EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแล่น
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กระทรวงคมนาคม

ครม. ให้ความเห็นชอบ
เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566 – 2570

ธันวาคม 2564

คำนำ

แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ฉบับนี้ จัดทำโดยคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นรองประธาน ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กองทัพเรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ร่วมเป็นคณะทำงาน โดยมีผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นคณะทำงานและเลขานุการร่วม และได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และ หน่วยงานภาครัฐ ตลอดจนผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในและนอกพื้นที่ EEC จำนวน 3 ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมและแสดงความเห็นมากกว่า 500 คน

แผนนี้จะใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า และการเดินทาง จากถนนเป็นระบบรางและทางน้ำ ที่มีต้นทุนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า มีการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจอย่างไร้รอยต่อ ลดปัญหาคอขวดของการจราจร และนำระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะมาใช้บริหารจัดการคมนาคมในพื้นที่ EEC เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 นี้ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้มีมติเห็นชอบในการประชุม ครั้งที่ 1/2565 วันที่ 7 มกราคม 2565 และต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแล้วในการประชุมเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

คณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

สารบัญ

		หน้า
สารบัญ		**ก**
สารบัญรูป		**ข**
สารบัญตาราง		**ค**
บทสรุปผู้บริหาร		**(1)-(9)**
ส่วนที่ 1	**บทนำ**	**1-1**
1.1	ความเป็นมา	1-1
1.2	ความก้าวหน้าการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565	1-2
ส่วนที่ 2	**สถานการณ์และแนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC**	**2-1**
2.1	ทบทวนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	2-1
	2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	2-1
	2.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2-1
	2.1.3 นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐาน	2-3
2.2	สถานการณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค	2-21
	2.2.1 สถานการณ์และความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	2-21
	2.2.2 สถานการณ์และความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค	2-31
2.3	แนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเติบโตของ EEC ในอนาคต	2-33
	2.3.1 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของแหล่งเมืองและชุมชน	2-33
	2.3.2 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม	2-35
	2.3.3 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาภาคการเกษตร	2-37
	2.3.4 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	2-40
	2.3.5 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมจากการพัฒนา National Gateway	2-42
	2.3.6 แนวโน้มความต้องการด้านสาธารณูปโภค	2-48
	2.3.7 ผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19	2-49

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
ส่วนที่ 3	**การวิเคราะห์และแนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC**	**3-1**
3.1	การเชื่อมต่อโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC เพื่อเชื่อมโยง Gateway กับภูมิภาค	3-1
3.1.1	การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	3-1
3.1.2	การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ในประเทศไทย	3-5
3.1.3	การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและขนส่งมวลชนภายในพื้นที่	3-6
3.2	การวิเคราะห์ศักยภาพ โอกาส ข้อจำกัด และประเด็นปัญหา (Gap Analysis)	3-11
3.3	แนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับการเติบโตของพื้นที่ EEC	3-14
3.3.1	การสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก	3-14
3.3.2	การเชื่อมต่อพื้นที่พัฒนาใหม่และแหล่งเศรษฐกิจด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เกิดความทั่วถึง	3-14
3.3.3	การยกระดับ National Gateway ด้วยเทคโนโลยีเชิงรุก	3-15
3.3.4	การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรในพื้นที่ EEC ด้วยระบบจราจรอัจฉริยะและมาตรการสนับสนุน	3-17
3.3.5	การเตรียมระบบสาธารณูปโภคให้พร้อมต่อความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ EEC	3-19
ส่วนที่ 4	**แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570**	**4-1**
4.1	วิสัยทัศน์	4-1
4.2	พันธกิจ	4-1
4.3	วัตถุประสงค์	4-1
4.4	ขอบเขตของการพัฒนา	4-2
4.5	ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	4-3
4.5.1	เป้าหมายของการดำเนินงานในแต่ละช่วงเวลา	4-4
4.5.2	แนวทางการดำเนินงาน	4-7
ส่วนที่ 5	**โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570**	**5-1**
5.1	ภาพรวมแผนงาน/โครงการ	5-1
5.2	แหล่งเงินลงทุน	5-5

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
5.3	ระยะเวลาดำเนินงาน	5-9
5.4	ผลที่คาดว่าจะได้รับ	5-19

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ณ เดือนกันยายน 2564

ภาคผนวก ข โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ภาคผนวก ค คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.2-1	แผนที่แสดงภาพรวมของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565	1-4
รูปที่ 1.2-2	แหล่งเงินงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565	1-6
รูปที่ 2.1.3-1	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองประเทศไทยในอนาคต	2-6
รูปที่ 2.1.3-2	ภาพรวมแผนงาน/โครงการพัฒนาทางหลวงภาคตะวันออก	2-8
รูปที่ 2.1.3-3	โครงข่ายทางหลวงชนบทที่อยู่ระหว่างการศึกษาแผนการปรับปรุงในจังหวัดฉะเชิงเทรา	2-9
รูปที่ 2.1.3-4	โครงการพัฒนาถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวตามแนวชายฝั่งทะเล ระยอง-ชลบุรี	2-10
รูปที่ 2.1.3-5	โครงการถนนเลี่ยงเมืองระยองในการศึกษาแผนพัฒนาทางหลวงชนบท ฯ	2-10
รูปที่ 2.1.3-6	โครงข่ายระบบรางของประเทศไทยในอนาคต	2-13
รูปที่ 2.1.3-7	แนวเส้นทางแผนรถไฟความเร็วสูงเชื่อมอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด	2-14
รูปที่ 2.1.3-8	โครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-Map)	2-16
รูปที่ 2.1.3-9	โครงการภายใต้แผนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา	2-20
รูปที่ 2.2.1-1	สัดส่วนรูปแบบในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน	2-21
รูปที่ 2.2.1-2	สัดส่วนรูปแบบในการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ภาคตะวันออกในปัจจุบัน	2-22
รูปที่ 2.2.1-3	แนวโน้มของต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2553-2562	2-23
รูปที่ 2.2.1-4	แผนที่แสดงปริมาณการจราจรเฉลี่ยบนทางหลวงแผ่นดิน ประจำปี พ.ศ. 2562	2-24
รูปที่ 2.2.1-5	โครงข่ายคมนาคมทางราง	2-26
รูปที่ 2.2.1-6	ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าในไทย	2-27
รูปที่ 2.2.1-7	โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำ	2-28
รูปที่ 2.2.1-8	แผนที่สนามบินในประเทศไทย	2-30
รูปที่ 2.2.2-1	แสดงตำแหน่งสถานีระบบผลิตน้ำประปาและแนวท่อจ่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง	2-32
รูปที่ 2.3.1-1	พื้นที่พัฒนาเมืองเป้าหมายหลักในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง	2-34
รูปที่ 2.3.2-1	แหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง	2-36
รูปที่ 2.3.3-1	แหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจสำคัญในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง	2-38
รูปที่ 2.3.3-2	เส้นทางสายหลักในการกระจายผลไม้ภายในประเทศและการส่งออก	2-40

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 2.3.4-1	พื้นที่เป้าหมายในการส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC และพื้นที่ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง	2-41
รูปที่ 2.3.5-1	ปริมาณตู้สินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังแยกตามโหมดการขนส่ง (ล้าน TEUs)	2-43
รูปที่ 2.3.5-2	การพัฒนาการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	2-45
รูปที่ 2.3.5-3	ผลการศึกษาปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าของแต่ละ National Gateway	2-46
รูปที่ 2.3.5-4	ผลคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2580	2-47
รูปที่ 2.3.5-5	ผลคาดการณ์ปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2580	2-47
รูปที่ 2.3.5-6	ผลคาดการณ์การกระจายความต้องการการเดินทางในปี พ.ศ. 2671 และ พ.ศ. 2580	2-47
รูปที่ 2.3.5-7	ผลคาดการณ์การกระจายความต้องการการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2671 และ พ.ศ. 2580	2-48
รูปที่ 3.1.1-1	แนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงกับพื้นที่ EEC	3-4
รูปที่ 3.1.2-1	ผลคาดการณ์การกระจายปริมาณการเดินทางและสินค้าระหว่างภาคต่าง ๆ กับ EEC	3-6
รูปที่ 3.1.3-1	รูปแบบของโครงข่ายของระบบคมนาคม	3-7
รูปที่ 3.1.3-2	โครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ EEC	3-8
รูปที่ 3.1.3-3	โครงข่ายถนนเมืองฉะเชิงเทรา	3-9
รูปที่ 3.1.3-4	โครงข่ายถนนเมืองชลบุรี	3-10
รูปที่ 3.1.3-5	โครงข่ายถนนเมืองระยอง	3-11
รูปที่ 4.4-1	ขอบเขตของการพิจารณาโครงการ	4-2
รูปที่ 4.5.1-1	แนวคิดขั้นต้นในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้บรรลุตามเป้าหมาย	4-6
รูปที่ 4.5.1-2	การเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	4-6
รูปที่ 5.1-1	สรุปภาพรวมจำนวนโครงการ และวงเงินจำแนกตามยุทธศาสตร์	5-2
รูปที่ 5.1-2	แผนที่แสดงภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-4
รูปที่ 5.2-1	สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามแผนงาน	5-7

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.2-1	โครงการหลักตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565	1-5
ตารางที่ 1.2-2	แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 จำแนกตามแผนงาน	1-6
ตารางที่ 1.2-3	สรุปสถานะความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565	1-10
ตารางที่ 2.2.1-1	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2562	2-25
ตารางที่ 2.2.1-2	ปริมาณสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศและตามแนวชายฝั่งภายในประเทศ พ.ศ. 2561	2-29
ตารางที่ 2.2.1-3	ปริมาณสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศตามประเภทสินค้า พ.ศ. 2561	2-29
ตารางที่ 2.2.1-4	ปริมาณสินค้าทางน้ำตามแนวชายฝั่งภายในประเทศตามประเภทสินค้า พ.ศ. 2561	2-29
ตารางที่ 2.2.1-5	ข้อมูลสถิติจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศของสนามบินในพื้นที่ศึกษา	2-30
ตารางที่ 2.2.2-1	สาขาที่ให้บริการประปาชุมชนและกำลังการผลิตในพื้นที่ EEC และพื้นที่เชื่อมโยง	2-31
ตารางที่ 2.3.5-1	สรุปความต้องการใช้บริการของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	2-44
ตารางที่ 2.3.6-1	ความต้องการใช้น้ำในพื้นที่ EEC	2-48
ตารางที่ 5.1-1	ผลการจำแนกจำนวนโครงการและมูลค่าโครงการจำแนกตามแผนงานภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-1
ตารางที่ 5.1-2	ผลการจำแนกจำนวนโครงการและมูลค่าโครงการจำแนกตามยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-2
ตารางที่ 5.1-3	โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 จำแนกตามระยะการพัฒนา	5-3
ตารางที่ 5.2-1	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินรวมจำแนกตามยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-5
ตารางที่ 5.2-2	สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามแผนงานภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-7

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.2-3	สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามหน่วยงานภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570	5-8
ตารางที่ 5.3-1	โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น	5-11
ตารางที่ 5.3-2	โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ	5-12
ตารางที่ 5.3-3	โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	5-16
ตารางที่ 5.3-4	โครงการตามแผนระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป	5-17

บทสรุปผู้บริหาร

บทสรุปผู้บริหาร

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเป็นหนึ่งในแผนงานย่อยภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการยกระดับการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งจังหวัดข้างเคียง ให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก ราง น้ำ และอากาศ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและประปา เพื่อรองรับการยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมสมัยใหม่ เมืองใหม่ และกิจกรรมการท่องเที่ยว

กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพิเศษภาคตะวันออกได้จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 โดยกำหนดวิสัยทัศน์ คือ *“พัฒนาโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ เชื่อมโยงทั้งทางบก น้ำ อากาศ รองรับ EEC มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค”* ซึ่งปัจจุบัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมตามแผนปฏิบัติการ ฯ มีความคืบหน้าที่สำคัญ อาทิ โครงการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่มีการพัฒนาแล้ว และคาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี 2568 ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ส่วนของท่าเทียบเรือ F สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 คาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี 2569 นอกจากโครงการพื้นฐานหลักข้างต้นแล้ว มีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอื่น เช่น เพิ่มศักยภาพโครงข่ายระบบคมนาคมทางถนนเชื่อมต่อ 40 เส้นทาง รวม 554 กม. คือการสร้างทางหลวงและทางหลวงชนบทแล้วเสร็จ 212 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้าง 341 กม. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ-ระยอง แล้วเสร็จ พัฒนาท่าเทียบเรือจุกเสม็ด ก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์ เป็นต้น รวมการดำเนินโครงการแล้วเสร็จ 83 โครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินงาน 36 โครงการ เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานเป็นแบบ PPP 6 โครงการ ยกเลิก/ย้ายไปแผนอื่น 8 โครงการ และยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 35 โครงการ คิดเป็นการดำเนินการแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างดำเนินการ มากกว่าร้อยละ 70 (ณ กันยายน 2564)

สำหรับแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 นี้ เป็นแผนการทำงานต่อเนื่อง ซึ่งยกระดับการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานสู่ระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบโลจิสติกส์ เชื่อมต่อพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจใหม่ โดยได้วิเคราะห์ความต้องการขนส่งสินค้า ความต้องการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ ปัญหาที่จะเกิดขึ้น และระยะเวลาที่โครงการหลักก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และแผนของกระทรวงคมนาคมมาประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์และโครงการ ภายใต้แผนฉบับนี้มีโครงการ แนวทาง และมาตรการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญ รวม 77 โครงการ วงเงินรวม 337,797.07 ล้านบาท แบ่งเป็นภาครัฐลงทุน จำนวน 61 โครงการ วงเงินรวม 178,578.07 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 52.87 เอกชนและภาครัฐร่วมทุน จำนวน 16 โครงการ วงเงินรวม 159,219 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 47.13

แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

1. วิสัยทัศน์

“เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบคมนาคมเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ และระบบขนส่งสาธารณะแบบไร้รอยต่อให้ทันสมัย ปลอดภัย ทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค”

2. พันธกิจ

1) สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค

2) สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และภูมิภาค

3) ยกระดับการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และน่าเชื่อถือด้วยการบริหารจัดการเชิงรุก และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

4) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ทันสมัย เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยว และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC ให้มากขึ้น

5) ใช้ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะในการบริหารจัดการการคมนาคมในพื้นที่

3. วัตถุประสงค์

1) ยกระดับการขนส่งทางรางและทางน้ำ ให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และน่าเชื่อถือ เพื่อให้ประชาชนและผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าจากทางถนน เป็นระบบรางและทางน้ำที่มีต้นทุนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า

2) ลดปัญหาคอขวดการจราจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ EEC

3) พัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบินและอุตสาหกรรมอากาศยาน

4) พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด ให้รองรับปริมาณสินค้าได้อย่างพอเพียง

5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคมนาคมในพื้นที่ EEC ด้วยการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะ

4. เป้าหมายและยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมาย</u>

1) ให้มีการใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 4 ในปี 2564 เป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 ในปี 2580

2) ให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 25 ในปี 2564 เป็นสัดส่วนร้อยละ 35 ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ในปี 2580

3) เพิ่มความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC จาก 65 กม./ชม. ในปี 2564 เป็น 70 กม./ชม. ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็น 75 กม./ชม. ใน ปี 2580

<u>ยุทธศาสตร์</u>

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : เพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายแต่ละยุทธศาสตร์

ตัวชี้วัด	ยุทธศาสตร์	ปีฐาน 2564	ค่าเป้าหมาย	
			2570	2580
การใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	1. เพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น 3. ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	4	15	25
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	2. ยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ 3. ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	25	35	40
ความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (กม./ชม.)	2. ยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ 3. ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	65	70	75

5. ภาพรวมแผนงาน/โครงการ

จากยุทธศาตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสามารถนำมากำหนดเป็นแผนงานตามลักษณะของประเภทโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการเพื่อให้เกิดความชัดเจนและความสะดวกรวดเร็วในการ ดำเนินนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย 6 แผนงาน มีรายละเอียดจำนวนโครงการและกรอบวงเงินรวม ดังต่อไปนี้

ตารางสรุปผลการจำแนกจำนวนโครงการและมูลค่าโครงการจำแนกตามแผนงาน ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงินรวม (ล้านบาท)			
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม	(%)
1. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง และระบบขนส่งสาธารณะ	18	99,663.00	54,959.00	154,622.00	45.77%
2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	4	8,996.00	-	8,996.00	2.66%
3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	7	5,918.00	10,210.00	16,128.00	4.77%
4. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	32	44,914.49	71,050.00	115,964.49	34.33%
5. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก	6	15,382.58	23,000.00	38,382.58	11.36%
6. การยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก	10	3,704.00	-	3,704.00	1.10%
รวมทั้งหมด (%)	**77**	**178,578.07 52.87%%**	**159,219.00 47.13%**	**337,797.07 100.00%**	**100.00%**

6. ระยะเวลาดำเนินงาน

กรอบระยะเวลาของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566-2570 นั้นได้แบ่งระยะการพัฒนาของแผนฯ ให้มีความสอดคล้องกับกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และแผนของกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งออก ดังนี้

ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC อย่างต่อเนื่อง จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 125,599.98 ล้านบาท โดยเป็นวงเงินปี 66 รวม 25,425.65 ล้านบาท มีโครงการสำคัญ เช่น โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา และโครงการรถไฟทางคู่ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 1 (ชบ 3 HSR ชลบุรี-บ้านบึง-EECi รย 4 ระยอง-บ้านค่าย-EECi) (เอกชน/PPP) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และโครงการจัดหาพลังงานสะอาด (เอกชน/PPP) เป็นต้น

ระยะกลาง เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570 เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 212,197.09 ล้านบาท มีโครงการสำคัญ เช่น โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง โครงการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการเดินรถขนส่งสินค้า (เส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง) (เอกชน/PPP) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง (เอกชน/PPP) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 2 (เอกชน/PPP) โครงการพัฒนาการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์ (ท่าเรือสัตหีบ) MR2 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-นครราชสีมา (ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (M61)) (เอกชน/PPP) และโครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) สำหรับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และโครงการ Dry Port ฉะเชิงเทรา (เอกชน/PPP) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง/TOD และสนามบิน กับเมืองใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา อาทิ โครงการทางหลวงเชื่อมถนนมอเตอร์เวย์สาย 7 และถนน 331 เชื่อมเมืองใหม่ ช่วงบริเวณจุดตัด จอมเทียน-ห้วยใหญ่ (ญ 14 ใหม่ บนผัง EEC) โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 และ มอเตอร์เวย์สาย 7 เชื่อมเมืองใหม่ (ช่วงบริเวณวัดญาณฯ) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder) เชื่อมสนามบินอู่ตะเภา-เมืองใหม่-พัทยา

แผนงานระยะต่อไป (ตั้งแต่ พ.ศ. 2571) เป็นแผนงานเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC อย่างยั่งยืน รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ EEC เป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV อย่างสมบูรณ์ จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 420,319.29 ล้านบาท มีโครงการสำคัญ เช่น MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางคู่สายใหม่ ช่วงบ้านฉาง-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วง ระยอง-ตราด โครงการศึกษาความเหมาะสม ICD หนองปลาดุก โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ พานทอง-หนองปลาดุก โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมสร้างเรือ ณ หาดน้ำหนาว (ท่าเรือสัตหีบ) โครงการ MR6 (เดิมชื่อ: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพมหานคร-ด่านอรัญประเทศ (M71)) MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-ตราด (M72)) เป็นต้น

ตารางสรุปแผนงาน/โครงการสำคัญจำแนกตามระยะการพัฒนา ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566	ระยะกลาง เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570
1. โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.) 2. โครงการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้าและการปรับปรุงโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง	1. โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Freight Terminal / CY รองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่ระบบราง เพื่อรองรับสินค้าการเกษตร สินค้าแช่แข็ง และสินค้าแปรรูป (จ.ระยอง/จ.จันทบุรี) 2. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 6 HSR-แหลมบาลีฮาย (รถไฟรางเบา เมืองพัทยา) (เอกชน/PPP) 3. โครงการการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเดินรถบนระบบราง (เอกชน/PPP)

ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566	ระยะกลาง เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570
3. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 1 (ชบ 3 HSR ชลบุรี-บ้านบึง-EECi รย 4 ระยอง-บ้านค่าย-EECi) (เอกชน/PPP) 4. โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน 5. โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) 6. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายจากด่านอู่ตะเภา-สนามบินอู่ตะเภา (Spur Line) 7. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 8. การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ฯลฯ	4. โครงการ Dry Port ฉะเชิงเทรา (เอกชน/PPP) 5. โครงการพัฒนาการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์ (ท่าเรือสัตหีบ) 6. MR2 (ชื่อเดิม: โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-นครราชสีมา (ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (M61)) (เอกชน/PPP) 7. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง (เอกชน/PPP) 8. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 2 (เอกชน/PPP) 9. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 และปรับปรุงท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 1 10. โครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) สำหรับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 11. การพัฒนาระบบสารสนเทศตัวเมือง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Single Transit Information) 12. โครงการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ฯลฯ

7. แหล่งเงินลงทุน

โครงการตามแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566-2570 รวม 77 โครงการ วงเงินรวม 337,797.07 ล้านบาท แบ่งเป็นภาครัฐลงทุน จากงบประมาณแผ่นดิน เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ จำนวน 61 โครงการ วงเงินรวม 178,578.07 ล้านบาท (ร้อยละ 52.87) และภาคเอกชนลงทุน และการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 16 โครงการ วงเงินรวม 159,219 ล้านบาท (ร้อยละ 47.13) ซึ่งเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน 295,710.49 ล้านบาท (ร้อยละ 87.5) ระบบสาธารณูปโภค 38,382.58 ล้านบาท (ร้อยละ 11.4) และมาตรการส่งเสริม 3,704 ล้านบาท (ร้อยละ 1.1)

ทั้งนี้ เป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (เริ่มต้น พ.ศ. 2566) ซึ่งเป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC อย่างต่อเนื่อง จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 125,599.98 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนของภาคเอกชน และการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 7 โครงการ วงเงินรวม 48,201 ล้านบาท ในระยะกลาง (เริ่มต้น

พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 212,197.09 ล้านบาท จากการลงทุนของ ภาคเอกชนและการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 9 โครงการ วงเงินรวม 111,018 ล้านบาท

สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีวงเงินลงทุนรวม 25,425.65 ล้านบาท (งบผูกพันรวม 100,174.33 ล้านบาท) ซึ่งเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 8,833.10 ล้านบาท (ร้อยละ 34.74) ระบบสาธารณูปโภค 15,913.95 ล้านบาท (ร้อยละ 62.59) และมาตรการส่งเสริม 678.6 ล้านบาท (ร้อยละ 2.67)

สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินรวมจำแนกตามยุทธศาสตร์
ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
พ.ศ. 2566-2570

ยุทธศาสตร์	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)*		
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำและเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น	**15**	**115,202.10**	**82,505.00**	**197,707.10 (58.53%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา – มาบตาพุด (70 กม.) 2) โครงการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้าและการปรับปรุงโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง	3	56,929.00	-	56,929.00
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ	**52**	**59,671.97**	**76,714.00**	**136,385.97 (40.38%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน 2) โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) 3) งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	22	19,005.98	48,201.00	67,206.98
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	**10**	**3,704.00**	**-**	**3,704.00 (1.10%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเดินรถบนระบบราง 2) การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	4	1,464.00	-	1,464.00
รวมทั้งหมด (%)	**77**	**178,578.07 (52.87)**	**159,219.00 (47.13)**	**337,797.07 (100.00)**

หมายเหตุ : * โครงการบางส่วนอยู่ระหว่างการติดตามและประเมินมูลค่าโครงการ

สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินรวมจำแนกตามหน่วยงาน ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

หน่วยงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงิน (ล้านบาท)			
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม	สัดส่วนตามหน่วยงาน (%)
1. กรมทางหลวง	16	40,890.00	70,500.00	111,390.00	32.98
2. กรมทางหลวงชนบท	16	6,024.49	-	6,024.49	1.76
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย	7	92,658.00	20,268.00	112,926.00	33.00
4. กรมเจ้าท่า	1	141.00		141.00	0.04
5. การท่าเรือแห่งประเทศไทย	4	8,484.00	7,000.00	15,484.00	4.52
6. กองทัพเรือ	7	12,600.60	10,210.00	22,810.60	6.67
7. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	4	155.00	-	155.00	0.05
8. กรมการขนส่งทางบก / เทศบาลเมืองพัทยา	3	90.00	-	90.00	0.03
9. เทศบาลเมืองพัทยา	3	680.00	20,429.00	21,109.00	6.17
10. องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา/เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	2	-	1,004.00	1,004.00	0.29
11. องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี/เทศบาลเมืองชลบุรี/เทศบาลเมืองศรีราชา	2	-	2,248.00	2,248.00	0.66
12. องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง/เทศบาลเมืองระยอง	2	-	3,190.00	3,190.00	0.93
13. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1	3,558.00	-	3,558.00	1.04
14. การประปาส่วนภูมิภาค	2	1,320.66	-	1,320.66	0.39
15. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	2	6,672.71	23,000.00	29,672.71	8.67
16. หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค	1	4,103.61	-	4,103.61	1.20
17. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1	-	550.00	550.00	0.16
18. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1	-	820.00	820.00	0.24
19. สถาบันการบินพลเรือน	1	1,200.00	-	1,200.00	0.35
20. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	1	-	-	-	0.00
รวมทั้งหมด	**77**	**178,578.07**	**159,219.00**	**337,797.07**	**100.00**
(%)		**(52.87)**	**(47.13)**	**(100.00)**	

8. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1) **ด้านเศรษฐกิจ**

- เกิดการจ้างงานระหว่างก่อสร้างเฉลี่ย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566-2570 ประมาณ 20,000 ตำแหน่ง/ปี และปี พ.ศ. 2571-2580 ประมาณ 12,000 ตำแหน่ง/ปี
- มีระบบการขนส่งทางราง และทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งของประเทศลงประมาณร้อยละ 1.6
- ระยะเวลาในการเดินทางของประชาชนลดลง คิดเป็นการลดความสูญเสียจากความล่าช้าในการเดินทาง 10.75 ล้านบาท/วัน หรือ 3,900 ล้านบาท/ปี
- ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ร้อยละ 5 (มูลค่าความสูญเสียทางด้านอุบัติเหตุ ลดลงประมาณ 100 ล้านบาท/ปี)
- ยกระดับ National Gateway สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ EEC

2) **ด้านสังคม**

- ยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยระบบขนส่งมวลชนทันสมัย คุณภาพสูง พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมการเดินทางแบบไร้รอยต่อ สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ
- เดินทางจากพื้นที่ EEC เข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูง
- เพิ่มความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางทางอากาศด้วยสนามบินอู่ตะเภา
- ลดปัญหาจราจร เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จากความเร็วเฉลี่ย 65 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว
- มีระบบไฟฟ้าที่มีเสถียรภาพที่ดี รองรับความต้องการของผู้ใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3) **ด้านระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์**

- มีเส้นทางรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นประมาณ 275 กิโลเมตร และมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระยะทางประมาณ 155 กิโลเมตร
- สนามบินอู่ตะเภาสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคนต่อปี
- พ.ศ. 2570 จะมีถนนที่ได้รับการดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือขยายจำนวนช่องจราจรจำนวน 25 เส้นทาง และมีการก่อสร้างสะพานจุดกลับรถ/สะพานข้ามทางรถไฟ/ทางแยก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 10 แห่ง
- พ.ศ. 2575 ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี และรองรับรถยนต์ได้จำนวน 3 ล้านคันต่อปี และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดสามารถรองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านตันต่อปี

ส่วนที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในการประชุม ครั้งที่ 1/2561 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง และพื้นที่ข้างเคียงให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก ราง น้ำ และอากาศ รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า ประปา ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพื่อส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ตามแผนยุทธศาสตร์ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 และเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า

ปัจจุบัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมตามแผนปฏิบัติการฯ มีความคืบหน้าที่สำคัญ อันส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุน อาทิ โครงการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่มีการพัฒนาแล้ว และคาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี 2568 ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ส่วนของท่าเทียบเรือ F สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 คาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี 2569 ในขณะที่โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา ระยะที่ 1 อยู่ระหว่างรอความชัดเจนแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทย นอกจากโครงการพื้นฐานหลักข้างต้นแล้ว มีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอื่น เช่น เพิ่มศักยภาพโครงข่ายระบบคมนาคมทางถนนเชื่อมต่อ 40 เส้นทาง รวม 554 กม. คือการสร้างทางหลวงและทางหลวงชนบทแล้วเสร็จ 212 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้าง 341 กม. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ-ระยอง แล้วเสร็จ พัฒนาท่าเทียบเรือจุกเสม็ด ก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์ เป็นต้น รวมการดำเนินโครงการแล้วเสร็จ 83 โครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินงาน 36 โครงการ เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานเป็นแบบ PPP 6 โครงการ ยกเลิก/ย้ายไปแผนอื่น 8 โครงการ และยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 35 โครงการ คิดเป็นการดำเนินการแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างดำเนินการ มากกว่าร้อยละ 70 (ณ กันยายน 2564)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC ในระยะต่อไปเพื่อบรรลุเป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งของภูมิภาค จำเป็นต้องวางแผนให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC ที่สามารถยกระดับการขนส่งไปสู่ระบบรางและระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคม (คค.) จึงมีคำสั่งที่ 71/2563 สั่ง ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้าง

พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2 ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นรองประธาน ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กองทัพเรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ร่วมเป็นคณะทำงาน โดยมีผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นคณะทำงานและเลขานุการร่วม มีหน้าที่ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) และแผนการลงทุนในการสนับสนุนแผนปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

โดยในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ได้มีการทบทวนผลการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561-2565 ภาพรวมการพัฒนาของพื้นที่ EEC โครงสร้างพื้นฐานหลักที่กำลังดำเนินการ การเชื่อมโยงโครงข่าย (Missing Link) และปัญหาจุดคอขวด (Bottleneck) ในพื้นที่ พร้อมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม (ประชากร การพัฒนาเมือง อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การเกษตร สถานการณ์ COVID-19) และความต้องการขนส่งสินค้าและการเดินทางในพื้นที่ รวมถึงดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) การจัดสัมมนา (Seminar) และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Work shop) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในและนอกพื้นที่ EEC เพื่อรับฟังความเห็นต่อแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566-2570 จำนวน 3 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมประชุมและแสดงความเห็นมากกว่า 500 คน

1.2 ความก้าวหน้าการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 กำหนดวิสัยทัศน์ คือ **“พัฒนาโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ เชื่อมโยงทั้งทางบก ราง น้ำ อากาศ รองรับ EEC มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค”** ซึ่งมีพันธกิจและยุทธศาสตร์ พร้อมรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ ดังนี้

พันธกิจ

1. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนา EEC ในฐานะพื้นที่เศรษฐกิจระดับโลก
2. สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค
3. สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และอนุภูมิภาค
4. สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนทั้งในภาคการบริการและการท่องเที่ยว
5. ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

ยุทธศาสตร์

1. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน โดยแก้ปัญหาคอขวด (Bottle Neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
2. ส่งเสริมการเดินทางของผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ
3. พัฒนาการเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าอากาศยานอู่ตะเภา กับโครงข่ายคมนาคมหลักแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection)
4. เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า
5. ยกระดับคุณภาพการให้บริการเดินทางของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่เศรษฐกิจ

เป้าหมาย

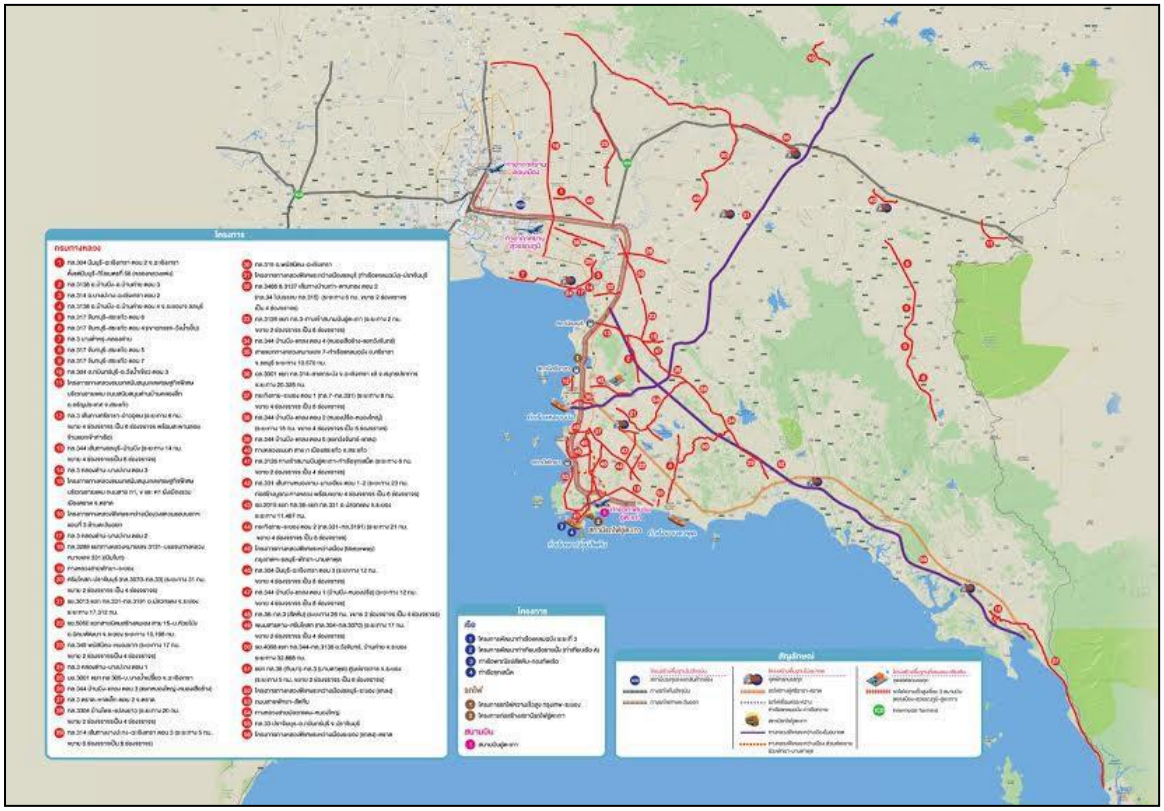
1. ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ร้อยละ 2.0
2. ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการภายในพื้นที่เขตพิเศษภาคตะวันออก ได้รับการพัฒนาและขยายศักยภาพ ให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งภายในพื้นที่และระหว่างพื้นที่ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน และการทำกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอ และเหมาะสม รวมทั้งสามารถสนับสนุนการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. การคมนาคมและขนส่ง รวมทั้งระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ สามารถอำนวยความสะดวก ช่วยลดต้นทุน และเวลาในการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทางของประชาชน นำไปสู่ศักยภาพการแข่งขันของประเทศที่สูงขึ้น
4. สนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบได้รับการพัฒนายกระดับเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค เป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ เป็นมหานครการบินระดับโลก ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว ธุรกิจ อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย รวมทั้งเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายสำคัญของโลก รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องขั้นสูงอื่น ๆ

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2560-2565 รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกแบ่งระยะการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะเร่งด่วน 2 ปี พ.ศ. 2560-2561 มุ่งเน้นแผนงาน/โครงการที่ต้องเร่งดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC
- ระยะกลาง 3 ปี พ.ศ. 2562-2564 ประกอบไปด้วยแผนงาน/โครงการตามแผนงานที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องจากในระยะเร่งด่วน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

- ระยะต่อไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป เป็นแผนงาน/โครงการเพื่อการพัฒนาพื้นที่ EEC อย่างยั่งยืน รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนให้ EEC เป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค CLMV

ทั้งนี้ สามารถสรุปเป็นแผนที่แสดงภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ ได้ดัง**รูปที่ 1.2-1** โดยมีโครงการหลักที่จะต้องดำเนินการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการฯ ดัง**ตารางที่ 1.2-1**



ที่มา : แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

รูปที่ 1.2-1 แผนที่แสดงภาพรวมของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

ตารางที่ 1.2-1 โครงการหลักตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

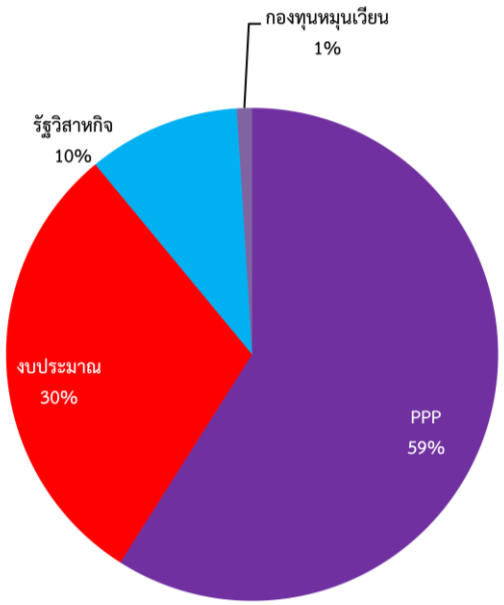
ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2560-2561	ระยะกลาง ปี พ.ศ. 2562-2564	ระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2565
MRO อู่ตะเภา ระยะที่ 1 (PPP)	รถไฟรางคู่ แหลมฉบัง-มาบตาพุด	โครงข่ายถนนรองรับเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา พัทยา 2 อู่ตะเภา
รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (PPP)	การก่อสร้าง CY ICD Dry Port รองรับ EEC-CLMV	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ชลบุรี – แกลง
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (PPP)	Free trade Zone ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (PPP)	รถไฟเชื่อม EEC-ทวาย-กัมพูชา
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พัทยา – มาบตาพุด	ท่าเรือจุกเสม็ด	ICD ฉะเชิงเทรา
ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2)	โครงข่ายถนนรองรับการขยายเมือง ทางเลี่ยงเมือง ถนนผังเมืองรวม เชื่อมแหล่งสินค้าเกษตร/ท่องเที่ยว	โครงข่ายทางถนนสนับสนุน EEC ในพื้นที่อื่น ๆ
ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3) (PPP)	Air Cargo อู่ตะเภา ระยะที่ 1 (PPP)	MRO ระยะที่ 2 (PPP)
ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ศูนย์ฝึกอบรมการบิน)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	Air Cargo อู่ตะเภา ระยะที่ 2 (PPP)
แผนแม่บทท่าอากาศยานอู่ตะเภา	ท่าเรือ Ferry	
โครงข่ายถนน เพื่อแก้ปัญหาจราจร	ทางวิ่งที่ 2 ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	
การเดินรถประจำทางเข้าท่าอากาศยานอู่ตะเภา	การแก้ไขปัญหาจุดตัด ฉะเชิงเทรา – ท่าเรือแหลมฉบัง	
ลานจัดแถวคอยรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง	รถไฟทางคู่ ศรีราชา – ระยอง และ ระยอง – จันทบุรี – ตราด	
ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 (PPP)	แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน EEC	
SRTO/ท่าเรือชายฝั่ง		
Taxiway ท่าอากาศยานอู่ตะเภา		
99 โครงการ	**62 โครงการ**	**7 โครงการ**
292,882.63 ล้านบาท	**414,360.59 ล้านบาท**	**252,879.50 ล้านบาท**
รวม 168 โครงการ วงเงินรวม 988,948.10 ล้านบาท		

ที่มา : แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 สามารถจำแนกประเภทของโครงการออกเป็น 6 กลุ่มแผนงาน/แนวทาง ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ ระบบไฟฟ้า และระบบประปา โดยมีจำนวนโครงการรวม 168 โครงการ วงเงินรวม 988,948.10 ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนของโครงการและมูลค่าวงเงินตามแผนงานดังแสดงใน**ตารางที่ 1.2-2** และแบ่งสัดส่วนแหล่งเงินงบประมาณ ดังแสดงใน**รูปที่ 1.2-2** ซึ่งแหล่งเงินพัฒนาตามแผนงาน/โครงการประมาณร้อยละ 59 มาจากการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน และร้อยละ 30 มาจากงบประมาณแผ่นดิน

ตารางที่ 1.2-2 แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 จำแนกตามแผนงาน

แผนงาน	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
การขนส่งทางถนน	90	211,636.83	21.70
การขนส่งทางราง	9	398,592.01	40.32
การขนส่งทางน้ำ	19	160,609.17	16.24
การขนส่งทางอากาศ	20	173,844.00	17.56
ระบบไฟฟ้า	12	40,459.73	4.90
ระบบประปา	18	806.36	0.08
รวม	**168**	**988,948.10**	**100.00**



รูปที่ 1.2-2 แหล่งเงินงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

ความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 จากรายงานของหน่วยงานรับผิดชอบ ณ เดือนกันยายน 2564 พบว่ามีโครงการที่ดำเนินการ/ก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง โครงการที่อยู่ระหว่างการขอรับงบประมาณ โครงการรูปแบบ PPP โครงการที่ถูกชะลอ และโครงการที่ยกเลิก ดังนี้

1) โครงการที่ดำเนินการ/ก่อสร้าง แล้วเสร็จ จำนวน 83 โครงการ (ร้อยละ 49) โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

- สายทางแยกทางหลวงหมายเลข 7 ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ทช.)
- ถนนสาย ฉช.3001 แยก ทล.314-ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, จ.สมุทรปราการ (ทช.)
- ทล.36 กระทิงลาย-ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหมวดฯ ระยอง แยกทับมา และแยกบ้านอน) ตอนแยกมาบข่า-แยกบ้านแลง (ทล.)
- ทล.304 มีนบุรี-ฉะเชิงเทรา ตอน 2 และตอนนครเนื่องเขต-ฉะเชิงเทรา รวมสะพานข้ามแยก (ทล.)
- ทล.331 สะพานลอยข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิรน์ซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม (ทล.)
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด (ทล.)
- โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา (รฟท.)
- การกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ขบ.)
- โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์ (จท.)
- โครงการศึกษาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)
- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) (กทท.)
- โครงการศึกษาความเหมาะสมฯ รถไฟรางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี (เมืองพัทยา)
- โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสนามบิน (ทร. สนามบินอู่ตะเภา)
- โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ทร. สนามบินอู่ตะเภา)
- โครงการศึกษาออกแบบโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (บกท.)
- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก (ทร. ท่าเรือสัตหีบ)
- โครงการจัดหาเครื่องมือและเครื่องทุ่นแรงสำหรับการขนถ่ายสินค้า (ทร. ท่าเรือสัตหีบ)
- โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ (Ferry Terminal) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก (ทร. ท่าเรือสัตหีบ)

- โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ ระยะที่ 1 (คพญ.1) (กฟภ.)
- โครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จ.ชลบุรี (กฟภ.)
- งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.344 บ้านบึง-แกลง ตอนที่ 1 (บ้านบึง-หนองปรือ) (กปภ.)
- งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา-สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 2 ถึงสามแยกบางเสร่ (กปภ.)
- โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา (สนข.)
- โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC (สนข.) เป็นต้น

2) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง จำนวน 36 โครงการ (ร้อยละ 21)

โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

- ถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331-ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง (ทช.)
- ถนนสาย รบ.2015 แยก ทล.36-แยก ทล.36-แยก ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง (ทช.)
- ทล.304 ฉะเชิงเทรา – เขาหินซ้อน ตอน 3 (พนมสารคาม-เขาหินซ้อน) (ทล.)
- ทล.3 พัทยา-สัตหีบ ตอน 1-3 (ทล.)
- ทล.365 วงแหวนรอบเมืองฉะเชิงเทรา ด้านเหนือ (ทช.)
- โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ) (รฟท.)
- โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน (จท.)
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (กทท.)
- โครงการพัฒนาศูนย์การแพทย์ระดับสากล (Medical Hub) (ทร. สนามบินอู่ตะเภา)
- โครงการปรับปรุงร่องน้ำท่าจอดเรือท่าเรือจุกเสม็ด และบริเวณพื้นที่จอดเรือ ระยะที่ 1 (ทร. ท่าเรือสัตหีบ)
- โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (ทร. ท่าเรือสัตหีบ)
- การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3) (กนอ.)
- โครงการพัฒนาระบบขนส่งและจำหน่าย ระยะที่ 1 (คพจ.1) (กฟภ.)
- โครงการพัฒนาระบบส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ 9 ส่วนที่ 3 (คพส.9.3) (กฟภ.)
- โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (กฟผ.)

- งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.3 บ้านฉาง-ระยอง (กปภ.) เป็นต้น

3) โครงการที่เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานเป็นแบบ PPP จำนวน 6 โครงการ (ร้อยละ 3) เป็นโครงการของ ทร. สนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด ได้แก่

- โครงการก่อสร้างอาคารรับรองการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1
- โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสนามบิน
- โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1
- โครงการก่อสร้าง AIR CARGO ระยะที่ 2
- โครงการพัฒนาเขตประกอบการค้าเสรี (FREE TRADE ZONE)
- โครงการพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้า (COMMERCIAL GATEWAY)

4) โครงการที่ยกเลิกโครงการ/ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 8 โครงการ (ร้อยละ 5) โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

- โครงข่ายทางสนับสนุนเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร–จ.สมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ และถนนเชื่อมต่อ) (ทช.) เนื่องจากโครงการอยู่นอกพื้นที่ EEC ประกอบกับเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139-บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง (ทช.) เนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอ ไม่สามารถขยายผิวจราจรได้
- ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า บางวัว (กม.39) ขาเข้า–ขาออก (ทล.) เนื่องจากอยู่นอกพื้นที่ EEC (จ.สมุทรปราการ)
- ทล.3 & 344 ทางแยกต่างระดับแกลง (ทล.) เนื่องจากประชาชนคัดค้าน และ ทล. ได้ดำเนินการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสาย ทล.3648 มาทดแทนและแก้ปัญหาจราจรแล้ว
- โครงการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นบริเวณเกาะจระเข้ (ทร. : ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) ทร. แจ้งยกเลิกโครงการ เนื่องจากผลการศึกษาพบว่า ประสิทธิภาพของเขื่อนสามารถป้องกันคลื่นช่วงมรสุมได้เพียง ร้อยละ 10 และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียง
- โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่าเรือ POL เพื่อเป็นท่าเรืออเนกประสงค์) (ทร. : ท่าเรือพาณิชย์ สัตหีบ) ทร. แจ้งยกเลิกโครงการ เนื่องจากรายงาน EIA ไม่ได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการ
- งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.349 พนัสนิคม-หนองซาก (กปภ.) เนื่องจากโครงการมีความซ้ำซ้อน

- โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาลานจัดคิวรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง (สนข.) เนื่องจากปัจจุบัน กทท. ได้มีการใช้ระบบจองคิวรถบรรทุกในการเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังเรียบร้อยแล้ว

5) โครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ โดยจะขอรับจัดสรรงบประมาณตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป จำนวน 35 โครงการ (ร้อยละ 21) โดยมีโครงการที่สำคัญได้แก่

- โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.3009 สายทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) -บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ทช.)
- โครงการก่อสร้างถนนสาย ณ13 แผนผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (เดิมชื่อโครงการก่อสร้างถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมพัทยา จ.ชลบุรี) (ทช.)
- ทล.365 ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ (ทล.)
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-นครราชสีมา (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (ทล.)
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-ตราด (ชลบุรี-แกลง) (ทล.)
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.)
- โครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด (150 กม.) (รฟท.)

ตารางที่ 1.2-3 สรุปสถานะความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565

ผลการดำเนินงาน	จำนวนโครงการ	ร้อยละ
ดำเนินการ/ก่อสร้างแล้วเสร็จ	83	49
อยู่ระหว่างการดำเนินการ/ก่อสร้าง	36	21
เปลี่ยนเป็น PPP	6	3
ยกเลิก/ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ	8	5
ยังไม่ได้ดำเนินการ/จะขอรับงบประมาณปี 2565 เป็นต้นไป	35	21
รวม	**168**	100

ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ณ เดือนกันยายน 2564

จากความก้าวหน้าการดำเนินงานข้างต้น เห็นว่าโครงการส่วนใหญ่ได้ดำเนินการ/ก่อสร้างแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง รวมทั้งสิ้น 119 โครงการ มีโครงการที่เปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานเป็น PPP จำนวน 6 โครงการ และยกเลิกและตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 8 โครงการ คงเหลือที่ยังไม่ได้ดำเนินการซึ่งจะขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป จำนวน 35 โครงการ รายละเอียดความก้าวหน้าการดำเนินงานใน ***ภาคผนวก ก***

ในการนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของแผนงาน/โครงการ ที่จะบรรจุในแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 คณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2 จึงได้นำผลการพิจารณาทบทวนสถานะความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 รายงานต่อที่ประชุมคณะทำงานครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2563 และที่ประชุมมีความเห็นให้ตัดโครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการฯ ที่อยู่นอกพื้นที่ EEC หรือไม่มีความเชื่อมโยงกับการรองรับการพัฒนา EEC ออก และพิจารณาย้ายเฉพาะโครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ แต่มีความจำเป็นต้องพัฒนารองรับการพัฒนา EEC มาบรรจุในแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

นอกจากนี้ แผนงาน/โครงการของการพัฒนาใน พ.ศ. 2560-2565 มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ และโครงการรัฐและเอกชนร่วมลงทุนที่อยู่ระหว่างการดำเนินการและพัฒนาบางส่วนมีความล่าช้าจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ดังนั้น แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาปัญหา/อุปสรรค ที่เกิดขึ้นในแผนปฏิบัติการฯ ที่ผ่านมา ภาพรวมการพัฒนาของพื้นที่ EEC การเชื่อมโยงโครงข่าย (Missing Link) และปัญหาจุดคอขวด (Bottleneck) ในพื้นที่ พร้อมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม (ประชากร การพัฒนาเมือง อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การเกษตร สถานการณ์ COVID-19) และความต้องการขนส่งสินค้าและการเดินทางในพื้นที่ และพื้นที่เชื่อมโยงข้างเคียง เพื่อประกอบการจัดทำแผน

ส่วนที่ 2 สถานการณ์และแนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC

2.1 ทบทวนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) กำหนด วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอพียง” ภายในปี 2580 (ระยะเวลาภายใน 20 ปี) ซึ่งถือว่าเป็นเป้าหมายระยะยาวในการพัฒนาประเทศ และใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ของประเทศให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ยุทธศาสตร์ชาติประกอบด้วยยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ จำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1) ด้านความมั่นคง
2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
4) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมี 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (2) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และ (3) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ได้ยึดเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายคมนาคมให้มีเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และส่งเสริมการพัฒนาเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ ลดการปล่อยมลพิษและก๊าซเรือนกระจก

2.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1) **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)** ถูกจัดทำขึ้นบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของประเทศ โดยมีเนื้อหามุ่งเน้นการเตรียมความพร้อมและวางรากฐานในการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ 10 ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
ยุทธศาสตรที่ 8 : การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 9 : การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
ยุทธศาสตร์ที่ 10: ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมี 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (2) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และ (3) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ได้ยึดเป้าหมายตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก กลไกกำกับดูแล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน สร้างความมั่นคงพลังงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน รวมถึงกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง และพัฒนาพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักให้มีการขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

2) **ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)** เป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ได้น้อมนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักนำทางในการขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาประเทศไปสู่การบรรลุเป้าหมายในมิติต่าง ๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ดังกล่าว มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ 13 หมุดหมาย ดังนี้

หมุดหมายที่ 1: ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
หมุดหมายที่ 2: ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
หมุดหมายที่ 3: ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก
หมุดหมายที่ 4: ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 5: ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมุดหมายที่ 6: ไทยเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะของอาเซียน

หมุดหมายที่ 7: ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูงและสามารถแข่งขันได้

หมุดหมายที่ 8: ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

หมุดหมายที่ 9: ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม

หมุดหมายที่ 10: ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมุดหมายที่ 11: ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

หมุดหมายที่ 12: ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

หมุดหมายที่ 13: ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งได้แก่ หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมุ่งหมายให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก

2.1.3 นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐาน

1) นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน

นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1) แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีแผนพัฒนา รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในอนาคตจะมีปริมาณที่มากกว่าโครงข่ายถนน 4-6 ช่องจราจรของประเทศจะสามารถรองรับได้ จากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community, AEC) จะส่งผลให้ความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังสามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ที่ต้องการลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลากรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดเป็นแผนดำเนินการในระยะ 20 ปี โดยมีแนวคิดในการพัฒนา 4 ด้าน ได้แก่

- **การเชื่อมโยงเมืองหลักและพื้นที่หลักต่าง ๆ ของประเทศ** พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษด่านการค้าชายแดนและประตูการค้าระหว่างประเทศ และพื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมหนาแน่น เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ดังกล่าวมีความสะดวก
- **การเชื่อมโยงและการสนับสนุนโครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ** ในปัจจุบันและอนาคต มีการนำเอาโครงข่ายระบบคมนาคมอื่น ๆ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในปัจจุบันและอนาคตมาร่วมพิจารณาด้วยเพื่อให้โครงข่ายมีการเชื่อมต่อ ส่งเสริมซึ่งกันและกัน และลดปัญหาความซ้ำซ้อน สามารถลดต้นทุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าลงได้
- **รูปแบบของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง** เป็นรูปแบบผสมผสานระหว่างโครงข่ายแบบตาราง โครงข่ายแบบแกนกระดูก และโครงข่ายแบบแนวรัศมีและวงแหวน โดยพื้นที่ตอนบนของประเทศไทย (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก และภาคตะวันออก) มีลักษณะรูปร่างพื้นที่ค่อนข้างเป็นสี่เหลี่ยมและประกอบด้วยเมืองหลักจำนวนมาก โครงข่ายแบบตารางจึงเป็นโครงข่ายที่เหมาะสม
- **ข้อจำกัดทางด้านพื้นที่สิ่งแวดล้อม** ในการกำหนดโครงข่ายจะพยายามหลีกเลี่ยงหรือพาดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ให้น้อยที่สุด หรือในกรณีที่ผ่านพื้นที่ดังกล่าวก็จะทำการศึกษาและกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

ในด้านการกำหนดแผนการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยอาศัยงบประมาณความต้องการในการเดินทาง และความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ภาคตะวันออกล้วนอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ. 2560-2569) แทบทั้งสิ้น โดยมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางต่าง ๆ (**รูปที่ 2.1.3-1**) ได้แก่

- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M7 หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวรัศมี รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับภาคตะวันออก ไปยังท่าเรือสำคัญต่าง ๆ ระยะทาง 153 กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการแล้วในช่วง กรุงเทพ – ชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด สำหรับเส้นทางเชื่อมเข้าสู่สนามบินอู่ตะเภาอยู่ระหว่างการศึกษาและเตรียมการออกแบบรายละเอียด
- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M71 หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพมหานคร-ด่านอรัญประเทศ** แนวเส้นทางเชื่อมกับด่านอรัญประเทศ และเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญของ จ.สระแก้ว และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศกัมพูชา อีกทั้งแนวเส้นทางยังสนับสนุนการขนส่งสินค้าจากพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ปราจีนบุรี มีแผนพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2565-2579 ระยะทางรวมกว่า 204 กิโลเมตร
- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M72 หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี-ตราด** เป็นโครงข่ายเชื่อมต่อจากเส้นทางสาย M7 ไปยัง จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภาคตะวันออก

เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว แหล่งอุตสาหกรรมและด่านการค้าชายแดนระหว่าง ไทย-กัมพูชา ที่บริเวณด่านคลองใหญ่ จ.ตราด ระยะทางกว่า 216 กิโลเมตร มีแผนดำเนินการในระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ. 2560-2569)

- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M61 หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-นครราชสีมา** ทำหน้าที่เชื่อมแหล่งอุตสาหกรรม และป้อนการขนส่งสินค้าและวัสดุต่าง ๆ อีกทั้งเชื่อมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง ในระยะ พ.ศ. 2560-2564 มีแผนจะพัฒนาในช่วง ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี และมีแผนดำเนินการต่อขยายไปยังนครราชสีมา ในช่วงปี พ.ศ. 2570-2574
- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M92 หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี-นครปฐม** เป็นเส้นทางเสมือนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รองรับการเดินทางระหว่างภาคตะวันตก-ภาคเหนือ-ภาคกลางตอนบน-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคตะวันออก ช่วยให้การเดินทางดังกล่าวไม่จำเป็นต้องผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในช่วง ชลบุรี-สระบุรี มีแผนการพัฒนาเป็นอันดับแรก โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2565-2569

ที่มา : แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

รูปที่ 2.1.3-1 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองประเทศไทยในอนาคต

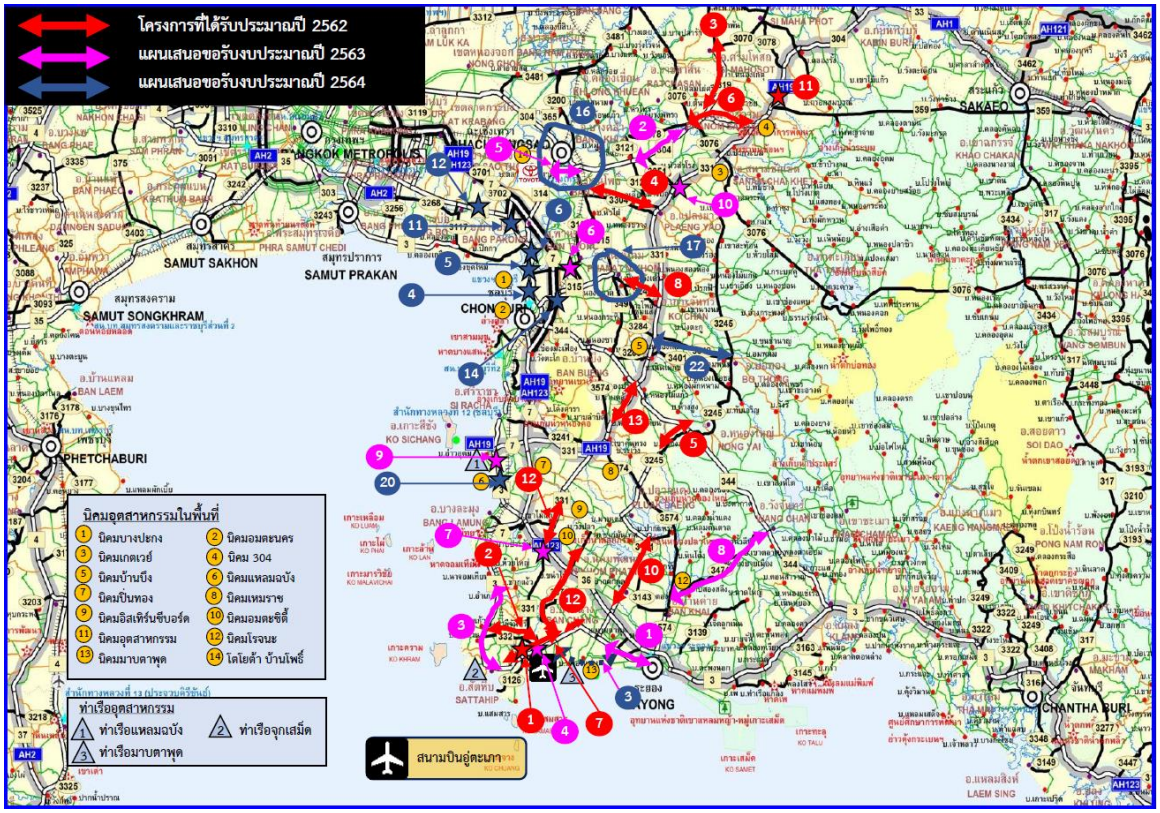
1.2) แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ

กรมทางหลวง ได้ทำการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน เชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ สนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายการคมนาคมทุกรูปแบบการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนนโยบายการกระจายความเจริญไปสู่เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ประตูการค้าชายแดน การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในบริบทการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมไปถึงเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน เกิดความเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตและการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมต่าง ๆ โดยการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ระยะเวลา 5 ปี (2560-2564) และแผนแม่บท ระยะเวลา 10 ปี (2560-2569) ให้สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลในด้านและบทบาทภารกิจของกรมทางหลวง (**รูปที่ 2.1.3-2**)

สำหรับแผนงาน/โครงการพัฒนาทางหลวงในภาคตะวันออก การพัฒนาโครงข่ายและขยายช่องจราจรถนนทางหลวงชนบท และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมถึงการปรับปรุงและการพัฒนาแนวเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมอื่น ๆ ให้เข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง รองรับปริมาณการเดินทางของคนและสินค้า อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดความสูญเสียจากความล่าช้าในการเดินทาง รวมถึงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย โดยมีแผนการพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ได้แก่

- ทางหลวงหมายเลข 3 สายทางสัตหีบ-บ้านฉาง โดยการขยาย 8 ช่องจราจร ระยะทาง 10.87 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 900 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2562-2564
- ทางหลวงหมายเลข 3 สายทาง อ.บ้านฉาง-ระยอง ช่องจราจร 8 ช่องจราจร ระยะทาง 17.14 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 900 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2563-2565
- ทางหลวงหมายเลข 304 สายทางฉะเชิงเทรา-เขาหินซ้อน ตอน 3 (พนมสารคาม-เขาหินซ้อน) โดยการขยาย 6 ช่องจราจร และทำสะพานข้ามแยก ทล.319 ระยะทาง 21.50 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 2,420 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2563-2565
- ทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี-อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู-อ.พนมสารคาม ระยะทาง 21.39 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 1,550 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2562-2564
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 61 สายทาง แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี-นครราชสีมา (เชื่อมแหลมฉบัง กับ Motorway นครราชสีมา-หนองคาย) ระยะทาง 288 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 65,000 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2563-2566
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 72 สายทาง ชลบุรี-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 210 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 49,400 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2565-2567
- ทางหลวงหมายเลข 3191 สายทาง อ.มาบตาพุด-อ.นิคมพัฒนา รวมทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3191 กับทางหลวงหมายเลข 3375 (เดิม) (แยกนิคมพัฒนา) ระยะทาง 13.60 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 1,500 ล้านบาท

- ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม แนวเส้นทางใหม่ 4 ช่องจราจร ระยะทาง 41 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 5,600 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2564-2566
- ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา แนวเส้นทางใหม่ 6 ช่องจราจร ระยะทาง 50.64 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 13,500 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2564-2566
- ทางเลี่ยงเมืองมาบตาพุด แนวเส้นทางใหม่ 8 ช่องจราจร ระยะทาง 30 กิโลเมตร มูลค่าก่อสร้าง 6,000 ล้านบาท แผนพัฒนาปี พ.ศ. 2564-2566



ที่มา : แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development)

รูปที่ 2.1.3-2 ภาพรวมแผนงาน/โครงการพัฒนาทางหลวงภาคตะวันออก

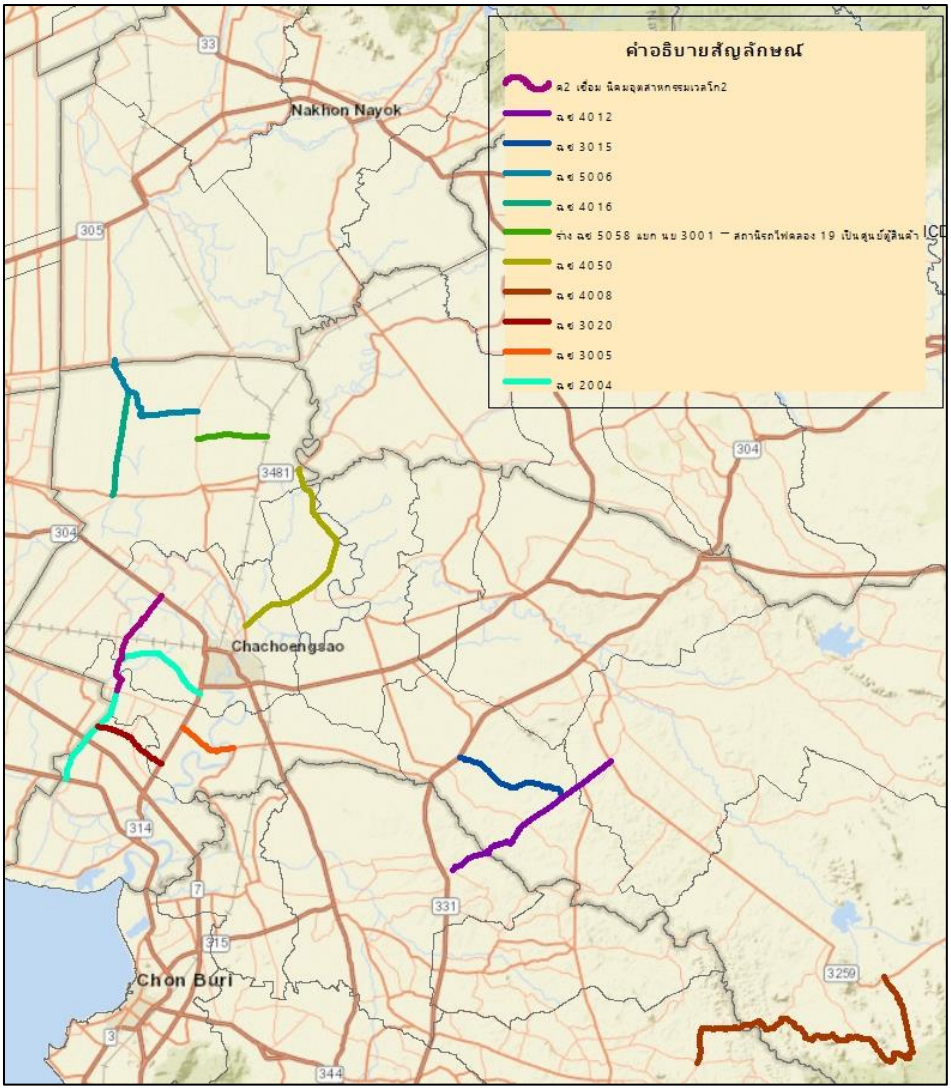
1.3) แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงชนบท พ.ศ. 2563-2585

เป็นโครงการซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC และสนับสนุนเมืองชายแดนที่มีความสำคัญของประเทศ อีกทั้งยังประกอบไปด้วยการพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้านอกเขตเมือง รองรับการท่องเที่ยวและการขยายของเมืองต่าง ๆ ในอนาคต โดยจากการรวบรวมข้อมูลและแนวทางการพัฒนาสามารถสรุปดังรายละเอียดต่อไปนี้

- **แนวทางการพัฒนาทางหลวงชนบทในจังหวัดฉะเชิงเทรา** มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเป็น 4 ช่องจราจร เช่น ทางหลวงชนบทหมายเลข ฉช. 2004, ฉช. 3001,

ฉช. 3005, ฉช. 4023, ฉช. 4050 และ ฉช. 5006 เป็นต้น และมีแนวเส้นทางตัดใหม่เพื่อรองรับกับผังเมืองฉบับใหม่ของจังหวัด (**รูปที่ 2.1.3-3**)

- **แนวทางการพัฒนาทางหลวงชนบทในจังหวัดชลบุรี** มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเป็น 4 ช่องจราจร เช่น ทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ. 1032, ชบ. 3009, ชบ. 3022, ชบ.3023 และ ชบ. 3059 นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะกำหนดแนวเส้นทางตามผังเมืองเพื่อเพิ่มช่องทางเลี่ยงเมืองแหลมฉบังและชลบุรี
- **แนวทางการพัฒนาทางหลวงชนบทในจังหวัดระยอง** มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเป็น 4 ช่องจราจร เช่น ทางหลวงชนบทหมายเลข รย. 1035, รย. 2015, รย. 3013 และ รย. 4006 นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะกำหนดแนวเส้นทางเชื่อมต่อแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญใน จ.ระยอง แนวเส้นทางเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลสวย (ตามแนวชายฝั่ง จ.ชลบุรี – จ.ระยอง) และทางหลวงชนบทตามผังเมืองเพื่อเพิ่มช่องทางเลี่ยงเมืองระยอง

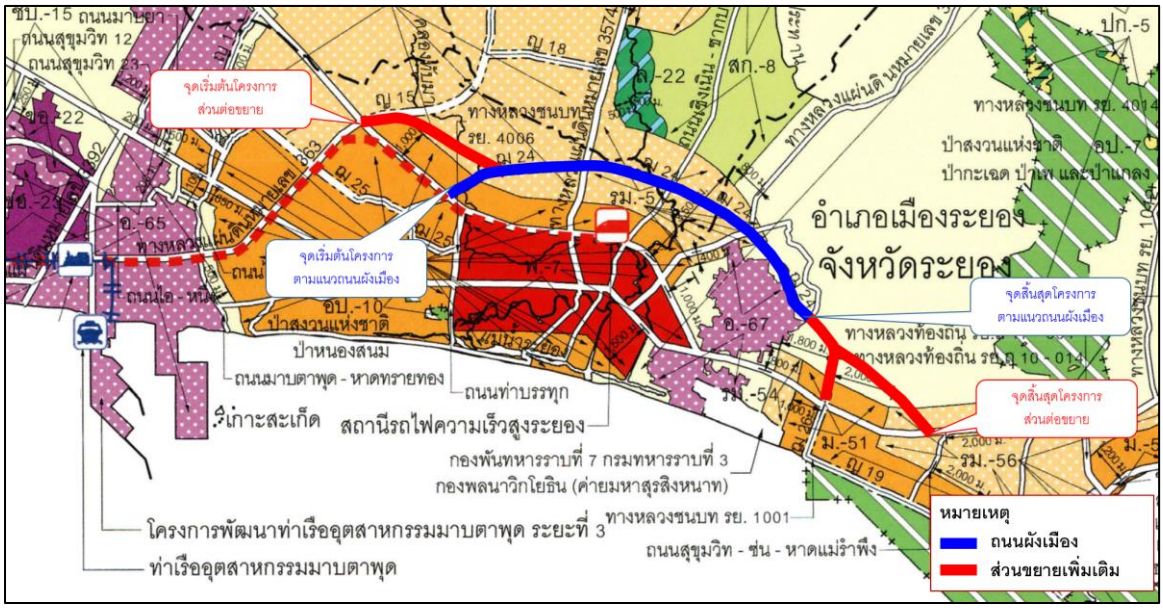


ที่มา : วิเคราะห์จากฐานข้อมูลกรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 2.1.3-3 โครงข่ายทางหลวงชนบทที่อยู่ระหว่างการศึกษาแผนการปรับปรุงในจังหวัดฉะเชิงเทรา

ที่มา : วิเคราะห์จากฐานข้อมูลกรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 2.1.3-4 โครงการพัฒนาถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวตามแนวชายฝั่งทะเล ระยอง-ชลบุรี



ที่มา : วิเคราะห์จากฐานข้อมูลกรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 2.1.3-5 โครงการถนนเลี่ยงเมืองระยองในการศึกษาแผนพัฒนาทางหลวงชนบท ฯ

2) นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง

จากการรวบรวมนโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง ที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ดังนี้

2.1) แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบรถไฟไทย พ.ศ. 2560-2564 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนารถไฟไทย พ.ศ. 2560-2564 เพื่อมุ่งเน้นยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางราง ปรับปรุงการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรองให้มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาองค์กรและบุคลากรให้สอดคล้องกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง รวมทั้งการเพิ่มฐานะทางการเงิน โดยแบ่งยุทธศาสตร์เป็น 3 กลุ่ม คือ

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรางของประเทศ** เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัย (Safety) และเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ โครงการรถไฟชานเมือง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้ร้อยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา (EEC)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาองค์กรและการจัดการให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ** มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เชื่อมโยงและสนับสนุนการตัดสินใจ การบริหารและพัฒนาองค์กร
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มฐานะการเงิน** การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจ การเพิ่มรายได้จากธุรกิจหลักอย่างมีประสิทธิภาพ และการลงทุนร่วมกับเอกชน (PPP) เช่น โครงการเพิ่มปริมาณ/จำนวนเที่ยววิ่งระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง โครงการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าเส้นทางขอนแก่น-แหลมฉบัง (โครงการนำร่อง)

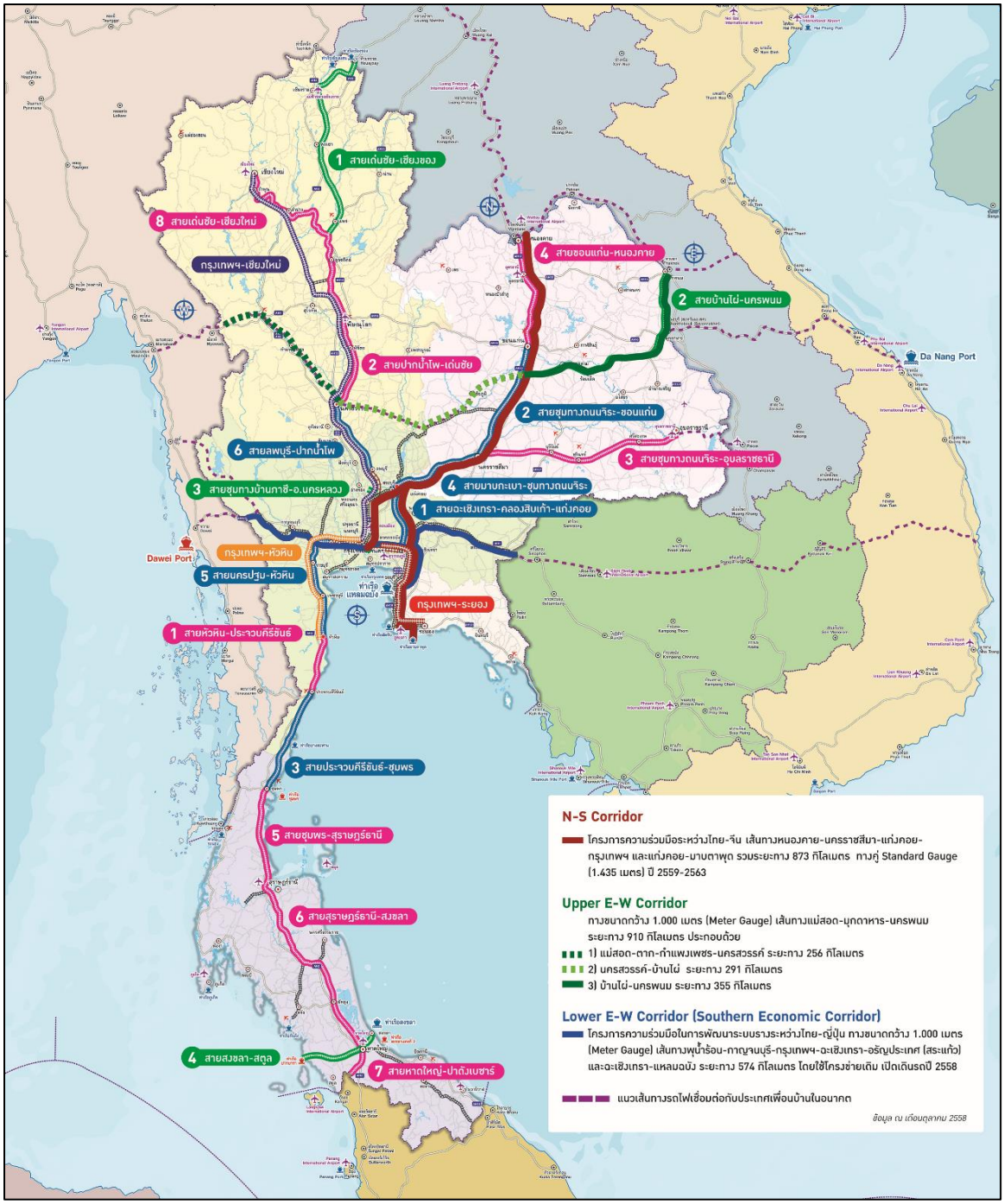
2.2) แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (R-MAP)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (Railway Master Plan, R-Map) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงเชื่อมกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลกับจังหวัดในภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านดังแสดงใน**รูปที่ 2.1.3-6** โดยมีประเภทระบบรางและแนวเส้นทางดังนี้

- **รถไฟทางคู่**
  - สายเหนือ จากกรุงเทพฯถึงเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร
  - สายตะวันออกเฉียงเหนือ จากชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย และเส้นทางชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 82 กิโลเมตร
  - สายตะวันออกจากชุมทางแก่งคอย-ชุมทางคลองสิบเก้า-คลองลึก ระยะทาง 256 กิโลเมตร
  - สายใต้ จากกรุงเทพฯ ถึงสุไหงโกลก ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร

- ทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 483 กิโลเมตร

- **รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail)**
  - สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 672 กิโลเมตร (ความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น)
  - สายกรุงเทพฯ-หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร (ให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน)
  - สายกรุงเทพฯ-ระยอง ระยะทาง 193.5 กิโลเมตร (ให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน)
- **รถไฟเชื่อมต่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)**
  - N-S Corridor โครงการความร่วมมือระหว่างไทย-จีน เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-แก่งคอย-กรุงเทพฯ และแก่งคอย-มาบตาพุด ระยะทาง 873 กิโลเมตร ทางคู่ Standard Gauge (1.435 เมตร) ปี พ.ศ. 2559-2563
  - Upper E-W Corridor เส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 910 กิโลเมตร ทางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge)
  - Lower E-W Corridor โครงการความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เส้นทางพุน้ำร้อน-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ (สระแก้ว) และฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ระยะทาง 574 กิโลเมตร ทางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) โดยใช้โครงข่ายเดิม



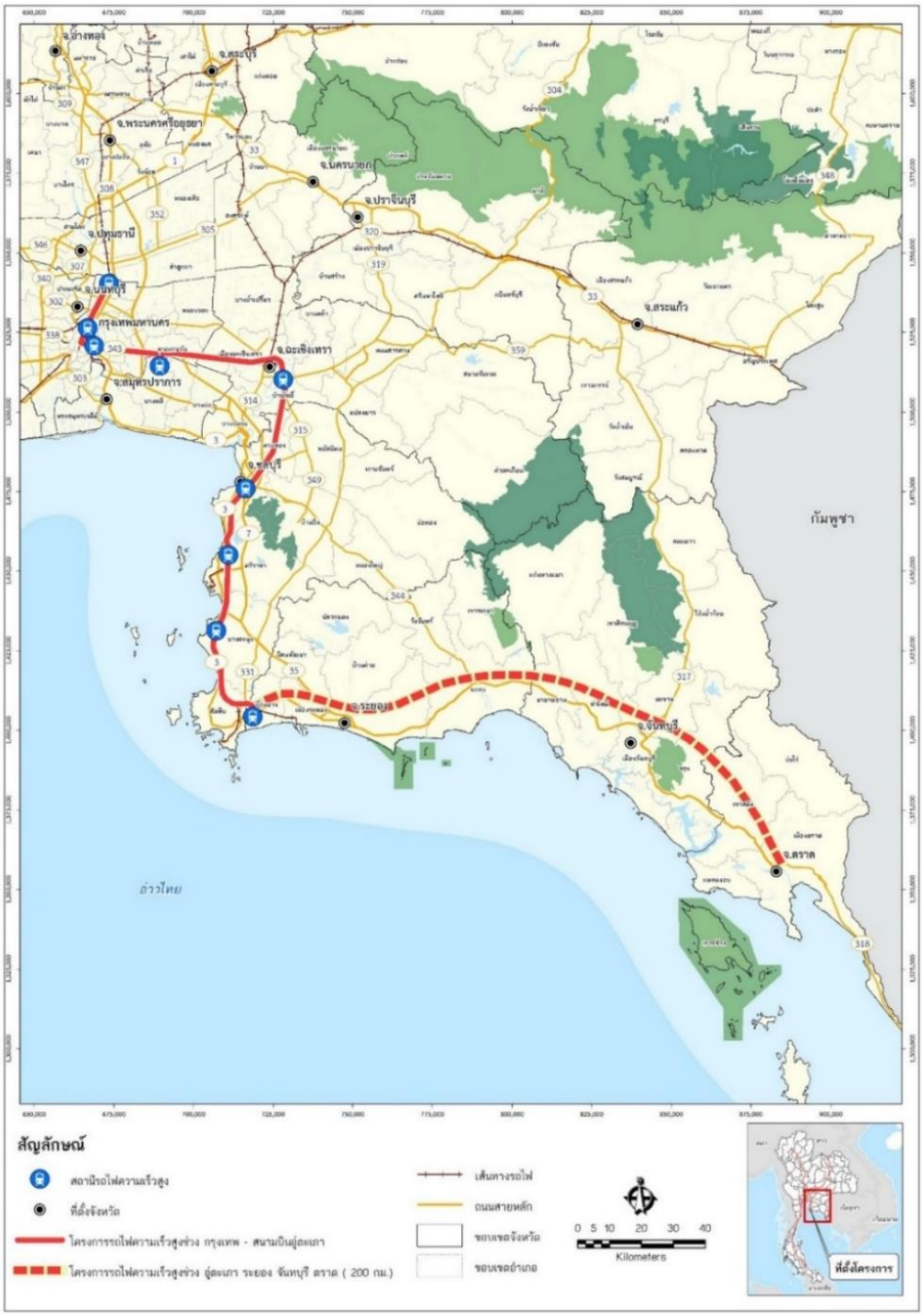
ที่มา : กรอบแนวคิด (Conceptual Idea) การพัฒนาและบูรณาการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครเชื่อมจังหวัดปริมณฑลและจังหวัดในภูมิภาค

รูปที่ 2.1.3-6 โครงข่ายระบบรางของประเทศไทยในอนาคต

2.3) โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)

เกิดจากการควบรวมโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (ARL) โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARLEX) และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง (HSR) จะเชื่อมโยงระหว่าง

สนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารเครื่องบินที่ต้องเดินทางไปมาระหว่างสนามบินทั้งสามแห่งได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ แม้ว่ารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะมีแนวเส้นทางระยะแรกสิ้นสุดเพียงสนามบินอู่ตะเภา แต่รัฐบาลยังจะมีการพัฒนาระยะต่อไปเพื่อเชื่อมจากสนามบินอู่ตะเภา ไปยังระยอง จันทบุรี และตราด อีกด้วย แนวเส้นทางดัง**รูปที่ 2.1.3-7**



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.1.3-7 แนวเส้นทางแผนรถไฟความเร็วสูงเชื่อมอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด

3) แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-Map)

หลักการของแผนพัฒนาโครงข่าย MR–Map จะเป็นการบูรณาการแผนพัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับแผนพัฒนาทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาจราจร ลดคอขวดของการเดินทางทั้งทางถนนและทางราง เพิ่มความสะดวก และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า รวมถึงการลดพื้นที่การเวนคืนที่ดินของประชาชนและลดการแบ่งแยกชุมชน อีกทั้งจะช่วยแก้ปัญหาโครงข่ายระบบคมนาคม ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน และยังช่วยแก้ไขปัญหาเส้นทางรถไฟที่วิ่งผ่านเขตเมือง ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและการแบ่งแยกพื้นที่ รวมถึงยังช่วยให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปด้วยความสะดวก และลดปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่พื้นที่ในเขตเมืองใหญ่อีกด้วย

การกำหนดรูปแบบแนวเส้นทาง จะใช้รูปแบบเส้นทางรถไฟเดิม แผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ และความหนาแน่นของชุมชนบริเวณเขตทางรถไฟปัจจุบัน เป็นเกณฑ์การกำหนดรูปแบบแนวเส้นทาง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมว่าจะมีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟอยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน หรือพัฒนาในลักษณะแยกจากเส้นทางรถไฟเดิม เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนในพื้นที่

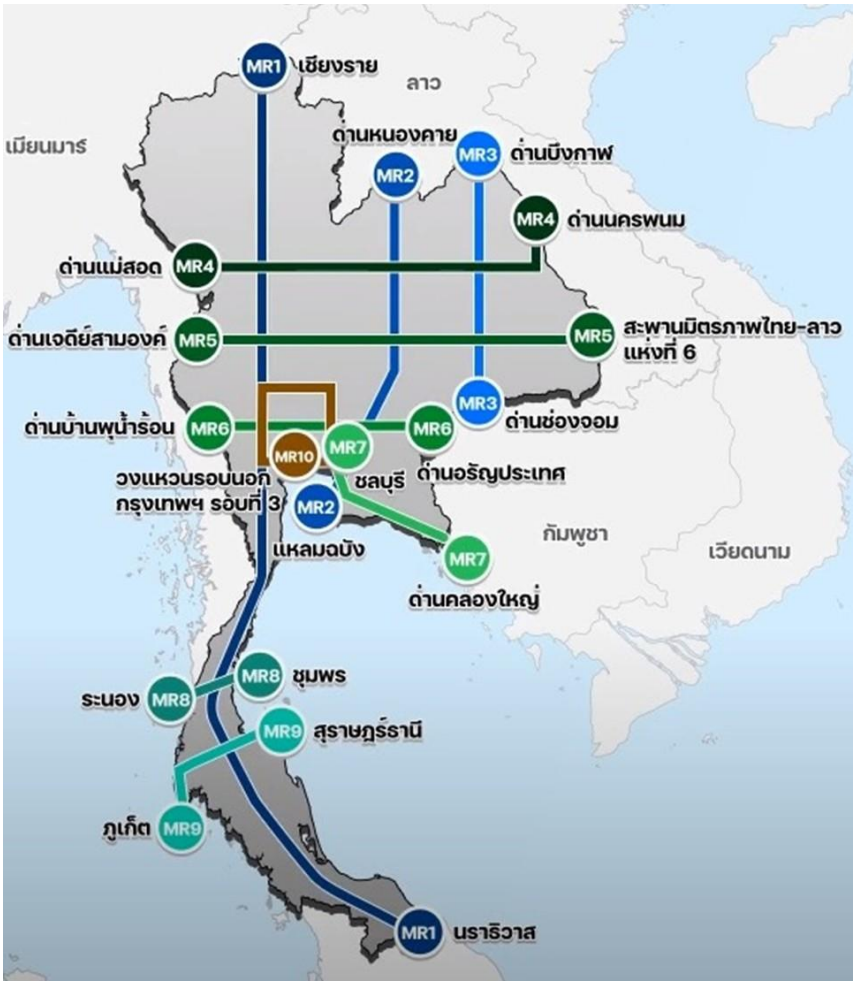
แนวเส้นทาง MR-Map ได้มีการกำหนดแนวเส้นทางโดยมีระยะทางรวม 6,540 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับเส้นทางรถบบราง 4,480 กิโลเมตร เส้นทางเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1,710 กิโลเมตร และเส้นทางเฉพาะระบบราง 350 กิโลเมตร ซึ่งตามกรอบแผนการพัฒนาฯ ได้มีการกำหนดแนวเส้นทาง จำนวน 10 เส้นทาง ดังนี้

1. เส้นทาง MR1 เชียงราย (ด่านเชียงของ)-สงขลา (ด่านชายแดนมาเลเซีย) ระยะทางรวม 2,125 กิโลเมตร
2. เส้นทาง MR2* หนองคาย (ด่านหนองคาย)-ชลบุรี (แหลมฉบัง) ระยะทางรวม 666 กิโลเมตร
3. เส้นทาง MR3 บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) ระยะทางรวม 470 กิโลเมตร
4. เส้นทาง MR4 ตาก (ด่านแม่สอด)-นครพนม (ด่านนครพนม) ระยะทางรวม 1,020 กิโลเมตร
5. เส้นทาง MR5* กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ระยะทางรวม 980 กิโลเมตร
6. เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) ระยะทางรวม 312 กิโลเมตร
7. เส้นทาง MR7 ชลบุรี-ตราด (ด่านคลองใหญ่) ระยะทางรวม 293 กิโลเมตร
8. เส้นทาง MR8* ชุมพร-ระนอง ระยะทางรวม 96 กิโลเมตร

9. เส้นทาง MR9 ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 185 กิโลเมตร

10. เส้นทาง MR10* วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวม 319 กิโลเมตร

หมายเหตุ : * โครงการนำร่องที่มีศักยภาพ



รูปที่ 2.1.3-8 โครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-Map)

4) นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

จากการรวบรวมนโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ดังนี้

4.1) แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560-2564

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในกรอบระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) ของกรมเจ้าท่า เพื่อช่วยส่งเสริมคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ สนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน รวมทั้งส่งเสริม

ระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ทางน้ำตามธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี เพื่อกำหนดมาตรการในการกำกับ ควบคุม ดูแล จัดทำระบบรองรับการปฏิบัติการและการให้บริการด้านความปลอดภัยทางน้ำ เช่น โครงการติดตามเฝ้าระวังเรือโดยสาร เรือขนถ่ายสินค้าอันตรายตลอดแนวชายฝั่งประเทศไทย
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีและที่เกี่ยวเนื่อง เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ชายฝั่งบริเวณกรุงเทพฯ ถึง จังหวัดชลบุรี และโครงการก่อสร้างท่าเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทยฝั่งตะวันออก – ตะวันตก
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป รวมทั้งปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กร

4.2) แผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2562-2563 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แผนปฏิบัติการ ประกอบไปด้วย 8 กลยุทธ์ ได้แก่

- **กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน ประกอบไปด้วย โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรืออัตโนมัติ และโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
- **กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ ได้แก่ การเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพกับทางพิเศษบูรพาวิถี และโครงการสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและการกองเก็บ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท.
- **กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ โดยจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อช่วยดำเนินการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและผลตอบแทน
- **กลยุทธ์ที่ 4** มุ่งเน้นการทำตลาดเชิงรุก และการให้บริการที่ครบวงจร ตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- **กลยุทธ์ที่ 5** พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือด้วยระบบที่ทันสมัย เช่น การใช้ระบบ Port Community

System โครงการบริหารจัดการศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และการพัฒนาระบบตรวจสอบปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพ

- **กลยุทธ์ที่ 6** พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดรับกับภารกิจและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
- **กลยุทธ์ที่ 7** บริหารจัดการทางการเงินให้ได้มาตรฐาน มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ตอบสนองการพัฒนาองค์กร
- **กลยุทธ์ที่ 8** ยกระดับการดำเนินงาน การให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ

4.3) แผนการพัฒนาของกองทัพเรือ (ท่าเรือสัตหีบ)

แผนการพัฒนามุ่งเน้นในเรื่องการปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือ เพื่อรองรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า เช่น โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน และโครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบหรือท่าเรือจุกเสม็ด ที่มีท่าเรือ 6 ท่า แบ่งเป็นท่าที่ 1-3 สำหรับจอดเรือรบของกองทัพเรือ และท่าที่ 4-6 สำหรับขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและรองรับเรือ Ferry

5) นโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ

จากการรวบรวมนโยบายและแผนงานโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ดังนี้

5.1) แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยานได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560-2564 ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** จัดให้มีการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** ปรับปรุงบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5** บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตามในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2 ไม่มีสนามบินใดอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน

5.2) แผนงานของกองทัพเรือ (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)

การท่าอากาศยานอู่ตะเภา (U-Tapao Rayong-Pattaya International Airport) เป็นหน่วยงานภายใต้การบริหารโดยกองทัพเรือ โดยได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์การท่าอากาศยาน

อู่ตะเภา พ.ศ. 2560-2564 (ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562) โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กรที่สำคัญและผลการดำเนินการองค์กรที่ผ่านมา ซึ่งสามารถสรุปเป็นเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ตามลำดับต่อไปนี้

เป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ ระยะ 5 ปี

(1) ผู้โดยสารมากกว่า 3 ล้านคนต่อปี

(2) รายได้เติบโตต่อเนื่องต่อปี ไม่น้อยกว่าร้อยละ 15

(3) สนับสนุนการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ ภายใน 6 ชั่วโมง

(4) รองรับกรณีฉุกเฉินด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศภายใน 6 ชั่วโมง

ประเด็นยุทธศาสตร์

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐาน : แผนพัฒนาเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและด้านต่าง ๆ พัฒนาระบบบำรุงรักษาท่าอากาศยาน ซ่อมแซมลานจอดและทางขับ (Taxi way) ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบริหารจัดการท่าอากาศยาน : จัดทำแผนงานและระเบียบในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** สนับสนุน นโยบายรัฐบาลเพื่อสร้างโอกาสทางการแข่งขันของประเทศ : แผนพัฒนาระบบเทคโนโลยี แผนการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า โครงการปรับปรุงพื้นที่ลานจอดรถ พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เป็นต้น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การบริหารจัดการรายได้และดำเนินการด้านการตลาด : แผนเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน แผนพัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ เป็นต้น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5** การบริหารทรัพยากรบุคคล : แผนพัฒนาสมรรถนะบุคลากรตามสายงาน

นอกจากนี้ยังมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) ประกอบด้วย

(1) อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3

(2) ศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) และการขนส่งภาคพื้นดิน (GTC)

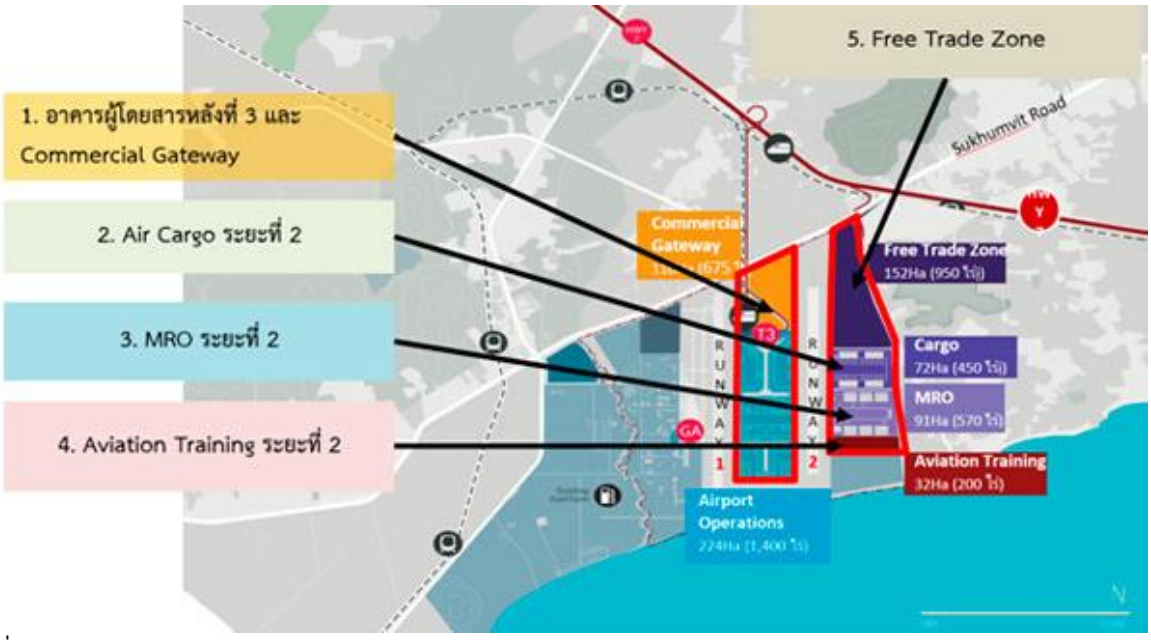
(3) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ระยะที่ 2 (MRO)

(4) เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village or Free Trade Zone) และเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

(5) ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)

(6) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน

โดยมีเป้าประสงค์เพื่อพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติหลักแห่งที่ 3 ของประเทศไทย รองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคน กลายเป็นเมืองการบินตะวันออกใน 5 ปีข้างหน้า และเป็นศูนย์กลางเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทย โดยใช้เงินลงทุนทั้งสิ้นรวม 290,000 ล้านบาท



ที่มา : สกพอ.

รูปที่ 2.1.3-9 โครงการภายใต้แผนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา

5.3) แผนงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. รับผิดชอบบริหารจัดการท่าอากาศยานหลักของประเทศ 6 แห่ง โดยมีเพียงแห่งเดียวคือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ที่อยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2 โดยทอท. ได้พิจารณาแนวนโยบายภาครัฐร่วมกับการประเมินสถานภาพองค์กร จึงมีการทบทวนแผนวิสาหกิจ ทอท. (ปีงบประมาณ 2559-2562) ซึ่งมีการดำเนินงานตามแผนแม่บทที่สำคัญ คือ

- **แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยาน** ดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อกำหนดช่วงเวลาในการพัฒนาและงบประมาณ โดยมีแผนงาน คือ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2558-2562 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2558-2563 ทำให้สามารถรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคน เป็น 60 ล้านคนต่อปี

แผนวิสาหกิจ ทอท. ยังมีการกำหนดยุทธศาสตร์ ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาตามตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ท่าอากาศยาน โดยสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ “ประตูสู่นานาชาติ” “International Gateway” เพื่อเป็นประตู

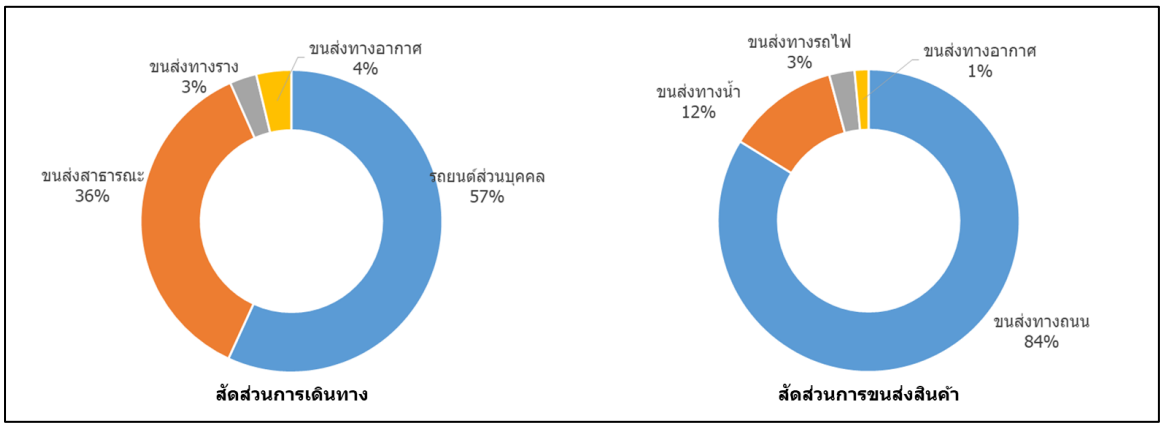
สู่ประเทศไทยและเป็นศูนย์กลางอาเซียน เป็นตัวเลือกแรกของผู้โดยสารในการเปลี่ยนลำ โดยมีทางเลือกในการเชื่อมต่อสายการบินนานาชาติที่หลากหลายที่สุด

- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร บริหารขีดความสามารถจากพื้นที่ที่ใช้งานปัจจุบัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยสะดวก จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยาน เช่น การรองรับในพื้นที่ Airside, Passenger Terminal และ Cargo Terminal
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและดำเนินการภายในท่าอากาศยาน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน ยกระดับและพัฒนาคุณภาพบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5** การพัฒนาบริการที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารและปฏิบัติการมากขึ้น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 6** การพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการให้บริการในภูมิภาค
- **ยุทธศาสตร์ที่ 7** การพัฒนาธุรกิจในรูปแบบใหม่

2.2 สถานการณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค

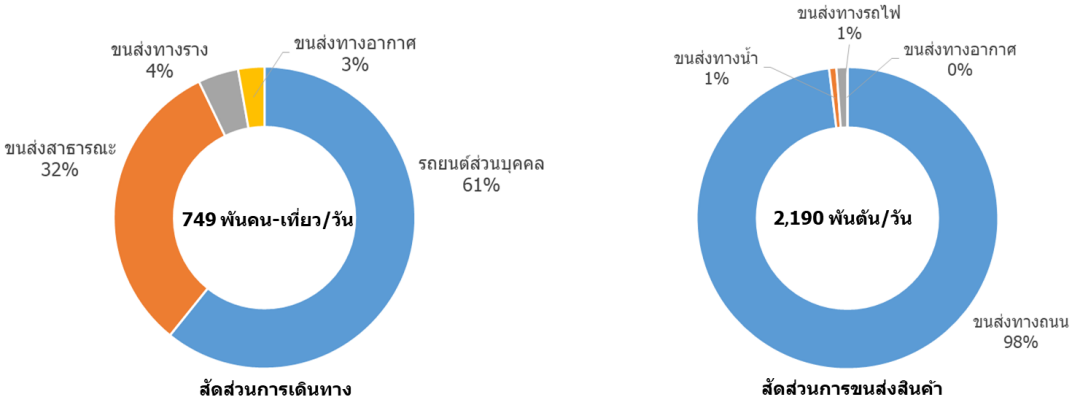
2.2.1 สถานการณ์และความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

จากการทบทวนและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสถานการณ์ความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าในภาพรวมของประเทศ พบว่า ในปัจจุบันการเดินทางและการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ภายในประเทศอาศัยโครงข่ายทางถนนเป็นหลัก โดย**รูปที่ 2.2.1-1** แสดงสัดส่วนรูปแบบในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยพบว่าการเดินทางในประเทศประมาณร้อยละ 93 อาศัยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้อาศัยการขนส่งทางรถบรรทุกประมาณร้อยละ 84 ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนในการเดินทางและการขนส่งสินค้าสูง เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ



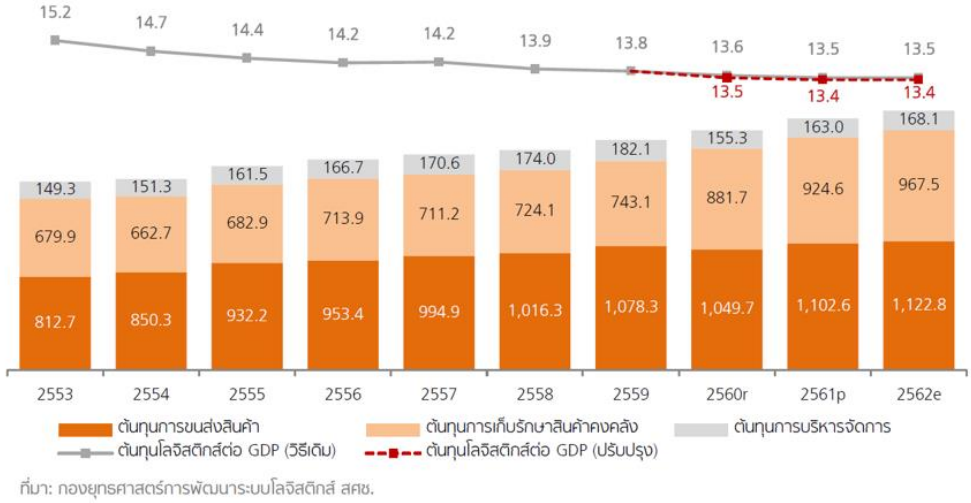
รูปที่ 2.2.1-1 สัดส่วนรูปแบบในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน

สำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าพื้นที่ภาคตะวันออกมีลักษณะเช่นเดียวกับการขนส่งของในของประเทศ กล่าวคืออาศัยโครงข่ายทางถนนเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยมีสัดส่วนการเดินทางรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะสูงถึงประมาณร้อยละ 93 ของการเดินทางในพื้นที่ และมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสูงถึงประมาณร้อยละ 98 ดังแสดงใน**รูปที่ 2.2.1-2** ซึ่งคาดการณ์ว่าในอนาคตเมื่อโครงการด้านคมนาคมและขนส่งที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างได้เปิดให้บริการ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และการเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟทางคู่ในพื้นที่ จะส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางและการขนส่งสินค้าในพื้นที่โดยโครงข่ายทางถนนมีสัดส่วนที่ลดลงเมื่อเทียบกับปัจจุบัน



รูปที่ 2.2.1-2 สัดส่วนรูปแบบในการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ภาคตะวันออกในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของผู้ประกอบการ แม้ว่าต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ต่อหน่วยจะมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 15.2 ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2553 มาอยู่ที่ร้อยละ 13.4 ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2562 จากการขยายโครงข่ายทางถนน และการใช้เทคโนโลยีในการติดตามและดำเนินการด้านการจัดการสินค้า แต่พบว่าต้นทุนที่ลดลงเป็นเพียงสัดส่วนที่เล็กน้อยเมื่อเทียบกับงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาโครงข่ายทางถนน และเป็นภาระของผู้ประกอบการที่ต้องจัดหาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและโอกาสในการแข่งขันในด้านต้นทุน ความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ รวมถึงลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง โดย**รูปที่ 2.2.1-3** แสดงแนวโน้มของต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2560



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

รูปที่ 2.2.1-3 แนวโน้มของต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 – 2562

ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำร่วมกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำจะช่วยให้แนวโน้มของต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ต่อหน่วยลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลในระยะยาวต่อไป โดยการขนส่งผ่านรถบรรทุกมีต้นทุนเฉลี่ยอยู่ที่ 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางรางมีต้นทุนเฉลี่ยอยู่ที่ 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนเฉลี่ยอยู่ที่ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องตามเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1) ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายทางถนน

ด้านสภาพการเดินทางพบว่าโครงข่ายทางถนนมีความหนาแน่น โดยเฉพาะบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และพบการกระจุกตัวของปริมาณการจราจรบริเวณเมืองหลักในภาคตะวันออก เช่น เมืองฉะเชิงเทรา เมืองชลบุรี เมืองศรีราชา และเมืองระยอง เป็นต้น และมีแนวโน้มที่ปริมาณการจราจรจะหนาแน่นมากขึ้น แม้ว่าโครงข่ายถนนจะอยู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้วก็ตาม โดยสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการแยกปริมาณจราจรผ่านทาง (through traffic) และปริมาณจราจรในพื้นที่ (local traffic) นอกจากนี้ ยังมีโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูง เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-ชลบุรี-พัทยา และทางยกระดับบูรพาวิถี เป็นทางเลือกในการรองรับปริมาณการจราจร โดย**รูปที่ 2.2.1-4** แสดงให้เห็นถึงปริมาณการจราจรที่หนาแน่นตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ซึ่งมีปริมาณจราจรโดยเฉลี่ย 40,000-80,000 คันต่อวัน

ที่มา : กรมทางหลวง, พ.ศ.2562

รูปที่ 2.2.1-4 แผนที่แสดงปริมาณการจราจรเฉลี่ยบนทางหลวงแผ่นดิน ประจำปี พ.ศ. 2562

2) ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายทางราง

โครงข่ายทางรางของภาคตะวันออกเริ่มจากสถานีกรุงเทพ ผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ไปสิ้นสุดปลายทางที่อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว (กม.255) และสายรถไฟสายตะวันออกมีทางแยกออกไปอีกหลายสาย ได้แก่ สถานีชุมทางคลองสิบเก้า (กม.85) มีทางแยกไปบรรจบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางแก่งคอย (กม.168) และจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม.61) มีทางแยกไปท่าเรือน้ำลึกสัตหีบ (กม.134) ต่อเนื่องไปยังสถานีชุมทางศรีราชาจะมีทางแยกไปท่าเรือแหลมฉบังและที่สถานีชุมทางเขาชีจรรย์มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

โดยโครงข่ายทางรางระหว่างสถานีหัวหมากไปยังสถานีชุมทางฉะเชิงเทราปัจจุบันเป็นทางสาม และจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังสถานีชุมทางคลองสิบเก้าและสถานีชุมทางศรีราชาได้รับการก่อสร้างเป็นทางคู่และเปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน ส่วนโครงข่ายอื่น ๆ ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นเป็นทางเดี่ยวไปจนถึงสถานีอรัญประเทศและสถานีมาบตาพุด และจากข้อมูลล่าสุดในปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีประมาณ 10.3 ล้านตันต่อปี โดยการขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์มีปริมาณสูงที่สุดประมาณ 6.4 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 62.43 รองลงมาคือสินค้ากลุ่มพลังงานเชื้อเพลิงและซีเมนต์ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2.1-1** และ**รูปที่ 2.2.1-5**

ตารางที่ 2.2.1-1 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2562

รายการสินค้า	ปริมาณสินค้า (ตัน/ปี)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1. คอนเทนเนอร์	6,463,043	62.43
1.1 คอนเทนเนอร์สายตะวันออก	4,726,367	
1.2 คอนเทนเนอร์ทั่วไป	883,180	
1.3 คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ LAND BRIDGE	425,788	
1.3 คอนเทนเนอร์ (มาบตาพุด-แหลมฉบัง)	427,708	
2. พลังงานเชื้อเพลิง	1,832,700	17.70
2.1 น้ำมันดิบ	871,535	
2.2 ก๊าซแอลพีจี	486,432	
2.3 น้ำมันทั่วไป	474,733	
3. ซีเมนต์	2,056,901	19.21
3.1 ซีเมนต์ผง	1,651,850	
3.2 ซีเมนต์ถุง	336,386	
4. สินค้าอื่น ๆ	68,665	0.66
รวมทั้งหมด	10,352,644	**100**

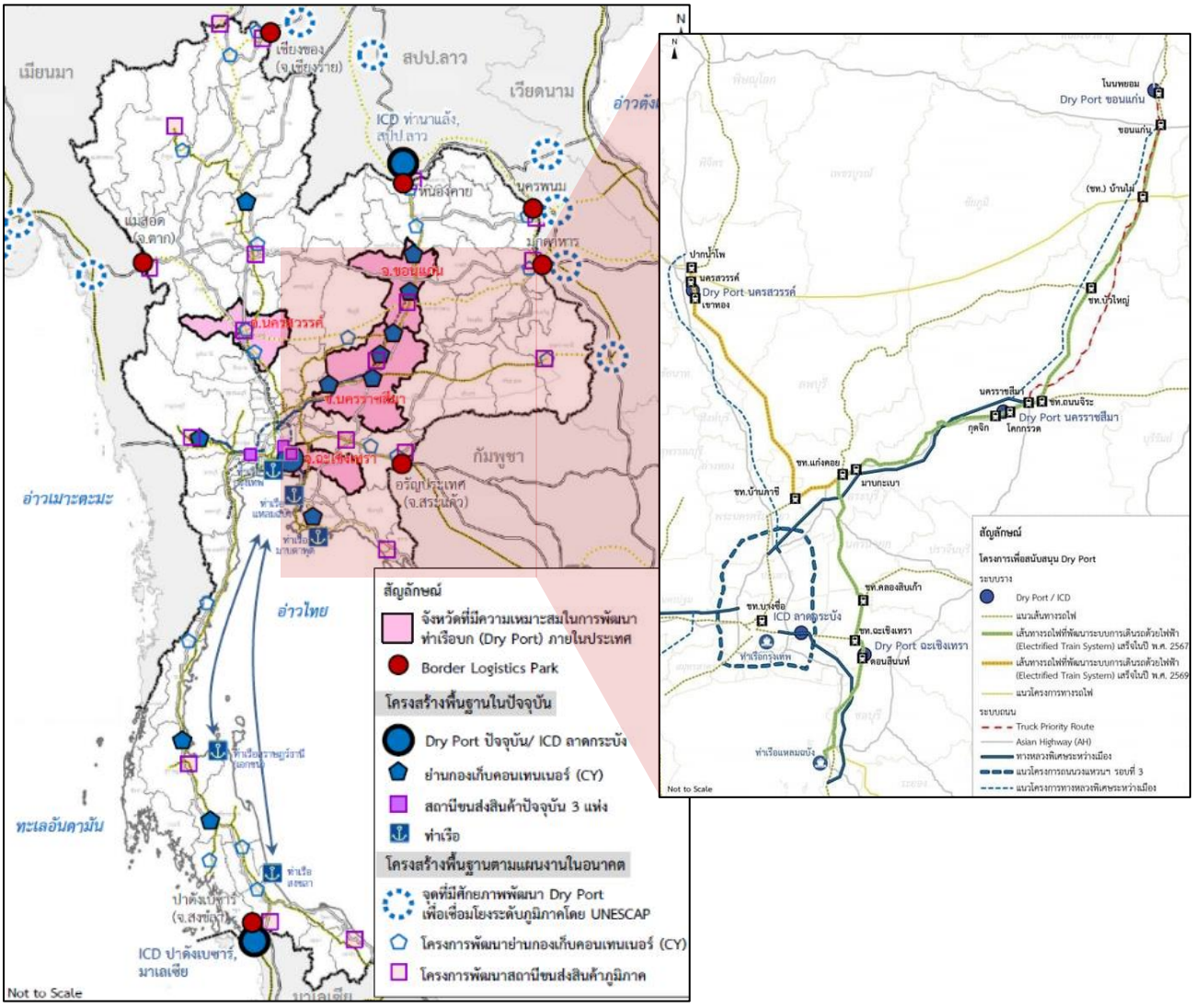
ที่มา : ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

หมายเหตุ : สินค้าอื่น ๆ ได้แก่ ของใช้ทหาร ตำรวจ ล้อเลื่อนส่วนประกอบ และสินค้าอื่น ๆ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.2.1-5 โครงข่ายคมนาคมทางราง

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางราง ปัจจุบันพื้นที่ภาคตะวันออกมีย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ของเอกชนที่ท่าเรือมาบตาพุด และมีสถานีตู้สินค้าที่มีพิธีการศุลกากรทั้งสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกอยู่ที่ท่าเรือมาบตาพุด และที่ ICD ลาดกระบังเป็นหลัก โดยกระทรวงคมนาคมมีแผนพัฒนาโครงการโลจิสติกส์ฮับ เพื่อยกระดับจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ โดยการเพิ่ม Dry Port รองรับตู้สินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ลาว และประเทศกัมพูชา (โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC) ดัง**รูปที่ 2.2.1-6** แสดงที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวก



ที่มา : ปรับปรุงจากกรมทางหลวง การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.2.1-6 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าในไทย

3) ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายทางน้ำ

โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำในปัจจุบันแบ่งออกเป็นการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง ซึ่งการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาคือการขนส่งผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกง โดยมีระยะเดินเรือจากปากแม่น้ำเป็นระยะ 170 กิโลเมตร และ 10 กิโลเมตร ตามลำดับ ในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง จะมีทั้งรูปแบบที่เป็นการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีท่าเรือที่มีความสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด

ที่มา : รวบรวมจากกรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.2.1-7 โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำ

จากข้อมูลสถิติการขนส่งทางน้ำรวบรวมโดยกรมจ้าท่า พบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศ 231.88 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 79 ของปริมาณสินค้าทางน้ำ และปริมาณสินค้าทางน้ำจากชายฝั่งภายในประเทศ 61.80 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 21 ของปริมาณสินค้าทางน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 2.2.1-2** โดยสามารถจำแนกประเภทสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของรูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้ง 2 ประเภทดัง**ตารางที่ 2.2.1-3** ถึง**ตารางที่ 2.2.1-4**

ตารางที่ 2.2.1-2 ปริมาณสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศและตามแนวชายฝั่งภายในประเทศ พ.ศ. 2561

ประเภทเรือ		จำนวนเรือ (เที่ยวลำ)			ปริมาณสินค้า (ตัน)
		เรือทั้งหมด	เรือเปล่า	เรือสินค้า	
เรือค้าต่างประเทศ	ขาเข้า	44,321	21,611	22,710	160,466,628.99
	ขาออก	40,096	24,063	16,033	71,417,551.63
	รวม	**84,417**	**45,674**	**38,743**	**231,884,180.62**
เรือค้าชายฝั่ง	ขาเข้า	37,339	19,405	17,934	29,225,376.59
	ขาออก	37,346	15,840	21,506	32,572,305.07
	รวม	**74,685**	**35,245**	**39,440**	**61,797,681.66**
รวมทั้งสิ้น	ขาเข้า	81,660	41,016	40,644	189,692,005.58
	ขาออก	77,442	39,903	37,539	103,989,856.70
	รวม	**159,102**	**80,919**	**78,183**	**293,681,862.28**

ที่มา : รวบรวมจากกรมเจ้าท่า

ตารางที่ 2.2.1-3 ปริมาณสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศตามประเภทสินค้า พ.ศ. 2561

ขาเข้า					ขาออก				
ด่าน	ลำดับ	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)	ร้อยละ	ด่าน	ลำดับ	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)	ร้อยละ
1. แหลมฉบัง 90.827 ล้านตัน	1	ไม่ระบุประเภทสินค้า	37.763	41.58	**1. แหลมฉบัง 38.300 ล้านตัน**	1	สินค้าเบ็ดเตล็ด	24.378	63.65
	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	27.532	30.31		2	ไม่ระบุประเภทสินค้า	10.755	28.08
	3	สินค้าเบ็ดเตล็ด	25.356	27.92		3	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	2.479	6.47
2. มาบตาพุด 50.867 ล้านตัน	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	36.766	72.28	**2. มาบตาพุด 12.237 ล้านตัน**	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	8.114	66.31
	2	แร่เชื้อเพลิง	6.243	12.27		2	เคมีภัณฑ์	2.910	23.78
	3	เคมีภัณฑ์	4.169	8.19		3	โลหะภัณฑ์	0.461	3.76
3. กรุงเทพฯ 14.241 ล้านตัน	1	สินค้าเบ็ดเตล็ด	8.059	56.59	**3. สงขลา 8.014 ล้านตัน**	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	6.108	76.22
	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	3.191	22.40		2	สินค้าเบ็ดเตล็ด	1.379	17.21
	3	ไม่ระบุประเภทสินค้า	2.992	21.01		3	ไม้	0.290	3.61

ที่มา : รวบรวมจากกรมเจ้าท่า

ตารางที่ 2.2.1-4 ปริมาณสินค้าทางน้ำตามแนวชายฝั่งภายในประเทศตามประเภทสินค้า พ.ศ. 2561

ขาเข้า					ขาออก				
ด่าน	ลำดับ	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)	ร้อยละ	ด่าน	ลำดับ	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)	ร้อยละ
1. สมุทรปราการ 11.895 ล้านตัน	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	6.855	57.63	**1. แหลมฉบัง 17.980 ล้านตัน**	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	11.693	65.03
	2	สินค้าเบ็ดเตล็ด	4.916	41.33		2	สินค้าเบ็ดเตล็ด	5.435	30.23
	3	โลหะภัณฑ์	0.108	0.91		3	เคมีภัณฑ์	0.350	1.94
2. แหลมฉบัง 3.685 ล้านตัน	1	สินค้าเบ็ดเตล็ด	2.518	68.32	**2. มาบตาพุด 6.509 ล้านตัน**	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	6.323	97.14
	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	1.021	27.69		2	เคมีภัณฑ์	0.165	2.53
	3	เคมีภัณฑ์	0.111	3.01		3	เครื่องมือ/อุปกรณ์	0.013	0.20
3. กรุงเทพฯ 3.373 ล้านตัน	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	3.328	98.65	**3. สมุทรปราการ 5.302 ล้านตัน**	1	สินค้าเบ็ดเตล็ด	4.616	87.07
	2	โลหะภัณฑ์	0.020	0.59		2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	0.597	11.26
	3	เคมีภัณฑ์	0.015	0.44		3	ซีเมนต์	0.040	0.76

ที่มา : รวบรวมจากกรมเจ้าท่า

4) ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายทางอากาศ

ในปัจจุบันมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศในพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยสนามบินต่าง ๆ ภายใต้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ส่วนกองทัพเรือมีท่าอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบคือท่าอากาศยานอู่ตะเภา (**รูปที่ 2.2.1-8**) นอกจากนี้ยังพบว่ามีสนามบินตราดที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยสถิติการดำเนินงานรวมของทั้ง 4 สนามบิน ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนเที่ยวบิน 651,413 เที่ยว ผู้โดยสาร 105,332,841 คน และสินค้า 1,557,843 ตัน สรุปได้ดัง**ตารางที่ 2.2.1-5**

ที่มา : รวบรวมจากหน่วยงานและกรมการบินพลเรือน

รูปที่ 2.2.1-8 แผนที่สนามบินในประเทศไทย

ตารางที่ 2.2.1-5 ข้อมูลสถิติจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศของสนามบินในพื้นที่ศึกษา

ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนสินค้า (ตัน)
1. สุวรรณภูมิ	364,047	62,814,644	1,500,139
2. ดอนเมือง	269,964	40,563,727	57,692
3. อู่ตะเภา	15,105	1,859,064	-
4. ตราด	2,297	95,406	12
รวม	**651,413**	**105,332,841**	**1,557,843**

ที่มา : รวบรวมจากหน่วยงานและกรมการบินพลเรือน พ.ศ. 2561

2.2.2 สถานการณ์และความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค

1) ประปา

ระบบประปาชุมชน ในพื้นที่ EEC อยู่ในพื้นที่บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต 1 มีสาขาที่ให้บริการจำนวน 13 สาขา และพื้นที่เชื่อมโยง อยู่ในพื้นที่บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) มีสาขาที่ให้บริการจำนวน 6 สาขา รายละเอียดดัง**ตารางที่ 2.2.2-1** และ**รูปที่ 2.2.2-1** แสดงตำแหน่งที่ตั้งสถานีระบบผลิตน้ำประปาและแนวท่อจ่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ EEC และพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งแหล่งน้ำดิบหลักสำหรับผลิตประปา 3 แหล่ง มาจากน้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) (East Water)

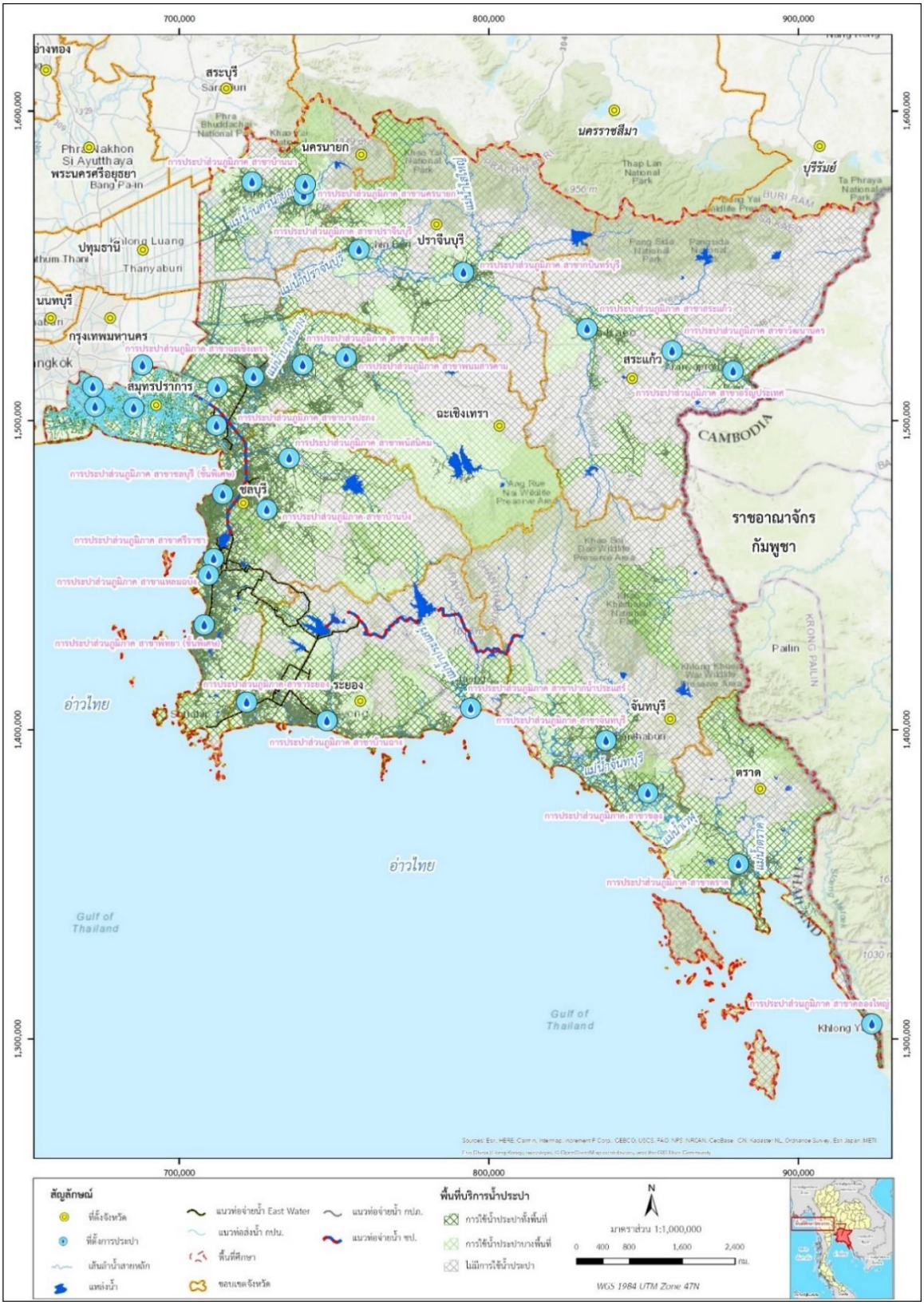
ตารางที่ 2.2.2-1 สาขาที่ให้บริการประปาชุมชนและกำลังการผลิตในพื้นที่ EEC และพื้นที่เชื่อมโยง

จังหวัด	สาขาที่ให้บริการ (แห่ง)	กำลังการผลิต[1] (ลบ.ม./วัน)
ชลบุรี	6	828,493
ระยอง	3	201,589
ฉะเชิงเทรา	4	175,205
รวมในพื้นที่ EEC	**13**	**1,205,587**
จันทบุรี	2	75,369
ตราด	2	48,958
ปราจีนบุรี	2	55,205
รวมในพื้นที่เชื่อมโยง	**6**	**179,534**

หมายเหตุ : (1) กำลังการผลิตน้ำประปา ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2562 ข้อมูลทางหน่วยงานการประปาส่วนภูมิภาค

ที่มา : บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

น้ำใช้ภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในนิคมอุตสาหกรรม จัดสรรโดยบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) หรือ อีสท์ วอเตอร์ (East Water) โดยการให้บริการน้ำดิบผ่านท่อส่งน้ำขนาดใหญ่ให้แก่ภาคอุตสาหกรรม และการประปาส่วนภูมิภาคบางแห่ง น้ำดิบที่ East Water จัดสรรให้กับภาคอุตสาหกรรม มาจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานเป็นหลัก โดยมีแนวโครงข่ายท่อส่งน้ำเชื่อมโยงกับอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่จังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี ได้แก่ อ่างเก็บน้ำประแสร์ อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล และอ่างเก็บน้ำดอกกราย ในจังหวัดระยอง อ่างเก็บน้ำหนองค้อ และอ่างเก็บน้ำบางพระ ในจังหวัดชลบุรี โดยมีแนวท่อส่งน้ำและผันน้ำเชื่อมโยงครอบคลุมถึง 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ในส่วนน้ำใช้ในภาคอุตสาหกรรมในปัจจุบันของพื้นที่เชื่อมโยง มีเฉพาะในเขตพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดจันทบุรี โดยการบริหารจัดการเองในแต่ละนิคม ส่วนจังหวัดตราด และปราจีนบุรี ยังไม่มีการใช้น้ำในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากยังไม่พบข้อมูลว่ามีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดดังกล่าว



รูปที่ 2.2.2-1 แสดงตำแหน่งสถานีระบบผลิตน้ำประปาและแนวท่อจ่ายน้ำประปา ในเขตพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

2) ไฟฟ้า

ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่เชื่อมโยง อยู่ในเขตการให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 (ภาคกลาง) จังหวัดชลบุรี และในพื้นที่ที่มีศักยภาพเป็น EEC ต่อขยาย อยู่ในเขตการให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 1 (ภาคกลาง) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2561-2580 (PDP2018) ปัจจุบันปี พ.ศ. 2561 ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีขีดความสามารถในการจ่ายไฟฟ้า ทั้งสิ้น 10,928 MW ในขณะที่ความต้องการไฟฟ้า (Load Profile) สูงสุด 3 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 9,166 MW ซึ่งชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา มีความต้องการใช้ไฟฟ้าอยู่ที่ 2,759 MW, 2,113 MW และ 1,033 MW ตามลำดับ พื้นที่ที่มีศักยภาพเป็น EEC ต่อขยาย มีค่าความต้องการไฟฟ้าสูงสุดอยู่ที่ 624 MW และพื้นที่เชื่อมโยง จันทบุรี ตราด มีค่าความต้องการไฟฟ้าสูงสุดอยู่ที่ 267 MW และ 110 MW ตามลำดับ

2.3 แนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเติบโตของ EEC ในอนาคต

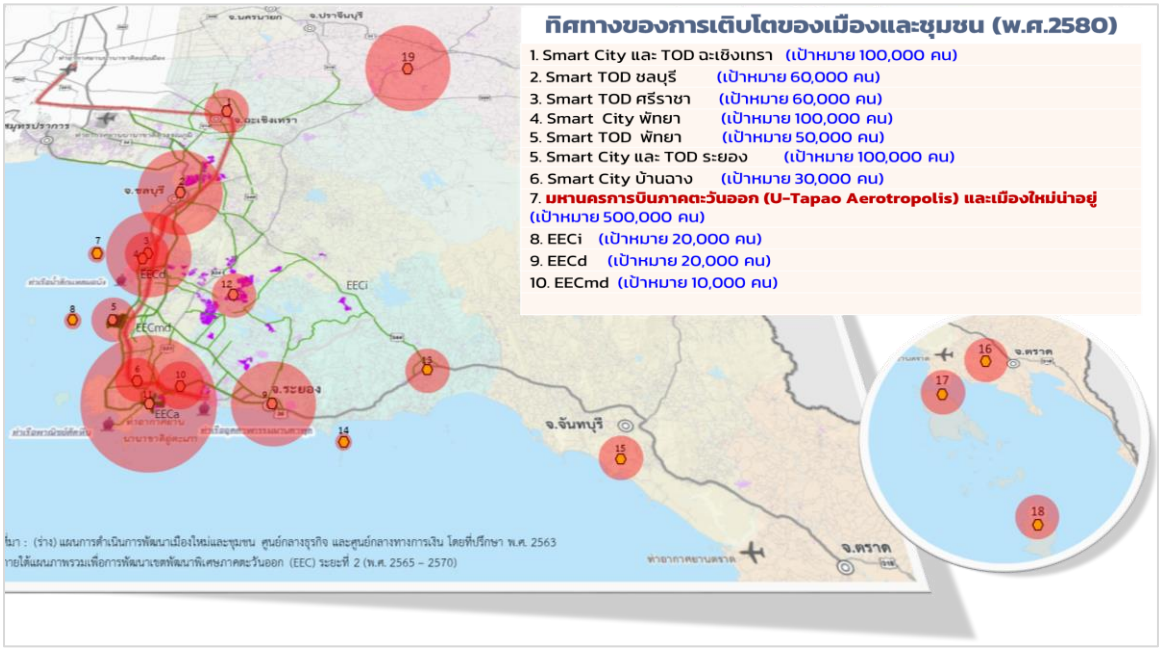
การวิเคราะห์แนวโน้มความต้องการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อประกอบการจัดทำแผนการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม มีจุดประสงค์เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้งาน (User Demand) ได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการวิเคราะห์จากการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า จากจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ EEC เชื่อมโยงไปถึงพื้นที่เกี่ยวเนื่องที่มีศักยภาพ และมีแนวโน้มเติบโตด้านความเป็นแหล่งเมืองและชุมชน แหล่งอุตสาหกรรม แหล่งเกษตรกรรม และแหล่งท่องเที่ยว ดังนี้

2.3.1 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของแหล่งเมืองและชุมชน

จากโครงการลงทุนต่าง ๆ ในพื้นที่ EEC ซึ่งจะสร้างโอกาสในการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม และยังส่งผลต่อการขยายตัวของประชากรภายในพื้นที่ สกพอ. จึงกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเจริญเติบโตดังกล่าว ซึ่งพื้นที่ที่จะพัฒนาเมืองใหม่และชุมชนตามแผนการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชน ศูนย์กลางทางธุรกิจ และศูนย์กลางทางการเงิน สำหรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2 คำนึงถึงการเชื่อมต่อกับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจและกิจกรรมในชุมชนเดิมของพื้นที่ EEC อยู่ไม่ไกลจากโครงการพัฒนาสำคัญ และสามารถเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งหลักที่ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC ตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 ได้แก่ เส้นทางระบบราง ที่ประกอบด้วยระบบรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่รองลงมาคือระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งเสริมแนวระเบียงเลียบชายฝั่งให้มีศักยภาพสูงขึ้น ตลอดจนสอดคล้องการขยายตัวของประชากรที่จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคตในระยะ 20 ปีข้างหน้า ทั้งในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ที่คาดการณ์ว่าจะมีอัตราการ

เพิ่มของประชากรที่ประมาณ 1.9-2.1 เท่า และมีการกระจุกตัวต่ำของประชากรนอกเขตพื้นที่เมืองหรือชนบท (อัตราการเพิ่มของประชากรที่ประมาณ 1.1-1.3 เท่า) จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยว รวมถึงบุคลากรและแรงงานที่เข้ามาเที่ยวและทำงานในพื้นที่ EEC

ด้วยแนวโน้มการขยายตัวของแหล่งเมืองและชุมชน และแผนการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชนฯ ระยะที่ 2 ข้างต้น คาดการณ์ว่าจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น 1,050,000 คน จึงจำเป็นต้องมีแผนงาน/โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคหลักสนับสนุนที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชากรเมืองและชุมชนในพื้นที่เมืองเป้าหมายหลัก จำนวน 10 เมือง **ดังรูปที่ 2.3.1-1**



รูปที่ 2.3.1-1 พื้นที่พัฒนาเมืองเป้าหมายหลักในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

ดังนั้น เพื่อให้เกิดการบูรณาการของแผนงานพัฒนาพื้นที่ EEC และเกิดประโยชน์สูงสุด ในการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาศักยภาพของระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง จะคำนึงถึงความสัมพันธ์ของพื้นที่พัฒนาเมืองเป้าหมายหลัก และรูปแบบการพัฒนาเมือง ได้แก่

(1) มหานครการบินภาคตะวันออก พื้นที่รัศมี 30 x 30 กิโลเมตร รอบสนามบินอู่ตะเภา ประกอบด้วย เมืองศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางรองที่เกาะกลุ่มเชื่อมโยงทั้งในเชิงพื้นที่และเชิงบทบาทการบริการทางธุรกิจการค้าและบริการสาธารณะ โดยต้องมีการเชื่อมต่อการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพรวดเร็ว เพื่อการขนส่งและการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีบทบาทแตกต่างกันและสนามบินอู่ตะเภา

(2) เมืองศูนย์กลางการบริหารปกครอง ประกอบด้วย เมืองชลบุรี ศรีราชา พัทยา ระยอง บ้านฉาง และปลวกแดง มีการกระจุกตัวของประชากรสูงจึงควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเพื่อป้องกันสภาพการจราจรหนาแน่นที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญได้อย่างสะดวก

(3) เมืองรอบสถานีขนส่งมวลชน เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหลัก ได้แก่ สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา ศรีราชา พัทยา และระยอง ตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) ที่ต้องมีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่าง TOD กับแหล่งเมือง แหล่งเศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว

(4) เมืองศูนย์กลางชุมชนชนบท เชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานระดับภาคที่มีบทบาทในการเสริมศักยภาพและสร้างโอกาสให้กับพื้นที่เมืองอื่นๆ ที่อยู่ในตอนกลาง ตอนเหนือ และด้านตะวันออกบริเวณชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา คือ โครการเส้นทางหลวงแผ่นดิน เช่น 331 และ 304 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต รวมถึงเส้นทางรถไฟทางคู่สายตะวันออก กรุงเทพมหานคร-อรัญประเทศ เช่น พื้นที่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศอัจฉริยะศรีมหาโพธิ จ.ปราจีนบุรี พื้นที่ทำการเกษตรของชุมชนเกษตรกรรมทั้งพืชไร่ และพืชสวน ที่มีความต้องการการเชื่อมต่อด้านการคมนาคมให้สามารถเข้าถึงศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรม และบริการได้

(5) เมืองใหม่อัจฉริยะ (Smart City) เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ EEC มีมาตรฐานคุณภาพชีวิตที่ดี จากมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการเข้าถึงบริการของประชาชนในเมืองและชุมชนที่ทั่วถึงและครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

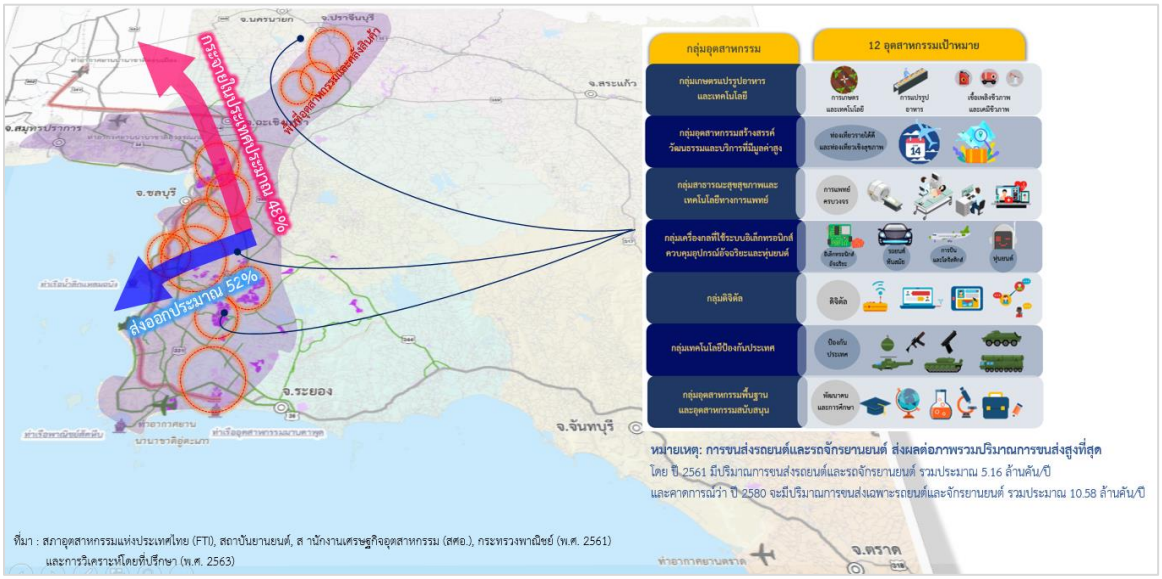
(6) เมืองท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล และเกาะต่าง ๆ รองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจให้กับกลุ่มเมืองใหม่และเมืองศูนย์กลางหลักที่เป็นพื้นที่เป้าหมายรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้นของภาคตะวันออก

2.3.2 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม

จากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ที่มุ่งเน้นการพัฒนา 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย พบว่า สถานการณ์ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ EEC ในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 เพิ่มสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2561 ซึ่งเป็นปีที่พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา (เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561) ที่มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุนถึง 6.24 แสนล้านบาท ในขณะที่มีการออกบัตรส่งเสริมการลงทุน 3.72 แสนล้านบาท และหากรวมมูลค่าการออกบัตรส่งเสริมการลงทุนในช่วง พ.ศ. 2560-2562 ในพื้นที่ EEC จะอยู่ที่ 8.8 แสนล้านบาท เมื่อพิจารณารายจังหวัด พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2560-2562 มูลค่าการออกบัตรส่งเสริมการลงทุนของชลบุรีและระยองรวมปี พ.ศ. 2560-2562 จะใกล้เคียงกันที่ประมาณ 4 แสนล้านบาท ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดในพื้นที่ EEC ที่มีมูลค่าเงินลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตสูงสุด คือ ระยอง ในขณะที่จำนวนโรงงานสูงสุด คือ ชลบุรี

ภาพรวมอุตสาหกรรมที่ส่งผลต่อปริมาณการขนส่งสูงที่สุดอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน รวมถึงอุตสาหกรรมในกลุ่มเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมอุปกรณ์อัจฉริยะและหุ่นยนต์ ที่มีความต้องการสูงในการกระจายสินค้าเพื่อบริโภคภายในประเทศกว่าร้อยละ 48 และส่งออกในปริมาณร้อยละ 52 โดยมีฐานที่มั่นอยู่ในภาคตะวันออกมานานหลาย 10 ปี จนมีเครือข่าย

การผลิตที่แข็งแกร่งอย่างอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์เป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเงินลงทุนสูงที่สุดเป็น 2 อันดับแรกใน EEC (อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมูลค่าการลงทุน 73,995 ล้านบาท และอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์มูลค่าการลงทุน 80,490 ล้านบาท) *(อ้างอิงจาก: คำขอส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, มกราคม 2558-มิถุนายน 2562)* และยังคงมีการขยายการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ด้วยอุตสาหกรรมข้างต้นเน้นการนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกชิ้นส่วน/สินค้าสำเร็จรูป ผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก และมีปริมาณการขนส่งสูง กระจุกตัวอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่อยู่ใกล้กับท่าเรือฯ ในบริเวณอำเภอศรีราชา อำเภอพานทอง อำเภอหนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี แหล่งอุตสาหกรรมบริเวณอำเภอปลวกแดง อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง ตลอดจนพื้นที่เกี่ยวเนื่องอย่างอำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี นอกจากนี้ ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2562 การขยายและการประกอบการกิจการใหม่ในอุตสาหกรรม S curve ในสามจังหวัด EEC และพื้นที่ศักยภาพเกี่ยวเนื่องอย่างจังหวัดปราจีนบุรี พบว่า ยังคงเป็นคลัสเตอร์ยานยนต์ คลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ และคลัสเตอร์แปรรูปอาหาร และพบการลงทุนในคลัสเตอร์หุ่นยนต์และแขนกล คลัสเตอร์เทคโนโลยีชีวภาพ คลัสเตอร์ดิจิทัล และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสุขภาพ



รูปที่ 2.3.2-1 แหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง

ส่วนในอนาคตเมื่อการพัฒนาโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Airport City) และโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งเป็นโครงการหลักและสำคัญ (EEC Project List) ของการพัฒนา EEC ตั้งแต่ระยะแรก เปิดดำเนินการ จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบ โดยคาดการณ์ว่าศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานจะมีมูลค่าประมาณ 1.2 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2575 เติบโตอย่างต่อเนื่องประมาณร้อยละ 5 ต่อปี และสามารถส่งออก

ชิ้นส่วนอากาศยานได้ติดอันดับ 1 ใน 5 ของเอเชีย จึงคาดว่าจะเกิดการขนส่ง เช่น ชิ้นส่วนอากาศยาน ตลอดจนวัตถุดิบในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นกัน

ด้วยแนวโน้มของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ในภาพรวมยังคงมีการนำเข้าส่งออกผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศเป็นหลัก โดยมีสินค้าบางส่วนที่มีมูลค่าสูงหรือต้องการความรวดเร็วในการส่งออกผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่จะมีการเปลี่ยนมาใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาสูงขึ้นภายหลังจากที่ท่าอากาศยาน ฯ เปิดดำเนินการประมาณปี พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป ที่สำคัญ คือ ทิศทางการไหลของสินค้าระหว่างคลัสเตอร์ที่สนับสนุนซึ่งกันและกันในห่วงโซ่อุปทานภายในพื้นที่ EEC ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม และพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปัจจุบันมีเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 10+2 อุตสาหกรรม รวม 35 แห่ง จำแนกเป็น เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการพิเศษ จำนวน 7 แห่ง และเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการอุตสาหกรรม จำนวน 28 แห่ง โดยเป็นพื้นที่พร้อมลงทุนและพื้นที่ที่อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการ จากการคาดการณ์และวิเคราะห์ความพอเพียงของการใช้ประโยชน์พื้นที่อุตสาหกรรมภายใต้แผนการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พบว่าพื้นที่รองรับการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC มีความเพียงพอในระยะกลาง (10 ปี) และระยะยาว (50 ปี)

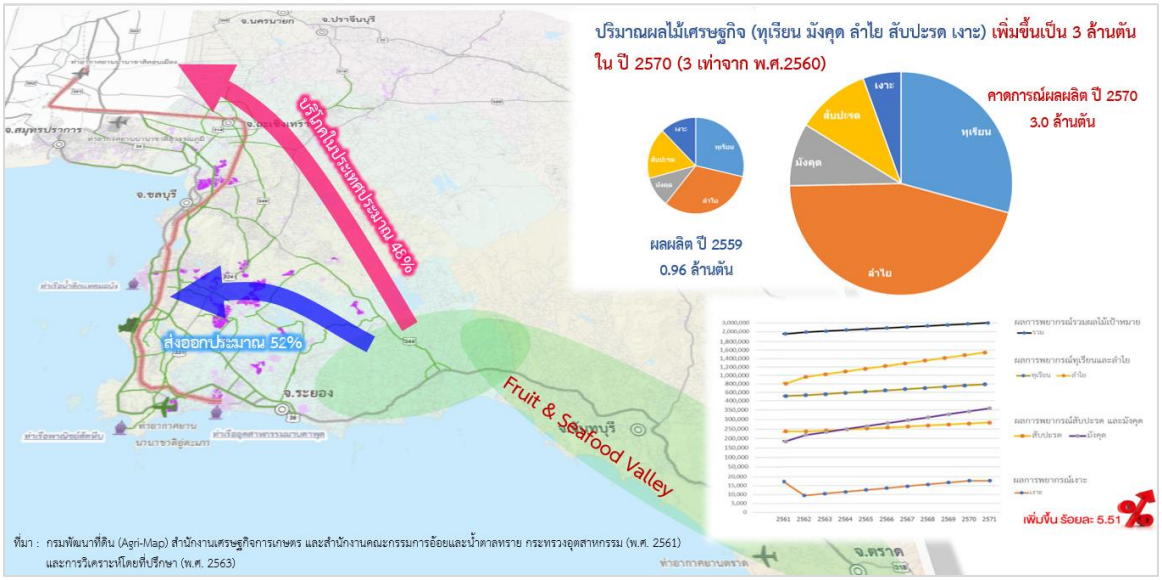
ดังนั้น เพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มในพื้นที่ EEC และป้องกันการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนชาวต่างชาติ การจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะคำนึงถึงการเชื่อมต่อเข้ากับพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม และพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพในกิจกรรมโลจิสติกส์สำหรับการนำเข้าส่งออก ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานให้แก่ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC อันเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามยุทธศาสตร์ ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0

2.3.3 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาภาคการเกษตร

ปัจจุบัน สินค้าเกษตรที่มีปริมาณและมูลค่าส่งออกเพิ่มขึ้นจากพื้นที่ EEC และพื้นที่ข้างเคียง (จันทุรีและตราด) ได้แก่ ทุเรียน มังคุด มะม่วง และเงาะ ทั้งแบบผลสดและผลิตภัณฑ์ เนื่องจากความต้องการบริโภคผลไม้และผลิตภัณฑ์ของตลาดหลักอย่าง จีน เวียดนาม และฮ่องกงยังมีต่อเนื่อง ตลอดจนเนื้อไก่สด แช่เย็น แช่แข็ง และเนื้อไก่ปรุงแต่ง ขยายตัวจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของประเทศคู่ค้าที่เป็นตลาดส่งออกหลักของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป กลุ่มประเทศในอาเซียน และการส่งออกไก่สดแช่เข็งไปประเทศจีนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกไข่ไก่ ไปยังฮ่องกงและสิงคโปร์ อย่างไรก็ตาม กุ้งและผลิตภัณฑ์มีทั้งปริมาณและมูลค่าส่งออกลดลง เนื่องจากตลาดหลักอย่างสหรัฐอเมริกาลดการนำเข้าจากไทย จากค่าเงินบาทที่แข็งตัวต่อเนื่อง

ในขณะเดียวกัน พบว่าภาคการเกษตรจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของประชากรโลกที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงขึ้นถึง 9.7 พันล้านคนภายในปี พ.ศ. 2593 และจากการส่งเสริม

การลงทุนอุตสาหกรรมและการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC ทำให้จำนวนแรงงานและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการวัตถุดิบและผลผลิตการเกษตรในการบริโภคภายในพื้นที่ รวมทั้งความต้องการของพืชผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์ และสัตว์น้ำเพิ่มสูงมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2580 คาดการณ์ว่าประชากรในพื้นที่จะเพิ่มขึ้นที่ 6,026,841 คน และนักท่องเที่ยว 206,039,240 คน ประกอบกับโครงสร้างประชากรที่กำลังเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมผู้สูงอายุ กระแสการรักษาสุขภาพและความนิยมธรรมชาติ จะทำให้ทิศทางการผลิต พัฒนา และปรับปรุงสินค้าและบริการด้านอาหาร มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็นอาหารสุขภาพ สมุนไพร และการแพทย์พื้นบ้าน อาหารชีวภาพ พืชผักปลอดสารพิษเพิ่มสูงขึ้น



รูปที่ 2.3.3-1 แหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจสำคัญในพื้นที่ EEC และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง

แผนการพัฒนาภาคการเกษตรในพื้นที่ EEC ที่จะเป็นต้นแบบการพัฒนาด้านการเกษตรของประเทศ ส่วนหนึ่งจึงมุ่งให้การผลิตสินค้าในภาคการเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร สามารถตอบสนองแนวโน้มความต้องการของตลาดดังข้างต้นได้อย่างเป็นรูปธรรม ด้วยการจัดการพื้นที่เกษตรเป็นกลุ่ม (คลัสเตอร์) และเน้นการใช้ศักยภาพของพื้นที่อย่างเหมาะสม ซึ่งการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจำเป็นต้องนำแผนการพัฒนาภาคการเกษตรในพื้นที่ EEC มาประกอบการพิจารณา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกิจกรรมโลจิสติกส์ให้แก่ภาคการเกษตร ให้สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในและภายนอกประเทศได้อย่างครบวงจร โดยมีระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนน รถไฟ ท่าเรือน้ำลึก (ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด) และท่าอากาศยานนานาชาติ ซึ่งเป็นประตูเชื่อมโยงไปสู่นานาชาติ สู่ตลาดส่งออกสินค้าเกษตรที่สำคัญ จีน อินเดีย สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา ดังทิศทางการพัฒนาการเกษตรรายพื้นที่ ดังนี้

จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นแหล่งผลิตข้าว มันสำปะหลัง มะม่วงสุก ปลากระพงขาว ไก่เนื้อ และไก่ไข่ โดยมีพื้นที่เพาะเลี้ยงกุ้งและผลผลิตกุ้งมากที่สุดใน EEC ซึ่งในปี พ.ศ. 2561 ได้ผลผลิตกุ้งเพาะเลี้ยงสูงถึง

18,787 ตัน คิดเป็นร้อยละ 62.1 ของผลผลิตกุ้ง EEC นอกจากนี้ยังมีศักยภาพในการผลิตปลากระพงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ ซึ่งในปี พ.ศ. 2561 มีผลผลิตปลากระพง 13,707 ตัน จึงมีแผนพัฒนาให้เกิดเป็นแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเชิงอุตสาหกรรม (Aquaculture Industry Valley) และปรับเปลี่ยนพื้นที่สู่การผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เช่น ไม้ดอกไม้ประดับ พืชสมุนไพร และผักปลอดสารพิษ ในพื้นที่ ส.ป.ก.

จังหวัดชลบุรี เป็นแหล่งผลิตยางพารา มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน และการทำปศุสัตว์ (สุกร) มีแผนพัฒนาให้เป็นแหล่งเพาะปลูกพืชพลังงาน (Bio Energy Crop Belt) สำหรับการผลิตผลิตภัณฑ์ชีวภาพ เนื่องจากพื้นที่จังหวัดชลบุรีมีความเหมาะสมสูงและปานกลางในการเพาะปลูกมันสำปะหลัง ประมาณร้อยละ 80 ของพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังจังหวัด และพื้นที่เพาะปลูกอยู่ใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรมพลาสติกเดิมในจังหวัดชลบุรี ที่กำลังเปลี่ยนผ่านไปสู่การผลิตพลาสติกชีวภาพ รวมถึงปรับเปลี่ยนพื้นที่สู่การเพาะเลี้ยงปศุสัตว์มูลค่าสูง (โคขุน) และพืชสมุนไพร ในพื้นที่ ส.ป.ก.

จังหวัดระยอง เป็นแหล่งผลิตพืชสวนทั้งทุเรียน มังคุด และเงาะ โดยเฉพาะทุเรียนที่มีความต้องการปริมาณมากในจีน และยางพารา รวมทั้งพื้นที่ตามแนวชายฝั่งที่มีศักยภาพสูงในการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล มีแผนพัฒนาเป็นศูนย์กลางผลไม้เมืองร้อนและเป็นแหล่งรวบรวมผลไม้และอาหารทะเลสด (Fruit and Seafood Valley) เพื่อเข้าสู่กระบวนการเพิ่มมูลค่า และตอบสนองความต้องการอาหารคุณภาพสูงในพื้นที่ EEC โดยใช้ประโยชน์จากความเย็นที่เหลือจากกระบวนการในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในการแช่แข็งผลไม้และอาหารทะเลแปรรูป จากตำแหน่งที่ตั้งของจังหวัดระยองที่เชื่อมโยงกับพื้นที่เพาะปลูกผลไม้ใกล้เคียงในจังหวัดจันทบุรีและตราด และพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดชลบุรี

การจัดตั้งตลาดกลางค้าส่งผลไม้เมืองร้อน/ตลาดกลางค้าส่งปลาและอาหารแปรรูปข้างต้น จะสามารถช่วยเกษตรกรสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าจากการเพิ่มบรรจุภัณฑ์ แปรรูป และคงมาตรฐานคุณภาพของผลผลิตด้วยระบบตลาดกลางผลไม้ และขายผลผลิตในราคาที่ไม่ถูกเอาเปรียบ สามารถใช้สถานที่เพื่อรวบรวมสินค้า เก็บรักษาสินค้าในห้องเย็น/ห้องแช่แข็งก่อนขนส่งทางบกส่งต่อไปยังตลาดไทและกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคทั่วประเทศ และไปยังประเทศจีน ด้วยเส้นทาง R9 R12 และ R3A หรือขนส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งออกไปยังประเทศจีน และประเทศเป้าหมายใหม่ ๆ ในอนาคตต่อไปได้ ดังเส้นทางสายหลักในการกระจายผลไม้ภายในประเทศและการส่งออก ใน**รูปที่ 2.3.3-2**

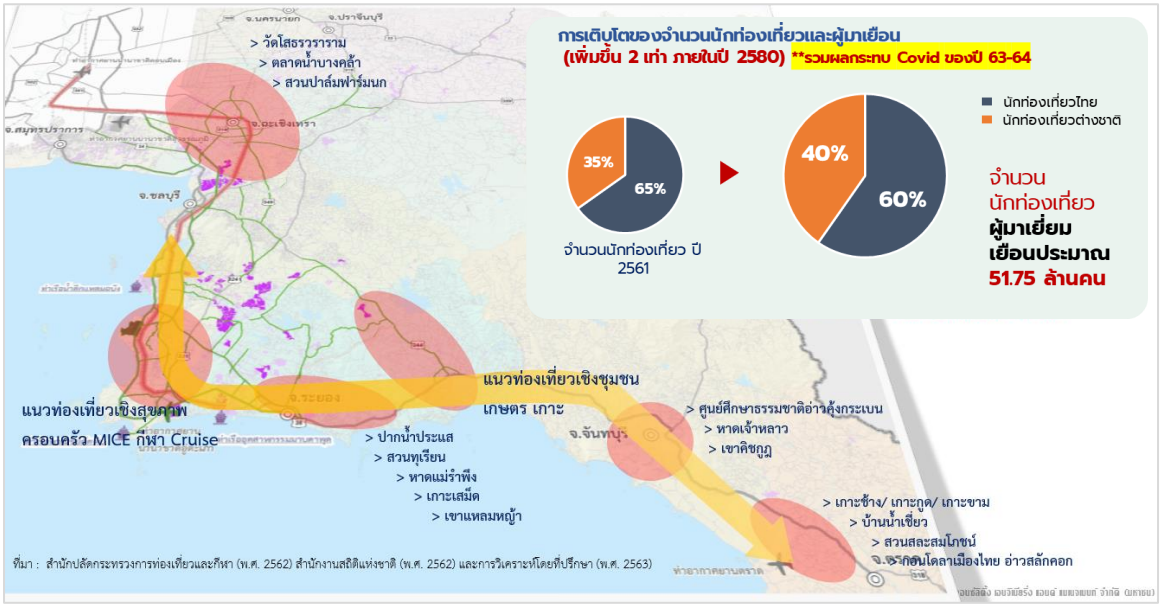
รูปที่ 2.3.3-2 เส้นทางสายหลักในการกระจายผลไม้ภายในประเทศและการส่งออก

ด้านแนวโน้มความต้องการบริโภคสัตว์น้ำ คาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ. 2580 จะมีความต้องการบริโภคสัตว์น้ำในพื้นที่ EEC เพิ่มสูงขึ้นเป็น 202,595.20 ตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 จากปี พ.ศ. 2560 ที่มีความต้องการเพียง 135,431.63 ตัน ดังนั้น ผลผลิตสัตว์น้ำในพื้นที่ EEC ยังสามารถร่วมใช้ประโยชน์จากการจัดตั้งตลาดค้าส่งกลาง ฯ เพื่อการรวบรวมและเก็บรักษาผลผลิตสัตว์น้ำโดยการแช่เย็น/แช่แข็งก่อนนำออกจากพื้นที่ EEC ไปจำหน่ายยังตลาดทะเลไทย จังหวัดสมุทรสาคร ที่จะมีผู้ซื้อสัตว์น้ำไปกระจายยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วทั้งประเทศ ทั้งนี้ ด้วยความต้องการวัตถุดิบและผลผลิตการเกษตรในการบริโภคที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ประกอบกับความสามารถในการผลิตสินค้าเกษตรนานาชนิดในพื้นที่ EEC รวมทั้งสัตว์น้ำจากจันทบุรีและตราดซึ่งมีการส่งออกที่ที่เรือแหลมฉบัง อาจมีความจำเป็นที่ต้องศึกษาการพัฒนาท่าเรือเอนกประสงค์ที่ท่าเรือมาบตาพุดเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าประมง เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม และสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป

2.3.4 แนวโน้มความต้องการระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการการท่องเที่ยว

จากการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC และพื้นที่ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวต่อเนื่อง ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด พบว่า ในปี พ.ศ. 2580 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนประมาณ 51.75 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้น 5.7 เท่า แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวภายในประเทศร้อยละ 60 และนักท่องเที่ยวต่างประเทศร้อยละ 40 โดยมีอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวเฉลี่ยที่ร้อยละ 10.16 ต่อปี ซึ่งการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจะเน้นการกระจายการกระจุกตัว

ของแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันโดยเฉพาะในเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี สู่แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพอื่น ๆ ในพื้นที่รวมถึงพื้นที่ข้างเคียงมากขึ้น โดยเฉพาะการท่องเที่ยวชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงเกษตร เพื่อกระจายรายได้สู่ชุมชน ส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ประกอบกับการจัดกิจกรรมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้สูงและนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่มีแนวโน้มความต้องการเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางมาท่องเที่ยวทั้งครอบครัวและนักท่องเที่ยวแบบอิสระ (FIT-Free Individual Traveller) นั้น ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องนำมาประกอบการพิจารณาเพื่อการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2566-2570 ตามพื้นที่เป้าหมายในการส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ใน**รูปที่ 2.3.4-1**



รูปที่ 2.3.4-1 พื้นที่เป้าหมายในการส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC และพื้นที่ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง

เมื่อการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC ได้มากขึ้น หากมีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะและรถโดยสารสาธารณะจากสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สนามบินสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และจุดหมายปลายทางแห่งการจัดกิจกรรมประชุมและนิทรรศการหรือกิจกรรมไมซ์ในระดับผู้นำทั้งในส่วนภูมิภาคและระหว่างประเทศในเมืองพัทยา และเชื่อมโยงกับการพัฒนา Mobile application บน Online Platform เพื่อให้บริการข้อมูลด้านการเดินทางและแหล่งท่องเที่ยวให้สอดรับกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวสมัยใหม่ที่นิยมการสืบค้นข้อมูลออนไลน์ และแนวโน้มของการวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองของกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบอิสระ (FIT-Free Individual Traveller) จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวในเมืองรองและพื้นที่เชื่อมต่อ

นอกจากนี้ แผนการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2566-2570 ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือสำราญที่มีศักยภาพและมีความเป็นไปได้ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ ท่าเรือบาลีฮาย ด้วยการพัฒนางานโลจิสติกส์และการบริหารจัดการเป็นสำคัญ เช่น ในระยะสั้นให้เพิ่มจำนวนเรือที่เข้าเทียบท่า ทั้งเพื่อการขนถ่ายผู้โดยสาร และการจอดค้างแรมที่ท่าสำหรับเส้นทางเดินเรือในปัจจุบันที่มีอยู่ โดยให้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่บริเวณท่าเรือ และการจัดการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น ส่วนในระยะยาวอาจปรับเปลี่ยนเป็นท่าเรือหลักที่เป็นทางเลือกที่ให้บริการในอ่าวไทย เพื่อไปสู่การเป็นจุดหมายปลายทางระดับผู้นำในการให้บริการแก่ทั้งพื้นที่ EEC และกรุงเทพมหานคร และตระหนักถึงโอกาสในอนาคตซึ่งจะมีเส้นทางเดินเรือระยะสั้นใหม่ๆ เกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียง

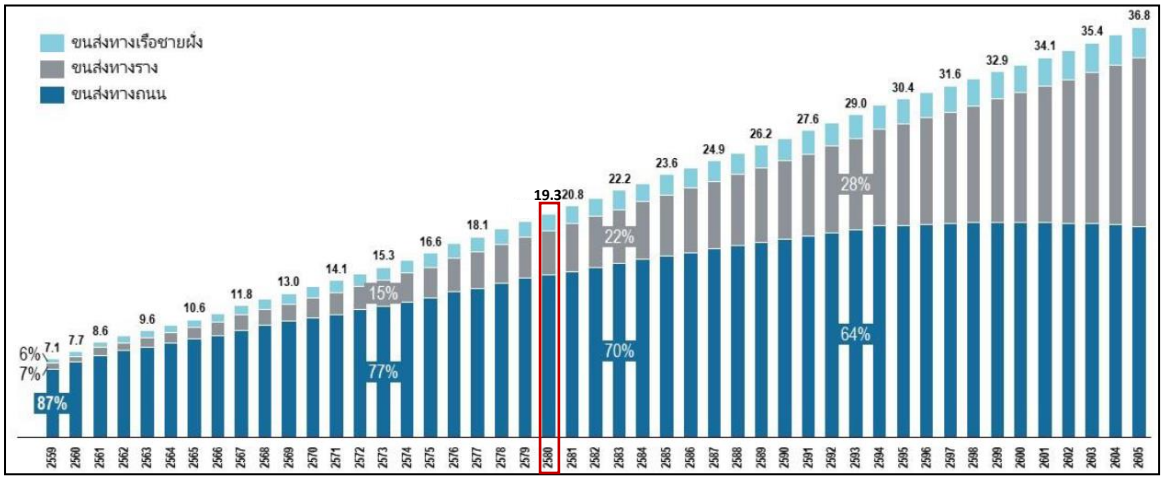
2.3.5 แนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อ National Gateway ให้รองรับการเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในพื้นที่ EEC ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางคู่เพื่อเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานหลัก อย่างไร้รอยต่อไปยัง CLMVT เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและโอกาสในการส่งออก เป็นแหล่งวัตถุดิบ ฐานการผลิต และการลงทุน รวมทั้งเป็นเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิตให้กับประเทศไทย ยกระดับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางน้ำ และการขนส่งสินค้าตามแนวชายฝั่งตลอดจนการขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นบทบาทสำคัญที่จะช่วยในการลดปัญหาด้านต้นทุนและคอขวดของโครงข่ายคมนาคมที่จะเกิดขึ้น

<u>โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3</u>

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือน้ำลึกและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับ การขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ ซึ่งจากผลการศึกษางานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้าง โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) มีการคาดการณ์ว่าปริมาณอุปสงค์จากการขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านมายังท่าเรือแหลมฉบัง จะเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี ซึ่งเกิดจาก

การขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรม และการเชื่อมต่อที่เติบโตมากขึ้น รวมถึงการบูรณาการในระดับภูมิภาค สิ่งต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของปริมาณและความต้องการให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเหมือนประตูขนส่งสินค้าสำหรับประเทศต่างๆ โดยในปี พ.ศ. 2580 คาดการณ์ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 7.5 ล้าน TEU ในปัจจุบันเป็น 19.3 ล้าน TEU ในปี พ.ศ. 2580 **รูปที่ 2.3.5-1** แสดงผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านท่าของท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต



ที่มา : งานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้าง โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้า ผ่านท่าทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)

รูปที่ 2.3.5-1 ปริมาณตู้สินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังแยกตามโหมดการขนส่ง (ล้านTEUs)

<u>โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3</u>

เนื่องจากพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมีการขยายตัวมากขึ้น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จึงมีความจำเป็นต้องเตรียมการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ในระยะที่ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ตามแผนพัฒนาระยะกลาง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้า และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของกนอ. ปี พ.ศ. 2557-2559 ที่กำหนดให้โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการ และถือเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนโครงการส่งเสริมการขนส่งแบบ Green Logistics ซึ่งการพัฒนาท่าเรือเป็นไปตามการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านของโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Infrastructure) ภายในระยะเวลาปี พ.ศ. 2560-2564 โดยเร่งผลักดันให้เกิดรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ในทางพาณิชย์มากขึ้น

ด้านแนวทางการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งจะช่วยขยายการนำเข้าวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูง และ Bio-Economy และรองรับ LNG เพิ่มขึ้นในอีก 20 ปีข้างหน้า อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กนอ. จากผลการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม

มาบตาพุด ระยะที่ 3 พบว่าการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดในระยะที่ 3 จะต้องรองรับกับความต้องการด้านปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นเพื่อทั้งกลุ่มสินค้าเหลว (น้ำมันดิบและน้ำมันแปรรูป) และก๊าซธรรมชาติ ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.3.5-1** โดยพบว่าปริมาณสินค้าที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดจากปัจจุบันที่ 44.3 ล้านตัน เป็น 57.0 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2580 (กว่า 8.5 ล้านตันในส่วนของพื้นที่ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นการก่อสร้างท่าเทียบเรือ (Jetty) แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ (1) ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว 2 ท่า (2) ท่าเทียบเรือก๊าซ 3 ท่า และ (3) คลังสินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ)

ตารางที่ 2.3.5-1 สรุปความต้องการใช้บริการของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

ประเภทสินค้า	ปีที่ 1 (2568)	ปีที่ 5 (2572)	ปีที่ 10 (2577)	ปีที่ 15 (2582)	ปีที่ 20 (2587)	ปีที่ 25 (2592)	ปีที่ 30 (2597)
ท่าเรือสินค้าเหลว (ล้านตันต่อปี)	**2.11**	**3.22**	**4.71**	**5.19**	**5.46**	**5.74**	**5.95**
ความต้องการสินค้าเหลว (ล้านตันต่อปี)	1.76	2.60	3.77	4.00	4.00	4.00	4.00
การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป (Oil Product) (ล้านตันต่อปี)	0.35	0.62	0.94	1.23	1.46	1.74	1.95
ท่าเรือก๊าซ (ล้านตันต่อปี)	**-**	**-**	**3.43**	**3.51**	**6.80**	**8.83**	**10.76**
การนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) (ล้านตันต่อปี)	-	-	3.43	3.51	6.80	8.83	10.76
ปริมาณสินค้ารวม (ล้านตันต่อปี)	**2.11**	**2.93**	**8.14**	**8.70**	**12.26**	**14.57**	**16.71**

ที่มา : โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

กองทัพเรือมีแผนพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบการขนส่ง ทั้งทางถนน ทางราง และการขนส่งทางอากาศที่สนามบินอู่ตะเภาเพื่อรองรับการเป็น LOGISTICS HUB ในภาคตะวันออก สำหรับการกระจายสินค้า และส่งเสริมการเดินทางการท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค รวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและท่าเรือชายฝั่งอื่น ๆ ทั้งภายในประเทศ และประเทศในภูมิภาค ทั้งนี้การพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการดำเนินการในกิจกรรมต่างๆ โดยกำหนดโครงการพัฒนาท่าเรือ POL (ท่าเทียบเรือน้ำมัน) ให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ในการรองรับการเข้าจอดของเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) ภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเลของรัฐบาล โดยตั้งเป้าหมายรองรับนักท่องเที่ยวได้กว่า 3 ล้านคน/ปี

ที่มา : การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 : รายงานความก้าวหน้าของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและด้านสังคมของการดำเนินโครงการโครงการศึกษา สำรวจออกแบบ ปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่า POL) ท่าเรือจุกเสม็ด การท่าเรือสัตหีบ ฐานทัพเรือสัตหีบ

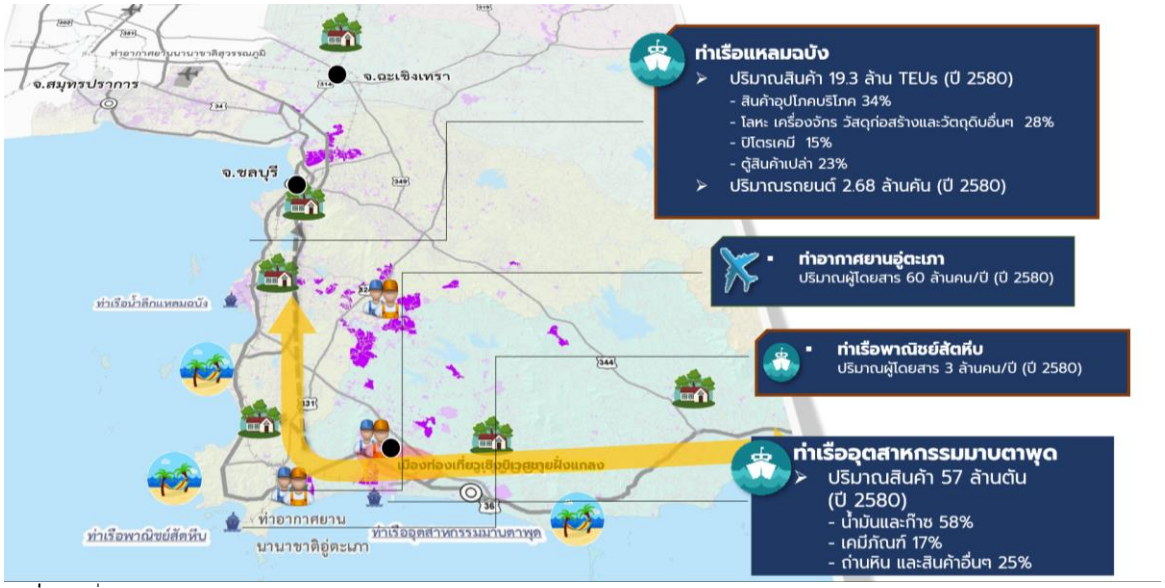
รูปที่ 2.3.5-2 การพัฒนาการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

<u>โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก</u>

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกถือเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักสำคัญของ EEC มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลัก แห่งที่ 3" เชื่อมสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้ทั้ง 3 สนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารรวมกันได้มากถึง 200 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ โครงการฯ จะทำให้เกิดศูนย์กลางการพัฒนาธุรกิจเป้าหมาย โดยเฉพาะการเป็น “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และ Logistics & Aviation" รวมถึงการเป็นศูนย์กลางของ “มหานครการบินภาคตะวันออก" ที่จะครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่เมือง ประมาณ 30 กิโลเมตร โดยรอบสนามบิน (พัทยาถึงระยอง) ซึ่งเป็นการสานต่อเจตนารมณ์การพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ดที่ต้องการให้เกิดเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจสำคัญของประเทศไทย โดยเข้าเชื่อมโยงเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปทางตะวันออก ที่สามารถเชื่อมโยงกันได้สะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางทางการบินและประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย โดยมีแผนการก่อสร้าง Run way และ Taxi way พร้อมทั้งอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และเมืองการบินรองรับการเติบโตของเมืองบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน ซึ่งเมื่อทำการก่อสร้างส่วนต่างๆ ของสนามบินแล้วเสร็จ สนามบินอู่ตะเภาจะมีอาคารผู้โดยสารทั้งสิ้น 3 หลัง พร้อมทางวิ่ง 2 ทางวิ่ง เป็น

นิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางการบิน และศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) สามารถรองรับผู้โดยสารได้กว่า 3 ล้านคน/ปี และในอีก 20 ปีข้างหน้าเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดกว่า 60 ล้านคน/ปี และมีโครงข่ายระบบคมนาคมรองรับที่ครบครัน อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงข่ายมอเตอร์เวย์ และถนนวงแหวนของเมืองการบิน เป็นต้น

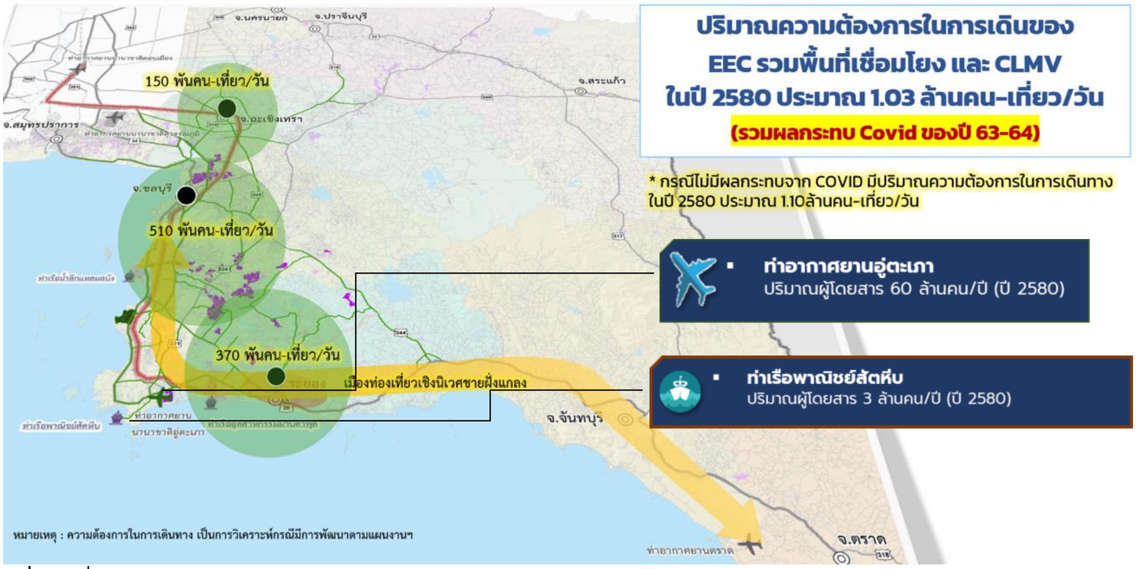
โดยสามารถสรุปปริมาณความต้องการตามผลการศึกษาการพัฒนาของ National Gateway แต่ละแห่งได้ดัง**รูปที่ 2.3.5-3**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2563

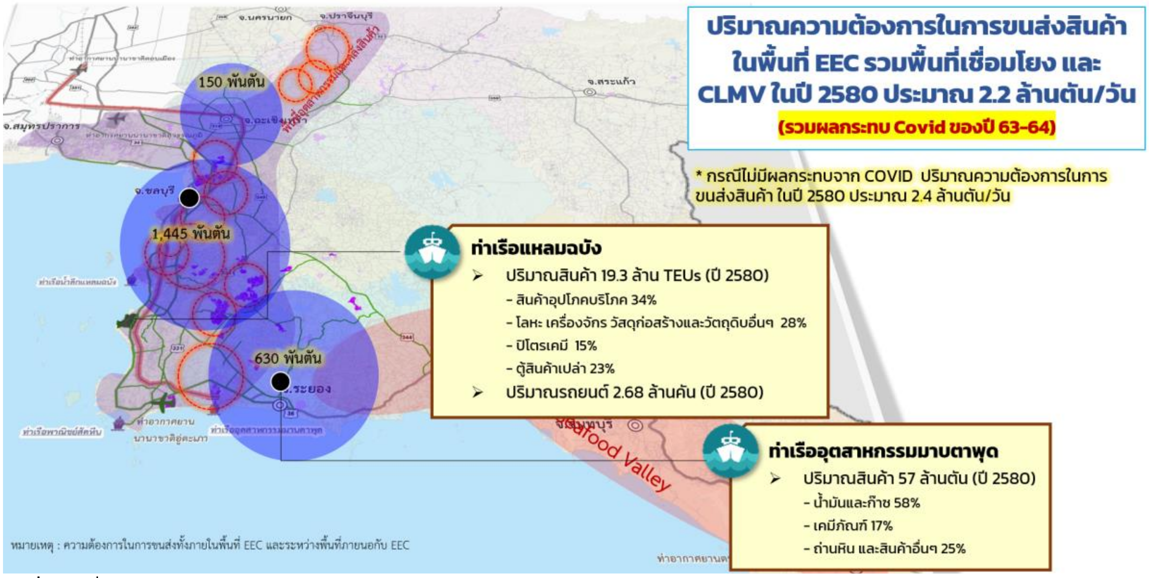
รูปที่ 2.3.5-3 ผลการศึกษาปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าของแต่ละ National Gateway

<u>สรุป</u> จากการวิเคราะห์การขยายตัวของเมืองและชุมชน แผนการพัฒนาเมืองใหม่ และเมืองการบินภาคตะวันออก ในปี พ.ศ. 2580 คาดว่าจะทำให้มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 2 ล้านคน จำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนเพิ่มขึ้นเป็น 51.75 ล้านคน ปริมาณสินค้าซึ่งเกิดจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะกระจายอยู่ภายในประเทศ และกระจายไปยังต่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบัง 19.3 ล้าน TEU และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด 57.0 ล้านตัน นอกจากนี้ยังรวมถึงวัตถุดิบและผลผลิตทางการเกษตรซึ่งเพิ่มขึ้นอีก 3 ล้านตัน จะส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นเป็น 1.03 ล้านคน-เที่ยว/วัน และการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 2.2 ล้านตัน/วัน ตามปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้น (Trip Generation) ดังแสดงใน**รูปที่ 2.3.5-4** และ**รูปที่ 2.3.5-5** ตามลำดับ โดยสามารถสรุปปริมาณการกระจายความต้องการการเดินทางระหว่างพื้นที่ในอนาคต ดัง**รูปที่ 2.3.5-6** และ**รูปที่ 2.3.5-7** แสดงปริมาณการกระจายการเดินทาง ความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ในอนาคต



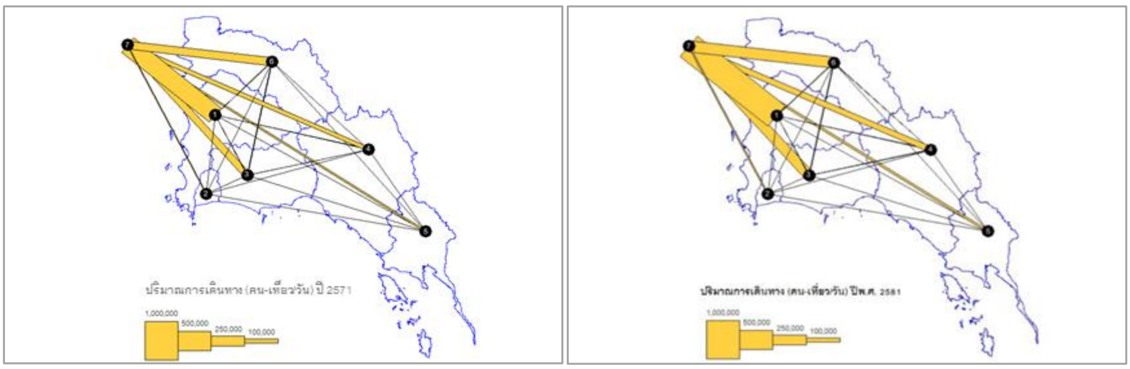
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2563

รูปที่ 2.3.5-4 ผลคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2580



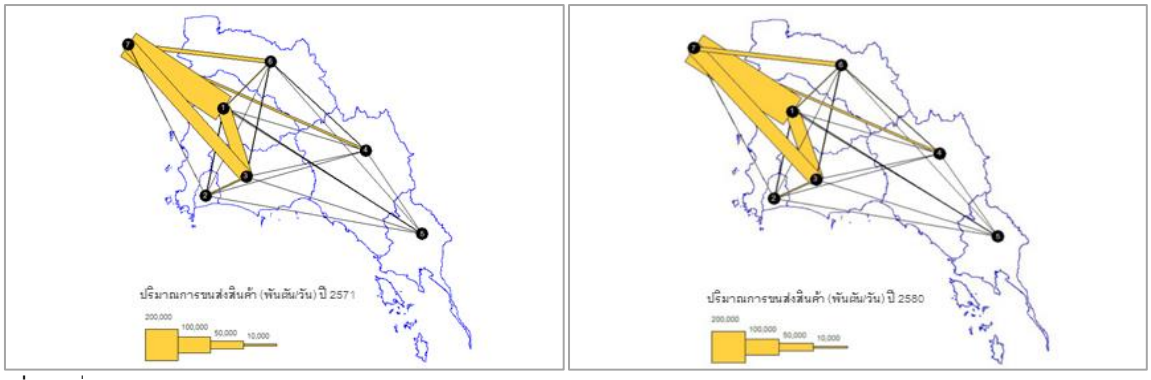
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2563

รูปที่ 2.3.5-5 ผลคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2580



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2563

รูปที่ 2.3.5-6 ผลคาดการณ์การกระจายความต้องการการเดินทางในปี พ.ศ. 2671 และ พ.ศ. 2580



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2563

รูปที่ 2.3.5-7 ผลคาดการณ์การกระจายความต้องการการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2671 และ พ.ศ. 2580

2.3.6 แนวโน้มความต้องการด้านสาธารณูปโภค

1) น้ำ

การบริหารจัดการน้ำต้นทุนในเขต 3 จังหวัด EEC มาจากแหล่งน้ำนอกลุ่มน้ำ แหล่งน้ำผิวดิน และน้ำบาดาล มีน้ำต้นทุนทั้งสิ้น 2,539 ล้าน ลบ.ม. จำแนกเป็น ปริมาณน้ำที่จัดสรรจากลุ่มน้ำเจ้าพระยา 597 ล้าน ลบ.ม. ลุ่มน้ำปราจีนบุรี และลุ่มน้ำนครนายก 395 ล้าน ลบ.ม. อ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลาง 23 แห่ง 1,368 ล้าน ลบ.ม. โครงข่ายท่อผันน้ำคลองพระองค์ไชยานุชิต-อ่างเก็บน้ำบางพระ 70 ล้าน ลบ.ม. โครงข่ายท่อผันน้ำแม่น้ำบางปะกง-อ่างเก็บน้ำบางพระ 30 ล้าน ลบ.ม. และน้ำบาดาล 79 ล้าน ลบ.ม.

ประมาณการความต้องการใช้น้ำในอนาคต 20 ปีข้างหน้า (ปี 2580) จากการคาดการณ์จำนวนประชากรใน EEC จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก 4 ล้านคนในปี 2560 เป็น 6 ล้านคนในปี 2580 ประกอบกับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตรกรรม ส่งผลให้ในปี 2580 พื้นที่ 3 จังหวัด EEC จะมีปริมาณความต้องการใช้น้ำรวม 3,089 ล้านลูกบาศก์เมตร (เพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 670 ล้านลูกบาศก์เมตร หรือร้อยละ 27.7) คิดเป็นร้อยละ 53.5 ของความต้องการใช้น้ำทั้งภาคตะวันออก (5,775.12 ล้านลูกบาศก์เมตร) จำแนกเป็นความต้องการใช้น้ำภาคเกษตรกรรมมากที่สุด จำนวน 1,832 ล้านลูกบาศก์เมตร (ร้อยละ 59.31) รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม จำนวน 865 ล้านลูกบาศก์เมตร (ร้อยละ 28) และการอุปโภคบริโภค จำนวน 392 ล้านลูกบาศก์เมตร (ร้อยละ 12.69)

ตารางที่ 2.3.6-1 ตารางแสดงความต้องการใช้น้ำในพื้นที่ EEC

ความต้องการใช้น้ำในพื้นที่ 3 จังหวัด EEC (ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี)							
พ.ศ.	**อุปโภคบริโภค**		**อุตสาหกรรม**		**เกษตรกรรม**		**รวม**
2560	251	10.38%	606	25.05%	1,562	64.57%	**2,419**
2570	309	10.70%	748	25.90%	1,831	63.40%	**2,888**
2580	392	12.69%	865	28.00%	1,832	59.31%	**3,089**

ที่มา : โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก, สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ 2563

อย่างไรก็ตาม จากการประเมินความต้องการใช้น้ำในพื้นที่ EEC ระยะ 10 และ 20 ปี ข้างหน้า พบว่า ในปี 2570 มีความต้องการใช้น้ำเป็น 2,888 ล้าน ลบ.ม. และปี 2580 มีความต้องการใช้น้ำ 3,089 ล้าน ลบ.ม. หรือ**เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ประมาณ 670 ล้าน ลบ.ม.** โดยความต้องการใช้น้ำภาคอุปโภค-บริโภค มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากที่สุด (ร้อยละ 56) รองลงมาคือความต้องการใช้น้าภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 43) และความต้องการใช้น้ำภาคเกษตรกรรม (ร้อยละ 17)

ทั้งนี้ สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (สทนช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้จัดแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก โดยมีโครงการพัฒนาแหล่งน้ำและการจัดการทรัพยากรน้ำรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ปี 2563-2580) รวมจำนวนทั้งสิ้น 38 โครงการ วงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 52,874.47 ล้านบาท มีปริมาณน้ำต้นทุนเพิ่มขึ้น 872.19 ล้าน ลบ.ม. เพียงพอต่อการรองรับการพัฒนา EEC

2) ไฟฟ้า

โครงการภายใต้แผนการพัฒนา EEC จะความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาพรวม ณ ปี 2580 จำนวน 11,485 MW โดยเป็นความต้องการใช้ไฟฟ้าเดิม (Existing) ณ ปี 2564 จำนวน 4,262 MW และความต้องการใช้ไฟฟ้า ส่วนเพิ่ม จำนวน 7,223 MW และความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาพรวม ณ ปี 2580 แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 1,679 เมกะวัตต์ 2) เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการอุตสาหกรรม 4,237 เมกะวัตต์ 3) เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ 284 เมกะวัตต์ และ 4) เมืองใหม่และชุมชน 5,285 เมกะวัตต์

ทั้งนี้ พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กำหนดสัดส่วนการใช้พลังงานจากพลังงานทดแทน/พลังงานสะอาด (Renewable Energy) ต่อพลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิลในการผลิตไฟฟ้าเป็น 30:70

2.1) การจัดหาพลังงานไฟฟ้าพลังงานสะอาด เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น สัดส่วนร้อยละ 30 ของความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC และพลังงานสำรอง (ระบบกักเก็บพลังงาน) เพื่อใช้ใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นการผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้เอง (Independent Power Supply : IPS)

2.2) การจัดหาพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกส่วนที่เหลือร้อยละ 70 ของความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC จะจัดหาให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC ในอนาคต

2.3.7 ผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19

ในเดือนธันวาคม 2562 มีรายงานสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรน่า 2019 (COVID 2019) ที่เมืองอู่ฮั่น ในประเทศจีน และแพร่กระจายไปทั่วโลก ประเทศไทยในช่วงกลางเดือนมกราคม 2563 พบผู้ติดเชื้อที่เป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากต่างประเทศ และที่เป็นคนไทยที่กลับจาก

ต่างประเทศ ในปลายเดือนมกราคมองค์การอนามัยโรคได้ประกาศให้การระบาดของไวรัสโควิด-19 เป็นสถานการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศ พร้อมทั้งไทยพบการแพร่กระจายเชื้อในประเทศไทยจากผู้ป่วยรายแรกที่ไม่ได้กลับจากต่างประเทศ เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ป่วยอย่างต่อเนื่อง

รัฐบาลไทยจึงประกาศบังคับใช้ พระราชบัญญัติสถานการณ์ฉุกเฉิน และตั้งศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) เพื่อดำเนินมาตรการควบคุมโรค (Lock Down) และในวันที่ 3 เมษายน 2563 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ออกประกาศห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทย ส่งผลให้ไม่มีคนต่างชาติเดินทางเข้าในประเทศไทย และมาตรการกักคนไทยที่กลับจากต่างประเทศในสถานที่ของภาครัฐเป็นเวลา 14 วัน ส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศตั้งแต่เดือนเมษายนถึงปัจจุบัน

อีกทั้ง รัฐบาลไทยมีมาตรการคุมเข้มเพื่อจำกัดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อภายในประเทศด้วยการปิดชั่วคราวสถานประกอบการบางจำพวก การห้ามออกนอกบ้านในยามวิกาล (Curfew) การห้ามเดินทางข้ามจังหวัดรวมทั้งการขอความร่วมมือให้ประชาชนทำงานอยู่บ้าน (Work From Home) ส่งผลกระทบต่อการอุปโภคและบริโภคที่ลดลง และการท่องเที่ยวภายในประเทศที่หยุดชะงัก

รัฐบาลหลายประเทศดำเนินมาตรการควบคุมการระบาดของ COVID-19 ขั้นสูง ส่งผลต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ทำให้เศรษฐกิจโลกหดตัวรุนแรง ซึ่งกระทบต่อการส่งออกของไทยไปยังกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมหลักและประเทศคู่ค้าในเอเชีย โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2563 หดตัวร้อยละ 6.1 ลดลงมากในเกือบทุกองค์ประกอบยกเว้นการใช้จ่ายภาครัฐ ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2564 ตามรายงานนโยบายการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ เดือนมิถุนายน 2564 คาดการณ์เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวที่ร้อยละ 1.8 ซึ่งลดลงจากการประมาณการ ณ เดือนมีนาคม 2564 ที่ร้อยละ 3.0 เนื่องจากผลกระทบจากการระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 ในช่วงปลายไตรมาส 2 ปี พ.ศ. 2564 ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทย การเดินทางระหว่างประเทศ และจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย

สำหรับพื้นที่ EEC ในปี พ.ศ. 2563 ผลิตภัณฑ์มวลรวม EEC หดตัวถึงร้อยละ 7.8 อย่างไรก็ดี ในปี พ.ศ. 2564 จากรายงานเจาะลึกทิศทางเศรษฐกิจไทยและอีอีซี ไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ของ สกพอ. คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC จะกลับมาขยายตัวที่ร้อยละ 2.0 ประกอบกับการคาดการณ์อัตราเติบโตผลิตภัณฑ์มวลรวม EEC ในระยะยาว (ถึงปี พ.ศ. 2580) โดยบริษัทที่ปรึกษาต่างประเทศ (McKinsey) ในกรณีเติบโตปานกลาง (Medium Case) และสมมติฐานว่าจะมีการคิดค้นวิจัยวัคซีนเพื่อการรักษาการติดเชื้อไวรัสโคโรนาในปี พ.ศ. 2565 จึงคาดว่าผลิตภัณฑ์มวลรวม EEC ในปี พ.ศ. 2565-2567 จะเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5 ต่อปี และผลิตภัณฑ์มวลรวม EEC ในปี พ.ศ. 2572-2580 จะเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3 ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางในพื้นที่ EEC ลดลงประมาณร้อยละ 7.0 และการขนส่งในพื้นที่ EEC ลดลงร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับกรณีปกติที่ไม่เกิดสถานการณ์โควิด ทั้งนี้ ปัจจุบันมูลค่าทางเศรษฐกิจหลักของ EEC ซึ่งมาจากภาคการท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อ

ส่งออก และภาคการเกษตร ต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด จึงจำเป็นต้องนำมาพิจารณาประกอบการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2566-2570 ดังนี้

1) ภาคการท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2562 มีนักท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC 29,801,143 คน รายได้จากการท่องเที่ยวกว่า 300,000 ล้านบาท และเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติร้อยละ 35.49 และรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ ร้อยละ 70.78 ที่ผ่านมาการผ่อนปรนมาตรการช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศได้บ้าง แต่ก็ยังไม่เปิดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ส่งผลต่อรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2563 ที่คาดว่าต่ำมากกว่าร้อยละ 50 อาจจะส่งผลต่อเนื่องในระยะ 2-3 ปี

อย่างไรก็ตาม จากการที่รัฐบาลออกมาตรการกระตุ้นและส่งเสริมนักท่องเที่ยวไทยให้เที่ยวไทย ช่วยสร้างรายได้หมุนเวียนในจังหวัดการท่องเที่ยวทั้งเมืองหลักและเมืองรอง และมีแนวโน้มว่าการภาคการท่องเที่ยวจะฟื้นตัวจากนักท่องเที่ยวชาวไทยภายในปี พ.ศ. 2564 และการที่ระบบสุขภาพของไทย ได้รับการยกย่องจากหลายสถาบันของโลกว่า “เป็นระบบสุขภาพที่ติดอันดับนำในเอเชียและดีเยี่ยมในระดับสากล” รายงานดัชนีความมั่นคงทางด้านสุขภาพ (2019 Global Health Security Index) พร้อมจัดอันดับประเทศต่าง ๆ ทั้งหมด 195 ประเทศทั่วโลก พบว่า “ประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ 6 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชีย” **การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ**จึงเป็นเป้าหมายสำคัญของการพัฒนา EEC ที่อยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อดึงดูด และชักชวนกลุ่มเป้าหมายนี้เข้ามาใช้บริการในประเทศไทย เมื่อสถานการณ์โควิดคลี่คลายและจบลง โดยคาดการณ์ว่าภาคการท่องเที่ยวมีโอกาสที่จะกลับมาฟื้นตัวและเติบโตตามเป้าหมายการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป

นอกจากนี้ **อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนอย่างอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร** จะมีกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ป้องกันโรค COVID-19 ที่มีการพัฒนาต่อยอดและจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ได้ และน่าจะมีแนวโน้มเติบโตอย่างก้าวกระโดดหลังยุคโควิด-19 ที่ไม่ได้จำกัดเฉพาะโรงพยาบาลเท่านั้น แต่อาจรวมไปถึงการให้บริการทางการแพทย์ยุคใหม่ การผลิตอุปกรณ์ทางการแพทย์เพื่อการวินิจฉัยและติดตามผลระยะไกล การวิจัยยาและเวชภัณฑ์ ซึ่งทุกประเทศเล็งเห็นความสำคัญของการดูแลสุขภาพและระบบสาธารณสุขมากขึ้น ขณะเดียวกันยอดขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับสุขอนามัย อาทิ หน้ากากอนามัย ถุงมือ เสื้อป้องกันเชื้อโรค เจลล้างมือ วิตามินซี มีอัตราการเติบโตของยอดขายสูงกว่าร้อยละ 2,000 ในช่วงต้นปีที่ผ่านมา

2) ภาคอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก ที่มีฐานการผลิตสำคัญในพื้นที่ EEC และเป็นการผลิตเพื่อส่งออก ได้แก่ ยานยนต์และชิ้นส่วน ในปี พ.ศ. 2563 ยอดขายรถยนต์โดยรวมลดลงกว่าร้อยละ 35-40 เมื่อเทียบกับปีก่อน การปรับตัวเลขเป้าหมายการผลิตรถยนต์จาก 2 ล้านคัน เป็น 1 ล้านคัน ส่งผลต่อการจ้างงานที่ลดลง และการใช้พลังงานการขับเคลื่อนยานยนต์อาจจะมีความต้องการลดลง แต่การใช้พลังงานในมิติอื่น ๆ เช่น ไฟฟ้า มีความต้องการมากขึ้นจากมาตรการ Lock Down ดังนั้น ภาคพลังงานและปิโตรเคมี จึงได้รับผลกระทบไม่มาก

อย่างไรก็ตาม ด้วยเป้าหมาย**อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Gen Automotive)** ที่ให้ความสำคัญกับยานยนต์ไฟฟ้า (Electrical Vehicle) และยานยนต์ไร้คนขับ (Autonomous vehicle) ซึ่งเป็นแนวโน้มของอุตสาหกรรมนี้ในอนาคต อีกทั้ง**อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)** เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานสำคัญของอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ อยู่ระหว่างการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับโอกาสในการผลิตและสร้างความเชื่อมั่นรองรับการลงทุนจากภาคเอกชนไทยและต่างชาติ เมื่อสถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลาย

อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ จากมาตรการห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทย ส่งผลให้เครื่องบินที่เคยขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก กลับขนสินค้ามากกว่าแล้ว และยังคาดการณ์ว่าผลกระทบดังกล่าวจะกินเวลานาน 2-3 ปี และยังต้องรอดูพฤติกรรมการเดินทางของคนที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน การผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน และการซ่อมบำรุง (MRO) อากาศยาน

ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ดียังคงเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดนักลงทุนหน้าใหม่ในภาคการผลิตเข้ามาใน EEC และป้องกันไม่ให้นักลงทุนต่างชาติย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการลงทุนและการโอกาสขยายของอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ภายหลังสถานการณ์โควิดผ่านพ้นไป ในอีกประมาณ 2-3 ปี ข้างหน้า หรือตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป

3) ภาคการเกษตร จากการที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านการผลิตผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่มอย่างมาก ด้วยมีวัตถุดิบทั้งพืช ผัก ผลไม้ ปศุสัตว์ และอาหารทะเล แม้จะได้รับผลกระทบจากการส่งออกจากสถานการณ์โควิดในช่วงต้นๆ แต่การผลิตวัตถุดิบทางการเกษตร เพื่อป้อนเข้าสู่**อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร** ที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ยังคงมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก และมีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญกับอาหารเพื่อสุขภาพ (Functional Food) อาหารที่อยู่ภายใต้การดูแลของแพทย์ (Medical Food) อาหารเพื่ออนาคต (Food for the Future) ตามแนวโน้มการเติบโตของตลาดการดูแลรักษาสุขภาพ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาของทั้งอุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมชีวภาพและเคมีชีวภาพ สอดรับกับความต้องการรับการสนับสนุนของอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร และภาคการท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับศักยภาพของประเทศไทยที่พลิกวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ให้เป็นโอกาสในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และได้รับการยกย่องด้านระบบการดูแลรักษาสุขภาพ จึงมีโอกาสที่จะเกิดการขยายตัวของการผลิตอาหารแปรรูปสมัยใหม่เพื่อการส่งออกในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า สอดคล้องกับแนวโน้มโลกอนาคต และพฤติกรรมของผู้คนในยุคความปกติรูปแบบใหม่ (New Normal) ที่มีความจำเป็นต้องพึ่งพาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการส่งออกที่ดี จึงต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นด้านการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนตลอดห่วงโซ่อุปทานของภาคการเกษตรสู่อุตสาหกรรมกลางน้ำและตลาดปลายน้ำ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์และแนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC

3.1 การเชื่อมต่อโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC เพื่อเชื่อมโยง Gateway กับภูมิภาค

การศึกษาและทบทวนข้อมูล พบว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็น Logistics Hub ของภูมิภาค มีโอกาสพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางราง ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเป็นช่องทางในการขนส่งหลากรูปแบบ (Multi-Modal Transportation) และเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ทั้งนี้ เมื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและจะเกิดขึ้นในอนาคต พื้นที่ EEC จะสามารถเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้าและการส่งออกไปต่างประเทศ

3.1.1 การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

การกำหนดบทบาทให้พื้นที่ EEC เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในการพัฒนาเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้า ประกอบด้วยกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้าที่สำคัญ โดยคิดเป็นประมาณร้อยละ 10 ของการส่งออกทั้งหมดของประเทศ หรือกว่า 740,000 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 ทั้งนี้กลุ่มประเทศ CLMV เป็นประเทศเกิดใหม่ซึ่งมีศักยภาพ มีประชากรรวมกันประมาณ 163.5 ล้านคน เป็นทั้งตลาดส่งออก แหล่งวัตถุดิบ เป็นฐานการผลิตและการลงทุนรวมทั้งเป็นเครือข่ายโซ่อุปทานการผลิตให้กับประเทศไทย และเนื่องจากประเทศเหล่านี้มีพรมแดนทั้งแผ่นดินและทะเลติดกับประเทศไทย โดยมีถนนสะพานเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างสะดวก ประเทศไทยจึงเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการคมนาคมของภูมิภาค โดยอาศัยแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เป็นแนวเส้นทางในการเชื่อมต่อโครงข่ายโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เนื่องจากแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีการวางตัวตามแนวเหนือ-ใต้ จากประเทศจีนตอนล่างไปยังทะเลจีนใต้ตอนล่างและช่องแคบสิงคโปร์ และในแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงคาบสมุทรอินโดจีนผ่านประเทศในกลุ่ม CLMV และประเทศไทยกับทะเลอันดามัน **รูปที่ 3.1.1-1** แสดงแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยง EEC ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยแต่ละแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจมีรายละเอียดต่าง ๆ และมีผลการวิเคราะห์ศักยภาพ โอกาส ข้อจำกัด และประเด็นที่ควรดำเนินการที่อาจเกี่ยวข้องกับพื้นที่ EEC ดังนี้

1) ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

การเชื่อมโยงทางกายภาพ : เชื่อมโยงจีน-พม่า/ ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่ว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต้น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร

ศักยภาพ : โครงข่ายถนนในประเทศไทยตามแนวเส้นทางหมายเลข 3A (R3A) เชื่อมโยงจีน-ลาว-ไทย ปัจจุบันเส้นทาง R3A ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางช่วงห้วยทราย-บ่อเต็น จนแล้วเสร็จ นอกจากนี้ ไทยและจีนได้ร่วมกันก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย

โอกาส : การเชื่อมต่อกับประเทศจีนจะส่งผลให้ยุทธศาสตร์ของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไป ไทยควรปรับตัวเป็นพ่อค้าคนกลางและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าโดยให้จีนเป็นผู้ผลิต เพราะจีนมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าไทย เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงยังคงมีบทบาทในการขนส่งสินค้าประเภทยางพารา ข้าว ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เพราะการขนส่งทางน้ำจะประหยัดมากกว่าทางถนนและสินค้าไม่บอบช้ำเสียหาย นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือระหว่างประเทศในการพัฒนาโครงข่ายระบบราง อาทิ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค (ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย) และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น

ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ : นักลงทุนไทยและจีนได้ให้ความสำคัญในการไปลงทุนในลาว กัมพูชา เวียดนาม และพม่า มากขึ้น เนื่องจากมองว่าประเทศเหล่านี้มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร แต่ยังขาดการลงทุนและการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเป็นตลาดที่เริ่มเติบโต จึงมีความต้องการสูง แต่ยังขาดอุปทานที่จะป้อนสินค้าและบริการเข้าสู่ตลาด อย่างไรก็ตาม การลงทุนยังคงมีอุปสรรคจากการขาดการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ รวมทั้งขาดการส่งเสริมสนับสนุน และอำนวยความสะดวกในการลงทุน

2) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ตอนล่าง (East West Economic Corridor (Lower) : EWEC)

การเชื่อมโยงทางกายภาพ : เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะหวันนะเขต-ดองฮา-ดานัง

ศักยภาพ : แนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ตอนล่าง ผ่านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็น Gateway โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC อาทิเช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ท่าเรือสัตหีบ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น ทั้งยังมีโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่แข็งแรง มีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อเมืองหลวงมายังภูมิภาค มีศักยภาพที่จะพัฒนาโครงข่ายให้เกิดความสมบูรณ์เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้

โอกาส : ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ตอนล่าง จะสามารถเติบโตด้านความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจได้อีกมาก เนื่องจากเป็นช่องทางที่สามารถทดแทนการขนส่งสินค้าทางน้ำผ่านช่องแคบสิงคโปร์ โดยการต่อเชื่อมโครงข่ายทางรางระหว่างประเทศระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และ

โครงการท่าเรือทวายของพม่า และยังสามารถยกระดับ National Gateway ของประเทศไทยด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ : การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) จะต้องครอบคลุม 11 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง นครนายก จันทบุรี ตราด ราชบุรี นครปฐม และกาญจนบุรี ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ทั้งโครงข่ายจะต้องใช้งบประมาณสูง อีกทั้งโครงข่ายระบบรางยังมีปัญหาสภาพเป็นคอขวด ไม่สามารถขนส่งทางรางผ่านตัวเมืองกรุงเทพมหานครได้โดยตรง โดยจำเป็นต้อง Bypass ไปยังชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางหนองปลาดุก และมีความจำเป็นต้องเชื่อมต่อระหว่างประเทศเพื่อเป็น Land bridge ในการขนส่งสินค้า

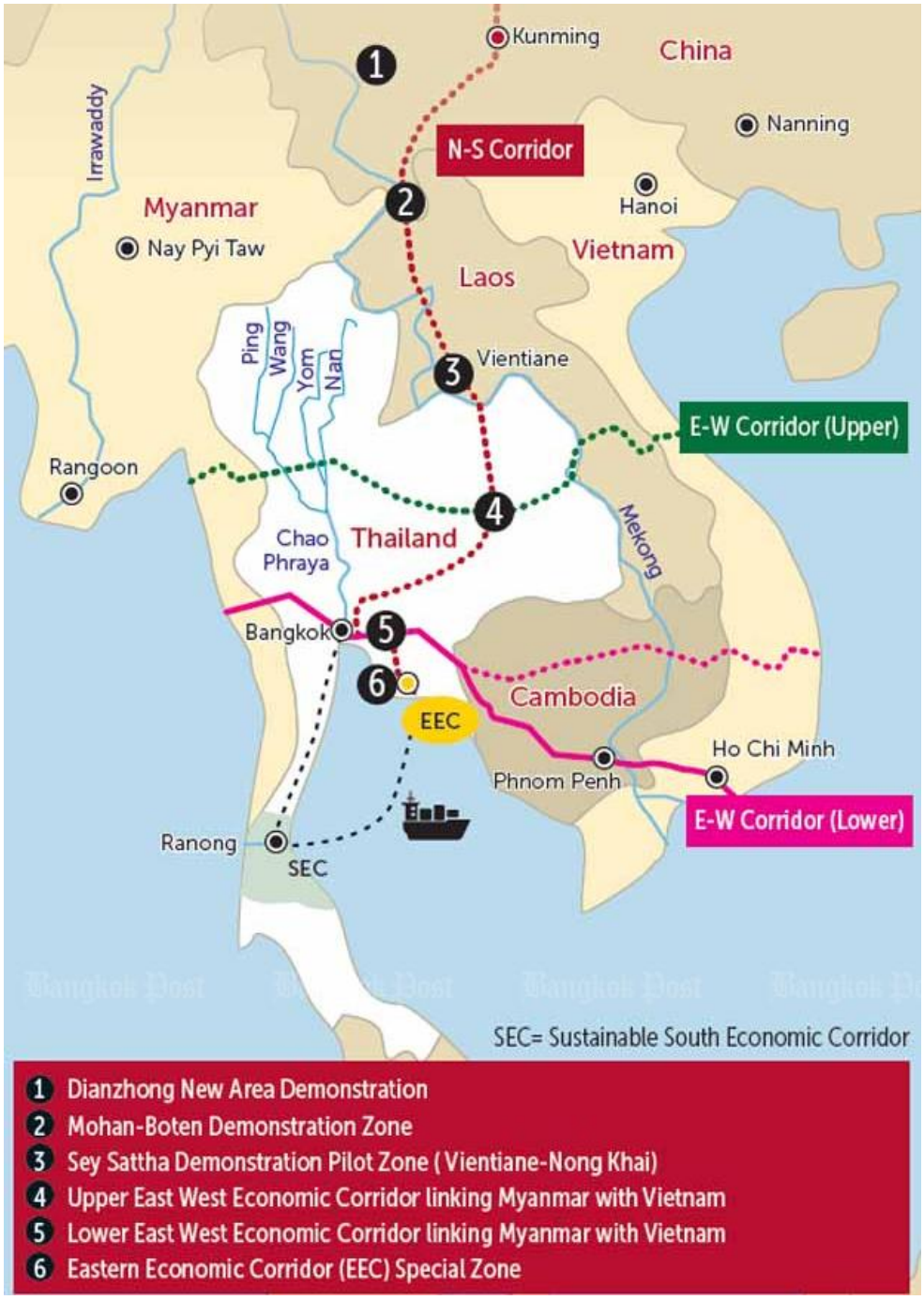
3) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

การเชื่อมโยงทางกายภาพ : พื้นที่ 4 จังหวัดภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร-ระนอง-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช

ศักยภาพ : พื้นที่ของโครงการ SEC เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทย โดยฝั่งด้านตะวันตกสามารถเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือกลุ่มประเทศรอบอ่าวเบงกอล ได้แก่ บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมาร์ ศรีลังกา ไทย เนปาล และภูฏาน ส่วนทางด้านตะวันออกก็สามารถเชื่อมโยงกับโครงการ EEC ได้โดยตรง จึงทำให้พื้นที่ SEC มีศักยภาพเป็นประตูด้านคมนาคมขนส่งและเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกันเป็นอย่างดี มีท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือปากบารา และท่าเรือสงขลา เป็นต้น

โอกาส : มีแผนการลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายที่เชื่อมจากหัวหิน-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี หรือเส้นทางถนนเลียบทะเลที่พัฒนาคู่ขนานไปกับรถไฟความเร็วสูง ตลอดจนโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานระนอง และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้สามารถรองรับทั้งปริมาณผู้โดยสารและจำนวนสินค้าที่จะเพิ่มมากขึ้น

ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ : สิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่าง EEC และ SEC คือการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกควบคู่ไปกับแนวคิดการสร้าง Land bridge หรือรถไฟทางคู่เพื่อเชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกชุมพร-ระนองที่หากพัฒนาสำเร็จก็จะช่วยให้สามารถขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกระนองไปยังท่าเรือชุมพรและเชื่อมต่อถึงท่าเรือแหลมฉบังในจังหวัดชลบุรีได้แบบไร้รอยต่อ รวมถึงสามารถพัฒนาจนกลายเป็นเส้นทางหลักสำหรับเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยและเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเชื่อมต่อโครงการ EEC เข้ากับมหาสมุทรอินเดีย



ที่มา : สำนักงานอัยการสูงสุด ศูนย์พันธกิจประชาคมอาเซียน

รูปที่ 3.1.1 – 1 แนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงกับพื้นที่ EEC

ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็น Logistics Hub ของภูมิภาค โดยช่องทางการลำเลียงสินค้าจากพื้นที่ตอนบนของภูมิภาคจะเชื่อมต่อกับประเทศจีน การเชื่อมต่อทางแนวตะวันออกและตะวันตกจะเป็นการเชื่อมระหว่างทะเลทั้งสองฝั่งคือทะเลจีนใต้และทะเลอันดามัน (อ่าวเบงกอล) ทั้งนี้ ไทยยังมีโอกาสในการลงทุนธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการมีระบบคมนาคมที่ดีจะช่วยสนับสนุนและดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมายังประเทศไทย สำหรับข้อจำกัดที่พบจะเป็นข้อจำกัดด้านต้นทุนในการพัฒนา อีกทั้งต้องมีความ

ร่วมมือระหว่างประเทศที่เข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจจะเกิดขึ้นได้ต้องมีความพร้อมในการพัฒนาของแต่ละประเทศควบคู่กันไปด้วย

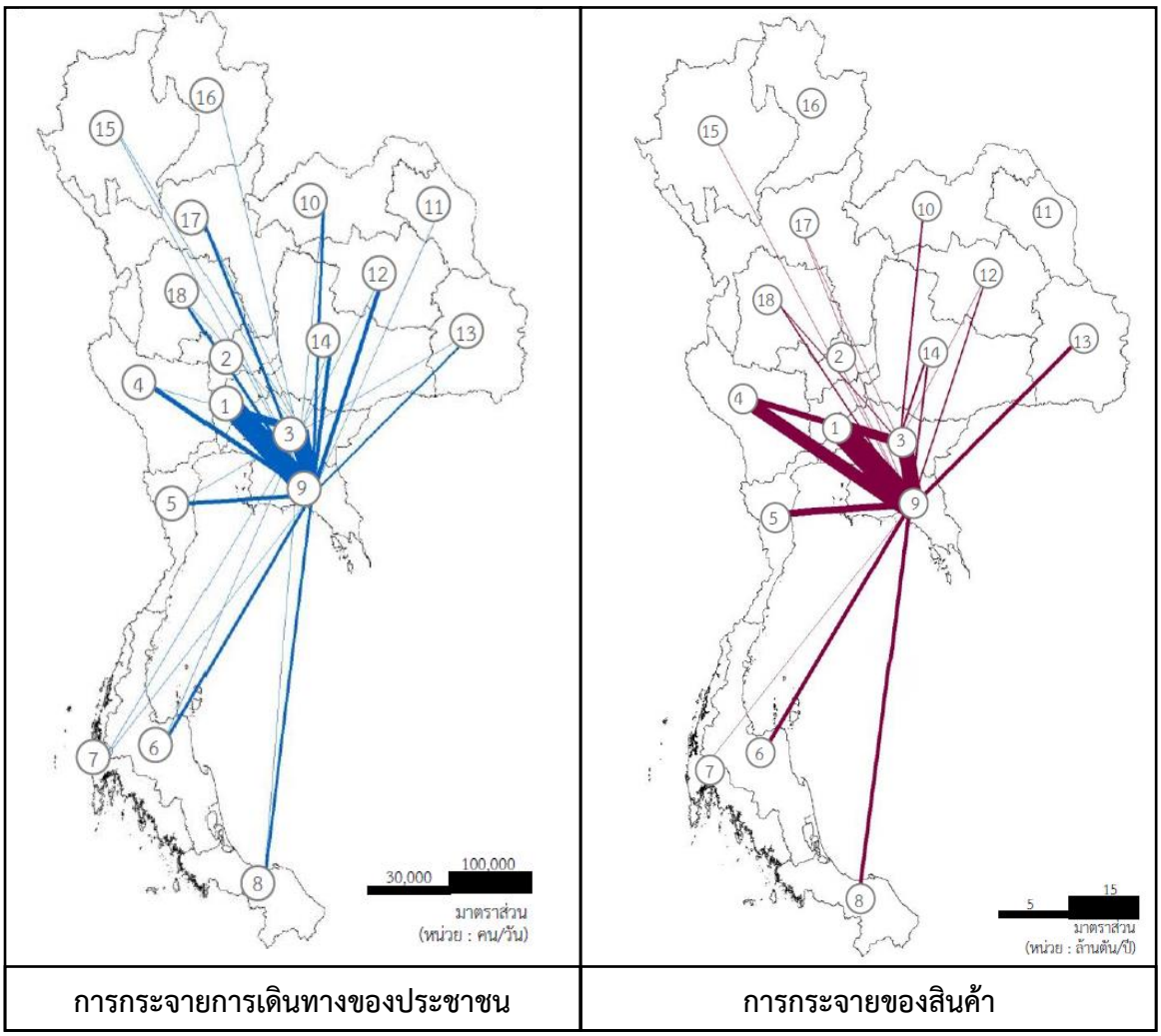
จากผลการศึกษางานจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้า ผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) พบว่า ภาพรวมการขนส่งจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตะวันตก (ยูนนาน กวางสี กุ้ยโจว) ในปี พ.ศ. 2558 การขนส่งตู้สินค้าในภูมิภาคมีสูงถึง 520,000 TEUs ซึ่งถูกขับเคลื่อนจากการส่งออกในภูมิภาค ทำให้การขนส่งมีประมาณร้อยละ 52 และภายในปี พ.ศ. 2593 มีการคาดการณ์ว่าการขนส่งจะเติบโตขึ้นถึง 2.5 ล้าน TEUs พร้อมกับมีการเปลี่ยนแปลงการนำเข้าในภูมิภาค เพื่อต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง ทำให้มีความพร้อมให้การนำเข้าผลิตภัณฑ์สำหรับการผลิตและการประกอบ โดยจะเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายระบบรางที่คาดว่าจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง การขนส่งทางรถไฟในภูมิภาคสู่ท่าเรือแหลมฉบังนั้น คาดว่าจะเห็นผลชัดเจนหลังจากปี พ.ศ. 2573 โดยในปี พ.ศ. 2558 นั้น การขนส่งทางรถไฟอยู่ที่ 50,000 TEUs และจะสูงถึง 1 ล้าน TEUs ภายในปี พ.ศ. 2593 สะท้อนให้เห็นถึงการใช้ระบบขนส่งทางรางที่จะเป็นช่องทางในการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ในอนาคต

ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงจากแหลมฉบัง และพื้นที่ EEC กับประเทศเพื่อนบ้านควรดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งระบบราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางบก (Multi-Modal Transportation) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะต้องสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในและภายนอกอนุภูมิภาค GMS ได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ทางด้านศุลกากรให้รวดเร็วคล่องตัว ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ รัฐบาลควรเร่งขยายความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคให้มากขึ้น ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงความร่วมมือในกรอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ACMESS และ BIMSTEC เป็นต้น ตลอดจนควรหาโอกาสในการขยายการลงทุนด้านโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงระหว่างกันให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นบันไดสำคัญในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค

3.1.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ในการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าภายในประเทศพบว่า EEC มีบทบาทเป็นช่องทางในการลำเลียงสินค้าเพื่อการส่งออกเป็นหลัก และในแง่ของการเดินทางของประชาชนพบว่า พื้นที่ภาคตะวันออกเป็นแหล่งของแรงงานและการให้บริการด้านการท่องเที่ยว จากผลการศึกษาโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ พบว่า ปริมาณนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่กว่า 100,000 คนต่อวัน เป็นกลุ่มการเดินทางระหว่างภาคกลางกับ

ภาคตะวันออก ส่วนการขนส่งสินค้าพบว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งภายในภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคใต้ ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2580 การกระจายสินค้าระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออกมีปริมาณประมาณ 15 ล้านตันต่อปี ดังแสดงใน**รูปที่ 3.1.2-1**

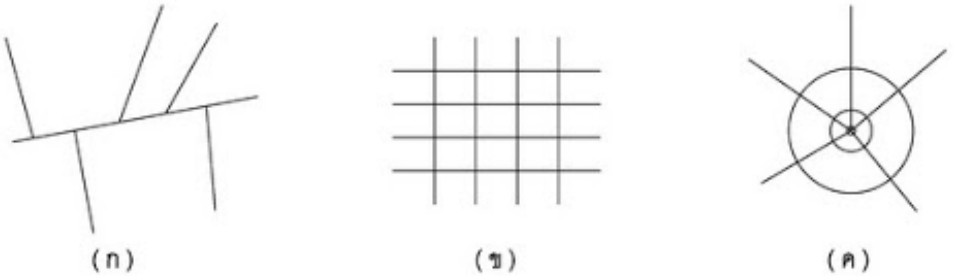


การกระจายการเดินทางของประชาชน | **การกระจายของสินค้า**

รูปที่ 3.1.2-1 ผลคาดการณ์การกระจายปริมาณการเดินทางและสินค้าระหว่างภาคต่าง ๆ กับ EEC

3.1.3 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและขนส่งมวลชนภายในพื้นที่

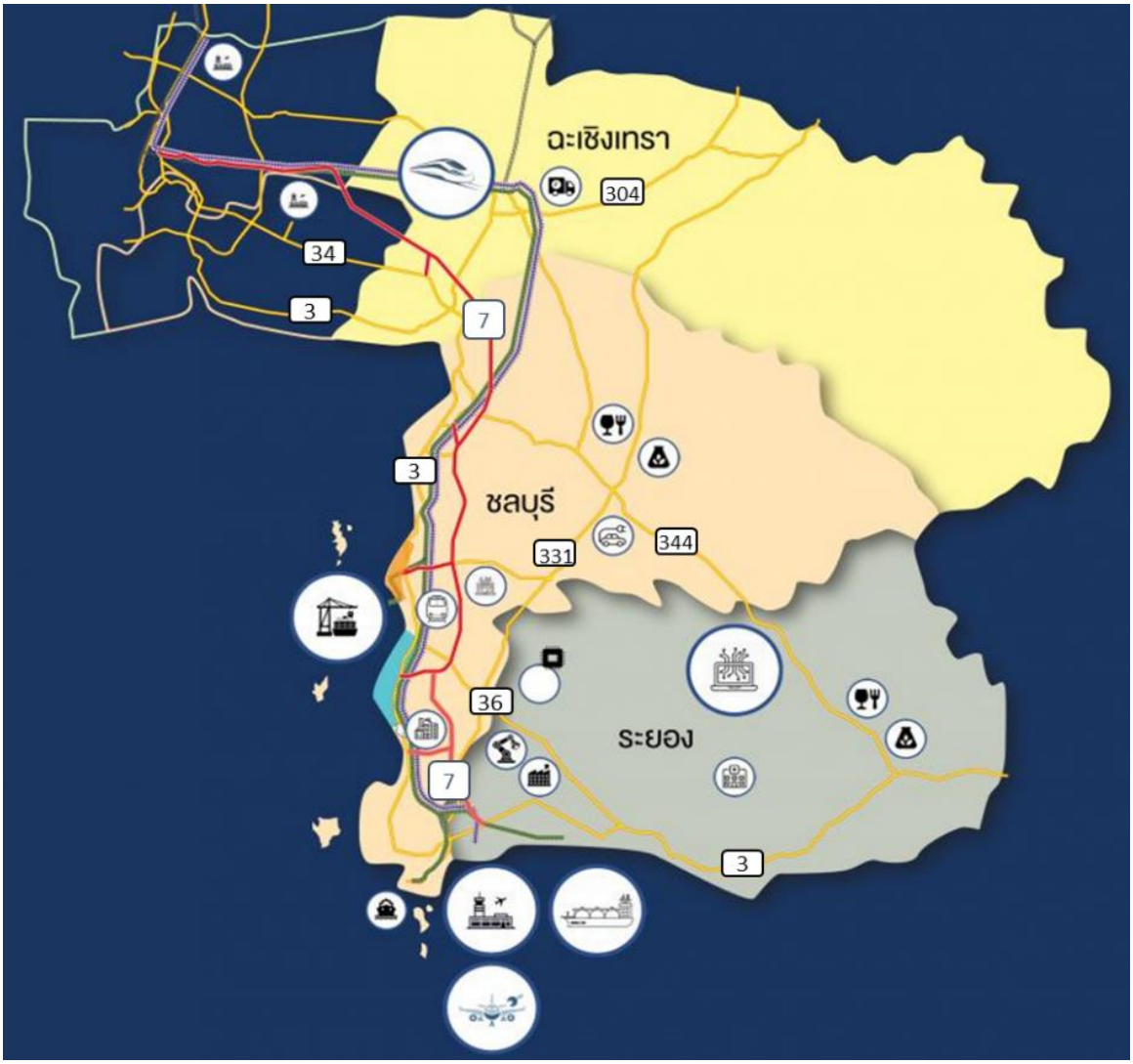
โครงข่ายของระบบคมนาคมโดยทั่วไปมีลักษณะของโครงข่าย 3 รูปแบบได้แก่ รูปแบบกิ่งก้าน (Tree) รูปแบบตาราง (Grid) และแบบรัศมี (Radian) ดังแสดงใน**รูปที่ 3.1.3-1** โดยมีรายละเอียดรูปแบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ EEC ดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.1.3-1 รูปแบบของโครงข่ายของระบบคมนาคม

1) การเชื่อมต่อระหว่าง EEC และพื้นที่ใกล้เคียง

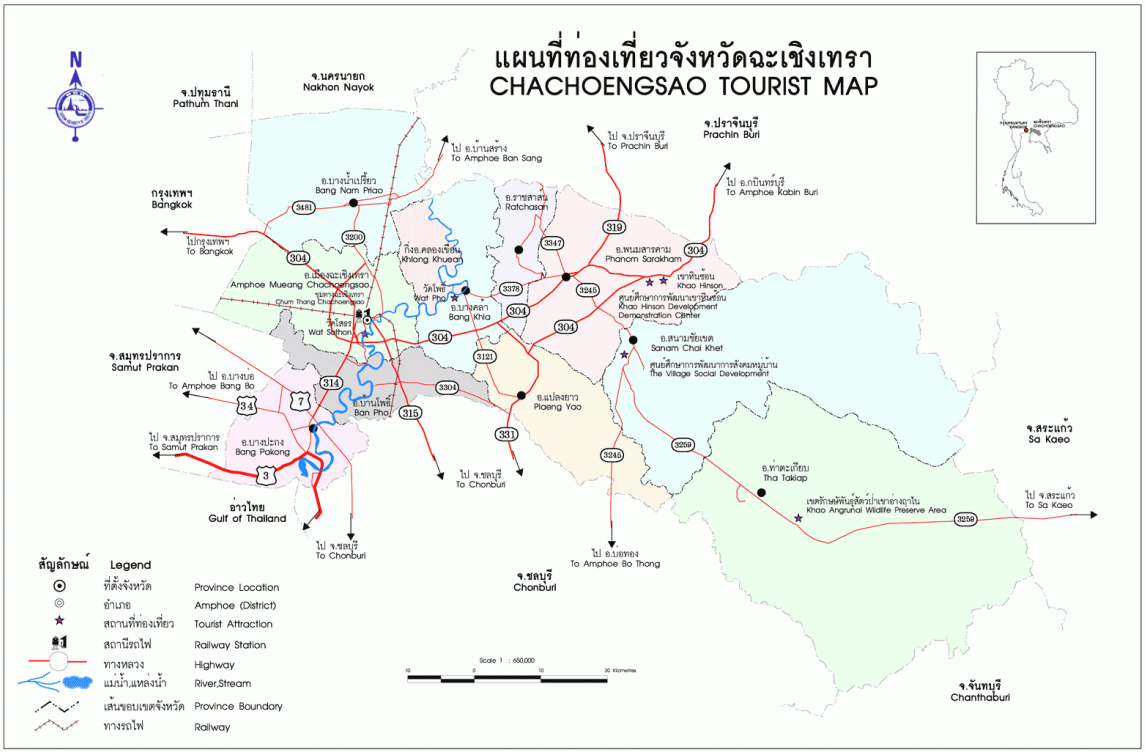
เมื่อพิจารณาโครงข่ายถนนและรางในการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่ EEC จะเป็นการเชื่อมต่อกันในลักษณะแบบรัศมี (Radian) ซึ่งมีกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางกระจายออกไปยังภาคต่าง ๆ เส้นทางหลักคือ ทางรถไฟสายตะวันออก เริ่มจากสถานีกรุงเทพผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม.61) มีทางแยกไปท่าเรือน้ำลึกสัตหีบ (กม.134) ซึ่งในทางช่วงนี้ที่สถานีชุมทางศรีราชามีทางแยกไปท่าเรือแหลมฉบัง และบริเวณสถานีชุมทางเขาชีจรรย์มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ส่วนการเดินทางผ่านโครงข่ายทางถนนมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ-บ้านฉาง (M7) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นโครงข่ายหลักสำหรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนนิยมเดินทางโดยรถโดยสารระหว่างเมือง และรถไฟสายตะวันออก การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินจะเป็นการเพิ่มรูปแบบทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ด้านการพัฒนาถนนเชื่อมระหว่างเมืองและพื้นที่ข้างเคียงมีลักษณะแบบรัศมี (Radian) เช่นเดียวกัน โดยการเดินทางระหว่างเมืองพบว่าไม่มีความสะดวกมากนัก โดยมีการเดินทางแบบรถตู้หรือรถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองที่มีประชากรสูงเท่านั้น โดยมีรูปแบบวิ่งระยะสั้นและระยะทางไกล เช่น สายระยอง-นครราชสีมา-หนองคาย เป็นต้น



รูปที่ 3.1.3-2 โครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ EEC

2) โครงข่ายคมนาคมของจังหวัดฉะเชิงเทรา

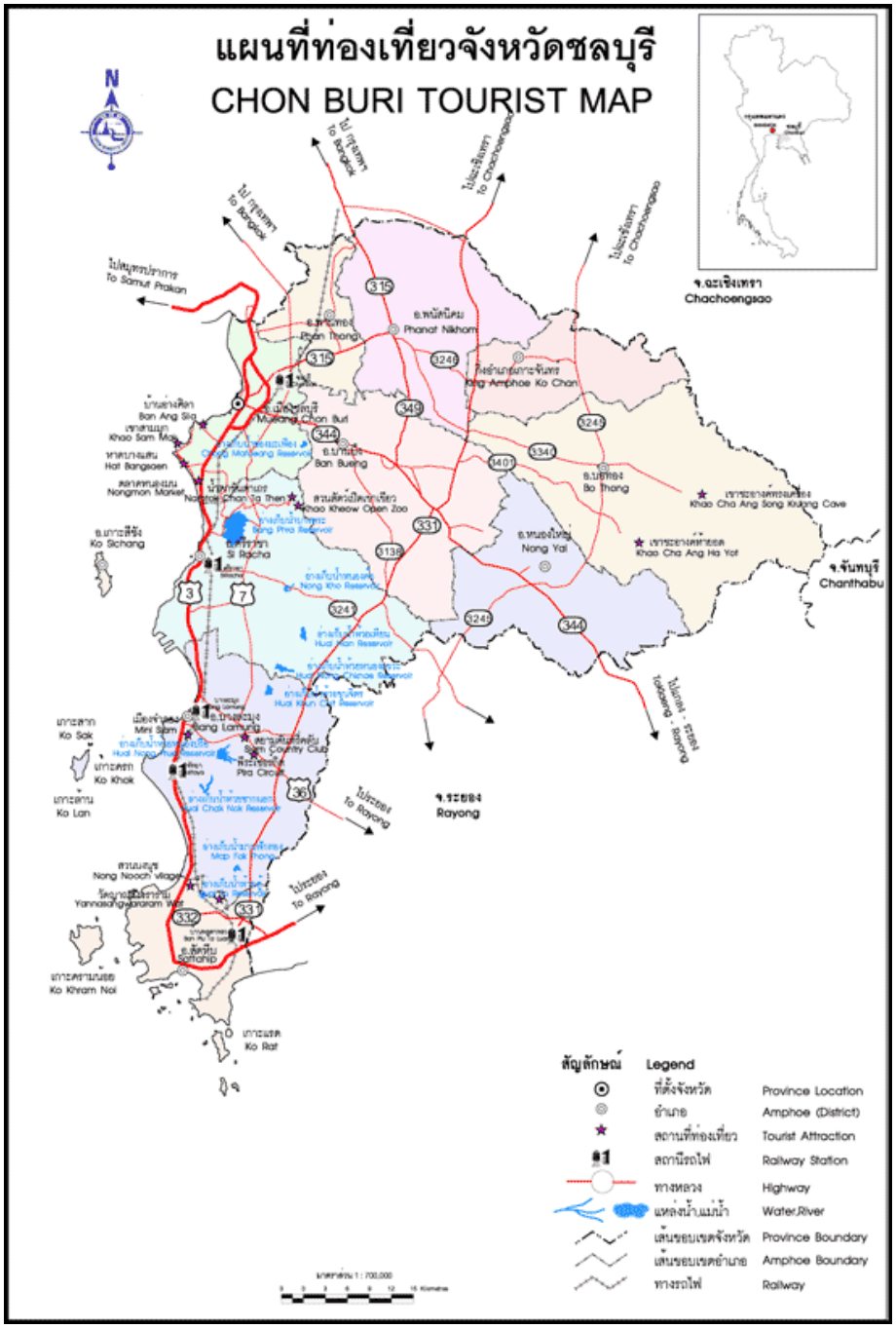
โครงข่ายทางรางสายตะวันออกพาดผ่านตัวเมืองฉะเชิงเทราโดยมีชุมทางฉะเชิงเทราเป็นจุดเปลี่ยนทิศทางไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายตะวันออก (ทิศทางไปจังหวัดสระบุรี) ส่วนโครงข่ายทางถนนในตัวเมืองฉะเชิงเทรามีลักษณะในภาพใหญ่แบบรัศมี (Radian) และเป็นแบบกิ่งก้าน (Tree) จากโครงข่ายถนนหลักไปยังพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ รูปแบบระบบขนส่งมวลชนในตัวเมืองพบได้ทั้งรถเมล์ปรับอากาศและรถสองแถว โดยปัจจุบันพบว่าบริเวณตัวเมืองฉะเชิงเทรามีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากเนื่องจากมีปริมาณจราจรผ่านเมืองค่อนข้างมากจึงควรมีการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองเพิ่มเติมเพื่อลดปัญหาดังกล่าว และควรดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ไปสถานที่สำคัญ บริเวณจังหวัดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชน รวมถึงควรพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต



รูปที่ 3.1.3-3 โครงข่ายถนนเมืองฉะเชิงเทรา

3) โครงข่ายคมนาคมของจังหวัดชลบุรี

เนื่องจากจังหวัดชลบุรีประกอบไปด้วยเมืองและนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง โครงข่ายถนนจึงมีความหลากหลายทั้งถนนมาตรฐานสูงและถนนสายย่อย จึงมีรูปแบบที่ผสมผสาน ด้านการเดินทางประชาชนนิยมใช้รถขนส่งมวลชน เช่น รถสองแถวและรถตู้ประจำทาง อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยเมืองพัทยาจะถูกยกระดับเป็นเมือง TOD ต้นแบบ จึงมีแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรูปแบบรางเบาเพื่อนำร่อง โดยเชื่อมต่อเข้ากับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และควรมีมาตรการปรับปรุงเส้นทางของผู้ประกอบการเดิมเพื่อให้บริการขนส่งมวลชนที่สอดรับการพัฒนาในอนาคต



รูปที่ 3.1.3-4 โครงข่ายถนนเมืองชลบุรี

4) โครงข่ายคมนาคมของจังหวัดระยอง

โครงข่ายทางรางสายตะวันออกจะสิ้นสุดที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ส่วนโครงข่ายทางถนนในตัวเมืองระยองมีลักษณะในภาพใหญ่แบบรัศมี (Radian) แบบครึ่งวง และเป็นแบบกิ่งก้าน (Tree) จากโครงข่ายถนนหลักไปยังพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ รูปแบบระบบขนส่งมวลชนในตัวเมืองพบได้ทั้งรถเมล์ปรับอากาศและรถสองแถว และมีท่าเรือข้ามฟากไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และการท่องเที่ยวของจังหวัดควรทำการต่อขยายเส้นทางของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม

3 สนามบิน ที่ปัจจุบันสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มาที่ตัวเมืองระยอง รวมถึงทำการพัฒนาถนนผังเมืองเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่และช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.1.3-5 โครงข่ายถนนเมืองระยอง

3.2 การวิเคราะห์ศักยภาพ โอกาส ข้อจำกัด และประเด็นปัญหา (Gap Analysis)

การพิจารณาถึงศักยภาพ โอกาส ข้อจำกัด และประเด็นปัญหา หรือการทำ Gap Analysis จะช่วยให้การกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับการเติบโตของพื้นที่ EEC เป็นไปอย่างสอดคล้องกับศักยภาพของ Cluster ต่าง ๆ และเป็นการทบทวนถึงโอกาสและข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในปัจจุบันทั้งในด้านการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า อันจะนำไปสู่การสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้สามารถกำหนดขอบเขตของการพัฒนาในส่วนต่าง ๆ อย่างเหมาะสมทั้งในด้านความต้องการและงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด

1) ด้านสภาพการเดินทางในปัจจุบัน

- **ศักยภาพ :** โครงข่ายทางถนนในปัจจุบันครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของภาคตะวันออก มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง และถือเป็นทางเลือกหลัก เนื่องจากรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ยังไม่ครอบคลุม
- **โอกาส :** มีแผนพัฒนาโครงการทั้งระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายระบบรางเบาหรือระบบขนส่งสาธารณะของหัวเมืองที่จะช่วย

ยกระดับการเดินทางในอนาคต และการที่ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนจะส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนลดลง

- **ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ :** การพัฒนามองด้านวิศวกรรมเป็นหลัก โดยยังขาดส่วนของการผสานเข้ากับวิถีชีวิต และบริบทของการพัฒนาเมืองที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นและเกิดปัญหาคอขวด รวมทั้งการเชื่อมโยงกับพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนั้นการพัฒนาจะต้องพิจารณาให้เชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจ เมือง และการแก้ปัญหาคอขวด รวมถึงการนำระบบอัจฉริยะมาบริหารจัดการ

2) ด้านสภาพการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน

- **ศักยภาพ :** โครงข่ายทางถนนในปัจจุบันครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของภาคตะวันออก และมีท่าเรือศักยภาพสูงเปิดให้บริการ การขนส่งทำได้สะดวกผ่านโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพ-บ้านฉาง (M7) เป็นต้น
- **โอกาส :** สามารถพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานต่อยอดจากโครงข่ายในปัจจุบัน และมีแนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและโครงข่ายการขนส่งสินค้าตามแนวชายฝั่ง พัฒนาเมืองการบิน และขยาย National Gateway ตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 1 ซึ่งจะเพิ่มความจุของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งการนำเข้าและส่งออก
- **ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ :** โครงข่ายระบบราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนา และมีโครงข่ายในภาคตะวันออกที่จำกัด ทั้งในด้านการเข้าถึง และความน่าเชื่อถือของระบบ อีกทั้ง ICD ลาดกระบังในปัจจุบันให้บริการเต็มความจุแล้ว โดยยังขาด Facility ที่จำเป็น เช่น ท่าเรือบก (Dry port) สำหรับเชื่อมโยงระบบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากรถบรรทุกมายังระบบราง

3) ด้านการพัฒนาและปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- **ศักยภาพ :** มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องตามการพัฒนาระดับยุทธศาสตร์ชาติ และกำหนดเป้าหมายเชิงประชากรและวิชาชีพในปี พ.ศ. 2580
- **โอกาส :** มีการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ชัดเจน ซึ่งนำไปสู่ข้อกฎหมายและข้อบังคับใช้ต่าง ๆ ที่จะตามมา เพื่อให้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีความสอดรับกัน และพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันและอยู่ระหว่างการกำหนดผัง TOD ของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ และมีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งกิจกรรมกับแหล่งที่อยู่อาศัยให้สะดวกและปลอดภัย ลดต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง
- **ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ :** การพัฒนาต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมและเชื่อมโยงไปยังแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง เพื่อให้เกิดความยั่งยืน

4) ด้านการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

- **ศักยภาพ :** ประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคตะวันออก เป็นที่รู้จักในเวทีโลกโดยเฉพาะพัทยาควรขยายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีทรัพยากรทางธรรมชาติ และเป็นแหล่งของการให้บริการด้านสุขภาพ
- **โอกาส :** การท่องเที่ยวยังมีโอกาสในการเติบโตในอนาคตอีกมาก โดยเฉพาะกับกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ การเดินทางที่สะดวกจะช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยว และลดค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเช่นกัน ซึ่งนอกเหนือไปจากพื้นที่หลักของ EEC ยังพบว่าพื้นที่ต่อขยายของ EEC ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการเกษตรที่เหมาะสมเช่นกัน
- **ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ :** การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวยังคงจำกัดที่โครงข่ายระบบถนน ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีข้อติดขัดด้านจราจร และระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าความเร็วสูงกับพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ การเพิ่มความสามารถในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยการนำระบบรางเบา หรือระบบขนส่งสาธารณะระบบ EV มาใช้ในพื้นที่ จะช่วยเพิ่มความสะดวก ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่าย รวมทั้งช่วยรักษาสภาพอากาศและสิ่งแวดล้อม

5) ด้านการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายและผลผลิตทางการเกษตร

- **ศักยภาพ :** เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญของประเทศ โดยคาดการณ์ปริมาณขนส่งที่กระจายอยู่ภายในประเทศ และกระจายไปยังต่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบัง 19.3 ล้าน TEU และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด 57.0 ล้านตัน รวมถึงเป็นแหล่งเพาะปลูกผลผลิตทางการเกษตรมูลค่าสูง เช่น ทุเรียน มังคุด และมะม่วง ซึ่งคาดการณ์จะเพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้านตัน โดยกว่าหนึ่งในสามเป็นการอุปโภคบริโภคภายในประเทศ ส่วนที่เหลือสำหรับการส่งออก
- **โอกาส :** การขนส่งสินค้าทางการเกษตรไม่ได้จำกัดที่การบริโภคสินค้าสดเท่านั้น ยังรวมไปถึงช่องทางในการใช้ประโยชน์จากการแปรรูป จึงจำเป็นต้องมีการเดินทางของวัตถุดิบจากแหล่งเพาะปลูกไปยังสถาบันวิจัย แหล่งแปรรูปทั้งในเชิงอุปโภคและบริโภค ไปจนถึงมือผู้อุปโภคบริโภค และการส่งออก เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ขยายตัว ทำให้มีความต้องการส่งออกไปยังท่าเรือต่าง ๆ ที่เพิ่มสูงขึ้น
- **ข้อจำกัด/ประเด็นที่ต้องดำเนินการ :** การขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งหลักมีปัญหาการติดขัดในหลายเส้นทาง เนื่องจากไม่สามารถแยกการเดินทางในพื้นที่ออกจากการเดินทางระหว่างเมืองได้ ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้มีความน่าเชื่อถือ การเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบราง ตลอดจนจนนำระบบอัจฉริยะมาใช้ในการบริหารจัดการการจราจร จะเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า และดึงดูดให้ผู้ประกอบการให้ความสนใจได้ดี ตลอดจนนำระบบอัจฉริยะมาใช้ในการบริหารจัดการจราจร

3.3 แนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับการเติบโตของพื้นที่ EEC

3.3.1 การสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งพื้นที่ EEC ในปี พ.ศ. 2560-2565 นั้น มีการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่เน้นการเชื่อมโยงกันของแต่ละระบบอย่างไร้รอยต่อ ดังนั้นการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ควรดำเนินงานตามแนวคิดของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2560-2565 ต่อไป โดยดำเนินการเพิ่มเติมเกี่ยวกับการยกระดับให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นหลักในการขนส่งสินค้า ด้วยการพัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เช่นการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port) การพัฒนาเส้นทางระบบรางเพิ่มเติมเชื่อมเข้าไปยังแหล่งอุตสาหกรรม และการพัฒนาระบบสารสนเทศมาช่วยในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งในพื้นที่ EEC มีประสิทธิภาพ สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและมีต้นทุนทางด้านการขนส่งต่ำ รวมถึงการพัฒนาระบบรางในพื้นที่ EEC ยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมทางรางด้านต่าง ๆ ในประเทศ เกิดการเรียนรู้ เพิ่มการจ้างงาน ลดการนำเข้าวัสดุและอุปกรณ์จากต่างประเทศ

3.3.2 การเชื่อมต่อพื้นที่พัฒนาใหม่และแหล่งเศรษฐกิจด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เกิดความทั่วถึง

1) แนวคิดการส่งเสริม TOD

TOD คือ การพัฒนาพื้นที่โดยเน้นการเดินทางด้วยการเดินและระบบขนส่งมวลชน โดยออกแบบพื้นที่รอบสถานีให้ผสมผสานระหว่างศูนย์พาณิชยกรรม ร้านค้า ที่พักอาศัย แหล่งงาน เป็นต้น เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบาย การพัฒนาแบบ TOD จะมีตัวสถานีหลัก หรือสถานีย่อย หรือจุดหยุดรถของรถไฟ รถราง หรือรถบัส เป็นศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่และจะมีรัศมีการพัฒนารอบ ๆ จุดศูนย์กลางระหว่าง 400-800 เมตร ซึ่งเป็นรัศมีที่คนสามารถเดินด้วยเท้าเข้าถึงศูนย์กลางสถานีได้อย่างสะดวกสบาย

จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน จะส่งผลให้เมืองตามแนวเส้นทางโครงการเกิดการพัฒนาเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งท่องเที่ยว และพาณิชยกรรม ก่อเกิดการพัฒนาเมือง TOD รอบสถานี และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางไปยังพื้นที่เป้าหมายต่าง ๆ ทั้งเมืองเดิมและแหล่งอุตสาหกรรม เป็นต้น นอกจากนี้ ยังต้องมีการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Transfer Facility) ที่เหมาะสมระหว่างระบบขนส่งสาธารณะและระบบรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้สะดวกแบบไร้รอยต่อ (Seamless Transportation) และมีประสิทธิภาพเต็มรูปแบบ (Full Integration) ซึ่งรองรับได้ทั้งระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ จากพื้นที่ต่อเนื่อง เช่น มีสถานีจอดรถโดยสารสำหรับรถโดยสารระหว่างเมืองและรถโดยสารไปยังสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Public Transport Interchange:

PTI) จุดจอดรถ Taxi รถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้าง จุดจอดรับส่ง ทางเดินมีหลังคาคลุม สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ รวมถึงระบบตั๋วร่วม และหมุนเวียนผู้โดยสาร (Circulation) ที่มีประสิทธิภาพในพื้นที่สถานีรถไฟหลักของแต่ละจังหวัด

สำหรับเมืองใหม่ที่ถูกพัฒนาขึ้น ควรจะต้องวางผังระบบโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงการเตรียมการด้านสาธารณูปโภคควบคู่กันไป เพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งจากภายนอกเมืองเข้าสู่พื้นที่และวางแผนการพัฒนาเมืองไปถึงอนาคต เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางระหว่างโครงข่ายขนส่งมวลชนหลัก และขนส่งมวลชนรอง และจัดเตรียมพื้นที่เขตทางและลดผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่

2) มาตรการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ

การให้บริการข้อมูลระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สำหรับระบบที่อยู่ใกล้เคียงกับผู้เดินทาง รวมถึงตารางรอบบริการของ HSR โดยการประสานข้อมูลการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนผ่าน Application ใน Smart Phone โดยแสดงผลทั้งตัวเลือกในการเดินทาง ข้อมูลการบริการ เส้นทางการเดินรถ อัตราค่าบริการ ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะเวลาคอย ตำแหน่งของตัวรถแบบ Real Time และสามารถเชื่อมต่อกับระบบการขายตั๋วหรือ E-Ticket ของผู้ให้บริการเดินรถได้ โดยสามารถแจ้งเตือนล่วงหน้ากับผู้โดยสารที่ทำการซื้อตั๋วล่วงหน้า เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน และยกระดับขนส่งมวลชนของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นการบริหารจัดการข้อมูลการเดินทางเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผนในอนาคต ทั้งนี้อาจสามารถต่อยอดเพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารด้วยการจัดทำความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เช่น เทศบาลเมือง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กับผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อเป็นส่วนลดค่าบริการหรือค่าอาหารเครื่องดื่มสำหรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน ไปจนถึงส่วนลดในการใช้ขนส่งมวลชนในเมืองผ่าน Application หรือท้ายตั๋วใบเสร็จ เพื่อกระตุ้นธุรกิจ สนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวแบบไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาจอาศัยโครงการพัฒนาระบบสารสนเทศตัวเมือง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Single Transit Information) เป็นช่องทางด้านข้อมูลและเป็น Platform แก่การให้บริการ

3.3.3 การยกระดับ National Gateway ด้วยเทคโนโลยีเชิงรุก

1) ท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port)

ด้วยการใช้เทคโนโลยีโปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ประยุกต์ (Computer Software) มาช่วยในการบริหารจัดการข้อมูลต่าง ๆ ในท่าเรือและสนามบิน และผสานกับข้อมูลทางศุลกากร เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนในการดำเนินการและตรวจสอบเอกสาร ยกระดับการให้บริการของท่าเรือให้เป็น Smart Port หรือท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Terminal) สร้างสถานีบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (CFS) ขยายบริการธุรกิจเกี่ยวเนื่อง มาช่วยในการบริหารจัดการกองเก็บสินค้าในโกดังหลังท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจุบันท่าเรือเอกชนหลายแห่งที่ให้บริการในท่าเรือแหลมฉบังได้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือด้วยการนำระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ปฏิบัติการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และลดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ก็ได้มีแผนการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยการนำระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ปฏิบัติการภายในท่าเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการลงทุนของภาคเอกชน และนโยบายการพัฒนาประเทศของรัฐบาล

โดยโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ได้มีการลงทุนด้านเครื่องจักรและเทคโนโลยีเข้ามาใช้ปฏิบัติการ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้การบริหารจัดการมีความรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมไปถึงการช่วยลดมลพิษและสร้างสิ่งแวดล้อมได้อย่างดีเยี่ยม โดยเครื่องมือระบบอัตโนมัติที่ทางท่าเรือแหลมฉบังนำมาปรับใช้ประกอบไปด้วย เครนยกตู้หลังท่าแบบไร้คนขับ (Automated Stacking Crane) เครนหน้าท่า (Gantry Crane) ระบบจ่ายไฟฟ้า (Cold Ironing) และระบบท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยท่าเรือแหลมฉบังจะเปิดบริการระบบท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ เพื่อลดปริมาณการใช้กระดาษ รวมทั้งให้บริการระบบเครือข่ายข้อมูลความเร็วสูงระหว่างกรมศุลกากร ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออื่นๆ รวมทั้งให้บริการระบบการตรวจสอบการขนส่งสินค้า ณ สถานีตรวจสอบสินค้า โดยใช้เทคโนโลยี RFID และผนึกอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Seal) ทั้งนี้การยกระดับจะสมบูรณ์ได้ ต้องอาศัยข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร โดยการพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นต้นแบบให้แก่ท่าเรืออื่น ๆ ที่จะดำเนินการพัฒนาเป็นท่าเรืออัจฉริยะเต็มรูปแบบในอนาคต

2) การดำเนินงานระบบ National Single Window (NSW)

ประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ตั้งแต่ปี 2551 ซึ่งเป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G,G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจแบบปลอดภัย และได้มีการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศขึ้น ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ทั้งนี้ระบบ NSW เป็นการเชื่อมโยงระบบเอกสารทั้งหมดในการนำเข้าและส่งออก ระหว่างหน่วยงาน รวม 37 หน่วยงาน อย่างไรก็ดี ปัญหาที่พบในส่วนของภาคเอกชน คือ เอกสารซึ่งเป็นใบอนุญาตจากส่วนราชการต่าง ๆ รวม 24 หน่วยงาน ยังดำเนินการเชื่อมโยงไม่แล้วเสร็จครบทุกหน่วยงาน โดยปัจจุบันมีการเชื่อมโยงระบบใบอนุญาตแล้วเสร็จ 17 หน่วยงาน คงเหลืออีก 7 หน่วยงาน ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

นอกจากนี้ ในการดำเนินการยังพบว่า สินค้ากว่าครึ่งที่มีการนำเข้าส่งออกจะต้องมีการขออนุญาต โดยปัจจุบันมีกรณีที่ต้องขอรับใบอนุญาตเพิ่มมากขึ้น จากเดิมประมาณ 9,000 รายการ ปรับเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 11,000 รายการในปี 2563 โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่ต้องได้รับอนุญาตจาก

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา และกรมการค้าต่างประเทศ ส่งผลให้ตัวเลขบัญชีอากรต้องมีการปรับปรุงอยู่ตลอดเวลา การใช้ระบบ NSW จึงยังไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ดังนั้นจึงเสนอให้ในพื้นที่ EEC ดำเนินการใช้ระบบ NSW อย่างครบวงจร ทั้งในท่าเรือต่าง ๆ ในพื้นที่ รวมถึงท่าเรือบก (Dry Port) ที่จะดำเนินการก่อสร้างในอนาคต

3.3.4 การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรในพื้นที่ EEC ด้วยระบบจราจรอัจฉริยะและมาตรการสนับสนุน

1) แนวทางการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

สภาพการจราจรในพื้นที่ EEC ในอนาคตมีแนวโน้มที่จะมีปัญหามากขึ้น จึงควรนำระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะมาใช้งาน โดยปัจจุบันข้อมูลด้านการจราจร การเดินทางและขนส่งจะถูกถือครองโดยหน่วยงานผู้ให้บริการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง หากสามารถนำเอาข้อมูลซึ่งอยู่กระจัดกระจายเหล่านี้มาประมวลผลและใช้ประโยชน์ จะเป็นผลดีต่อการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต และเป็นข้อมูลสถิติเพื่อให้บริการแก่ประชาชน เช่น การแจ้งเตือนพื้นที่อุบัติเหตุ การแนะนำทางเลี่ยง ข้อมูลสำหรับระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนการควบคุมและติดตามการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสินค้าของหน่วยงานรัฐและเอกชน เป็นต้น โดยแนวโน้มการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในอนาคตได้มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในภาคการขนส่งและจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่วยในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยที่ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะหรือ ITS มีองค์ประกอบหลัก 4 อย่างได้แก่

(1) ระบบเก็บรวบรวมข้อมูล หมายถึง ระบบที่ทำหน้าที่เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การขนส่งการจราจร ยวดยาน โครงสร้างพื้นฐาน สภาพแวดล้อม ฯลฯ ตัวระบบประกอบด้วยอุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณ (Sensors) หรือเครื่องตรวจจับสัญญาณ (Detectors) ประเภทต่าง ๆ ที่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้อย่างอัตโนมัติและสามารถส่งข้อมูลผ่านระบบสื่อสารไปยังศูนย์รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล โดยรูปแบบการส่งข้อมูลจะขึ้นกับความจำเป็นของข้อมูลซึ่งตัวอย่างข้อมูลที่เก็บรวบ รวมส่วนใหญ่ได้แก่ ข้อมูลอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อช่วงถนน (Occupancy Ratio: OR) ซึ่งจัดเป็นข้อมูลลักษณะการจราจรพื้นฐาน (Traffic Characteristics) โดยเมื่อเก็บรวบรวมแล้วก็จะนำ ไปวิเคราะห์เพื่อแปลงเป็นปริมาณการจราจร ความหนาแน่น และความเร็ว ในปัจจุบันข้อมูลประเภทนี้จัดเป็นข้อมูลที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การเก็บรวบรวมและส่งข้อมูลผ่านระบบสื่อสารเพื่อนำไปใช้ในขบวนการวิเคราะห์สามารถดำเนินการในลักษณะทันทีทันใด (Real-Time) ได้ ส่วนข้อมูลอีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ ข้อมูล Static เป็นข้อมูลที่ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง เช่น ป้ายจราจร เครื่องควบคุมสัญญาณไฟ รวมไปถึงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและขอบถนน ฯลฯ ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลไม่จำเป็นต้องเป็นข้อมูลทันทีทันใด (Real-Time) แต่ต้องมีช่วงเวลาที่ดำเนินการปรับปรุงข้อมูลเพื่อให้เกิดความถูกต้องเสมอ

(2) ระบบสื่อสาร หมายถึง องค์ประกอบหรือระบบที่ทำหน้าที่ในการโอนถ่ายข้อมูลหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างต้นทางกับปลายทาง โดยมีตัวกลาง เช่น ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์สำหรับควบคุมการส่งและการไหลของข้อมูล พร้อมทั้งกฎเกณฑ์ในการส่งหรือรับข้อมูลตามรูปแบบที่ต้องการ ภายในระบบสื่อสารจะต้องมีส่วนงานหรือองค์ประกอบที่ทำหน้าที่ส่งข้อมูล

(3) ระบบวิเคราะห์และประมวลผล ซึ่งประกอบด้วย เครื่องประมวลผล และกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งเป็นระบบคอมพิวเตอร์ที่ประกอบด้วย คอมพิวเตอร์ เครื่องแม่ข่าย (Servers) และ กลุ่มงาน (Workgroup) เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายภายในศูนย์ และส่วนกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล (Operation Model) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ โดยทำหน้าที่ในการรับข้อมูลมาเพื่อจัดทำคำสั่งหรือคำแนะนำ และส่งต่อไปยังอุปกรณ์ปลายทาง เช่น ระบบควบคุมสัญญาณไฟที่ทางแยกต่าง ๆ หรือ ระบบนำทาง (Navigation System) ในรถบรรทุก เป็นต้น

(4) ระบบเผยแพร่และรับคำสั่ง หรือคำแนะนำ หมายถึง ระบบที่รับผลลัพธ์จากกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล (Operation Model) มานำเสนอต่อผู้ใช้ซึ่งเป็นผู้เดินทาง (Travelers) รวมถึงอุปกรณ์ที่รับ “ผลลัพธ์” ซึ่งถูกติดตั้งทั้งในตัวรถ (Vehicles) และเขตทาง (Roadsides) ด้วยระบบ ITS จะมีประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยปัจจุบันมีตัวอย่างการประยุกต์ใช้ระบบ ITS ได้แก่ ระบบการจัดการและควบคุมการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาทางจราจรติดขัดและการลดอุบัติเหตุ ระบบแนะนำการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบปฏิบัติการรถเชิงพาณิชย์ ระบบเก็บเงิน เป็นต้น

2) มาตราการ Truck Route โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางถนน เป็นที่นิยมมากกว่าการขนส่งสินค้าในโหมดการขนส่งอื่น ๆ รวมถึงสามารถส่งสินค้าให้ผู้รับสินค้าได้แบบ Door-to-Door แตกต่างกับประเภทการขนส่งอื่น ๆ การขนส่งสินค้าทางถนนจึงเป็นที่นิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางถนนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ จากสถิติที่ผ่านมาพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกขนส่ง มีมากถึงร้อยละ 38 จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด ซึ่งการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกผ่านชุมชนและตัวเมืองจะสร้างผลกระทบด้านอุบัติเหตุ มลพิษ และเสียงรบกวน รวมถึงน้ำหนักบรรทุกยังทำลายสภาพถนนท้องถิ่นในระยะยาว

การกำหนดเส้นทางสำหรับรถบรรทุกจึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยในการลดผลกระทบดังกล่าวควบคู่ไปกับมาตรการลดการใช้รถบรรทุกและผลักดันการขนส่งสินค้าทางราง โดยประโยชน์ของมาตรการเส้นทางรถบรรทุกจะเป็นการจัดระเบียบการเดินทางโดยใช้ถนนที่รองรับรถบรรทุก ลดความแออัดของการจราจรในเมือง และเป็นการลดอุบัติเหตุจากเส้นทางที่มีความอันตราย

3) มาตรการกำหนดเวลาขนส่งโดยรถบรรทุก

เนื่องจากพื้นที่ EEC มีการกระจายตัวของแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งพาณิชยกรรม แหล่งท่องเที่ยว และชุมชน จึงส่งผลให้ถนนหลายเส้นทางมีรถบรรทุกวิ่งอยู่ตลอดเวลา ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อต่อชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นในถนนบางเส้นทางโดยเฉพาะพื้นที่แหล่งชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวจึง

มีความจำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณากำหนดช่วงเวลาสำหรับให้รถบรรทุกวิ่งใช้เส้นทางเพื่อลดปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน

4) มาตรการกำหนดค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า และมาตรการทางภาษี

ควรเรียกเก็บค่าปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากผู้ประกอบการที่ใช้รูปแบบการขนส่งที่มีการปล่อยมลพิษสูง เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุก ผ่านการตรวจสอบข้อมูลเที่ยวการขนส่งและลักษณะการบรรทุกสินค้า (Carbon Footprint Inventory Data) จะช่วยผลักดันให้ภาคอุตสาหกรรมมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ระบบรางและทางน้ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรืออาจอยู่ในรูปแบบลดหย่อนค่าธรรมเนียมหรือภาษีแก่ผู้ประกอบการที่ใช้รูปแบบการขนส่งที่มีการปล่อยมลพิษต่ำ เป็นต้น

3.3.5 การเตรียมระบบสาธารณูปโภคให้พร้อมต่อความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ EEC

การพัฒนาพื้นที่เขตเมือง การขยายพื้นที่อุตสาหกรรม รวมถึง การพัฒนาภาคการเกษตรและภาคการท่องเที่ยว ตลอดจนการปรับเปลี่ยนผังการใช้ประโยชน์ของกลุ่ม 3 จังหวัด EEC ส่งผลต่อความต้องการด้านน้ำประปาและพลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้น โดยประเด็นสำคัญสำหรับการเตรียมระบบประปาสำหรับภาคอุตสาหกรรม ภาคการอุปโภคบริโภค และภาคการเกษตร ต้องมีความเพียงพอต่อความต้องการใช้และครอบคลุมในพื้นที่ที่จะพัฒนาตามแผนการพัฒนา EEC พ.ศ. 2566-2570 ส่วนการเตรียมระบบไฟฟ้านั้น มุ่งเน้นการพัฒนาประสิทธิภาพความมั่นคงและความเชื่อถือของระบบไฟฟ้าในการให้บริการ และการจัดหาพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เพียงพอต่อความต้องการ ส่งเสริมการใช้พลังงานจากพลังงานทดแทน/พลังงานสะอาด (Renewable Energy) โดยมีสัดส่วนต่อพลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิลในการผลิตไฟฟ้าเป็น 30:70 ดังนี้

1) สนับสนุนการพัฒนาพลังงานสะอาดในพื้นที่ EEC โดยในระยะแรก (ภายในปี 2569) เป็นระยะทดลองให้มีการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์จะมีขนาดไม่น้อยกว่า 500 เมกะวัตต์ และในระยะต่อไป จะขยายถึงร้อยละ 30 ของความต้องการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดในพื้นที่ EEC ซึ่งเป็นการผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้เอง (Independent Power Supply : IPS) เพื่อใช้ในการพัฒนาที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เช่น เขตส่งเสริมนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) เขตส่งเสริมศูนย์นวัตกรรมการแพทย์ครบวงจร (EECmd) ศูนย์นวัตกรรมดิจิทัลและเทคโนโลยีขั้นสูงบ้านฉาง จ.ระยอง มหานครการบินภาคตะวันออก เมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ และการพัฒนาสมาร์ทซิตี้ (5G) ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นต้น โดย สกพอ. จะร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายเพื่อดำเนินการจัดหาพลังงานไฟฟ้าพลังงานสะอาด เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามนโยบายที่กำหนด

2) จัดหาพลังงานไฟฟ้าส่วนที่เหลือ ร้อยละ 70 ของความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC โดยกระทรวงพลังงาน รัฐวิสาหกิจ ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจะเป็นผู้จัดหาเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC ในอนาคต

รวมถึง สกพอ. ร่วมมือและสนับสนุนให้ผู้ดำเนินการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ดำเนินการจัดหาพลังงานไฟฟ้าและพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าในลักษณะพลังงานอัจฉริยะ (Smart Power Supply : SPS) ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ทั้งนี้ นอกจากการเตรียมระบบสาธารณูปโภคให้พร้อมต่อความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ EEC จำเป็นต้องจัดทำแผนงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรองรับการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมต่าง ๆ เช่น การจัดทำแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และการรื้อย้ายระบบประปาเพื่อสนับสนุนให้การก่อสร้างถนน และระบบรางก็ควรพิจารณาถึงการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบประปา และการขยายพื้นที่บริการไปในคราวเดียวกัน เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการจัดทำแผนงาน/โครงการและความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณ

ส่วนที่ 4 แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

4.1 วิสัยทัศน์

"เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบคมนาคมเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ และระบบขนส่งสาธารณะแบบไร้รอยต่อให้ทันสมัย ปลอดภัย ทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค"

4.2 พันธกิจ

6) สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค
7) สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และภูมิภาค
8) ยกระดับการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และน่าเชื่อถือด้วยการบริหารจัดการเชิงรุก และเทคโนโลยีที่ทันสมัย
9) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ทันสมัย เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยว และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC ให้มากขึ้น
10) ใช้ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะในการบริหารจัดการการคมนาคมในพื้นที่

4.3 วัตถุประสงค์

1) ยกระดับการขนส่งทางรางและทางน้ำ ให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และน่าเชื่อถือ เพื่อให้ประชาชนและผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าจากทางถนน เป็นระบบรางและทางน้ำที่มีต้นทุนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า
2) ลดปัญหาคอขวดการจราจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ EEC
3) พัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบินและอุตสาหกรรมอากาศยาน
4) พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด ให้รองรับปริมาณสินค้าได้อย่างพอเพียง
5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคมนาคมในพื้นที่ EEC ด้วยการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะ

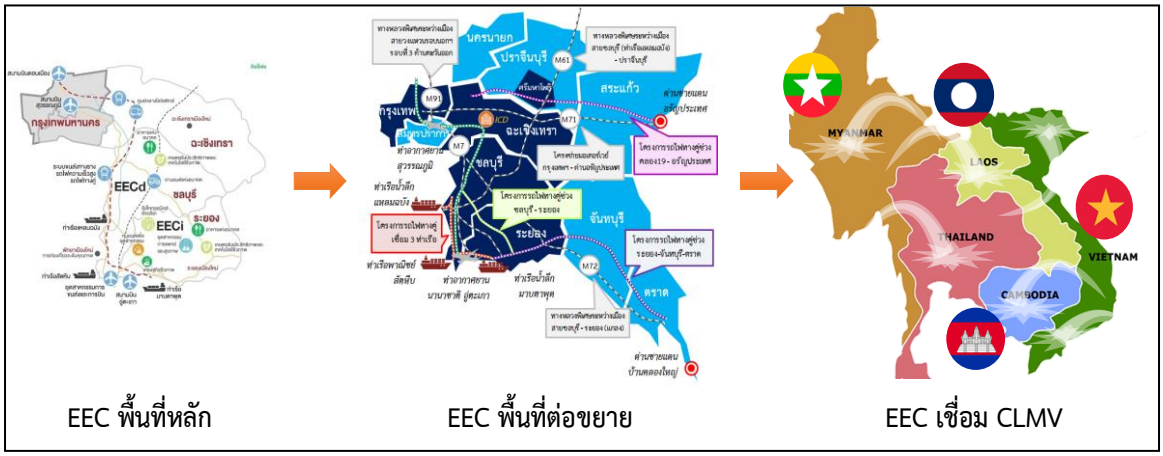
4.4 ขอบเขตของการพัฒนา

จากการกำหนดวิสัยทัศน์และวัตถุประสงค์ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่สนับสนุน จะสามารถสังเคราะห์แนวคิดเพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ต้องสนับสนุนทั้งการเดินทางของประชาชน การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีขอบเขตของการพิจารณาโครงการ**ดังรูปที่ 4.4.1** โดยมีรายละเอียดของเขตทั้ง 3 ระดับดังนี้

1) **พื้นที่หลักของ EEC** เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง รวมถึงกรุงเทพมหานคร (3+1) เป็นพื้นที่เป้าหมายหลักในการพัฒนาโครงการ โดยเป็นทั้งแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออก

2) **พื้นที่ต่อขยายของ EEC** ประกอบไปด้วย กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดสระแก้ว จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด ซึ่งทั้ง 6 จังหวัดนี้เป็นจังหวัดที่เป็นทั้งแหล่งของวัตถุดิบ แหล่งท่องเที่ยว และแหล่งเพาะปลูกที่สำคัญของประเทศอีกทั้งยังมีพื้นที่เขตแดนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชาอีกด้วย

3) **พื้นที่เชื่อมต่อ CLMV** เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง เป็นการเชื่อมโยงและเกื้อหนุนกันระหว่างประเทศคู่ค้า ทั้ง สปป. ลาว และกัมพูชาโดยเป็นการเชื่อมการขนส่งสินค้าทางราง และท่าเรือชายฝั่ง เป็นต้น



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.4-1 ขอบเขตของการพิจารณาโครงการ

4.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

กรอบระยะเวลาของแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ถูกกำหนดให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) รวมถึงแผนงานโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมา โดยแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566-2570 ประกอบด้วยเป้าหมายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ดังนี้

เป้าหมาย

1) ให้มีการใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 4 ในปี 2564 เป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 ในปี 2580
2) ให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 25 ในปี 2564 เป็นสัดส่วนร้อยละ 35 ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ในปี 2580
3) เพิ่มความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC จาก 65 กม./ชม. ในปี 2564 เป็น 70 กม./ชม. ในปี 2570 และเพิ่มขึ้นเป็น 75 กม./ชม. ใน ปี 2580

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	ปีฐาน 2564	ค่าเป้าหมาย	
		2570	2580
การใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	4	15	25
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	25	35	40
ความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (กม./ชม.)	65	70	75

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : เพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ปรับปรุงและพัฒนาต่อยอดโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งผ่านระบบรางและทางน้ำอย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัด	ปีฐาน 2564	ค่าเป้าหมาย	
		2570	2580
การใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	4	15	25

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ปรับปรุงและส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ และเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่พัฒนาหลักในพื้นที่ EEC
- พัฒนาและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภครองรับการพัฒนาด้านคมนาคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

ตัวชี้วัด	ปีฐาน 2564	ค่าเป้าหมาย	
		2570	2580
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	25	35	40
ความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (กม./ชม.)	65	70	75

ยุทธศาสตร์ที่ 3: : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
- กำหนดมาตรการที่มีผลบังคับใช้ เพื่อเป็นการสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้ามายังระบบรางและทางน้ำอย่างบูรณาการ

ตัวชี้วัด	ปีฐาน 2564	ค่าเป้าหมาย	
		2570	2580
การใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	4	15	25
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	25	35	40
ความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น (กม./ชม.)	65	70	75

4.5.1 เป้าหมายของการดำเนินงานในแต่ละช่วงเวลา

กำหนดเป้าหมายการพัฒนาแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังต่อไปนี้

1) เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2566)

เนื่องจากโครงการที่ดำเนินการในช่วงระยะเวลาปีแรก (ปี พ.ศ. 2566) จะเป็นการดำเนินการก่อสร้างโครงการบางส่วนจากในระยะแรก และโครงการเกี่ยวกับการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชนในพื้นที่ โดยโครงการที่เป็น National Gateway โครงการประเภท Backbone

Infrastructure จะอยู่ระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เปิดให้บริการ โดยเป้าหมายของการดำเนินงานใช่วงระยะเร่งด่วน คือ

- งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค ในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา เสร็จสมบูรณ์
- มีการเตรียมการพัฒนาระบบราง การขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ ระบบขนส่งสาธารณะ และ Missing Link ในพื้นที่ EEC

2) เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2567-2570)

2.1) ให้มีการใช้ระบบรางและทางน้ำในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC เป็นสัดส่วนร้อยละ 15

- โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เสร็จสมบูรณ์
- โครงการท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เสร็จสมบูรณ์
- มีระบบรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ ที่เสร็จสมบูรณ์
- มี ICD และ/หรือ CY เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 1 แห่ง

2.2) ให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ EEC เป็นสัดส่วนร้อยละ 35

- มีระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่เสร็จสมบูรณ์
- ทางวิ่งและอาคารผู้โดยสารที่ 2 ของสนามบินอู่ตะเภาเสร็จสมบูรณ์
- มีโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะนำร่องในพื้นที่หลัก 3 จังหวัด

2.3) เพิ่มความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ EEC เป็น 70 กม./ชม.

- มีการใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่
- ก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับ และจุดตัดทางรถไฟ
- ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่

3) เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2571)

3.1) เพิ่มสัดส่วนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ (Mode Shifting)

- เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC ให้มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยระบบรางและทางน้ำเลียบชายฝั่งเป็นอย่างน้อยร้อยละ 25
- เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชน (Mode Shifting) ในพื้นที่ EEC ให้มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและทางรางอย่างน้อยร้อยละ 40

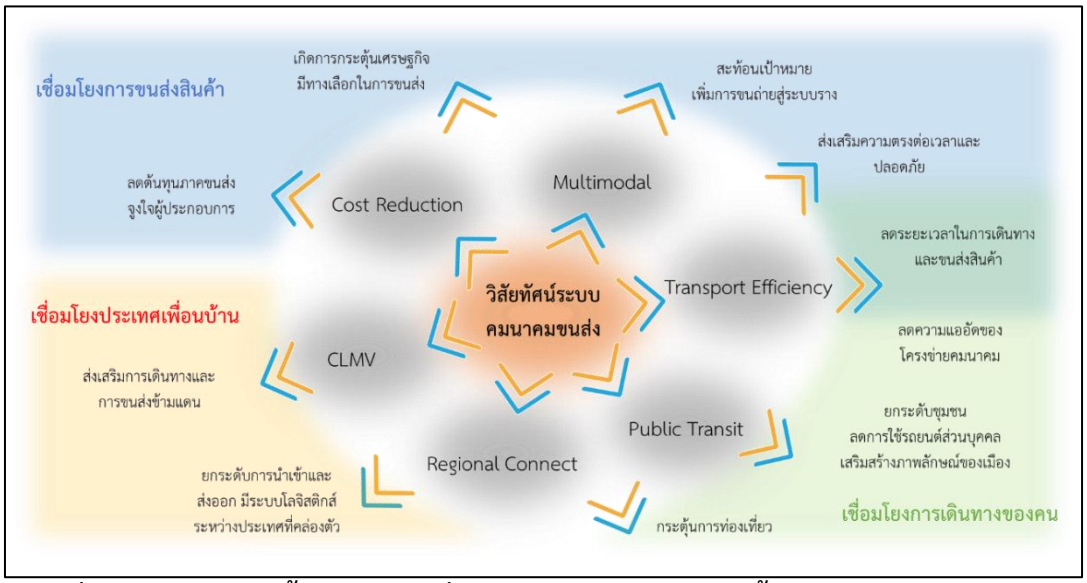
3.2) ลดต้นทุนการขนส่งและการเดินทางของประชาชน (Cost Reduction)

- ประชาชนใช้ระยะเวลาในการเดินทางบนโครงข่ายคมนาคมหลักในพื้นที่ EEC ลดลงจากปัจจุบันร้อยละ 15 และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เกิดขึ้นร้อยละ 15 พร้อมทั้งสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 10
- การขนส่งสินค้ามีต้นทุนลดลงจากปัจจุบันร้อยละ 15 โดยการใช้โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งหลากรูปแบบที่มีความน่าเชื่อถือ

3.3) ยกระดับการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เป็นประตูเศรษฐกิจ (Elevated Services)

- ยกระดับการให้บริการของ National Gateway ให้เทียบเท่าระดับสากล มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 200 พร้อมลดพิธีการที่ซ้ำซ้อนด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่

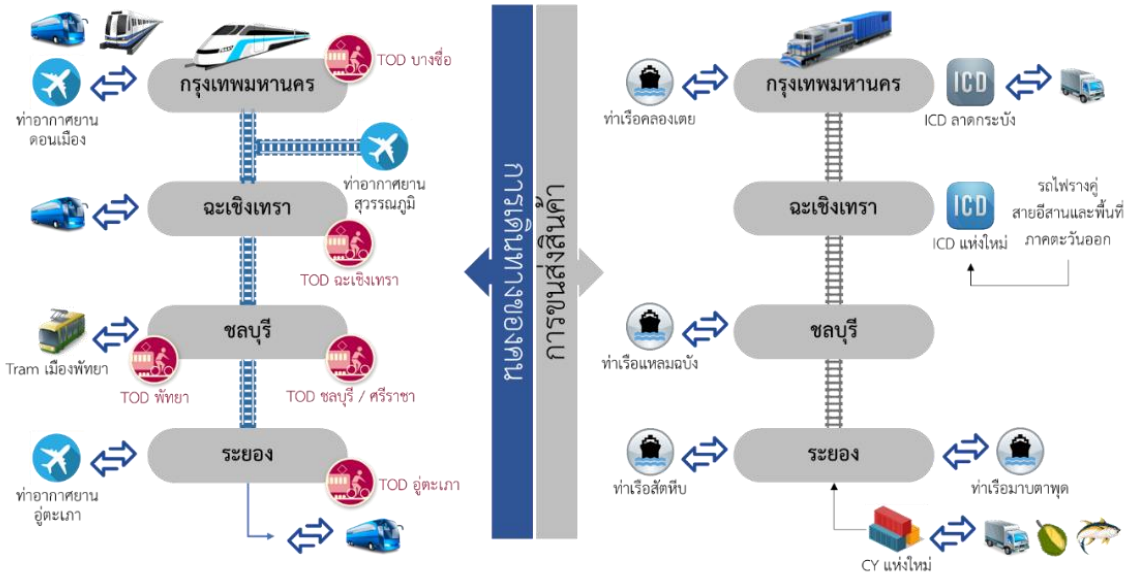
จากการกำหนดเป้าหมายข้างต้นสามารถสรุปแนวคิดขั้นต้นในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้บรรลุตามเป้าหมายได้ดัง**รูปที่ 4.5.1-1** โดยมีมุมมองต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางของประชาชน การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และการเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน



รูปที่ 4.5.1-1 แนวคิดขั้นต้นในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้บรรลุตามเป้าหมาย

ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายทางรางและโครงข่ายทางน้ำจึงเป็นหัวใจหลักในการกำหนดแนวคิดเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่ง โดยมีมาตรการและโครงสร้างพื้นฐานในการเปลี่ยน

รูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้ามาสนับสนุนรองรับแนวคิด TOD ดังแสดงใน**รูปที่ 4.5.1-2** โดยแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่งจำแนกแนวทางตามเป้าหมายทั้งสามระยะ ดังนี้



รูปที่ 4.5.1-2 การเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

4.5.2 แนวทางการดำเนินงาน

1) แนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน (เริ่มต้น พ.ศ. 2566)

แนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เน้นการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการที่มีความจำเป็นอยู่ในแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 สอดคล้องกับร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักในพื้นที่ EEC รวมถึงเป็นโครงการที่หน่วยงานมีกำหนดการของงบประมาณที่ชัดเจน สนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ส่งเสริมการใช้รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน รองรับการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก มุ่งเน้นการยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก และแก้ไขรอยต่อระหว่างระบบรางและโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำ ทั้งนี้ เพื่อก่อให้เกิดการใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่าผ่านโครงการและมาตรการที่มีมูลค่าโครงการไม่สูงนัก แต่สามารถส่งเสริมในการเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่งภายในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี และบูรณาการกับโครงการหลักที่คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจากการพัฒนา EEC ตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมา สำหรับโครงการสาธารณูปโภคจะพัฒนาโครงการโดยรัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนให้สอดคล้องกับความต้องการพัฒนาของพื้นที่

2) แนวทางการดำเนินงานในระยะกลาง (เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570)

เมื่อการกำหนดมาตรการและโครงสร้างพื้นฐานตามแนวแกน (Backbone Infrastructure) ที่ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในระยะเร่งด่วนมีความสมบูรณ์พร้อม แนวทางการพัฒนาในระยะนี้จึงพัฒนาให้เกิดความเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนที่ต้องพึ่งการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transit) ที่มีความสะดวก ปลอดภัย เสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยว วางแผนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง/TOD และสนามบิน กับเมืองใหม่ ในขณะเดียวกันสามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง และสำหรับในด้านภาคการขนส่งสินค้ามองด้านการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ พร้อมด้วยมาตรการสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือ สามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ลดความเสี่ยงด้านสินค้าเสียหาย แก้ปัญหาความแออัดของแถวคอยตู้สินค้าหน้าท่า ลดต้นทุนภาคขนส่งเชื่อมโยงภาคตะวันออกและประเทศกลุ่ม CLMV อย่างมีประสิทธิภาพผ่าน National Gateway ที่มีเครื่องมือด้านการบริหารจัดการที่ทันสมัย สามารถลดความซ้ำซ้อนของพิธีการทางศุลกากร มีแหล่งห้องเก็บสินค้าและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบในการขนส่งที่รวดเร็วและแม่นยำ และสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งภาคประชาชน และผู้ประกอบการผ่านมาตรการต่าง ๆ

3) แนวทางการดำเนินงานในระยะต่อไป (ปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป)

แนวทางการพัฒนาและการดำเนินโครงการในระยะปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป ประกอบไปด้วยโครงการที่เชื่อมต่อจากพื้นที่ EEC หรือโครงการที่ยังไม่มีความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจหากดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2566 – 2570 หรือเป็นโครงข่ายซึ่งลดบทบาทของโครงข่ายทางรางและการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของพื้นที่ EEC หากมีการกำหนดกรอบระยะเวลาการพัฒนาในช่วงต้น เพื่อเป็นการมุ่งเน้นการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าโดยลดการใช้โครงข่ายทางถนนอย่างมีรูปธรรม และประสานเข้ากับมาตรการเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม โครงการในระยะนี้จึงคัดเลือกโครงการที่มีความสำคัญและตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ในระยะ 20 ปี

ส่วนที่ 5 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

5.1 ภาพรวมแผนงาน/โครงการ

ผลการจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 ภายใต้ 3 ยุทธศาสตร์ อันประกอบด้วย 1) **การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น** 2) **การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ** และ 3) **ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย** กำหนดให้มีการดำเนินโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจำนวน 77 โครงการ วงเงินรวม 337,797.07 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2566 จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 125,599.98 ล้านบาท แบ่งเป็นวงเงินปี 66 ประมาณ 25,425.65 ล้านบาท และโครงการที่เริ่มดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2567-2570 จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 212,197.09 ล้านบาท โดยจำนวนโครงการและวงเงินรวมสามารถจำแนกตามแผนงานได้ดัง**ตารางที่ 5.1-1**

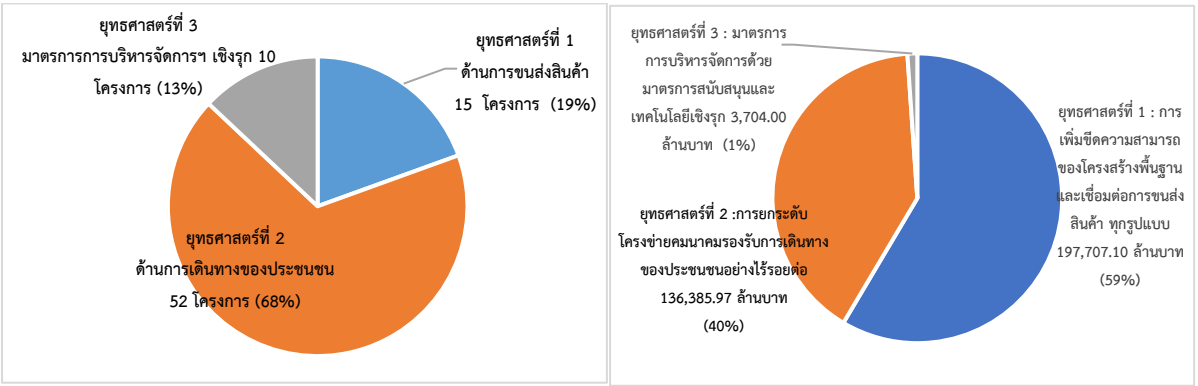
ตารางที่ 5.1-1 ผลการจำแนกจำนวนโครงการและมูลค่าโครงการจำแนกตามแผนงาน ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)					
		งบประมาณ	เงินกู้	งบรัฐวิสาหกิจ/เงินกองทุน	เอกชน/PPP	รวม	ร้อยละวงเงินรวม (%)
1.การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	18	39,790.00	59,873.00	-	54,959.00	154,622.00	45.77
2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	4	8,976.00	-	20.00	-	8,996.00	2.66
3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	7	2,360.00	-	3,558.00	10,210.00	16,128.00	4.77
4. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	32	44,914.49	-	-	71,050.00	115,964.49	34.33
5. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก	6	8,709.87	-	6,672.71	23,000.00	38,382.58	11.36
6. การยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก	10	2,240.00	-	1,464.00	-	3,704.00	1.10
รวมทั้งหมด	77	106,990.36	59,873.00	11,714.71	159,219.00	337,797.07	100.00
(%)		(31.67)	(17.72)	(3.47)	(47.13)	(100.00)	

โดยจำนวนโครงการและวงเงินรวมสามารถจำแนกตามยุทธศาสตร์ได้ดัง**ตารางที่ 5.1-2 และรูปที่ 5.1-1**

ตารางที่ 5.1-2 ผลการจำแนกจำนวนโครงการและมูลค่าโครงการจำแนกตามยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

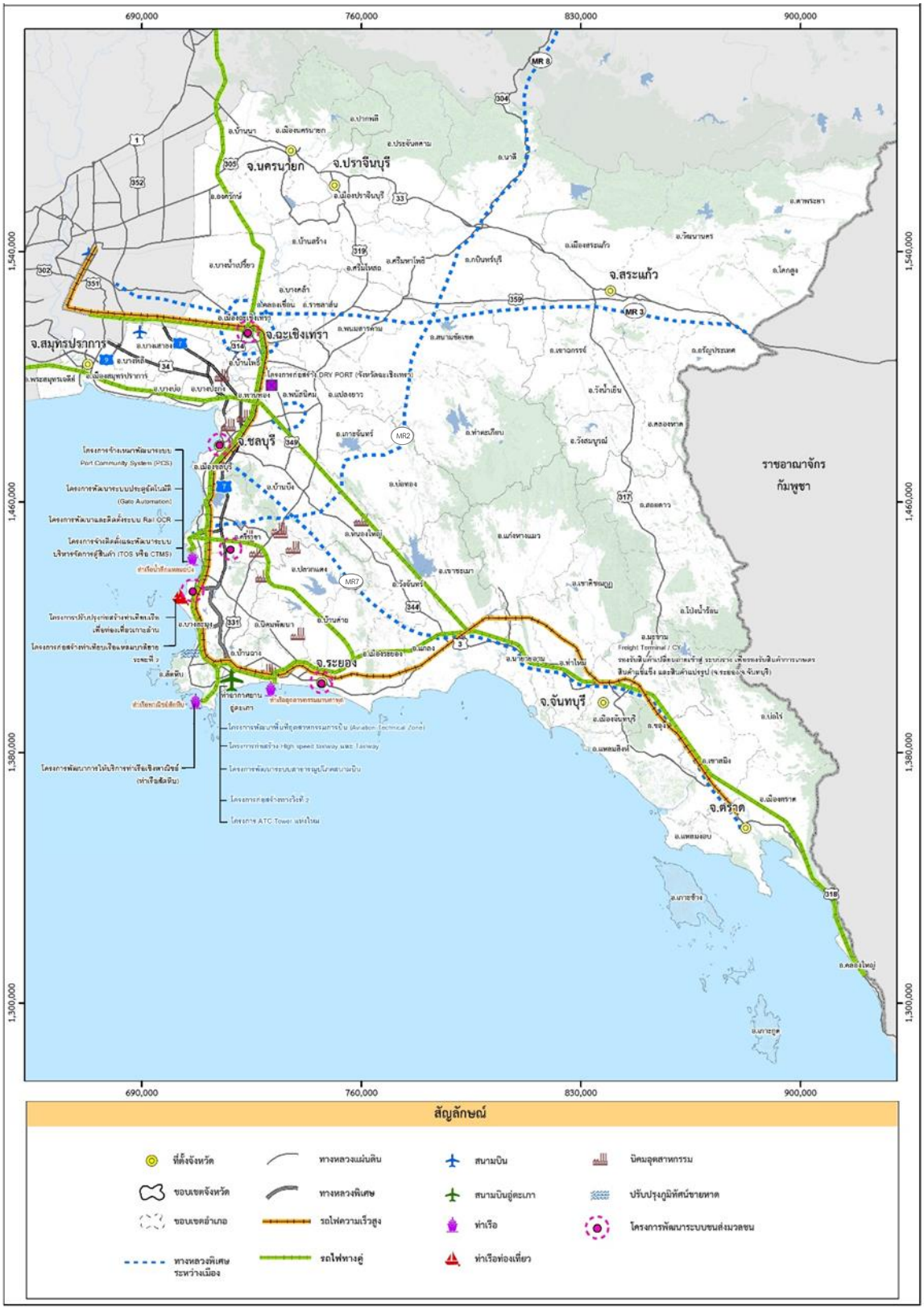
แผนงาน		จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น			
แผนงานที่ 1.1	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	5	110,831.00
แผนงานที่ 1.2	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2	8,175.00
แผนงานที่ 1.3	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	8	78,701.10
รวม		**15**	**197,707.10**
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ			
แผนงานที่ 2.1	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	13	43,791.00
แผนงานที่ 2.2	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2	821.00
แผนงานที่ 2.3	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	7	16,128.00
แผนงานที่ 2.4	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	24	37,263.39
แผนงานที่ 2.5	การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก	6	38,382.58
รวม		**52**	**136,385.97**
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย			
แผนงานที่ 3.1	การยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก	10	3,704.00
รวม		**10**	**3,704.00**
รวมทั้งหมด		**77**	**337,797.07**



รูปที่ 5.1-1 สรุปภาพรวมจำนวนโครงการ และวงเงินจำแนกตามยุทธศาสตร์

ตารางที่ 5.1-3 โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 จำแนกตามระยะการพัฒนา

ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566	ระยะกลาง เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570
1. โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.) 2. โครงการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้าและการปรับปรุงโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง 3. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 1 (เอกชน/PPP) 4. โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน 5. โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) 6. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายจากด่านอู่ตะเภา-สนามบินอู่ตะเภา (Spur Line) 7. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 8. การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ฯลฯ	1. โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Freight Terminal / CY รองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่ระบบราง เพื่อรองรับสินค้าการเกษตร สินค้าแช่แข็ง และสินค้าแปรรูป (จ.ระยอง/จ.จันทบุรี) 2. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 6 HSR-แหลมบาลีฮาย (รถไฟรางเบา เมืองพัทยา) (เอกชน/PPP) 3. โครงการการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเดินรถบนระบบราง (เอกชน/PPP) 4. โครงการ Dry Port ฉะเชิงเทรา (เอกชน/PPP) 5. โครงการพัฒนาการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์ (ท่าเรือสัตหีบ) 6. MR2 (ชื่อเดิม: โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-นครราชสีมา (ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (M61)) (เอกชน/PPP) 7. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง (เอกชน/PPP) 8. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 2 (เอกชน/PPP) 9. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 และปรับปรุงท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 1 10. โครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) สำหรับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 11. การพัฒนาระบบสารสนเทศตัวเมือง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Single Transit Information) 12. โครงการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ฯลฯ



รูปที่ 5.1-2 แผนที่แสดงภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

5.2 แหล่งเงินลงทุน

โครงการตามแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566-2570 รวม 77 โครงการ วงเงินรวม 337,797.07 ล้านบาท แบ่งเป็นภาครัฐลงทุน จากงบประมาณแผ่นดิน เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ จำนวน 61 โครงการ วงเงินรวม 178,578.07 ล้านบาท (ร้อยละ 52.87) และภาคเอกชนลงทุน และการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 16 โครงการ วงเงินรวม 159,219 ล้านบาท (ร้อยละ 47.13) ซึ่งเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน 295,710.49 ล้านบาท (ร้อยละ 87.5) ระบบสาธารณูปโภค 38,382.58 ล้านบาท (ร้อยละ 11.4) และมาตรการส่งเสริม 3,704 ล้านบาท (ร้อยละ 1.1)

ทั้งนี้ เป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (เริ่มต้น พ.ศ. 2566) ซึ่งเป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC อย่างต่อเนื่อง จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 125,599.98 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนของภาคเอกชน และการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 7 โครงการ วงเงินรวม 48,201 ล้านบาท ในระยะกลาง (เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 212,197.09 ล้านบาท จากการลงทุนของ ภาคเอกชน และการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 9 โครงการ วงเงินรวม 111,018 ล้านบาท

สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีวงเงินลงทุนรวม 25,425.65 ล้านบาท (งบผูกพันรวม 100,174.33 ล้านบาท) ซึ่งเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 8,833.10 ล้านบาท (ร้อยละ 34.74) ระบบสาธารณูปโภค 15,913.95 ล้านบาท (ร้อยละ 62.59) และมาตรการส่งเสริม 678.6 ล้านบาท (ร้อยละ 2.67) มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.2-1**

ตารางที่ 5.2-1 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินรวมจำแนกตามยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

ยุทธศาสตร์	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)*		
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น	**15**	**115,202.10**	**82,505.00**	**197,707.10 (58.53%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา – มาบตาพุด (70 กม.) 2) โครงการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้าและการปรับปรุงโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง	3	56,929.00	-	56,929.00

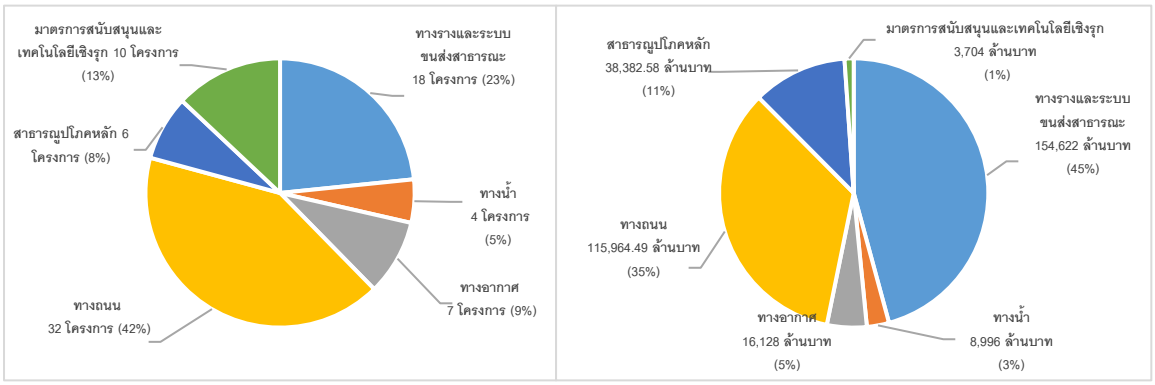
ยุทธศาสตร์	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)*		
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ	**52**	**59,671.97**	**76,714.00**	**136,385.97 (40.38%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน 2) โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) 3) งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	22	19,005.98	48,201.00	67,206.98
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย	**10**	**3,704.00**	**-**	**3,704.00 (1.10%)**
ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566 โครงการสำคัญ เช่น 1) โครงการการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเดินรถบนระบบราง 2) การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	4	1,464.00	-	1,464.00
รวมทั้งหมด (%)	**77**	**178,578.07 (52.87)**	**159,219.00 (47.13)**	**337,797.07 (100.00)**

หมายเหตุ : * โครงการบางส่วนอยู่ระหว่างการติดตามและประเมินมูลค่าโครงการ

ตารางที่ 5.2-2 สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามแผนงาน ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม* (ล้านบาท)	ร้อยละวงเงินรวม (%)
1. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	18	154,622.00	45.77
2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	4	8,996.00	2.66
3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	7	16,128.00	4.77
4. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	32	115,964.49	34.33
5. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก	6	38,382.58	11.36
6. มาตรการการบริหารจัดการด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก	10	3,704.00	1.10
รวมทั้งหมด	**77**	**337,797.07**	**100.00**

หมายเหตุ : * โครงการบางส่วนอยู่ระหว่างการติดตามและประเมินมูลค่าโครงการ



รูปที่ 5.2-1 สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามแผนงาน

ทั้งนี้สามารถแยกเป็นรายหน่วยงานตามหน่วยงานได้ดัง**ตารางที่ 5.2-3**

ตารางที่ 5.2-3 สรุปภาพรวมจำนวนโครงการและวงเงินรวมจำแนกตามหน่วยงาน ภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570

หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)			
		งบประมาณ เงินกู้ และงบรัฐวิสาหกิจ	เอกชน/PPP	รวม	สัดส่วนตามหน่วยงาน (%)
1. กรมทางหลวง	16	40,890.00	70,500.00	111,390.00	32.98
2. กรมทางหลวงชนบท	16	6,024.49	-	6,024.49	1.76
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย	7	92,658.00	20,268.00	112,926.00	33.00
4. กรมเจ้าท่า	1	141.00		141.00	0.04
5. การท่าเรือแห่งประเทศไทย	4	8,484.00	7,000.00	15,484.00	4.52
6. กองทัพเรือ	7	12,600.60	10,210.00	22,810.60	6.67
7. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	4	155.00	-	155.00	0.05
8. กรมการขนส่งทางบก / เทศบาลเมืองพัทยา	3	90.00	-	90.00	0.03
9. เทศบาลเมืองพัทยา	3	680.00	20,429.00	21,109.00	6.17
10. องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา/เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	2	-	1,004.00	1,004.00	0.29
11. องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี/เทศบาลเมืองชลบุรี/เทศบาลเมืองศรีราชา	2	-	2,248.00	2,248.00	0.66
12. องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง/เทศบาลเมืองระยอง	2	-	3,190.00	3,190.00	0.93
13. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1	3,558.00	-	3,558.00	1.04
14. การประปาส่วนภูมิภาค	2	1,320.66	-	1,320.66	0.39
15. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	2	6,672.71	23,000.00	29,672.71	8.67
16. หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค	1	4,103.61	-	4,103.61	1.20
17. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1	-	550.00	550.00	0.16
18. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1	-	820.00	820.00	0.24
19. สถาบันการบินพลเรือน	1	1,200.00	-	1,200.00	0.35
20. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	1	-	-	-	0.00
รวมทั้งหมด (%)	**77**	**178,578.07 (52.87)**	**159,219.00 (47.13)**	**337,797.07 (100.00)**	**(100.00)**

หมายเหตุ : * โครงการบางส่วนอยู่ระหว่างการติดตามและประเมินมูลค่าโครงการ

5.3 ระยะเวลาดำเนินงาน

กรอบระยะเวลาของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 นั้นได้แบ่งระยะการพัฒนาให้มีความสอดคล้องกับกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และแผนของกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งออกเป็น

- **ระยะเร่งด่วน เริ่มต้น พ.ศ. 2566** เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC อย่างต่อเนื่อง จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 125,599.98 ล้านบาท โดยเป็นวงเงินปี 66 รวม 25,425.65 ล้านบาท (งบผูกพันรวม 100,174.33 ล้านบาท) มีโครงการสำคัญ เช่น โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 1 (ชบ 3 HSR ชลบุรี-บ้านบึง-EECi รย 4 ระยอง-บ้านค่าย-EECi) (เอกชน/PPP) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และโครงการจัดหาพลังงานสะอาด (เอกชน/PPP) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการซึ่งได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา (เส้นเสียง) อาทิ โครงการปรับปรุงที่ตั้งหน่วยเพื่อสนับสนุนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ของหน่วยกองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน
- **ระยะกลาง เริ่มต้น พ.ศ. 2567-2570** เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 212,197.09 ล้านบาท มีโครงการสำคัญ เช่น โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง โครงการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการเดินรถขนส่งสินค้า (เส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง) (เอกชน/PPP) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง (เอกชน/PPP) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับ HSR ระยะที่ 2 (เอกชน/PPP) โครงการพัฒนาการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์ (ท่าเรือสัตหีบ) MR2 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-นครราชสีมา (ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (M61)) (เอกชน/PPP) และโครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) สำหรับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และโครงการ Dry Port ฉะเชิงเทรา (เอกชน/PPP) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง/TOD และสนามบิน กับเมืองใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา อาทิ โครงการทางหลวงเชื่อมถนนมอเตอร์เวย์สาย 7 และ ถนน 331 เชื่อมเมืองใหม่ ช่วงบริเวณจุดตัด จอมเทียน-ห้วยใหญ่ (ญ 14 ใหม่ บนผัง EEC) โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 และ มอเตอร์เวย์สาย 7 เชื่อมเมืองใหม่ (ช่วงบริเวณ วัดญาณฯ) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder) เชื่อมสนามบินอู่ตะเภา-เมืองใหม่-พัทยา

- **ระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป** เชื่อมโยงชายแดนและพัฒนาทางหลวงพิเศษ จำนวน 29 โครงการ วงเงินรวม 420,319.29 ล้านบาท มีโครงการสำคัญ เช่น MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางคู่สายใหม่ ช่วงบ้านฉาง-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วง ระยอง-ตราด โครงการศึกษาความเหมาะสม ICD หนองปลาดุก โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ พานทอง-หนองปลาดุก โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมสร้างเรือ ณ หาดน้ำหนาว (ท่าเรือสัตหีบ) โครงการ MR6 (เดิมชื่อ: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพมหานคร-ด่านอรัญประเทศ (M71)) MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-ตราด (M72)) เป็นต้น

โดยโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566-2570 จำแนกตามระยะการพัฒนาระยะเร่งด่วนและระยะกลาง สรุปได้ดัง**ตารางที่ 5.3-1** ถึง **ตารางที่ 5.3-3** และระยะต่อไป ดัง**ตารางที่ 5.3-4**

ตารางที่ 5.3-1 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
1. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง																			
1.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา – มาบตาพุด (70 กม.)	ก่อสร้างขยายช่วงจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ และแก้ไขปัญหาจุดตัดกับถนน	55,369.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย	30	8,305	13,842	13,842	13,842	5,507									
1.2	โครงการ Dry Port ฉะเชิงเทรา (ชื่อเดิมคือ การก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2 (จังหวัดฉะเชิงเทรา))	ก่อสร้าง Dry Port เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า CLMV	14,000.00	การท่าเรือแห่งประเทศไทย		2,800	5,600	5,600											
1.3	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา – ระยอง	จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด และก่อสร้างโครงการ	15,492.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย			1,549	3,098	3,098	3,098	4,648								
1.4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Freight Terminal / CY รองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่ระบบรางเพื่อรองรับสินค้าการเกษตร สินค้าแช่แข็ง และสินค้าแปรรูป (จ.ระยอง/จ.จันทบุรี) (สสภ./สผง.)	ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับเปลี่ยน	45.00	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง			9	18	18										
1.5	โครงการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการเดินรถขนส่งสินค้า (เส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง)	ศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด และ	25,925.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย		5,185	10,370	10,370											
2. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ																			
2.1	โครงการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้าและการการปรับปรุงโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง	ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้ารูปแบบเรือชายฝั่ง วางแผน	20.00	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	20														
2.2	โครงการพัฒนาการให้บริการท่าเรือเชิงพาณิชย์ (ท่าเรือสัตหีบ)	พัฒนาปรับปรุงท่าเรือ	8,155.00	กองทัพเรือ		1,920	2,825	2,790	620										
3. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน																			
3.1	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.3481 สายคลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร (17 กม.)	2,400.00	กรมทางหลวงชนบท			720	840	840										
3.2	โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.1032 แยก ทล.7-บ้านปากร่วม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ออก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ก่อสร้างโครงการ ระยะทาง 12.5 กม.	858.75	กรมทางหลวงชนบท				250	122	244	244								
3.3	โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.3009 แยก ทล.331 - บ.หนองคล้า (ตอนแยก ทล.331 - ทล.7) อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ออก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ก่อสร้างโครงการ ระยะทาง 8.5 กม.	2,095.85	กรมทางหลวงชนบท				249	107	348	696	696							
3.4	โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 315 – บ้านหนองปลาไหล อ.พานทอง อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี	ขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่อง เป็น 4 ช่อง พร้อมลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนก	873.10	กรมทางหลวงชนบท		175	349	349											
3.5	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.2004 แยก ทล.34 - ทล.314 อ.บางปะกง,เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	เวนคืน / ก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีตขนาด 2 - 4 ช่อง	1,540.00	กรมทางหลวงชนบท	500	208	416	416											
3.6	MR2 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-นครราชสีมา (ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359) (M61))	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4 - 6 ช่องจราจร	70,500.00	กรมทางหลวง			14,100	21,150	21,150	14,100									
3.7	โครงการขยายถนน ทล.3578 แยกทางหลวงหมายเลข 3191 - แยกทางหลวงหมายเลข 3574	ขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 7 กม.	400.00	กรมทางหลวง			160	240											
3.8	โครงการก่อสร้างถนนโลจิสติกส์ สาย 36 - ทช.ชบ.3009 (เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง) จ.ชลบุรี		33.40	กรมทางหลวงชนบท			13	20											

เอกชน/PPP

เอกชน/PPP

เอกชน/PPP

ตารางที่ 5.3-2 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
1. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ																			
1.1	อุโมงค์เชื่อม ARL มักกะสัน กับ MRT เพชรบุรี	ออกแบบรายละเอียด / ก่อสร้างโครงการฯ	820.00	รฟม	246	287	287												
1.2	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 6 HSR-แหลมบาลีฮาย (รถไฟรางเบา เมืองพัทยา)	ดำเนินการก่อสร้างระบบ-ขนส่งมวลชนรอง สถานีและปรับปรุงกายภาพถนน	20,000.00	เมืองพัทยา	4,000	6,000	6,000	4,000											
1.3	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 7 HSR พัทยา - สวนนงนุช	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	429.00	เมืองพัทยา			129	150	150										
1.4	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดชลบุรี ระยะที่ 1		789.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)	237	276	276												
1.41	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 3 HSR ชลบุรี - บ้านบึง - EECi	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	237.00		71	83	83												
1.42	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 5 เมืองศรีราชา - HSR ศรีราชา - ปลวกแดง	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	552.00		166	193	193												
1.5	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดชลบุรี ระยะที่ 2		1,459.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)		458	560	441											
1.51	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 4 HSR ศรีราชา - แหลมฉบัง - EECd	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	576.00			173	202	202											
1.52	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 1 HSR ชลบุรี - เมืองชลบุรี	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	198.00			79	119												
1.53	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ชบ 2 HSR ชลบุรี - บางแสน - หนองมน	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	685.00			206	240	240											
1.6	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะที่ 1		680.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)	204.00	238.00	238.00												
1.61	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ฉช 1 HSR ฉะเชิงเทรา - รร.เบญจมฯ - ตะวันออกคอมเพล็กซ์	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	593.00		178	208	208												
1.62	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ฉช 2 HSR ฉะเชิงเทรา - วัดโสธรฯ	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	87.00		26	30	30												
1.7	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะที่ 2		324.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)			39.60	149.40	135.00										
1.71	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ฉช 3 รอบเมืองฉะเชิงเทรา	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	99.00				40	59											
1.72	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ฉช 4 ฉะเชิงเทรา - บางคล้า	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	92.00					37	55										
1.73	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง ฉช 5 ฉะเชิงเทรา - บ้านโพธิ์ - บางปะกง	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	133.00					53	80										
1.8	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดระยอง ระยะที่ 1		2,362.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)	944.80	1,417.20													
1.81	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 4 ระยอง - บ้านค่าย - EECi	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	302.00		121	181													
1.82	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 1 นิคมฯมาบตาพุด - นิคมฯ IRPC	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	1,771.00		708	1,063													
1.83	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 2 แหลมเจริญ - สามแยกขนส่ง	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	289.00		116	173													

เอกชน/PPP
เอกชน/PPP
เอกชน/PPP
เอกชน/PPP
เอกชน/PPP
เอกชน/PPP
เอกชน/PPP

ตารางที่ 5.3-2 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ (ต่อ)

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
1. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ																			
1.9	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง จังหวัดระยอง ระยะที่ 2		828.00	อปท./ขบ./ สกพอ.(สนับสนุน)		230.00	446.20	151.80											
1.91	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 6 HSR อู่ตะเภา - ระยอง - EECi	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	127.00			51	76												
1.92	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 3 HSR อู่ตะเภา - ระยอง - บ้านเพ	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	448.00			179	269												
1.93	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง รย 5 นิคมฯมาบตาพุด - นิคมฯ พัฒนา - ปลวกแดง	ออกแบบ / จัดหาเอกชนร่วมลงทุน / ก่อสร้าง	253.00				101	152											
1.10	โครงการก่อสร้างและให้บริการระบบขนส่งมวลชนรองรับ TOD	ก่อสร้างสถานีและปรับปรุงถนนตามแนวสายทาง / จัดหาตัวรถและ	0.00	อปท.															
1.11	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจ อสังหาริมทรัพย์	0.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย															
1.12	โครงการศึกษาการร่วมทุนและจัดทำรายงาน EIA Report ของ โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วง อู่ตะเภา-ระยอง	จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเสนอพิจารณา EIA / ศึกษา	100.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย	100														
1.13	โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง - จันทบุรี - ตราด ช่วง อู่ตะเภา-ระยอง	ออกแบบรายละเอียด / ก่อสร้าง โครงการฯ	16,000.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย			ช่วงสนามบินอู่ตะเภา-ระยอง 4,000	4,000	4,000	4,000									
2. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ																			
2.1	โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	ปรับปรุงท่าเทียบเรือ เพื่อบูรณะท่าเทียบเรือ	141.00	กรมเจ้าท่า	56	85													
2.2	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 และปรับปรุง ท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 1	ออกแบบรายละเอียดและศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม / ดำเนินการก่อสร้าง	680.00	เมืองพัทยา		136	272	272											
3. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ																			
3.1	โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	ดำเนินการก่อสร้าง	710.00	กองทัพเรือ	142	284	284												
3.2	โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้รับงปม. ปี 62-66 ค่าถมดิน จำนวน	17,674.50	กองทัพเรือ	ได้รับเงินปี 65														
3.3	โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	สบพ อยู่ระหว่างการจัดทำแผนทบทวน FS ใหม่	1,200.00	สบพ.			240	480	480										
3.4	โครงการก่อสร้างรั้วเขตการบินด้านทิศใต้ (ส่วนต่อขยายทางวิ่งที่ 2) พร้อมถนน และระบบสาธารณูปโภค (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	ดำเนินการก่อสร้าง	150.00	กองทัพเรือ	60	90													
3.5	โครงการปรับปรุงสนามบิน สอ.รฝ. รองรับการใช้งานอากาศยานของราชการ (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	ดำเนินการก่อสร้าง	300.00	กองทัพเรือ	120	180													
3.6	โครงการ ATC Tower แห่งใหม่ (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	ดำเนินการก่อสร้าง	3,558.00	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศ	1,423	2,135													
3.7	กิจกรรมพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมการบิน (Aviation Technical Zone) (โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน TG MRO ระยะที่ 1 (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	อยู่ระหว่างการทบทวนวิธีการดำเนินงาน	10,210.00	กองทัพเรือ		1,532	2,553	3,063	3,063										
4. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน																			
4.1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายจากด่านอู่ตะเภา-สนามบินอู่ตะเภา (Spur Line)	ศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม / ออกแบบ / ก่อสร้าง	4,400.00	กรมทางหลวง	ได้รับเงินปี 65														
4.2	โครงการก่อสร้างทางขึ้นลง (Expressway Ramp) เชื่อม ARL มักกะสัน กับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช	การก่อสร้างทางขึ้นลง (On-Off Ramp)	550.00	กทพ.	165	193	193												
4.3	โครงการทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ด้านใต้	ก่อสร้างใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร (ระยะทาง 17.2 กม.)	3,900.00	กรมทางหลวง		1,170	1,365	1,365											

เอกชน/PPP

เอกชน/PPP

เอกชน/PPP

ตารางที่ 5.3-2 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ (ต่อ)

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
4. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน																			
4.4	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถ (กรมทางหลวง)		1,220.00	กรมทางหลวง			366	427	427										
4.41	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณโรงไฟฟ้าบางปะกง (ขาเข้าและขาออก)	ก่อสร้างสะพานลอยกลับรถเกือกม้า	350.00				105	123	123										
4.42	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณคลองบางละมุง	ก่อสร้างสะพานกลับรถ	240.00				72	84	84										
4.43	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ ทล.3 บริเวณคลองสุครีบ (ศรีราชา)	เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	450.00				135	158	158										
4.44	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณ บ.บางวัว (ขาออก)	ก่อสร้างสะพานลอยกลับรถเกือกม้า	180.00				54	63	63										
4.5	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อปลวกแดง จ.ระยอง	ศึกษาความเหมาะสม (ปี 65, 6.600 ลบ.) สำรวจออกแบบ (ปี 67, 23.1840	29.78	กรมทางหลวงชนบท				7	23										
4.6	โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย ฎ2 และ ช5 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: สาย จ1 ผังเมืองบริเวณอุตสาหกรรมและชุมชนหลมฉบัง และถนนสาย ศ2 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.	สำรวจออกแบบ (ปี 68, 36.00 ลบ.)	36.00	กรมทางหลวงชนบท					36										
4.7	โครงกาสำรวจออกแบบถนนสาย ฌ16 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ง4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี)	(เมืองพัทยา จ้างสำรวจออกแบบ) ศึกษาความเหมาะสม (ปี 66, 6.00	18.00	กรมทางหลวงชนบท			6		12										
4.8	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.2081	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทาง	210.60	กรมทางหลวงชนบท				84	126										
4.9	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.4095	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทาง	91.00	กรมทางหลวงชนบท					36	55									
4.10	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.3 สายระยอง - แกลง	ขยายเป็น 6 ช่องจราจร (ประมาณ 50 กม.)	3,000.00	กรมทางหลวง				900	1,050	1,050									
4.11	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3471 สาย บ.หนองพะวา – ต.ชุมแสง (ทล.3471 บ.หนองพะวา – ต.ชุมแสง (ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร))	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร	220.00	กรมทางหลวง					66	77	77								
4.12	โครงการปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกหนองไม้แดง)	ก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับ	730.00	กรมทางหลวง		219	256	256											
4.13	โครงการทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ด้านตะวันตก	ก่อสร้างใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร (ระยะทาง 11.1 กม.)	1,100.00	กรมทางหลวง				330	385	385									
4.14	โครงการทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ด้านตะวันออก	ก่อสร้างใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร (ระยะทาง 12.8 กม.)	1,300.00	กรมทางหลวง					390	455	455								
4.15	โครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ด้านใต้	ก่อสร้างใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร (ระยะทาง 29.7 กม.)	16,700.00	กรมทางหลวง				5,010	5,845	5,845									
4.16	โครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ด้านเหนือ	ก่อสร้างใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร (ระยะทาง 20.9 กม.)	6,000.00	กรมทางหลวง					1,800	2,100	2,100								
4.17	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับถนนบูรพาพัฒน์	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่	220.00	กรมทางหลวง					66	77	77								
4.18	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.3648 (ทางเลี่ยงเมืองแกลง) ตอน แยก ทล.344 - บรรจบ ทล.3	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร พร้อมแยกต่างระดับ	1,700.00	กรมทางหลวง				510	595	595									

ตารางที่ 5.3-2 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ (ต่อ)

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
4. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน																			
4.19	โครงการสำรวจออกแบบถนนสายต่อเชื่อม ทล.36 - ทล.3 อ.เมือง จ.ระยอง (เลี่ยงเมือง สาย ฉ24 ผัง ระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก) (เดิม: ถนนสาย ง ผังเมืองรวมเมืองระยอง จ.ระยอง)	สำรวจออกแบบ (ปี 67, ดำเนินการเอง)	0.00	กรมทางหลวงชนบท		0													
4.20	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนสาย ช4 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ค1 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี)	ศึกษาความเหมาะสม (ปี 68, 8.45 ลบ.) สำรวจออกแบบ (ปี 70, 23.00	31.45	กรมทางหลวงชนบท			8.5		23										
4.21	โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ชบ.1063) ฝั่งตะวันออก (ถนนสุขุมวิท)	การก่อสร้างปรับปรุงทางสัญจร	31.65	กรมทางหลวงชนบท					32										
4.22	โครงการปรับปรุงโครงสร้างถนนเลียบทางรถไฟ	ก่อสร้างและปรับปรุงถนน ระยะทางประมาณ 3.380 กม.	84.50	กรมทางหลวงชนบท					85										
4.23	โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ) ระยะที่ 2 จ.ระยอง	สำรวจออกแบบ (ปี 69, 90.4044 ลบ.)	90.40	กรมทางหลวงชนบท				36	54										
4.24	โครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139 – บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง	สำรวจออกแบบ (ปี 68, ดำเนินการเอง)	0.00	กรมทางหลวงชนบท					0										
5. โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก																			
5.1 โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลักเพื่อรองรับการพัฒนาระบบคมนาคม																			
5.1.1	โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลักเพื่อรองรับการพัฒนาระบบคมนาคม	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	320.66	การประปาส่วนภูมิภาค		160	160												
5.1.1.1	โครงการย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล. 3 บ้านฉาง - ระยอง	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	92.50			46	46												
5.1.1.2	โครงการย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการปรับปรุงทางหลวงชนบทสาย ฉช 2004 แยก ทล. 36 - บ้านเทพราช อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	46.20			23	23												
5.1.1.3	โครงการย้ายแนวหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา- สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 2 ถึงซอยนาจอมเทียน 30	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	75.65			38	38												
5.1.1.4	โครงการย้ายแนวหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา- สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 30 ถึงสามแยกบางเสร่	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	80.77			40	40												
5.1.1.5	โครงการย้ายแนวหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา- สัตหีบ (ฝั่งขวา) ตั้งแต่หมู่บ้านสิรินดาถึงหมู่บ้านบารมี	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	25.54			13	13												
5.1.2	โครงการรื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท ปี 2566-2570	รื้อย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างของทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท	1,000.00	การประปาส่วนภูมิภาค		200	200	200	200										
5.2 โครงการด้านการพัฒนาระบบขนส่งและระบบจำหน่ายไฟฟ้า และการบริการจัดการด้านพลังงานอย่างยั่งยืนภายในพื้นที่																			
5.2.1	โครงการพัฒนาระบบส่งและระบบจำหน่าย ระยะที่ 2 (คพจ.2) (แผนการดำเนินงานปี 2564 - 2568 โดยมีวงเงินปี 2564 เป็นจำนวน 107.75 ล้านบาท)	1.พัฒนาระบบไฟฟ้าและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแห่งใหม่ ให้เป็นสถานีไฟฟ้า	6,672.71	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค		2,002	2,335	2,335											
5.2.2	โครการจัดหาพลังงานสะอาด	1. ศึกษา พัฒนา ลงทุนโครงการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงาน	23,000.00	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค		11,500	11,500												
5.3 งานสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาด้านสาธารณูปโภคพื้นที่รอบนอกมหานครเมืองการบิน																			
5.3.1	โครงการจ้างปรับปรุงระบบสายไฟฟ้าและสายสื่อสารเป็นระบบท่อร้อยสาย ในพื้นที่สัตหีบ	รื้อย้าย ปรับปรุง	3,285.60	กองทัพเรือ			1,150	1,150	986										
5.4 งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน																			
5.4.1	แผนงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคและก่อสร้างทดแทนในพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	รื้อย้ายแนวท่อและก่อสร้างทดแทน	4,103.61	หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค		2,052	2,052												

เอกชน/PPP

ตารางที่ 5.3-3 โครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
มาตรการส่งเสริม (Soft-Side) การขนส่ง																			
1	มาตรการส่งเสริมการดำเนินงานคมนาคมขนส่งทางน้ำ		1,334.00	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	[redacted] 591	743													
1.1	การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรด้วยด้วยเทคโนโลยีระบบสารสนเทศ	การศึกษาแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกระบวนการด้าน	50.00		[redacted] 50														
1.2	โครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาระบบบริหารจัดการตู้สินค้า (TOS หรือ CTMS) สำหรับท่าเรือชายฝั่ง แหลมฉบัง เฟส 3 ในรูปแบบกึ่งอัตโนมัติ	ติดตั้งและพัฒนาระบบบริหารจัดการตู้สินค้า	360.00		[redacted] 144	216													
1.3	โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติ (Gate Automation) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1-2)	พัฒนาระบบประตูอัตโนมัติ (Gate Automation) สำหรับท่าเรือแหลม	400.00		[redacted] 160	240													
1.4	โครงการงานจ้างเหมาพัฒนาระบบ Port Community System (PCS)	พัฒนา ก่อสร้าง ติดตั้ง ระบบ Port Community System (PCS)	444.00		[redacted] 178	266													
1.5	โครงการพัฒนาระบบ Mobile Application ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า	พัฒนาระบบ Mobile Application เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้าของการ	20.00		[redacted] 20														
1.6	โครงการพัฒนาและติดตั้งระบบ Rail OCR (Optical Character Recognition) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง	พัฒนาและติดตั้งระบบ Rail OCR สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง	35.00		[redacted] 14	21													
1.7	โครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาระบบบริหารจัดการจองคิวรถบรรทุก (VBS, Vehicle Booking System) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง	การบริหารจัดการคิวรถบรรทุกเข้าออกทลฉ. มีประสิทธิภาพ และแก้ไข	25.00		[redacted] 25														
2	โครงการจ้างติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) สำหรับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ติดตั้งและพัฒนาปรับปรุงระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS)	130.00	การท่าเรือแห่งประเทศไทย		[redacted] 52	78												
3	การศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรมกับโครงข่ายทางรางและทางน้ำ (สผง./สสภ.)	ศึกษาหาแนวทางมาตรการ การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่แหล่ง	20.00	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง		[redacted] 20													
4	โครงการการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเดินรถบนระบบราง	เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทาง	40.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย	[redacted] 40														
5	การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (ชื่อเดิม:การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่ EEC (ศทท.))	ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการบูรณาการข้อมูลการจราจร การรายงานผลการจราจรเพื่อเป็นประโยชน์ในการ	70.00	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	[redacted] 28	42													
6	การบริหารจัดการระบบการให้สัมปทานกับเอกชน (Operator) ในการให้บริการด้านระบบขนส่งสาธารณะ	กำหนดการคัดเลือกผู้รับสัมปทานภาคเอกชนที่จะร่วมดำเนินการ และ	20.00	กรมการขนส่งทางบก / เทศบาล	[redacted] 20														
7	โครงการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	การปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดย	2,000.00	กรมทางหลวง		[redacted] 800	1,200												
8	การศึกษามาตรการส่งเสริมการพัฒนาคลังสินค้าริมน้ำ (warehouse at water/river front, WHARF) บริเวณหลังท่าเรือชายฝั่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ (สผง.)	กำหนดมาตรการและอำนวยความสะดวก ส่งเสริมในการให้การอนุญาต	20.00	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง		[redacted] 20													
9	การพัฒนาระบบสาระสนเทศตัวเมือง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Single Transit Information)	พัฒนาระบบแจ้งเตือนของระบบขนส่งสาธารณะในเมืองผ่านการประมวลผล	50.00	กรมการขนส่งทางบก / เทศบาล		[redacted] 20	[redacted] 30												
10	การกำหนดสิทธิประโยชน์ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	การจัดทำความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อขอ	20.00	กรมการขนส่งทางบก / เทศบาล		[redacted] 20													

ตารางที่ 5.3-4 โครงการตามแผนระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
1. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ																			
1.1	โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม รถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ระยอง (แกลง)	ศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงาน EIA	700.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■						
1.2	MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงบ้านฉาง - ระยอง – จันทบุรี)	จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด (เดินการในรูปแบบทาง	25,725.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■						
1.3	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ พานทอง-หนองปลาดุก	ศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด และ	95,000.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■	■					
1.4	โครงการศึกษาความเมหาะสม ICD หนองปลาดุก	ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น การพัฒนาโครงการลานกองตู้	510.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■	■					
1.5	MR6 (ชื่อเดิม:โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า - กบินทร์บุรี - คลองเล็ก (จ.สระแก้ว) - อรัญประเทศ (174 กม.))	ศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด และ	17,833.55	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■	■					
1.6	MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงจันทบุรี – ตราด)	จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด (เดินการในรูปแบบทาง	11,677.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■	■					
1.7	MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางคู่สายใหม่ ช่วงบ้านฉาง - ระยอง – จันทบุรี – ตราด)	ก่อสร้างทางรถไฟจากทางเดี่ยว เป็นทางคู่ (208 กม.)	24,239.43	การรถไฟแห่งประเทศไทย											■	■	■	■	■
1.8	โครงการจัดทำแผนพัฒนาและศึกษาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม พร้อมกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น สำหรับเมืองเป้าหมายใน EEC ระยะที่ 2 (จันทบุรี – ตราด) (สสภ.)	ศึกษาความเหมาะสมขั้นต้น ออกแบบแนวคิด พร้อมจัดทำแผน	60.00	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร						■	■	■	■	■					
1.9	โครงการศึกษาการร่วมทุนและจัดทำรายงาน EIA Report ของ โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด ช่วง ระยอง-ตราด	จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเสนอพิจารณา EIA / ศึกษาแนวทางการดำเนินการ PPP	400.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย						■	■	■	■	■					
1.10	โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยอง - จันทบุรี - ตราด ช่วง ระยอง-ตราด	ออกแบบรายละเอียด / ก่อสร้างโครงการฯ	78,000.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย											■	■	**ช่วงระยอง - ตราด**		
2. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ																			
2.1	โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมสร้างเรือ ณ หาดน้ำหนาว (ท่าเรือสัตหีบ)	พัฒนาปรับปรุงท่าเรือ	39,000.00	กองทัพเรือ						■	■	■	■	■					
3. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ																			
3.1	กิจกรรมพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมการบิน (Aviation Technical Zone) (เดิมคือโครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 2 (ท่าอากาศยานอู่ตะเภา))	ดำเนินการก่อสร้าง	14,060.00	สกพอ+เอกชน						■	■	■	■	■					

ตารางที่ 5.3-4 โครงการตามแผนระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2571 เป็นต้นไป (ต่อ)

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	หน่วยงาน	ช่วง พ.ศ. 2566 - 2570					ช่วง พ.ศ. 2571 - 2580 (P3)									
					พ.ศ.2566 (P1)	พ.ศ. 2567 - 2570 (P2)				พ.ศ. 2571 - 2575					พ.ศ. 2576 - 2580				
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
4. โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน																			
4.1	โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทล.3466 สะพานข้ามทางรถไฟสายบ้านเก่า – พานทอง	ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ	300.00	กรมทางหลวง															
4.2	โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทล.3701 ทางบริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ – ชลบุรี	ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ	340.00	กรมทางหลวง															
4.3	โครงการ MR6 (เดิมชื่อ: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพมหานคร-ด่านอรัญประเทศ (M71))	ศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA ออกแบบรายละเอียด และ	24,000.00	กรมทางหลวง															
4.4	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7ตัดทางหลวงหมายเลข 3466 ต่างระดับบ้านเก่า (ทล.7 & 3446 ต่างระดับบ้านเก่า)	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	2,500.00	กรมทางหลวง															
4.5	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนสาย ฉ13 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี)	(สำรวจออกแบบแล้วเสร็จและจะจัดเข้าแผนขอออก พรฎ.ต่อไป)	2,329.00	กรมทางหลวงชนบท															
4.6	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉ10 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี (ถนนอ่างศิลา – ถนนข้ามหลาม) ตำบลอ่างศิลา อำเภอเมือง	(ทช.ให้จังหวัดชลบุรี จัดทำการมีส่วนร่วมภาคประชาชนเพิ่มเติมให้	844.00	กรมทางหลวงชนบท															
4.7	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง แห่งที่ 3 อ.เมืองฉะเชิงเทรา จ.ฉะเชิงเทรา พร้อมถนนต่อเชื่อมตามแนวถนนสาย ฎ1 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก	(อยู่ระหว่างทบทวนแบบและทำมีส่วนร่วมภาคประชาชนใหม่ ปี 2564)	3,023.70	กรมทางหลวงชนบท															
4.8	โครงการพัฒนาถนนเพื่อการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก(ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ) ระยะที่ 2 จ.ระยอง	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 73, 77.4250 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี	10,532.89	กรมทางหลวงชนบท															
4.9	โครงการก่อสร้างถนนสายต่อเชื่อม ทล.36 - ทล.3 อ.เมือง จ.ระยอง (เลี่ยงเมือง สาย ฉ24 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก) (เดิม: ถนนสาย ง ผังเมืองรวมเมืองระยอง จ.ระยอง)	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 71, 18.2560 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 73-74,	3,260.00	กรมทางหลวงชนบท															
4.10	**โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139 – บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง**	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 74, 12.60 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 76-77, 720.00	120.00	กรมทางหลวงชนบท															
4.11	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉ16 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก(เดิม: ถนนสาย ง4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี)	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 72, 9.78 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 74-75, 900.00	483.00	กรมทางหลวงชนบท															
4.12	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฎ2 และ ช5 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: สาย จ1 ผังเมืองบริเวณอุตสาหกรรมและชุมชนแหลมฉบัง และถนนสาย ค2 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี)	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 72, 16.30 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 74-75, 2000.00	3,664.30	กรมทางหลวงชนบท															
4.13	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉ13 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี)	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 73, 10.8721 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 75-76,	2,167.32	กรมทางหลวงชนบท															
4.14	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.315 เชื่อมต่อถนนสาย ฉ8 และถนนสาย ฉ50 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 71, 15.0775 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 73-74,	2,995.24	กรมทางหลวงชนบท															
4.15	โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 71, 9.78 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 73-74, 2625.00	4,711.26	กรมทางหลวงชนบท															
4.16	โครงการก่อสร้างถนนสาย ช4 ผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (เดิม: ถนนสาย ค1 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี)	สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ปี 74, 10.60 ลบ.) เวนคืนที่ดิน (ปี 76-77, 1300.00	2,443.60	กรมทางหลวงชนบท															
4.17	MR7 (ชื่อเดิม:โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี-ตราด (M72))	ศึกษาออกแบบรายละเอียด เสนอพิจารณา EIA และก่อสร้างทางหลวง	49,400.00	กรมทางหลวง															

5.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

4) **ด้านเศรษฐกิจ**

- เกิดการจ้างงานระหว่างก่อสร้างเฉลี่ย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566-2570 ประมาณ 20,000 ตำแหน่ง/ปี และปี พ.ศ. 2571-2580 ประมาณ 12,000 ตำแหน่ง/ปี
- มีระบบการขนส่งทางราง และทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งของประเทศลงประมาณร้อยละ 1.6
- ระยะเวลาในการเดินทางของประชาชนลดลง คิดเป็นการลดความสูญเสียจากความล่าช้าในการเดินทาง 10.75 ล้านบาท/วัน หรือ 3,900 ล้านบาท/ปี
- ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ร้อยละ 5 (มูลค่าความสูญเสียทางด้านอุบัติเหตุ ลดลงประมาณ 100 ล้านบาท/ปี)
- ยกระดับ National Gateway สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ EEC

5) **ด้านสังคม**

- มีระบบขนส่งมวลชนทันสมัย คุณภาพสูง พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมการเดินทางแบบไร้รอยต่อ สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ
- เดินทางจากพื้นที่ EEC เข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูง
- เพิ่มความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางทางอากาศด้วยสนามบินอู่ตะเภา
- ลดปัญหาจราจร เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จากความเร็วเฉลี่ย 65 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว
- มีระบบไฟฟ้าที่มีเสถียรภาพที่ดี รองรับความต้องการของผู้ใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

6) **ด้านระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์**

- มีเส้นทางรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นประมาณ 275 กิโลเมตร และมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ระยะทางประมาณ 155 กิโลเมตร
- สนามบินอู่ตะเภาสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคนต่อปี
- พ.ศ. 2570 จะมีถนนที่ได้รับการดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือขยายจำนวนช่องจราจรจำนวน 25 เส้นทาง และมีการก่อสร้างสะพานจุดกลับรถ/สะพานข้ามทางรถไฟ/ทางแยก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 10 แห่ง
- พ.ศ. 2575 ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี และรองรับรถยนต์ได้จำนวน 3 ล้านคันต่อปี และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดสามารถรองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านตันต่อปี

ภาคผนวก ก

ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 (Eastern Economic Corridor : EEC) ณ เดือนกันยายน 2564

ภาคผนวก ก รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ณ เดือนกันยายน 2564

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
กรมทางหลวงชนบท 22 โครงการ											
1. สาย รย.5050 แยกนิคมสร้างตนเอง สาย 15 - บ้านห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง	2558 – 2560	179.50									ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2560
2. สายทางแยกทางหลวงหมายเลข 7 ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	2559 – 2563	1,447.35								√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 25 ก.พ. 2564
3. สาย ฉช.3001 แยก ทล.314 – ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 20.328 กม. สัญญาที่ 1 ระยะทาง 11.00 กม. สัญญาที่ 2 ระยะทาง 9.328 กม.	2559 – 2564	3,712.80								√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ สัญญา 1 เมื่อวันที่ 23 ก.ย. 64 สัญญา 2 เมื่อวันที่ 17 ก.ย. 64
4. สาย รย.4058 แยก ทล.3138 – ทล.334 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง	2561 - 2563	159.95								√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 5 มี.ค. 2564
5. สาย รย.3013 แยก ทล.331 – ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2561 - 2565	540.00								√	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 49.981
- สาย รย.3013 แยก ทล.331 – ทล.3191 (ตอนที่ 2) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2560 - 2563	59.00								√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 25 มิ.ย. 2563
6. สาย รย.2015 แยก ทล.36 – แยก ทล.36 – แยก ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2562 - 2565	447.00								√	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 22.607
7. โครงข่ายทางสนับสนุนเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ และถนนเชื่อมต่อ)	2557 - 2568	87,456.59			√						อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA แต่เนื่องจากโครงการอยู่นอกพื้นที่ EEC ประกอบกับเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนในพื้นที่ กทม. และปริมณฑลจึงขอตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ
8. โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.1032 แยก ทล.7 – บ้านปากร่วม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	2570 - 2572	608.75									จะขอรับจัดสรรงบประมาณค่าก่อสร้าง ปี 2570
9. โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 315 – บ้านหนองปลาไหล อ.พานทอง อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี	2566 - 2568	873.10							√		- ดำเนินการจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี 2563-2564 - จะขอรับจัดสรรงบประมาณค่าก่อสร้าง ปี 2566
10. โครงการก่อสร้างถนนสาย ชบ.3009 สายทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) – บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	2571 - 2573	1,740.00		√							จะขอรับจัดสรรงบประมาณค่าก่อสร้าง ปี 2571
11. **เดิม** โครงการก่อสร้างถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี **เปลี่ยนชื่อเป็น** ถนนสาย ฌ13 แผนผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2561 - 2566	4,028.00		√							- สำรวจออกแบบแล้วเสร็จ ปี 2561 - ยังไม่ได้ดำเนินการ
12. **เดิม** โครงการก่อสร้างถนนสาย ง4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จ.ชลบุรี **เปลี่ยนชื่อเป็น** ถนนสาย ฌ16 แผนผังระบบคมนาคมและขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก											เมืองพัทยาเป็นผู้ดำเนินการออกแบบ
13. โครงการก่อสร้างถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี											สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรีเป็นผู้ดำเนินการออกแบบ
14. โครงการก่อสร้างถนนโลจิสติกส์ สาย 36 – ทช.ชบ.3009 (เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง) จ.ชลบุรี											มีแผนสำรวจออกแบบ ปี 2567

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
15. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.2061 แยก ทล.36 – บ.หนองมะหาด อ.เมือง จ.ระยอง		190.00		√							เนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอไม่สามารถขยายผิวจราจรได้ จึงขอชะลอโครงการจนกว่าจะพิสูจน์เขตทางได้ชัดเจน และตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ
16. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139 – บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง	2563										มีแผนจะดำเนินการสำรวจออกแบบปี 2569
17. **เดิม** โครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการถนนเลี่ยงเมืองสาย ง อ.เมือง จ.ระยอง **เปลี่ยนชื่อเป็น** โครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการถนนเลี่ยงเมือง สาย ทล.36 – ทล.3 อ.เมือง จ.ระยอง	2563	7.00			√						- ศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จ - ยังไม่ได้ดำเนินการ
18. โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ รายละเอียดพร้อมราคาถนนโลจิสติกส์ สายทาง ฉช.2004 (ตอนที่ 2) จ.ฉะเชิงเทรา (แยก ทล.34 - ทล.314 อ.บางปะกง, เมือง จ.ฉะเชิงเทรา)	2567 - 2569	1,040.00							√		- ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ - ขอรับจัดสรรงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี 2565 - จะขอรับการสนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้าง ปี 2567
19. โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียด พร้อมประมาณราคา สะพาน คสล. ข้ามจุดตัดถนนกับทางรถไฟและแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณจุดตัดฯ ใน จ.ฉะเชิงเทรา จำนวน 5 แห่ง											รวมการดำเนินการภายใต้โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) / ดำเนินการแล้วเสร็จ
20. โครงการศึกษาความเหมาะสมขยาย ช่องจราจร ชบ.3027 และสะพานข้ามแยก ทล.331 ตัดใหม่กับ ชบ.3027 จ.ชลบุรี											
21. โครงการศึกษาความเหมาะสมขยาย ช่องจราจร ชบ.3007 แยก ทล.331 เชื่อม ทล.3245 จ.ชลบุรี											
22. โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสนับสนุนเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)	2562	22.00									ดำเนินการแล้วเสร็จ
กรมทางหลวง 64 โครงการ											
1. ทล.344 ชลบุรี – บ้านบึง	2557	622.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
2. ทล.331 แยก ทล.36 ถึง ทล.3 (สัตหีบ)	2557	666.09									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
3. ทล.3 ศรีราชา – อ่าวอุดม	2558	600.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
4. ทล.331 หนองขาม – มาบเอียง ตอน 1 -2	2558	1,500.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
5. ทล.3138 บ้านบึง – บ้านค่าย ตอน 3 (ทล.344 – ทล.331)	2558	670.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
6. ทล.3138 บ้านบึง – บ้านค่าย ตอน 4 (ทล.3191 – ทล.36)	2558	540.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
7. ทล.314 บางปะกง – ฉะเชิงเทรา ตอน 2	2558	220.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
8. ทล.346 & 3127 บ้านเก่า – พานทอง ตอน 2 (ทล.34 ไปบรรจบ ทล.315)	2558	360.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
9. ทล.304 มีนบุรี – ฉะเชิงเทรา ตอน 2	2559	1,100.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
10. ทล.36 กระทิงลาย – ระยอง ตอน 1 (ทล.7 – ทล.331)	2559	490.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
11. ทล. – ทางเลี่ยงเมืองแกลง	2559	482.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
12. ทล.3122 ดอนสีนนท์ – บ้านโพธิ์	2559	193.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
13. ทล.3200 ฉะเชิงเทรา – บางน้ำเปรี้ยว	2559	139.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
14. ทล.3126 แยก ทล.3 – ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา	2559	161.99									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
15. ทล.36 กระทิงลาย – ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกขนำไร่ และแยกหนองบอน) ตอนทางต่างระดับเขาไม้แก้ว – แยกหนองบอน	2561	1,395.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
16. ทล.344 อ.บ้านบึง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองปรือ) รวมสะพานลอยข้ามแยกหนองซาก	2561	1,200.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
17. ทล.315 อ.พนัสนิคม – ฉะเชิงเทรา	2561	1,134.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
18. ทล.36 กระทิงลาย – ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหมวดฯ ระยอง แยกทับมา และแยกบ้านดอน) ตอนแยกมาบข่า – แยกบ้านแลง	2561	2,250.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
19. ทล.304 มีนบุรี – ฉะเชิงเทรา ตอน นครเนื่องเขต – ฉะเชิงเทรา รวมสะพานข้ามแยก	2561	1,530.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
20. ทล.349 หนองซาก – อ.พนัสนิคม	2561	612.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
21. ทล.331 สะพานลอยข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม	2561	4,000.00		√			√	√		√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
22. ทล.3126 ทางเข้าท่าอากาศยานอู่ตะเภา – ท่าเรือจุกเสม็ด	2561	632.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
23. ทล.363 ศูนย์ราชการระยอง – นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด พร้อมทางลอดแยกเนินสำลี (ลอดถนนสุขุมวิท)	2561	500.00		√			√	√		√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
24. ทล.304 ฉะเชิงเทรา – เขาหินซ้อน ตอนฉะเชิงเทรา – บางคล้า รวมสะพานข้ามสามแยกเข้าวัดสมานรัตนาราม	2561	600.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
25. ทล.344 อ.บ้านบึง – อ.แกลง ตอน บ.หนองเสือช้าง – อ.แกลง	2561	1,300.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
26. ทล.36 กระทิงลาย – ระยอง ตอนแยกกระทิงลาย – แยกต่างรับโป่ง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7)	2561	470.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
27. ทล.3 บางปู – อ.บางปะกง (รวม 5 ตอน)	2561	2,726.84		√		√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 74.91/69.92 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/93.69 ตอน 3 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/88.15 ตอน 4-5 ก่อนสร้างแล้วเสร็จ
28. ทล.3 & 331 & 3126 สะพานลอย ข้ามแยก กม.10	2562	900.00		√			√	√	√		อยู่ระหว่างก่อสร้าง ติดขัดเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน แผน/ผล 45.23/51.76
29. ทล.332 แยก ทล.3 (แยกเจ) – แยก ทล.3 (แยกอู่ตะเภา)	2562	800.00		√			√	√		√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
30. ทล.319 พนมสารคาม – ศรีมโหสถ (ทล.304 – ทล.3070)/ปราจีนบุรี – อ. พนมสารคาม ช่วง บ.หนองหัวหมู – อ. พนมสารคาม (รวม 2 ตอน)	2562	1,550.00		√		√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 90.28/95.71 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 44.95/62.77
31. ทล.3304 บ้านโพธิ์ – แปลงยาว	2562	1,200.00		√			√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/97.03 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/95.54
32. ทล.3245 โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงสายปลวกแดง – หนองใหญ่	2562	550.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/73.14

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
33. ทล.304 ฉะเชิงเทรา – เขาหินซ้อน ตอน 3 (พนมสารคาม – เขาหินซ้อน) ช่วง พนมสารคาม - เขาหินซ้อน ช่วง บางคล้า - พนมสารคาม ช่วง ทางแยกต่างระดับพนมสารคาม	2562 2562 2563 2565	 2,315.00 2,200.00 1,000.00		√		√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 77.34/66.25 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 97.83/84.77
34. ทล.3 สัตหีบ – บ้านฉาง	2562	900.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 100/83.69
35. ทล.3191 มาบตาพุด – นิคมพัฒนา	2562	1,500.00		√		√	√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 58.58/60.51
36. ทล.304 & 359 ทางแยกต่างระดับ เขาหินซ้อน	2562	520.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 85.02/76.21
37. ทล.3376 บ้านฉาง – ถนนซอย 13 ของนิคมสร้างตนเองจังหวัดระยอง (ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	2562	1,260.00		√		√	√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 99.88/94.87
38. ทล.331 แยกทางหลวงหมายเลข 36 – ต่างระดับมาบเอียง (ขยาย 8 ช่องจราจร)	2562	900.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 63.29/54.39
39. ทล.331 ต่างระดับมาบเอียง – แยกทางหลวงหมายเลข 344 แยกหนองปรือ	2562	900.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 63.29/54.39
40. ทล.3 บ้านฉาง – ระยอง (รวม 2 ตอน)	2563	1,850.00		√	√	√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 15.36/12.26 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 18.41/25.09
41. ทล.304 ฉะเชิงเทรา – เขาหินซ้อน (พนมสารคาม - เขาหินซ้อน) ช่วง อ.บางคล้า - อ.พนมสารคาม (รวมสะพานข้ามทางแยก ทล.3551)	2563	2,200.00		√		√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 46.27/68.87 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 16.66/25.72
42. ทล.3 พัทยา – สัตหีบ ตอน 1 - 3	2563	2,965.689		√	√	√	√	√			ตอน 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 31.02/23.81 ตอน 2 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 32.87/28.92 ตอน 3 อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 23.19/23.45
43. ทล.3 & 332 โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกสนามบินอู่ตะเภา ทางหลวงสายพัทยา – ระยอง	2563	350.00									อยู่ระหว่างทบทวนรูปแบบร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
44. ทล.3701 สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทางบริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ – ชลบุรี	2565	340.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
45. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า แยกบ้านเก่า (กม.53) ขาเข้า – ขาออก	2565	250.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
46. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า โรงไฟฟ้าบางปะกง (กม.50) ขาออก	2565	250.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
47. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า บางวัว (กม.39) ขาเข้า – ขาออก	2565	280.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
48. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า วัดระกาศ (กม.34) ขาออก	2564	150.00									อยู่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ
49. ทล.34 & 361 สะพานลอยข้ามแยกหนองไม้แดง (Direction ramp เลี่ยงเมืองชลบุรี)	2565	480.00		√							ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
50. ทล.365 ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ ด้านใต้ (ทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร) ด้านใต้ (ทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร)	 2566 2567	 9,300.00 6,200.00								√	มีแผนจะดำเนินการในปี 2566-2567
51. ทล.3466 สะพานข้ามทางรถไฟสายบ้านเก่า – พานทอง	2566	300.00		√							ชะลอโครงการ โดยเสนอให้มีการยกระดับรถไฟทางคู่ทดแทน
52. ทล. – ทางเลี่ยงเมืองมาบตาพุด (ทางแนวใหม่ 8 ช่องจราจร)	2566	6,000.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
53. ทล.3 & 344 ทางแยกต่างระดับแกลง	2565	350.00									เนื่องจากประชาชนคัดค้าน และทล. ได้ดำเนินการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสาย ทล.3648 มาทดแทนและแก้ปัญหาจราจรแล้ว ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ
54. ทล.3578 แยกทางหลวงหมายเลข 3191 - แยกทางหลวงหมายเลข 3574 (ระยะทาง 7 กม. ขยายจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร)	2565	400.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
55. ทล.3 ก่อสร้างสะพานกลับรถถนนสุขุมวิท บริเวณคลองบางละมุง	2565	240.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
56. ทล. 365 วงแหวนรอบเมืองฉะเชิงเทรา ด้านเหนือ (ขยายทางเดิม 4 ช่องจราจร) ด้านเหนือ (ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร)	 2564 2568	 1,150.00 8,000.00	√	√	√		√	√	√		ลงนามสัญญา (23 ส.ค.64) อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ ส.ค. 2567
57. ทล.36 & 331 ปรับปรุงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว	2563	600.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 13.54/30.82
58. ทล. – ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม - ด้านใต้ (ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร) - ด้านตะวันตก (ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร) - ด้านตะวันออก (ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร)	2566-2570	 3,900.00 1,100.00 1,300.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2566-2570
59. ทล.3471 บางบุตร – ชุมแสง ตอน บ.หนองพะวา - ต.ชุมแสง (ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	2563	1,120.00		√		√	√	√	√		อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 19.67/8.43
60. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(Motorway) กรุงเทพ – ชลบุรี – พัทยา - มาบตาพุด		24,700.00									ดำเนินการแล้วเสร็จ
- ช่วงกรุงเทพ - ชลบุรี - พัทยา		4,500.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ช่วงพัทยา - มาบตาพุด		20,200.00									ก่อสร้างแล้วเสร็จ
61. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี - นครราชสีมา (แหลมฉบัง – ปราจีนบุรี ทล.359)		70,500	√	√							ออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการ
62. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองชลบุรี - ตราด (ชลบุรี - แกลง)		22,000.00									ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ
63. ทล.7 & 3446 ต่างระดับบ้านเก่า		2,500.00									ชะลอโครงการ เนื่องจากติดกรรมสิทธิ์ จำเป็นต้องจัดรูปแบบใหม่
64. ก่อสร้างสะพานต่างระดับถนนสุขุมวิท แยกเมืองใหม่ หรือสะพานกลับรถหน้ากสิกรไทย		240.00		√			√	√			อยู่ระหว่างก่อสร้าง แผน/ผล 29.94/32.96

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
(ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับถนนเมืองใหม่เหนือและถนนนิคมแหลมฉบัง 4)											
การรถไฟแห่งประเทศไทย 8 โครงการ											
1. โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา		75.17								√	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
2. โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ -ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)		224,544.36	√	√	√	√	√	√			ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
3. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา – มาบตาพุด (70 กม.)		35,340.00	√								ขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2565 (แต่ไม่ได้รับจัดสรร)
4. โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา – ระยอง (61 กม.)		9,383.00	√								- ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ - คาดว่าจะดำเนินการหลังปี 2570
5. โครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงมาบตาพุด -ระยอง - จันทบุรี – ตราด (218 กม.)		39,247.00	√								- ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ - คาดว่าจะขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2566 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
6. โครงการทางคู่สายใหม่ ช่วงมาบตาพุด -ระยอง – จันทบุรี - ตราด (218 กม.)		15,155.00	√								- ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ - คาดว่าจะขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2566 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
7. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า -อรัญประเทศ (174 กม.)		17,833.55									ยังไม่ได้ดำเนินการ
8. โครงการ ICD หนองปลาดุก		510.00									ยังไม่ได้ดำเนินการ
กรมการขนส่งทางบก 1 โครงการ											
1. การกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับท่าอากาศยานอู่ตะเภา											- ขบ. ได้กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 3 จำนวน 3 เส้นทางเป็นรถมาตรฐาน 2 เดินรถขั้นต่ำวันละ 4 เที่ยว จำนวนรถ 2 – 4 คัน ดังนี้(1) สายที่ 398 ตราด – ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (2) สายที่ 399 ระยอง – ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (3) สายที่ 400 ชลบุรี – ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยได้เปิดให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางไปแล้วเมื่อวันที่ 4 พ.ค. 2561 - ในอนาคตหากประชาชนมีความต้องการเพิ่มมากขึ้น อาจมีการกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางการเดินรถเพิ่มขึ้นตามความต้องการต่อไป
กรมเจ้าท่า 2 โครงการ											
1. โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	2560 - 2564	201.00	√	√							บริษัท ซีฮอร์ส เฟอร์รี่ จำกัด สนใจให้บริการเดินเรือ RoRo Ferry ขนส่งผู้โดยสาร รถยนต์ รถบรรทุกสินค้า โดยได้นำเรือสัญชาติญี่ปุ่นขยาด 7,000 ตันกรอส ซึ่งสามารถรองรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกได้ประมาณ 100 คัน และรองรับผู้โดยสาร 586 คน อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมก่อนเปิดทดลองการให้บริการในเดือนเมษายน 2564 *แต่เนื่องจากสถานการณ์โควิด – 19 จึงได้ชะลอการเปิดทดลองใช้บริการออกไปก่อน ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการ*

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
											ทั้งนี้ จท. จะสนับสนุนการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการอนุญาตเดินเรือประจำทาง และกำกับดูแลความปลอดภัยต่อไป
2. โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	2560 - 2564	226.80			√						- โครงการดังกล่าวเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จท. จึงได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการจัดทำและนำเสนอรายงาน EIA โครงการท่าเทียบเรือเกาะล้าน เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ภายใต้โครงการจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ท่าเทียบเรือเกาะล้าน เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ซึ่ง จท. ได้นำเสนอรายงาน ต่อ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2564 และ คชก. ได้พิจารณารายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2564 และให้ จท. แก้ไขเพิ่มเติมรายงานตามประเด็นที่ คชก. ชี้แนะ - ที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานผลกระทบฯให้ สผ. ได้พิจารณา และ สผ. จะจัดประชุม วันที่ 28 กันยายน 2564 เพื่อพิจารณารายงานฯ ต่อไป
การท่าเรือแห่งประเทศไทย 3 โครงการ											
1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (การจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม)		141.50	√	√		√				ปีงบประมาณ 2562 - 2566	
- การจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ	2561 - 2562	11.44	√		√		√	√			ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. เรียบร้อยแล้ว
- การศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับตู้สินค้าผ่านท่าโดยทางรถไฟด้วยระบบ Automation ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)	2561 - 2564	61.87	√	√			√	√			- ที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานผลการศึกษาฯ แล้วเสร็จ และส่งมอบให้ท่าเรือแหลมฉบังแล้ว เมื่อวันที่ 28 มิ.ย. 2561 - เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561 กทท. ได้รายงานผลการศึกษาต่อ สกพอ. - เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2561 กทท. ได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน (Market Sounding) ครั้งที่ 3 แล้วเสร็จ - เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 กพอ. ได้เห็นชอบในหลักการของโครงการ ละ ครม. ได้อนุมัติให้ กทท. ร่วมลงทุนกับเอกชนและกู้เงินในกรอบวงเงินไม่เกิน 47,060 ล้านบาท และให้ กทท. ประสานกับ รฟท. เพื่อเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้าผ่านทางรางเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานสรุปผลการประมูลเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2564 เรียบร้อยแล้ว
- การจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)	2561 - 2564	28.19									- ที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานงวดที่ 1 – 4 (จากทั้งหมด 6 งวด) ในส่วนของเอกสารประกวดราคาฉบับสมบูรณ์ พร้อมแบบก่อสร้างฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
											- ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาให้คำปรึกษาในกระบวนการสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
- งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	2561 - 2562	3.85									ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว
- การดำเนินการการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนท่าเทียบเรือ F)	2561 - 2564		√								- คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาให้**กลุ่มกิจการร่วมค้า จีพีซี** ผ่านเกณฑ์การประเมิน ซึ่งได้มีการเจรจาผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินจำนวน 4 ครั้ง ไม่สามารถเจรจาผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐตามที่ ครม. ได้เห็นชอบ ซึ่งตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ กำหนดว่า หากเจรจาแล้วผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐไม่ถึงตามที่รัฐคาดหมาย ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการเจรจาต่อ กพอ. เพื่อพิจารณาต่อไป - กทท. เสนอเรื่องผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ต่อ สกพอ. และร่วมกันตรวจสอบข้อเท็จจริง และจัดทำความเห็นเพื่อใช้ประกอบการนำเสนอต่อ กพอ. ต่อไป - กทท. ได้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ซึ่งได้ดำเนินการตรวจแล้วเสร็จและส่งข้อสังเกตให้ กทท. แล้ว โดย กทท. และ สกพอ. ได้ร่วมกันเจรจากับเอกชนจนได้ข้อยุติเรียบร้อยแล้ว และจัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในส่วนของท่าเทียบเรือ F ฉบับแก้ไข ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564 พร้อมทั้งสรุปประเด็นข้อสังเกตการการดำเนินงานตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว - กพอ. ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2564 ได้เห็นชอบผลการคัดเลือก ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนเรียบร้อยแล้ว
- การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (ส่วนที่ 1)	2563 - 2568	6,967.09									- กทท.ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 ก.ย. 2563 ว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี กำหนดเวลาแล้วเสร็จ 1,460 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก กทท. ให้เริ่มงาน (วันที่ 5 พฤษภาคม 2564 – 3 พฤษภาคม 2568) - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ
- งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค	2565 - 2568	750.04									- ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเพื่อเผยแพร่ร่างเอกสารประกวดราคา ครั้งที่ 2
- งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1-4)	2564 - 2570	14.34									- กทท. ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการจัดทำรายงานการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างและติดตามในระยะดำเนินการ ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 1,440 วัน (ระยะเวลา 4 ปี หรือ 48 เดือน) และติดตามผลในระยะเวลาดำเนินการประมาณ 720 วัน (ระยะเวลา 2 ปี หรือ 24 เดือน) โดย

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
											เริ่มงานตั้งแต่วันที่ 21 สิงหาคม 2564 กำหนดแล้วเสร็จ 20 กรกฎาคม 2570 - ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาดำเนินการ
- งานจ้างควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1-4)	2563 - 2568	398.47									- กทท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ โดยเริ่มงานเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป แบ่งระยะเวลาดำเนินการเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 ระยะเวลาก่อสร้างรวมระยะเวลา 52 เดือน และช่วงที่ 2 ระยะเวลาประกันความชำรุดบกพร่องระยะเวลา 24 เดือน นับจากวันที่กำหนดในหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงาน - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ
2. โครงการศึกษาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า ทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	2559 - 2562	2,944.93	√	√	√	√	√	√			- งานก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ต.ค. 2561 - งานจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า อยู่ระหว่างสรรหาผู้รับจ้าง
3. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	2559 - 2561	1,864.19	√	√	√	√	√	√		√	งานก่อสร้างโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 27 ม.ค. 2563 และมี พิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2563
เมืองพัทยา 1 โครงการ											
1. โครงการก่อสร้างรถไฟรางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	2562	74.90	√								ดำเนินการศึกษาฯ แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอรายงาน EIA ให้ สผ. พิจารณา
กองทัพเรือ (สนามบินอู่ตะเภา) 19 โครงการ											
1. โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม	2560 - 2561	330.00	√	√					√		ดำเนินการแล้วเสร็จ
2. ก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยาน แยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร	2560	10.00		√			√		√	√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
3. ก่อสร้างอาคารเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	2560	20.00		√			√		√	√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
4. โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติม และย้ายกองขนส่งสถานีการบิน กองการบินทหารเรือ		105.00									ยังไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ
5. โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	2560	70.00		√			√				ดำเนินการแล้วเสร็จ
6. จัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-Ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และเส้นทางเข้า – ออก	2560	53.00		√			√				ดำเนินการแล้วเสร็จ
7. โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาสนามบิน	2560	140.00	√				√				ดำเนินการแล้วเสร็จ
8. โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	2563 - 2567	8,326.00	√								ยังไม่ได้ดำเนินการ อยู่ระหว่างเสนอรายงาน EHIA และขอปรับเปลี่ยนแหล่งเงิน
9. โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	2560	10,210.00	√			√	√				ยังไม่ได้ดำเนินการ อยู่ระหว่างทบทวนโครงการ
10. โครงการก่อสร้างอาคารรับรองการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1	2560	5,680.00									เป็นรายการ PPP
11. โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	2560	6,100.00	√	√							ออกแบบแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างทบทวนโครงการ
12. โครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหาร Defense-related industry research zone	2560	370.00	√								ยังไม่ได้ดำเนินการ อยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการก่อสร้าง
13. โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสนามบิน	2560	7,120.00									เป็นรายการ PPP

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
14. โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1		43,820.00									เป็นรายการ PPP
15. โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 2	2563 - 2567	14,060.00	√			√					ยังไม่ได้ดำเนินการ อยู่ระหว่างทบทวนโครงการ
16. โครงการก่อสร้าง AIR CARGO ระยะที่ 2		5,680.00									เป็นรายการ PPP
17. โครงการพัฒนาเขตประกอบการค้าเสรี (FREE TRADE ZONE)		16,150.00									เป็นรายการ PPP
18. โครงการพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้า (COMMERCIAL GATEWAY)		26,650.00									เป็นรายการ PPP
19. โครงการพัฒนาศูนย์การแพทย์ระดับสากล (Medical Hub)	2562	23,910.00	√								อยู่ระหว่างดำเนินการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 1 โครงการ											
1. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	2563 2564 2565	11.50 22.00 846.50	√	√		√			√		- ออกแบบแล้วเสร็จ - บ.แอร์บัส ได้มีหนังสือถึง บกท. เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2563 ว่าไม่อยู่ในสถานะที่จะสามารถยื่นข้อเสนอตามเอกสาร RFP ได้ ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานของ MRO และแจ้ง สกพอ. ต่อไป - กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้น บกท. ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2563 ทำให้ บกท. หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงไม่สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ ในโครงการ PPP ดังนั้น ผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการจะต้องพิจารณาโครงการ MRO ใหม่
กองทัพเรือ (ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) 13 โครงการ											
1. โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ – กองทัพเรือ	2560	0.50									ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
2. โครงการจ้างศึกษา สำรวจ และออกแบบ ปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณท่าเรือจุกเสม็ด	2560	6.24									ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
3. โครงการจ้างศึกษา สำรวจ ออกแบบก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นบริเวณเกาะจระเข้	2560	6.32									ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
4. โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และปรับปรุงท่าเทียบเรือ รับ – ส่ง น้ำมัน เป็นท่าเรือเอนกประสงค์	2560	5.00									ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
5. โครงการศึกษา สำรวจ และออกแบบพัฒนาพื้นที่ธุรกิจบริการ เชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์	2560	4.50								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
6. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	2560	194.74								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
7. จ้างโครงการปรับปรุงร่องน้ำท่าจอดเรือ ท่าเรือจุกเสม็ด และบริเวณพื้นที่จอดเรือ ระยะที่ 1	2561	396.51	√	√			√			√	อยู่ระหว่างดำเนินการ งบประมาณบางส่วนถูกพับไป อยู่ระหว่างเสนอขอโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณมาใช้จ่ายในงวดงานที่ 7 - 10
8. โครงการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นบริเวณเกาะจระเข้	2562 - 2563	361.15									ยกเลิกโครงการ
9. โครงการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการรองรับการขนส่งหลายรูปแบบของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	2562	29.00									ดำเนินการแล้วเสร็จ
10. โครงการจัดหาเครื่องมือและเครื่องทุ่นแรงสำหรับการขนถ่ายสินค้า	2561	245.92								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
11. โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือ เฟอร์รี่ (Ferry Terminal) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	2561	159.30								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ (เงินทุนหมุนเวียน)
12. โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่าเรือ POL เพื่อเป็นท่าเรืออเนกประสงค์)	2562	431.17	√	√							ยกเลิกการดำเนินการ
13. โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์	2562	250.00	√	√			√		√	√	อยู่ระหว่างดำเนินการ งบประมาณบางส่วนถูกพับไป อยู่ระหว่างเสนอขอโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณมาใช้จ่าย โดยจะสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 26 เม.ย. 2565
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 1 โครงการ *รอบนี้ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงานมายัง สนข. จึงใช้ผลการดำเนินงาน ณ เดือนมีนาคม 2564											
1. การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)		12,900.00	√	√	√	√	√	√	√	√	- กนอ. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) กับบริษัทกัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินัล จำกัด เมื่อวันที่ 1 ต.ค. 2562 - เริ่มออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างถมทะเล ปี 2564 - 2567 - ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ปี 2567 - 2569 - กนอ. ได้รับใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำโครงการพัฒนาท่าเรือฯมาบตาพุด(ระยะที่ 3) จากกรมเจ้าท่า เมื่อวันที่ 25 มิ.ย. 2563 เรียบร้อยแล้ว - ปัจจุบันอยู่ระหว่างขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง และขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินจากกรมเจ้าท่าเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 120 แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 10 โครงการ											
1. โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าระยะที่ 3 (คชฟ.3)	2554 - 2562	932.00	√			√				√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
2. โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้ครัวเรือน ที่ห่างไกล (คฟก.)	2558 - 2561	15.00	√			√				√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
3. โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้ครัวเรือนราษฎรรายใหม่ (คฟท.)	2557 - 2561	14.00	√			√				√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
4. โครงการขยายเขตไฟฟ้าพื้นที่ทำกินทางการเกษตร ระยะที่ 2 (คขก.2)	2559 - 2563	87.00	√			√				√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
5. โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ ระยะที่ 1 (คพญ.1)		3,134.00	√			√	√	√		√	- อยู่ระหว่างก่อสร้าง แบ่งเป็น (1) งานก่อสร้างระบบจำหน่าย ใต้ดิน จำนวน 9 Lot (2) งานก่อสร้างระบบจำหน่ายแรงสูงเหนือดิน และ (3) งานรองรับระบบสื่อสาร - ผลงานร้อยละ 29.95
6. โครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จ.ชลบุรี	2561 - 2563	1,069.00									ดำเนินการแล้วเสร็จ
- กลุ่มงานที่ 1 : AMI/MWMS/IT Integration			√			√	√	√			
- กลุ่มงานที่ 2 : Substation Automation			√			√	√	√			
7. โครงการนำร่องสถานีอัดประจุยานยนต์ และระบบการบริหารจัดการโครงข่ายเครื่องอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า (เส้นทางไปกลับสนามบินสุวรรณภูมิ – พัทยา)	2559 - 2561	40.00								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
8. โครงการพัฒนาระบบขนส่งและจำหน่ายระยะที่ 1 (คพจ.1)	2560 - 2565	7,036.00									- จัดหาที่ดินได้แล้ว 10 แห่ง
- ก่อสร้างสถานีไฟฟ้า 115 เควี (14 แห่ง)			√	√	√	√	√	√	√	√	- สายส่ง 115 เควี ก่อสร้างแล้วเสร็จ 112.87 วงจร-กม.
- ก่อสร้างสายส่งระบบ 115 เควี (265.5 วงจร – กม.)			√	√	√	√	√	√	√	√	- สายจำหน่าย 22 เควี ก่อสร้างแล้วเสร็จ 562.25 วงจร-กม.

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
- เพิ่ม/เปลี่ยน หม้อแปลงที่สถานี (4 แห่ง)			√	√	√	√	√	√	√	√	- ผลงานรวม ร้อยละ 35.26
- ก่อสร้างระบบจำหน่ายแรงสูง 22/33 เควี (615 วงจร – กม.)			√	√	√	√	√	√	√	√	
- ติดตั้งอุปกรณ์ตัดตอน/ป้องกันในระบบจำหน่ายแรงสูง 22/33 เควี (77 ชุด)			√	√	√	√	√	√	√	√	
- ปรับปรุงสถานีเสื่อมสภาพ (1 แห่ง)			√	√	√	√	√	√	√	√	
9. โครงการพัฒนาระบบส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 3 (คพส.9.3)	2554 - 2558	4,156.00									- ก่อสร้างแล้วเสร็จ 17 แห่ง
- ก่อสร้างสถานีไฟฟ้า 115 เควี (19 แห่ง)				√			√	√	√	√	- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 แห่ง
- ก่อสร้างสายส่งระบบ 115 เควี (73 วงจร – กม.)				√			√	√	√	√	- อยู่ระหว่างจัดซื้อที่ดิน 1 แห่ง - ก่อสร้างแล้วเสร็จ 64.00 วงจร - กม. - อยู่ระหว่างก่อสร้าง 8.00 วงจร - กม. - การจัดซื้อที่ดินไม่เป็นไปตามแผน และโรคโควิด - 19 ทำให้งานล่าช้ากว่าแผนงาน - ผลงานรวม ร้อยละ 97.45
10. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์สั่งการจ่ายไฟ (คปศ.) งานด้านระบบศูนย์สั่งการจ่ายไฟ	2561	212.606	√			√					ผลงานรวม ร้อยละ 68.55
- ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารความเร็วสูง DWDM Protection Link											ดำเนินการแล้วเสร็จปี 2559 (32 กม.)
- ติดตั้ง Optical Fiber (OFC) เพื่อเพิ่มความเชื่อถือได้											ดำเนินการแล้วเสร็จปี 2559 (93.5 กม.)
- งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบ Hardware & Software SCADA (1 แห่ง จ.ชลบุรี)							อยู่ระหว่างดำเนินการ				- อยู่ระหว่างดำเนินการ - ปัญหาการแพร่ระบาดของโรค โควิด - 19 ส่งผลให้การทำงานกับผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศมีปัญหาอุปสรรคในเรื่องระยะเวลา และมาตรการต่าง ๆ
- จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ Feeder Device Interfaces และวิทยุสื่อสารสำหรับระบบศูนย์สั่งการจ่ายไฟ (จัดหาและติดตั้ง FRTU 555 ชุด, ติดตั้งอุปกรณ์ MARS Master 21 ชุด, ติดตั้งอุปกรณ์ MARS Remote 593 ชุด)							√	อยู่ระหว่างดำเนินการ			- อยู่ระหว่างดำเนินการ - ปัญหาการแพร่ระบาดของโรค โควิด – 19 ส่งผลให้โรงงานผู้ผลิตซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์จากประเทศจีนทั้ง Feeder Device Interface และวิทยุ ต้องปิดโรงงานตามคำสั่งรัฐบาล และผู้เชี่ยวชาญจากประเทศจีนถูกระงับการเดินทาง ทำให้กระบวนการผลิตและพัฒนา Software อุปกรณ์หยุดชะงัก ซึ่งงานดังกล่าว ส่งผลโดยตรงต่อการ FAT และตรวจรับอุปกรณ์ ทำให้ล่าช้าจากเดิม
- ปรับปรุงประสิทธิภาพสถานีไฟฟ้าให้รองรับมาตรฐาน IEC61850 จำนวน 2 สถานี (สถานีไฟฟ้าบ้านฉาง และสถานีไฟฟ้าฉะเชิงเทรา)						√	√			อยู่ระหว่างดำเนินการ	- อยู่ระหว่างดำเนินการ - ปัญหาการแพร่ระบาดของโรค โควิด - 19 ส่งผลให้การดำเนินงานมีความล่าช้าจากแผน

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
- งานจ้างเหมาระบบรักษาความปลอดภัย และบริหารจัดการอาคารสำหรับสถานีไฟฟ้าแบบ Unmanned Substation (เฉพาะงาน CCTV) จำนวน 35 สถานี						√	√	อยู่ระหว่างดำเนินการ			ดำเนินการแล้วเสร็จ
การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย 2 โครงการ											
1. โครงการขยายระบบไฟฟ้า ระยะที่ 12	2563	750.69	√	√		√	√	√			<u>ดำเนินการแล้วเสร็จ</u> - งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 230/115 เควี ปราจีนบุรี 2 - งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 230/115 เควี กบินทร์บุรี - งานตัดสายส่ง 115 เควี ระยอง 2 – ระยอง 3 ลงที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงระยอง 4 โดยก่อสร้างเป็นสายส่ง 230 เควี ระยอง 2 – ระยอง 4 <u>อยู่ระหว่างก่อสร้าง</u> - งานก่อสร้างสายส่ง 230 เควี ชลบุรี 2 – บ่อวิน ผลงานร้อยละ 24.39 - งานก่อสร้างสายส่ง 230 เควี บ่อวิน – บ้านบึง ผลงานร้อยละ 7.47 - งานก่อสร้างสายส่ง 115 เควี บ้านบึง 2 – บ้านบึง (บ้านบึง 2 – บ้านบึง 2 junction – บ้านบึง) ผลงานร้อยละ 5.00 - งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 230/115 เควี ชลบุรี2 ผลงานร้อยละ 16.33 - งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 230/115 เควี ระยอง 4 ผลงานร้อยละ 12.97 - งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 230/115 เควี บ้านบึง 2 ผลงานร้อยละ 8.95
2. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	2563	996.32	√	√	- (IEE)	√					- งานขยายและก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูง 500/230 เควี บางละมุง 2 ผลงานร้อยละ 6.64
การประปาส่วนภูมิภาค 17 โครงการ											
1. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการเส้นทางพิเศษ พัทยา – มาบตาพุด	2560	19.23		√							ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยใช้เงินรายได้ของ กปภ. ในการย้ายแนวท่อในกรณีเร่งด่วนแล้ว
2. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 7 (กม.ที่ 107+200) – ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ตอนที่ 3 ที่ กม.4+130 – 4+600)	2560	54.82									ดำเนินการแล้วเสร็จ

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
3. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 36 ตอนชลบุรี (แยกกระทิงลาย) – บรรจบทางหลวง 3 (ระยอง) ระหว่าง กม.16+000 – กม.57+000	2562	7.80									ดำเนินการแล้วเสร็จ
4. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 ตอนฉะเชิงเทรา – สุวินทวงศ์ กม.58+885 – กม.71+567 (ด้านขวาทาง)	2562	39.67								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
5. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.315 ฉะเชิงเทรา – พนัสนิคม	2562	61.73									ดำเนินการแล้วเสร็จ
6. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.349 พนัสนิคม – หนองชาก	2562	9.57								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
7. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง สาย รย.3013 แยก ทล.331 – ทล.3191 ช่วงแยกบ่อวิน – วัดสะพานสี่ (ด้านขวาทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2562	67.95									ดำเนินการแล้วเสร็จ
8. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง สาย รย.3013 แยก ทล.331 – ทล.3191 ช่วงวัดสะพานสี่ – แยกมาบเตย (ด้านขวาทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2562	53.93								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
9. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง สาย รย.3013 แยก ทล.331 – ทล.3191 ช่วงวัดห้วยปราบ – แยกมาบเตย (ด้านขวาและซ้ายทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	2562	46.37								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
10. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.344 บ้านบึง – แกลง ตอนที่ 1 (บ้านบึง – หนองปรือ)	2562	69.56								√	ดำเนินการแล้วเสร็จ
11. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.349 พนัสนิคม – หนองชาก	2562	9.57									เนื่องจากโครงการซ้ำซ้อนกับโครงการลำดับที่ 6 ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ
12. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.3 บ้านฉาง – ระยอง	2563	92.50								√	เดิมรายงานความก้าวหน้า 37.63% แต่ด้วยติดปัญหาอุปสรรคไม่สามารถเข้ารื้อย้ายท่อได้ เนื่องจากกรมทางหลวงยังไม่ส่งมอบพื้นที่ จึงได้มีการปรับแผนงานใหม่ให้สอดคล้องตามแผนงานของกรมทางหลวง ตามระยะเวลาก่อสร้างของกรมทางหลวง จึงทำให้ปัจจุบันผลงาน ร้อยละ 28.74
13. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการปรับปรุงทางหลวงชนบท สาย ฉช.2004 แยก ทล.36 – บ้านเทพราช อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา	-	46.20									ดำเนินการแล้วเสร็จ
14. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา – สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 2 ถึงซอยนาจอมเทียน 30	-	75.65									ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณอุดหนุน แต่มีความจำเป็นต้องรื้อย้ายแนวท่อ จึงใช้เงินรายได้ของ กปภ.เร่งด่วน ดำเนินการแล้วเสร็จ
15. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา – สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 30 ถึงสามแยกบางเสร่	-	80.77									ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณอุดหนุน แต่มีความจำเป็นต้องรื้อย้ายแนวท่อ จึงใช้เงินรายได้ของ กปภ.เร่งด่วน ดำเนินการแล้วเสร็จ
16. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา – สัตหีบ (ฝั่งขวา) ตั้งแต่หมู่บ้านสิรินดา ถึงหมู่บ้านบารมี	-	25.54									ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณอุดหนุน แต่มีความจำเป็นต้องรื้อย้ายแนวท่อ จึงใช้เงินรายได้ของ กปภ.เร่งด่วน ดำเนินการแล้วเสร็จ
17. งานย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างถนนทางหลวง บริเวณหน้าวัดโพธิ์ใหญ่ ถึงสามแยกวัดหนองเค็ด ม.7 ถนน 304 (ซ้ายทาง)	-	13.96									ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยใช้เงินเหลือจ่าย (เงินอุดหนุน) ปี 2562 และดำเนินการแล้วเสร็จ
18. งานย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างถนนทางหลวง บริเวณหน้าทางเข้าโรงอวน ต.เมืองเก่า ถึงหน้า กรป. ถนน 304 (ขวาทาง)	2562	22.29									ดำเนินการแล้วเสร็จ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 3 โครงการ											
1. โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาลานจัดคิวรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง		15.00									ยกเลิกโครงการ เนื่องจากปัจจุบัน กทท. ได้มีการใช้ระบบจองคิวรถบรรทุกในการเข้าสู่ท่าเรือเรียบร้อยแล้ว

โครงการ	ปีงบประมาณ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความคืบหน้าการดำเนินงาน								สถานภาพโครงการ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ไข
			FS	Detail Design	EIA	ขออนุมัติ ครม.	ประกวดราคา	ลงนามในสัญญา	จัดหาที่ดิน	ก่อสร้าง	
2. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC (ชื่อเดิม “โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา”)	2560 (งบกลาง)	38.10	√								ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนส่งผลการศึกษา ให้ สกพอ. ต่อไป
3. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC	2562	15.00					√	√			- ดำเนินการแล้วเสร็จ และได้เสนอผลการศึกษาไปยังกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว - ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของ คจร.

30 กันยายน 2564

ภาคผนวก ข

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ผลหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พบว่า เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้เสนอโครงการเพิ่มเติมจากโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2566 – 2570 จำนวน 56 โครงการ วงเงินรวม 44,051.80 ล้านบาท โดยจำนวนโครงการและวงเงินรวมสามารถจำแนกตามยุทธศาสตร์ได้ดัง**ตารางที่ ข-1**

ตารางที่ ข-1 ผลการจำแนกจำนวนและมูลค่าโครงการที่มีการเสนอเพิ่มเติมจำแนกตามยุทธศาสตร์

แผนงาน		จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น			
แผนงานที่ 1.1	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	-	-
แผนงานที่ 1.2	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	-	-
แผนงานที่ 1.3	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	9	3,401.00
รวม		**9**	**3,401.00**
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ			
แผนงานที่ 2.1	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ	-	-
แผนงานที่ 2.2	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2	241.00
แผนงานที่ 2.3	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	5	4,294.30
แผนงานที่ 2.4	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	36	26,102.02
แผนงานที่ 2.5	การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหลัก	-	-
-	โครงการพัฒนาอื่น ๆ	4	10,013.48
รวม		**47**	**40,650.80**
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย			
แผนงานที่ 3.1	การยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการสนับสนุนและเทคโนโลยีเชิงรุก	-	-
รวม		**-**	**-**
รวมทั้งหมด		**56**	**44,051.80**

ตารางที่ ข-2 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น					
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ					
-	-	-	-	-	-
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ					
-	-	-	-	-	-
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน					
1	โครงการขยายช่องจราจร ชบ.3027 และสะพานข้ามทางแยก ทล.331 เชื่อมทล.331 ตัดใหม่กับ ทช.3027 จ.ชลบุรี	ออกแบบ / ก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีตขนาด 4 - 6 ช่องจราจร และปรับปรุงทางลาดแยกต่างระดับมาบเอียง	912.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
2	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.4082	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	657.80	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนปกรณ์สงเคราะห์ราษฎร์ (ช่วงที่ 1)	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	64.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	เทศบาลเมืองมาบตาพุด สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนเสาสูง - SPY	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	31.20	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	อบต.มาบยางพร สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
5	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.5068	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	208.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
6	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง รย.4034	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	364.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
7	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.4064	ขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่อง เป็น 4 ช่อง พร้อมลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ระยะทาง 15 กม.	480.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
8	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.3083	ขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่อง เป็น 4 ช่อง พร้อมลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ระยะทาง 10 กม.	320.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
9	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง รย.2026	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	364.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชนชนอย่างไร้รอยต่อ					
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะ					
-	-	-	-	-	-
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ					
1	โครงการศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นแบบ (Home port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี)	ศึกษาการให้บริการ แผนการพัฒนาท่าเรือและเส้นทางเดินเรือระหว่างชายฝั่งและตามแนวชายฝั่ง และประเมินความพร้อมของภาคเอกชน	70.00	ศึกษา	กรมเจ้าท่า
2	โครงการพัฒนาแส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์ (จุกเสม็ด - ปากน้ำปราณ)	พัฒนาท่าเรือบริเวณปากน้ำปราณบุรีเชื่อโยงการขนส่งกับท่าเรือเฟอรี่สัตหีบ หลังจากสามารถจัดหาผู้สนใจเข้าบริหารท่าเรือและให้บริการเดินเรือได้แล้ว	171.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมเจ้าท่า
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ					
1	โครงการจ้างเหมาติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยรั้วเขตการบิน	-	11.90	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
2	โครงการพัฒนาการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยะที่ 1	-	115.40	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
3	โครงการพัฒนาการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา ทางวิ่ง 1 ระยะที่ 2	-	60.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
4	โครงการพัฒนาการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ทางวิ่งที่2	-	150.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
5	ท่าอากาศยานอู่ตะเภา : โครงการปรับปรุงระบบสายไฟฟ้าและสายสื่อสารเป็นระบบท่อร้อยสาย	-	3,957.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน					
1	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3200 สาย ฉะเชิงเทรา - อ.บางน้ำเปรี้ยว	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร	1,250.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
2	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 361 สายทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ตอน บ.หนองข้างคอก - บ.ห้วยกะปิ	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 6-8 ช่องจราจร และปรับปรุงทางแยก	1,000.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
3	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.34 สาย อ.บางโฉลง - อ.บางปะกง	ขยายทางหลักเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และขยายทางคู่ขนานเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทางเช่นกัน	2,400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
4	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3284 สาย อ.พนัสนิคม - บ.หนองเสม็ด	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร	700.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
5	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัด 3551 แยกแปลงยาว (เกตุเวย์)	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	580.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
6	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304ตัด 3076 แยกพนมสารคาม	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	600.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
7	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.บางคล้า - อ.พนมสารคาม	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร	780.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
8	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3574 ช่วงมาบปู-เขาคันทรง	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร	700.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
9	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3340 สายแยกทางหลวงหมายเลข 331 (หนองเสม็ด) - อ.บ่อทอง	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร	800.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
10	โครงการถนนวงแหวนเพื่อรองรับการพัฒนามหานครการบินภาคตะวันออก (ถนนเชื่อม ทล.3 - ทล.3376 - ทล.7 - ทล.332 และ(ถนนเชื่อม ทล.7 - ทล.331 - ทล.36)	ถนนสายใหม่ 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 25 กม.	2,000.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
11	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (spur Line) ตัดทางหลวงหมายเลข 3	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	500.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
12	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับ ทล.34 ตัด 314 บางปะกง	เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	300.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
13	สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง	เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
14	ก่อสร้างปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3574ตัด ชบ.3083 แยกสุรศักดิ์	เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	450.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
15	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 315ตัด3127 แยกมาบโป่ง	ก่อสร้างสะพานข้ามแยก เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
16	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127ตัด 3466 แยกพานทอง	ก่อสร้างสะพานข้ามแยก เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
17	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัด3284 ตัด3340 แยกหนองเสม็ด	ก่อสร้างสะพานข้ามแยก เพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
18	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับทางหลวงหมายเลข 36 (แยกกระทิงลาย)	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	400.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
19	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3 บ้านสวน ห้วยกะปิ (รวมปรับปรุงทางแยกห้วยกะปิ)	ขยายความกว้างผิวจราจร ปรับปรุงทางแยก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	700.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
20	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกคีรี	ขยายความกว้างผิวจราจร ปรับปรุงทางแยก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	700.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
21	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3 ห้วยกะปิ - เสม็ด (รวมปรับปรุงทางแยกอ่างศิลา)	ขยายความกว้างผิวจราจร ปรับปรุงทางแยก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	950.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
22	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3 บางพระ - คลองสุครีบ (รวมปรับปรุงทางแยกบางพระ)	ขยายความกว้างผิวจราจร ปรับปรุงทางแยก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	700.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
23	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3 คลองสุครีบ - ศรีราชา	ขยายความกว้างผิวจราจร ปรับปรุงทางแยก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรและปรับปรุงด้านความปลอดภัย	530.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวง
24	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.3022	เพิ่มจำนวนช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	135.20	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
25	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนคลองหวายโสม ซอย 4	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	36.40	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	อบต.ป่ายุบใน สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
26	โครงการสะพานต่างระดับข้ามทางแยกบนถนนสุขุมวิท อำเภอศรีราชา	ศึกษาความเป็นไปได้ / การก่อสร้างทางต่างระดับบนถนนสุขุมวิท บริเวณ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	1,500.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
27	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ชบ.2081	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	210.60	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
28	โครงการถนนสาย ชบ.3059 แยก ทล.344 - บ.หัวกุญแจ อ.บ้านบึง	สำรวจออกแบบ เวนคืนที่ดิน ก่อสร้างโครงการ ระยะทางประมาณ 5.2 กม.	1,383.70	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
29	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพถนน ฉช.3005 แยก ทล.314 - อำเภอบ้านโพธิ์ อ.บ้านโพธิ์	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ระยะทางประมาณ 6.1 กม.	628.10	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
30	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพถนนสาย ฉช.5006 แยก ทช.นย. 3001 (กม.ที่ 26+493) - บ.ตลาดคลอง 16 อ.บางน้ำเปรี้ยว	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ระยะทางประมาณ 13.026 กม.	1,929.02	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท
31	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนบ้านเนินสว่าง-บ้านท่าเสา	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	200.20	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	อบจ.ระยอง สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
32	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนขุนอินทร์-ยุบตาเหน่ง	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	150.80	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	อบต.ป่ายุบใน สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
33	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139 – บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง	ปรับปรุงถนนเดิม 2 ช่องจราจร โดยการขยายความกว้างช่องจราจรเป็น 3.5 เมตร/ช่อง และไหล่ทางกว้าง 2.5 เมตร	1,989.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กรมทางหลวงชนบท

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
34	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนเทศบาล 2	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	62.40	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	เทศบาลเมืองบ้านฉาง สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
35	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนบ้านไร่กล้วย-บ้านหนองยายบู่	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	150.80	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	เทศบาลนครเจ้าพระยาสุรศักดิ์ สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
36	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ถนนเลียบหาดสุชาดา-หาดแสงจันทร์	ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	85.80	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	เทศบาลตำบลเนินพระ สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท
โครงการพัฒนาอื่น ๆ					
1	โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก - โครงการศูนย์กีฬาสันทนาการและสุขภาพ สนามบินอู่ตะเภา	-	 290.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
2	โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ - กองทัพเรือ รองรับการเชื่อมโยงทางน้ำกับการขนส่งทางบก (ทางรางและถนน) และทางอากาศ (สนามบินอู่ตะเภา) - โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือรบ (อรม.อร.) - โครงการปรับปรุงพื้นที่บริเวณท่าเรือด้านความมั่นคง - โครงการพัฒนาสวัสดิการกำลังพล - โครงการพัฒนาหาดนางรำ และหาดนางรอง	-	 1,500.00 20.00 30.00 70.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
3	โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทหาร รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) - โครงการศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหาร	-	 973.99	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
4	โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์การแพทย์ Medical Hub รองรับ การเป็นมหานครการบินอู่ตะเภา (Utapao Aerotropolis) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) - โครงการศูนย์บริหารเวชศาสตร์การเดินทางและท่องเที่ยว - โครงการศูนย์สุขภาพนานาชาติรองรับเขตเมืองการบินภาคตะวันออก - โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอื่นๆ - โครงการก่อสร้างกองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยานพร้อมบ้านพักข้าราชการ - โครงการก่อสร้างกองร้อยต่อสู้อากาศยาน พัน สอ.11 (พื้นที่เขาโกรกตะแบก) - โครงการก่อสร้างกองร้อยอาวุธนำวิถี พัน สอ.11 (พื้นที่สนามบินอู่ตะเภา) - โครงการก่อสร้างอาคารรักษาความปลอดภัยเฝ้าตรวจและรายงานเป้าทางอากาศเขาโกรกตะแบก - โครงการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณ พัน ปตอ. กรม ป. พล.นย. - งานปรับพื้นที่เขาโกรกตะแบก สำหรับการก่อสร้างศูนย์ป้องกันภัยทางอากาศ	-	 620.00 1,260.00 2,456.01 694.91 290.63 46.63 84.87 23.00	ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ

รายการ	แผนงาน/โครงการ	กิจกรรม	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ประเภทโครงการ	หน่วยงาน
4	โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์การแพทย์ Medical Hub รองรับ การเป็นมหานครการบินอู่ตะเภา (Utapao Aerotropolis) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (ต่อ)			ก่อสร้าง / ดำเนินการ	กองทัพเรือ
	- จ้างก่อสร้าง บก.กบร.กร. เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการสนามบิน อู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก		80.00		
	- โครงการพัฒนาโรงเรียนเอกชนต้นแบบ EEC โรงเรียนสัตหีบ		129.00		
	- โครงการพัฒนาโรงเรียนเอกชนต้นแบบ EEC โรงเรียนนาวิกโยธินบูรณะ		117.45		
	- โครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเขาโกรกตะแบกและวัดคีรีภาวนาราม		60.00		
	- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ขนาด 4 ช่องทาง สาย 3376-รอบเขาอนุรักษ์		821.00		
	- โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก พร้อมติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างแบบ LED ถนน รย.2024		6.00		
	- โครงการปลูกป่าทดแทนและสนับสนุนการทำกิจกรรมชุมชน		400.00		
	- โครงการพัฒนาชุมชน เพื่อคนบ้านฉาง		40.00		

ภาคผนวก ค

คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2

คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ 2

คำสั่งกระทรวงคมนาคม
ที่ ๗๑ /๒๕๖๓
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ ๒

ด้วยในการประชุมร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแผนงาน/โครงการภายใต้ (ร่าง) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ ๒

กระทรวงคมนาคมจึงแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ ๒ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑	ปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานคณะทำงาน
๑.๒	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	รองประธานคณะทำงาน
๑.๓	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	คณะทำงาน
๑.๔	ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๕	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	คณะทำงาน
๑.๖	ผู้แทนกองทัพเรือ	คณะทำงาน
๑.๗	ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง	คณะทำงาน
๑.๘	ผู้แทนกรมเจ้าท่า	คณะทำงาน
๑.๙	ผู้แทนกรมทางหลวง	คณะทำงาน
๑.๑๐	ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท	คณะทำงาน
๑.๑๑	ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๑๒	ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๑๓	ผู้แทนการประปาส่วนภูมิภาค	คณะทำงาน
๑.๑๔	ผู้แทนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	คณะทำงาน

๑.๑๕ ผู้แทน...

๑.๑๕ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	คณะทำงานและเลขานุการร่วม
๑.๑๖ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	คณะทำงานและเลขานุการร่วม

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ จัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระยะที่ ๒ และแผนการลงทุนในการสนับสนุนแผนปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

๒.๒ ปรึกษาขอความเห็นจากภาคเอกชนที่มีศักยภาพในการร่วมทุนและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบสาธารณูปโภค

๒.๓ ดำเนินการอื่นใดในส่วนที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)
ปลัดกระทรวงคมนาคม