

รายงานการติดตามประเมินผลการดำเนินงานแผนงาน / โครงการสำคัญตามนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รอบการรายงานที่ ๑ ผลการดำเนินงานรอบ ๑๒ เดือน (ระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๕๘ - เดือนกันยายน ๒๕๕๙)

นโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งทางรางของกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๖. การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

ข้อ ๖.๑๒ ในระยะยาว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางบกโดยเริ่มโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ใน กทม และรถไฟฟ้าเชื่อม กทม. กับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชนและเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพื่อตั้งฐานให้รัฐบาลต่อไปทำต่อได้ทันที

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ระยะทางประมาณ ๒๑.๘ กิโลเมตร	๑. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท วงเงินรวมโครงการ : ๓๑,๑๓๙.๓๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : ๑) เพิ่มศักยภาพและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องเดินทางไปมาระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง ๒) ช่วยประหยัดงบประมาณในการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๓) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ๔) ลดเวลาในการเดินทางเชื่อมโยงสองสนามบิน ๕) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ๖) ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ ๗) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น สถานะ: - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำเอกสารประกวดราคาและทบทวนแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เริ่มงาน เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ - พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ การรถไฟฯ ลงนามจ้างที่ปรึกษา เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ - ระยะที่ ๑ ช่วงพญาไท - บางซื่อ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙ ให้กระทรวงคมนาคมเร่งสร้างความชัดเจนในการพิจารณาทบทวนเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง และให้ชะลอการลงทุนดังกล่าวไปก่อน โดยการรถไฟฯ ได้ชี้แจงไปยัง คค.ตามสั่งการท้ายหนังสือความเห็นของ สศช.แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๒๐ ๖.๗๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๒๐.๒๐๐ -	๑๐๐ -	- มีการทบทวนแบบรายละเอียดอันเนื่องจากการปรับแบบโครงการสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		พฤษภาคม ๒๕๕๙ ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียด ได้แก่						
		- ปรับแบบก่อสร้าง ซึ่งการรถไฟฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ - การดำเนินงานร่วมทุนลักษณะ PPP ยังไม่ได้ข้อยุติว่าจะดำเนินงานอย่างไร - <u>ระยะที่ ๒</u> ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง การทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ แล้วเสร็จ โดยการรถไฟฯ ได้นำส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับเพิ่มเติมไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๙						
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ระยะทางประมาณ ๒๑.๘ กิโลเมตร	๒. โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วง รังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต วงเงินรวมโครงการ : ๖,๐๒๘.๓๒ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพฯ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม เพิ่มประสิทธิภาพให้บริการด้านการเดินทาง รถไฟทางไกล รถฟ้ามหานคร รวมทั้งรถไฟฟ้ามหานครของการรถไฟฯ ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดเสมอระดับช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศและส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง สถานะ: - รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการพิจารณาจาก กทล. เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาว่าจ้างงานบริการที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และที่ปรึกษา เริ่มงาน เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ - ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจการจ้าง ให้ที่ปรึกษาแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติม	แผนงาน ผลงาน	๑๓.๗๐ ๕.๕๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๕.๙๓๐ ๑๖.๖๖	๑๐๐ ๓๖.๒๗	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึง	- ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร	๓. โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ - พญาไท - มัทธิมา - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วง บางซื่อ - หัวลำโพง วงเงินรวมโครงการ : ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท วัตถุประสงค์ :	แผนงาน ผลงาน	๓๐.๘๐ ๗.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๖๐.๐๐๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น		<p>เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกลางกรุงเทพฯ กับบริเวณชานเมืองและปริมณฑล สนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ลดปริมาณการจราจร ความแออัดและมลภาวะทางถนน ช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและของประเทศ</p> <p>สถานะ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ รายงานกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๘ ขอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน - กระทรวงคมนาคม เสนอโครงการฯ ไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘ - สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีหนังสือแจ้งให้การรถไฟฯ ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ - คณะกรรมการ สศช. มีมติเห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙ - การรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เริ่มงาน เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	- ความจุของทางเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ เท่าตัว สามารถเดินรถได้ตรงเวลา โดยไม่ต้องรอกหัก ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถและความปลอดภัยในการเดินรถเพิ่มมากขึ้น	<p>๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ แก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดียว เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของการขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนากระบวนการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics) และสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำ (Modal Shift) <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้ผู้รับจ้างแล้ว โดย <p>สัญญาที่ ๑ (ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - วิหารแดง และ ช่วงปุใหญ่ - แก่งคอย พร้อมทางคู่เสียงเมือง (Chord Lines)) ได้แก่ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งฯ เป็นผู้รับเหมา (ระยะทาง ๙๗ กม.)</p> <p>สัญญาที่ ๒ (ช่วงวิหารแดง - ปุใหญ่) พร้อมอุโมงค์รถไฟ ได้แก่</p>	แผนงาน ผลงาน	๔๕.๙๐ ๓๕.๘๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓,๕๒๑.๗๒๐ ๑,๐๖๑.๓๔๐	๑๐๐ ๓๐.๑๔	-

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		บริษัท ไร้ท์ทันเน็ลลิง จำกัด เป็นผู้รับเหมา (ระยะทาง ๙ กม.) - ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ - อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๑.สัญญาที่ ๑ ความคืบหน้าร้อยละ ๑.๗๑ ๒.สัญญาที่ ๒ ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๐๑ - งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างกำหนดราคาเบื้องต้นชุมชนทางบ้านภาษีแก่งคอย และเรียกทำสัญญาชำระเงินค่าทดแทน						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ถึง สถานีรถไฟขอนแก่น ระยะทาง ประมาณ ๑๘๕ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น วงเงินรวมโครงการ : ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุน การขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ : - คณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ - ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ - การรถไฟฯ ได้บริษัท กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอช เป็นผู้รับจ้าง โดยเริ่มดำเนินการ ก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ - อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒.๙๙ - งานเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจปริมาณงานในการจ่ายเงินทดแทน	แผนงาน ผลงาน	๔๕.๐๐ ๓๕.๓๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๗,๖๘๘.๖๙๐ ๒,๔๐๖.๗๑๐	๑๐๐ ๓๑.๓๐	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟประจวบคีรีขันธ์ ถึง สถานีรถไฟชุมพร ระยะทาง ประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร วงเงินรวมโครงการ : ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ กับ กรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณ การขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ :	แผนงาน ผลงาน	๓๒.๘๐ ๑๘.๑๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๑๘.๔๕๐ ๒.๘๗	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ 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"> - คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล) ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ - คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ - การเวนคืนที่ดิน ได้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาในราชกิจจานุเบกษา แล้ว เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๙ - การจัดทำ (ร่าง) TOR และราคากลางเสร็จแล้ว นำ (ร่าง) TOR ลงในเว็บไซต์ ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๑๒-๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙ - ขณะนี้ อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษา สํารวจและคิดค่าตอบแทน 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟทพบุรี ถึงสถานีรถไฟ ปากน้ำโพ ระยะทางประมาณ ๑๔๘ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ลพบุรี - ปากน้ำโพ วงเงินรวมโครงการ : ๒๔,๙๔๐.๕๔ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทั้งทางภาคเหนือ และภาคกลาง กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ : <ul style="list-style-type: none"> - ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ กก.วล. (ตามที่ สนข. ส่งรายงานฉบับแก้ไข) - ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ - อยู่ระหว่างเสนอเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี ขออนุมัติโครงการ - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ - อยู่ระหว่างการจัดทำ (ร่าง) TOR และราคากลาง - งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและคิดค่าทดแทน 	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๔.๕๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๕๔.๓๐๓ ๗๑.๗๖	๑๐๐ ๔๖.๕๑	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ยังไม่ผ่านการพิจารณา(อยู่ในความรับผิดชอบของ สนข.)
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟมาบะเบา ถึง สถานี รถไฟชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ประมาณ ๑๓๒ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑	๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบา- ชุมทางถนนจิระ วงเงินรวมโครงการ : ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ 	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๔.๐๕	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. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
	ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุน การขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ : - คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผล กระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ - คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นชอบรายงานเสนอ โครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ ต่อไปแล้ว - อยู่ระหว่างการจัดทำ (ร่าง) TOR และราคากลาง - งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบเอกสาร						
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 : ๒๐,๑๔๕.๐๓ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่ง สินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ สถานะ : ๑. ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) ของ กก.วล. ๒. คณะรัฐมนตรีใช้อำนาจตามมาตรา ๔๔ อนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง นครปฐม-หัวหิน เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ๓. พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ๔. รอการอนุมัติโครงการฯ จากคณะรัฐมนตรี ๕. อยู่ระหว่างการจัดทำ (ร่าง) TOR และราคากลาง ๖. งานเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและคิดค่าทดแทน	แผนงาน ผลงาน	๒๖.๒๐ ๑๓.๕๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๕๕.๒๖๙ ๘๘.๔๔	๑๐๐ ๑๙.๔๓	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ยังไม่ผ่านการพิจารณา (อยู่ในความรับผิดชอบของ สนข.)
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟหัวหิน ถึงสถานีรถไฟ ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง	๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ วงเงินรวมโครงการ : ๑๐,๓๐๑.๙๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ :	แผนงาน ผลงาน	๑๘.๓๐ ๑๓.๒๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๖๑.๔๗๑ ๒๐.๗๙๙	๑๐๐ ๓๓.๘๔	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
	ประมาณ ๙๐ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทางพร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดกำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดติดกับโครงการอื่นและเสนอโครงการพื้นฐาน ร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด ประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง สถานะ : ๑.การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ ๒.การรถไฟฯ จัดส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติ (สผ.)แล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการ พิจารณาของคณะผู้ชำนาญการ (คชก.) ๓.คณะรัฐมนตรีใช้อำนาจตามมาตรา ๔๔ อนุมัติหลักการให้ดำเนินโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ๔.รอกการอนุมัติโครงการฯ จากคณะรัฐมนตรี ๕.อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟปากน้ำโพ ถึงสถานี รถไฟเด่นชัย ระยะทางประมาณ ๒๘๕ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย วงเงินรวมโครงการ : ๕๗,๐๙๔.๗๔ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบ โครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดติดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบ การขนส่งรูปแบบอื่น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา สถานะ :	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๕๑.๖๓ ๔๓.๑๒๓	๑๐๐ ๒๘.๔๔	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๖๐.๔๒ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสร งงบประมาณเพียง ๕๕.๐๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ 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"> - การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - งานออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ถึง สถานีรถไฟอุบลราชธานี ระยะทาง ประมาณ ๓๐๘ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี วงเงินรวมโครงการ : ๓๖,๐๑๕.๓๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ol style="list-style-type: none"> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วง ชุมทาง ถนนจิระ - อุบลราชธานี โดยการศึกษาเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวาง รูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่ จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบ การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง สถานะ : <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ - งานออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - เตรียมนำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายในเดือน กรกฎาคม ๒๕๕๙ 	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๙๔.๓๔๓ ๑๒.๖๓๐	๑๐๐ ๖.๕๐	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๗๔.๔๒ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสร งงบประมาณเพียง ๕๙.๘๐ ล้านบาท
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟขอนแก่น ถึงสถานี รถไฟหนองคาย ระยะทาง ประมาณ ๑๗๔ กิโลเมตร คู่ขนาน กับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย วงเงินรวมโครงการ : ๒๖,๔๘๐.๖๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับ จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุน 	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๑๔.๐๗๖ ๙.๐๖	๑๐๐ ๗.๙๔	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๙๕.๖๗ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสร งงบประมาณเพียง ๓๒.๘๐ ล้านบาท

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		<p>การขนส่ง ในภาพรวมของประเทศ</p> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ <p>เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทาง จาก สถานีรถไฟชุมพร ถึงสถานีรถไฟ สุราษฎร์ธานี ระยะทางประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร คู่ขนานกับทาง รถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อม ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	<p>๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๒๓,๔๐๒.๗๐ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี โดยการศึกษาเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นและเสนอโครงสร้าง พื้นฐานที่จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ ๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคาและจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อการก่อสร้าง <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดฯ <p>เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - เตรียมนำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายในเดือน กรกฎาคม ๒๕๕๙ 	แผนงาน ผลงาน	๑๔.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๑๒๐.๑๐ ๑๑.๗๗๗	๑๐๐ ๙.๘๑	- งานจ้างที่ปรึกษา ได้ของงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๙๑.๕๘ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสร งงบประมาณเพียง ๓๑.๔๐ ล้านบาท
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่าย ระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อ ประเทศเพื่อนบ้าน	- ทางรถไฟจำนวน ๑ ทางจาก สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ถึง สถานีรถไฟสงขลา ระยะทางประมาณ ๓๒๓ กิโลเมตร คู่ขนานกับทางรถไฟ เดิมที่มีอยู่แล้ว ๑ ทาง พร้อมระบบ	<p>๑๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๗๔,๙๘๕.๐๐ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ กับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น 	แผนงาน ผลงาน	๑๒.๐๐ ๑๑.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๒๑๑.๐๐๐ ๑๑.๖๐๔	๑๐๐ ๕.๕๐	- เนื่องจากมีการเปลี่ยนชื่อโครงการ ทำให้การศึกษา และออกแบบต้องมีความล่าช้า

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
	อาณัติสัญญาและโทรคมนาคม	<p>รวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ</p> <p>๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง</p> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - คณะรัฐมนตรีอนุมัติการเปลี่ยนชื่อโครงการจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ เป็น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ - สงขลา เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งสำนักงบประมาณมีหนังสือแจ้งปรับลดวงเงินแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่าง คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) นำเรื่องเสนอไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เนื่องจากไม่สามารถทำการก่อสร้างผู้กั้นได้ทันในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษาฯ ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ และคณะกรรมการตรวจรับ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	- เส้นทางรถไฟสายใหม่ จำนวน ๒ ทาง เพื่อการบริการขนส่งทางรถไฟสู่ภาคเหนือด้านจังหวัดนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก แม่สอด	<p>๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟ สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด วงเงินรวมโครงการ : ๔๓,๑๙๐.๐๐ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <p>๑.) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทางการวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๒) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ</p> <p>๓) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง</p> <p>สถานะ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อ 	แผนงาน ผลงาน	๖.๕๐ ๔.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๒๖๖.๖๗๐ -	๑๐๐ -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		ดำเนินการศึกษา ออกแบบรายละเอียดในปีงบประมาณ ๒๕๕๙						
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	- ทางรถไฟใหม่จากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ถึง ท่าเรือน้ำลึกทวาย ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๔๖๔ กม	๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย วงเงินรวมโครงการ : ๓๓๕ ล้านบาท (การศึกษา) วัตถุประสงค์ : เพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก และเขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรมทวายบริเวณเมืองทวาย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน และโครงการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ สถานะ : ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด	แผนงาน ผลงาน	๘.๕๐ ๕.๖๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๔๗.๒๒๑ ๔๓.๘๙๐	๑๐๐ ๙๒.๙๕	- อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมในการดำเนินโครงการ ซึ่งการรถไฟฯ ได้แจ้งเหตุผลและความจำเป็นไปแล้ว
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- ทางรถไฟที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว	๑๘. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ วงเงินรวมโครงการ : ๒๐,๙๑๔.๑๗ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อให้ทางมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยต่อการเดินรถ ๒) เพื่อให้โครงสร้างทางรองรับน้ำหนักผ่านทางจำนวนมากได้ ๓) เพื่อแก้ไขปัญหาคารขาดแคลนไม้หมอนรองราง ๔) เพื่อแก้ไขการเบรคทางเนื่องจากหมอนรองรางชำรุด ๕) เพื่อเพิ่มความเร็วให้ขบวนรถให้สามารถเดินได้ตามกำหนดเวลา สถานะ : ๑. สายธนบุรี - ดลิ่งชัน - อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และ เบิกจ่ายงบประมาณ ๒. สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย - ได้ผู้รับจ้างดำเนินงานแล้ว	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (๕ สายทาง) แผนงาน ผลงาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (๑ สายทาง) แผนงาน ผลงาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (๑๔ สายทาง) แผนงาน ผลงาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (๑ สายทาง) ๑. สายธนบุรี - ดลิ่งชัน (เงินกู้ ปี ๒๕๕๘) แผนงาน	๑๐๐ ๑๐๐.๐๐ ๑๐๐ ๑๐๐ ๑๐๐ ๙๗.๓๙ ๑๐๐ ๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๖๒๘.๔๖ ๒๒๗.๘๔ ๔๒๙.๔๖๒ ๔๒๐.๖๘๘๗ ๕,๔๒๑.๒๒๑ ๓,๑๘๑.๕๕๙	๑๐๐ ๓๖.๖๕ ๑๐๐ ๑๐๐ ๑๐๐ ๕๘.๖๙ ๑๐๐	- ปรับลดเนื้องานลง

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข	
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ		
			ผลงาน	๔๕	ผลการจ่ายเงิน	๑๗.๗๑๙๐	๑๐.๐๓		
			ขอรับจัดสรรงบประมาณเงินกู้ปี ๒๕๕๙						
			๑. สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย						
			แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๙๕.๘๕	๑๐๐	- เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผน แสนเจ็ด สิ้นสุดลง ขณะนี้การรถไฟฟ้า ได้ทำเรื่องไป กระทรวงคมนาคม เพื่อขอขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอ คค. เพื่อขอความเห็นชอบจาก ครม. ต่อไป	
			ผลงาน	-	ผลการจ่ายเงิน	-	-		
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการ ขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	- รั้วสองข้างทางตามแนวเส้น ทางรถไฟ	๑๙. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กม. วงเงินรวมโครงการ : ๔,๕๓๗.๐๗ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถไฟปลอดภัยทั้งใน ปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอทางรถไฟ โดยเฉพาะทางลักผ่านและเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนคนและสัตว์เลี้ยงที่สัญจรผ่าน ทางรถไฟเพื่อลดปัญหาการเกิดทางลักผ่านเสมอระดับทางรถไฟ และลดปัญหาการ บุกรุกที่ดิน รถไฟ สถานะ : - ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างได้แล้ว ๒๖ แห่ง และอยู่ระหว่างการขออนุมัติร่าง TOR จำนวน ๑๘ แห่ง เพื่อลงใน Website - การรถไฟฯ ส่งหนังสือที่ รฟ.๑/๑๒๐๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะที่ ๒ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๔ เป็นไปตามผลการ ประชุม เรื่อง การทบทวนแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะ เร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ซึ่งจะมีการติดตั้งรั้วสองข้างทาง อีก ๔๗ แห่ง	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ (จำนวน ๑๕ แห่ง)	แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๑,๑๐๗.๐๕๐	๑๐๐	- ดำเนินงานแล้วเสร็จ ปรับลดเนื้องานเป็นเงิน ๕๐.๓๐๕ ล้านบาท
			ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๑,๐๕๖.๗๔๕	๑๐๐		
			ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (จำนวน ๔๗ แห่ง)	แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๑,๗๔๙.๑๖๖	๑๐๐	- เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผน แสนเจ็ดสิ้นสุดลง การรถไฟฯ ได้ทำเรื่องไปยัง กระทรวงคมนาคม เพื่อขอขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๕๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอ คค. เพื่อขอความเห็นชอบจาก ครม.ต่อไป
			ผลงาน	-	ผลการจ่ายเงิน	-	-		
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการ ขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย	- สะพานรถไฟที่ได้รับการปรับ ปรุงและเสริมความมั่นคงแล้ว	๒๐. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง วงเงินรวมโครงการ : ๑๒,๑๖๗.๐๐ ล้านบาท	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔	แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๑,๐๒๖.๓๙	๑๐๐	- ดำเนินงานเสร็จแล้ว

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
ประหยัคพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม		วัตถุประสงค์ : ๑. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ขบวนการรถรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของสะพาน ๒. เพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างสะพานโดยเปลี่ยนหรือเสริม ความมั่นคงสะพาน รองรับรถขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน / เพลลา และเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด ๑๒๐ กม./ชม. สถานะ : (แผนปี ๒๕๕๙) - ได้ผู้รับเหมาแล้ว ๒๘๔ แห่ง และขออนุมัติร่าง TOR เพื่อประกาศใน Webst จำนวน ๔๑๐ แห่ง - การรถไฟฯ ส่งหนังสือที่ รฟ.๑/๑๒๐๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะที่ ๒ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๔ เป็นไปตามผลการ ประชุม เรื่อง การทบทวนแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะ เร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ซึ่งจะมีสะพานที่ต้องดำเนินงาน อีก ๑,๑๗๖ แห่ง	ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๑,๐๒๖.๓๙	๑๐๐	- ดำเนินงานเสร็จแล้ว - ดำเนินงานแล้วเสร็จ ปรับลดเงื่อนางลงส่วนหนึ่ง - เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามแผนเส ็จสิ้นสุด การรถไฟฯ ได้ทำเรื่องเสนอไปยัง กระทรวงคมนาคม เพื่อขยายเวลาออกไปเป็น ๒๕๕๙-๒๕๖๐ อยู่ระหว่าง สนข.รวบรวมเสนอไปอยู่
			แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๓๖.๑๙	๑๐๐	
			ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๓๖.๑๙	๑๐๐	
			แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๕๖๑.๔๑๕๕	๑๐๐	
			ผลงาน	๑๐๐	ผลการจ่ายเงิน	๕๕๗.๔๒๑๐	๙๙.๒๙	
			แผนงาน	๑๐๐	แผนการจ่ายเงิน	๒,๑๓๐.๘๑๙	๑๐๐	
ผลงาน	-	ผลการจ่ายเงิน	-	-				
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการ ขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัคพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	- ระบบอาณัติสัญญาณไฟสี่ (๕๙ สถานี)	๒๑. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสี่ทั่วประเทศ วงเงินรวมโครงการ : ๒,๘๗๐.๐๑ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยและความคล่องตัวของการเดินรถ ตลอดจนเพิ่มความจุของเส้นทางรถไฟ เนื่องจากระบบอาณัติสัญญาณเดิม เป็นแบบทางปลา ซึ่งมีข้อเสียหลายอย่าง เช่น ระยะการมองเห็น การแสดงท่า สัญญาณต่างๆ ที่อาจจะไม่ชัดเจน มีผลต่อการตัดสินใจของพนักงานขับรถไฟ โดยการเดินทางดังกล่าว จำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ สถานะ : - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ และ จัดทำ เอกสารประกวดราคา ๔ เส้น จำนวน ๗๗ สถานี เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ในวงเงิน ๒๒.๘๐๙ ล้านบาท จากงบประมาณที่ตั้งขอไว้ในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๔.๑ ล้านบาท และประชุมเริ่มงานกับบริษัทที่ปรึกษา เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘ - ที่ปรึกษา ได้ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ขอบเขตการ ดำเนินงานของผู้รับจ้าง (TOR) บัญชีปริมาณงาน (BoQ) แบบแผนผัง (Drawing)	แผนงาน	๑๐๐.๐๐	แผนการจ่ายเงิน	-	-	- จากเดิมมีจำนวน ๒๒๔ สถานี วงเงินเดิม ๑๑,๓๕ ล้านบาท ลดลง ๘,๔๘๗.๙๙ ล้านบาท คงเหลือ ๒,๘๗๐.๐๑ ล้านบาท จำนวน ๕๕ สถานี เนื่องจาก มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย สายเด่นชัย-เชียงใหม่, ช่วงชุมทางถนนจิระ- อุบลราชธานี, ช่วงขอนแก่น-หนองคาย, ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์, ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี, ช่วง สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา และโครงการระบบ รถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่- ปาดังเบซาร์ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ สร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๖๕ จึงทำให้ขอบเขตงานของโครงการลดลง - ไม่ได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๙ - ฝ่ายฯ ได้ดำเนินการขออนุมัติงบประมาณปี ๒๕๖
			ผลงาน	-	ผลการจ่ายเงิน	-	-	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		ฉบับสมบูรณ์ (Am) เอกสารประกวดราคา (Tender Document) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์(EIA Report) และรายการที่ต้องส่งมอบตาม TOR ทั้งหมด และคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ ได้ตรวจรับถูกต้องเรียบร้อยแล้ว - โครงการฯ ไม่ได้มีการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๙ แต่ได้ดำเนินการปรับปรุงแผนการจ่ายเงินตามข้อกำหนดหลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี - จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาตามแผนงาน พร้อมทั้งดำเนินการขอตั้งงบประมาณในปี ๒๕๖๐ - การรถไฟฯ ส่งหนังสือที่ รฟ.๑/๑๒๐๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะที่ ๒ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๔ เป็นไปตามผลการประชุม เรื่อง การทบทวนแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ซึ่งมีระบบอาณัติสัญญาณฯ จำนวน ๕.๕ สถานี						
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- เครื่องกันถนนตามจุดตัดกับถนน	๒๒. โครงการติดตั้งเครื่องกันถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกัน วงเงินรวมโครงการ : ๔๐๓.๔๔ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนดเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ โดยลดการสูญเสียทรัพย์สินและลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ สถานะ : - คณะกรรมการรถไฟฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างฯ จำนวน ๕ สัญญา ได้แก่ (งบประมาณปี ๒๕๕๘ = ๑๓๐ แห่ง) ๑. LX-๒๐ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน ๕๗,๕๕๙,๓๒๙.- บาท ๒. LX-๒๑ บริษัท ซีนิกซ์ อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๖๒,๖๘๐,๐๐๐.- บาท ๓. LX-๒๒ บริษัท วงศ์กิติติ จำกัด วงเงิน ๙๕,๓๕๐,๐๐๐.- บาท ๔. LX-๒๓ บริษัท เอส.ซี.พี อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๖๓,๗๓๙,๙๐๐.- บาท ๕. LX-๒๔ บริษัท เอส.ซี.พี อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน ๘๕,๖๕๓,๕๐๐.- บาท	แผนงาน ผลงาน	๙๘.๕๐ ๙๕.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓๖๔.๙๘๑ ๒๗๘.๗๕๐	๑๐๐ ๗๖.๓๗	- การเบิกจ่ายเงิน เร็วกว่าแผนร้อยละ ๔.๐๙ เนื่องจากสัญญาที่ ๔ และ สัญญาที่ ๕ ขอเบิกเงินล่วงหน้า ร้อยละ ๑๐ (ในปี ๒๕๕๘ จ่ายไปแล้ว ๑๔.๙๓๙ ล้านบาท)

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ 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"> - ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๘ - คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ย้ายจุดข้ามจังหวัด เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๘ - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ - ผลการดำเนินงานมีความคืบหน้า ร้อยละ ๙๕ - การรถไฟฯ ส่งหนังสือที่ รฟ.๑/๑๒๐๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะที่ ๒ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๔ เป็นไปตามผลการประชุม เรื่อง การทบทวนแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ซึ่งจะมีการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นฯ อีกจำนวน ๓๒๕ แห่ง 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	- ขบวนรถไฟฟ้า จำนวน ๗ ขบวน	๒๓. โครงการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า Airport Rail Link จำนวน ๗ ขบวน (ร่วมกับ รฟฟท.) วงเงินรวมโครงการ : ๔,๘๕๔.๔๑ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ol style="list-style-type: none"> ๑) เพิ่มขบวนรถไฟเพียงพอสู่การโดยสาร ๒) เพิ่มรายได้ด้านการโดยสาร ๓) เพิ่มความปลอดภัย พัฒนาภาพลักษณ์ ยกระดับการให้บริการของการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และทดแทนขบวนรถไฟฟ้าที่มีอยู่ต้องเข้าสู่การซ่อมบำรุงหนัก ๔) เพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนในการเดินทางและลดการใช้พลังงานของประเทศ สถานะ : <ul style="list-style-type: none"> - มติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ๑. ให้ยกเลิกการดำเนินการจัดหารรถไฟฟ้าธรรมดา จำนวน ๗ ขบวน โดยให้ทำการปรับปรุงรถไฟฟาด่วนจำนวน ๑๒ ตู้ เป็นตู้โดยสารแบบรถไฟธรรมดา ๒. เร่งรัดการทำสัญญาจ้างการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และให้ รฟฟท. ทอยส่งขบวนรถเข้าซ่อมบำรุงใหญ่ โดยต้องไม่กระทบต่อการให้บริการประชาชน ๓. ให้ รฟฟท. ศึกษาระบบอัตโนมัติสัญญาณให้มีความชัดเจนด้วยความรอบคอบ และดำเนินการปรับปรุง(Upgrade) ให้เป็นระบบเปิดที่ทันสมัย เพื่อรองรับการเดินรถในอนาคต 	แผน ผล	๑๐๐.๐๐ ๔.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
		๔. ให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการจัดซื้อรถไฟฟ้าธรรมดาที่รองรับระบบอาณัติสัญญาณที่ปรับปรุงใหม่ โดยให้ดำเนินการคู่ขนานกับการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณของ รถฟฟท. - การรถไฟฟ้า แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตงานใหม่ เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๙ - คณะกรรมการร่างขอบเขตของงานมีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ และ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ ได้แก้ไขร่างขอบเขตงานแล้ว ในถ้อยคำที่มีการร้องเรียนเพื่อให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนขึ้น และได้มีหนังสือแจ้งไปยัง รถฟฟท. เพื่อให้พิจารณาปัญหาด้าน Signalling ว่าจะดำเนินการอย่างไรรวมทั้งกรอบระยะเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งอยู่ระหว่าง รถฟฟท.พิจารณา						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๕๐ คัน	๒๔. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ทดแทนรถจักร GE ๕๐ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพิ่มเป็นรักษาปริมาณการขนส่ง บทบาทการให้บริการฐานทางการเงินและภาพลักษณ์ของการรถไฟฟ้า ไม่ให้ลดลง สถานะ : - การรถไฟฟ้า ได้กำหนดยื่นของประกวดราคาซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกตเพลลา 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 และบริษัท ซานโงโก อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด - การรถไฟฟ้า อนุมัติยกเลิกการประกวดราคา เนื่องจากผู้ยื่นซองเอกสารไม่สมบูรณ์	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ ๘๕.๐๐	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๙๘๔.๓๘ -	๑๐๐ -	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- รถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน	๒๕. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : - เพื่อรองรับการบริการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคตเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารระดับกลางและระดับบนที่มีกำลังซื้อและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง สถานะ :	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ ๔๙.๑๘	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๓๖๙.๔๕๓ ๑๑.๒๓	๑๐๐.๐๐ ๓.๐๔	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ 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"> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขาย รถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ (Passenger Coach Set) จำนวน ๑๑๕ คัน กับกิจการร่วมค้า บีบีซี เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลิตรถ กำหนดส่งมอบภายใน ๒๔ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา - บริษัทฯ ได้ส่งมอบรถมาแล้วจำนวน ๓๙ คัน แล้วเมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการตรวจสอบและคาดว่าจะทยอยมาครบภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ นี้ 						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	- รถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗ คัน	๒๖. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดพลสูงสุด ๑๕ ตัน / เพล่า จำนวน ๗ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๘๓๓.๐๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ol style="list-style-type: none"> ๑. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ๒. เพิ่มการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ ๓. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ สถานะ : <ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างการพิจารณายกเลิกโครงการ 	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ -	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	- เนื่องจากวงเงินที่อนุมัติไว้ไม่สามารถซื้อรถจักรในปัจจุบัน
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	- รถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน	๒๗. โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๗๗๐.๐๐ ล้านบาท วัตถุประสงค์ : <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ สถานะ : <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขายรถโบกี้บรรทุกสินค้าจำนวน ๓๐๘ คัน พร้อมอะไหล่ กับ บริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ กำหนดส่งมอบภายใน ๑๔ เดือน โดยใน ๑๒ เดือน จะได้รับมอบ ๑๕๐ คันและเมื่อครบ ๑๔ เดือน จะได้รับมอบอีก ๑๕๘ คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลิตรถ 	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ ๕๘.๓๕	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๗๗๐.๐๐๐ ๖.๙๙	๑๐๐.๐๐ ๐.๙๑	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	- รถดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับเชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน - คาดว่าจะสามารถเพิ่มปริมาณและ	๒๘. โครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน วงเงินรวมโครงการ : ๑๓,๕๐๕.๖๘๖ ล้านบาท วัตถุประสงค์ :	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ -	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	- -	- -	

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) * ๑๑ ก.พ.๒๕๕๘ ปกค. อนุมัติขยายกรอบเวลาให้ครอบคลุม ปีงบประมาณ ๒๕๕๙*	ผลผลิต	โครงการ	ผลการดำเนินงาน		ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)			ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข
			แผน/ผล	ร้อยละ	แผน / ผล	วงเงิน	ร้อยละ	
	รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ณ ปีที่ ได้ดังนี้ - ปริมาณการขนส่งประมาณ ๕.๔๔๗ ล้านบาท - รายได้ ๒,๘๗๕.๒๓๔ ล้านบาท	<p>- เพื่อจัดการดีเซลรางปรับอากาศสำหรับเชิงพาณิชย์ เพิ่มปริมาณผู้โดยสาร และเพิ่มรายได้ให้การรถไฟฯ</p> <p>สถานะ :</p> <p>๑. มติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๗ ให้ดำเนินโครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน</p> <p>๒. การรถไฟฯ ได้จัดทำหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติเปลี่ยนแปลง สมมติฐานในการคำนวณโครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๘๖ คัน พร้อมอะไหล่ ตามหนังสือเลขที่ รฟ.๑/๑๐๔๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘</p> <p>- ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในส่วนของโรงซ่อมบำรุงรถดีเซลรางว่า มีการเตรียมการในส่วนนี้หรือไม่ ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดเตรียมโรงซ่อมไว้เรียบร้อยแล้ว ที่สถานีกลางบางซื่อ และรองรับการซ่อมบำรุงรถโดยสารในโครงการจัดหา โดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน ด้วย ขณะนี้ได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารโรงซ่อมบำรุงแล้ว ส่วนอุปกรณ์เพิ่มเติมสำหรับการซ่อมบำรุง อยู่ระหว่างการจัดหาตามสัญญาการก่อสร้างสถานี</p>						
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การขนส่ง	- โรงซ่อมรถจักรดีเซลขนาดใหญ่	<p>๒๙. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก๊งคอย</p> <p>วงเงินรวมโครงการ : ๑,๘๒๖.๕๐ ล้านบาท</p> <p>วัตถุประสงค์ :</p> <p>- เพื่อรองรับโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗๗ คัน ซึ่งประกอบด้วย ขนาดน้ำหนักกวดเพลาสุงสุด ๑๖ ตัน/เพลลา จำนวน ๕๗ คันและขนาดน้ำหนัก กวดเพลาสุงสุด ๒๐ ตัน/เพลลา จำนวน ๒๐ คัน</p> <p>- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าต่อขบวนให้สูงขึ้น</p> <p>สถานะ :</p> <p>- ตรวจจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙</p>	แผนงาน ผลงาน	๑๐๐.๐๐ ๑.๓๓	แผนการจ่ายเงิน ผลการจ่ายเงิน	๕๔๑.๐๐ ๓.๒๗	๑๐๐ ๐.๖๐	