหญ่	๒๙. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก๊งคอย วงเงินรวมโครงการ : ๑,๘๒๖.๕๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อรองรับโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗๗ คัน ซึ่งประกอบด้วย ขนาดน้ำหนักกดเพลาสุงสุด ๑๖ ตัน/เพลลา จำนวน ๕๗ คันและขนาดน้ำหนัก กดเพลาสุงสุด ๒๐ ตัน/เพลลา จำนวน ๒๐ คัน - เพื่อเพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าต่อขบวนให้สูงขึ้น สถานะ : - อยู่ระหว่างการตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ ( Final Report ) ครั้งที่ ๓ คาดว่า จะสามารถลงนามเพื่อก่อสร้างได้ในเดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๙	แผนงาน ผลงาน	๒๗.๙๐ ๒๖.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๕๔๑.๐๐ ๓.๒๗	๑๐๐ ๐.๖๐	

