



แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กุมภาพันธ์ 2561

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กุมภาพันธ์ 2561

คำนำ

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นหนึ่งในแผนงานย่อยภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแผนปฏิบัติในการดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2560-2564 ให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งพื้นที่ข้างเคียงให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก น้ำ อากาศ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า ประปา และดิจิทัล ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นไปพร้อมสู่การเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า

แผนปฏิบัติการฯ นี้ จัดทำโดยคณะกรรมการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธาน และผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและรัฐวิสาหกิจ กรมทางหลวง ร่วมเป็นอนุกรรมการ โดยฝ่ายเลขานุการได้ยกร่างเสนอต่อคณะกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบ และให้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย สารของแผนงานฉบับนี้ประกอบด้วย ความเป็นมาในการจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สถานการณ์ปัจจุบันของพื้นที่และแนวโน้มในอนาคต เครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในการประชุม ครั้งที่ 1/2561 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 และให้ฝ่ายเลขานุการฯ ไปรับฟังความคิดเห็น ซึ่งได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นแล้วจำนวน 3 ครั้ง มีข้อสรุปให้ดำเนินการปรับปรุงโครงการที่มาจากความต้องการของพื้นที่อีกจำนวน 22 โครงการ วงเงิน 10,603.60 ล้านบาท ซึ่งฝ่ายเลขานุการจะดำเนินการปรับปรุงแผนงานโครงการภายในปี 2562

ฝ่ายเลขานุการ

คณะอนุกรรมการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

กุมภาพันธ์ 2561

บทสรุปผู้บริหาร

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเป็นหนึ่งในแผนงานย่อยภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการยกระดับการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งจังหวัดข้างเคียงให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก น้ำ อากาศ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า ประปา และดิจิทัล เพื่อรองรับการยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมสมัยใหม่ เมืองใหม่ และกิจกรรมการท่องเที่ยว โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะเป็นผลให้พื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกกลายเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยคาดการณ์ว่าการลงทุนใน EEC จะกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยราว 5% ต่อปี สร้างการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการ 100,000 อัตราต่อปี สร้างฐานภาษีใหม่ไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี ดึงดูดนักท่องเที่ยวกว่า 10 ล้านคนต่อปี และสร้างฐานรายได้เพิ่มไม่น้อยกว่า 4.5 แสนล้านบาทต่อปี ภายใต้แผนฉบับนี้มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงพญา-มาบตาพุด) นอกจากนี้ยังมีโครงการอื่น ๆ รวมเป็นจำนวน 168 โครงการ มูลค่าการลงทุนกว่า 988,948.10 ล้านบาท

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1. วิสัยทัศน์

“พัฒนาโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ เชื่อมโยงทั้งทางบก น้ำ อากาศ รองรับ EEC มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค”

2. พันธกิจ

- 1) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนา EEC ในฐานพื้นที่เศรษฐกิจระดับโลก
- 2) สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค
- 3) สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และอนุภูมิภาค
- 4) สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนทั้งในภาคการบริการและการท่องเที่ยว
- 5) ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

3. เป้าหมาย

- 1) ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ร้อยละ 2.0
- 2) ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการภายในพื้นที่เขตพิเศษภาคตะวันออก ได้รับการพัฒนาและขยายศักยภาพ ให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งภายในพื้นที่ และระหว่างพื้นที่ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน และการทำกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ ได้อย่างเพียงพอ และเหมาะสม รวมทั้งสามารถสนับสนุนการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) การคมนาคมและขนส่ง รวมทั้งระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ สามารถอำนวยความสะดวก ช่วยลดต้นทุน และเวลาในการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทางของประชาชน นำไปสู่ศักยภาพการแข่งขันของประเทศที่สูงขึ้น
- 4) สนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบได้รับการพัฒนาระดับเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค เป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ เป็นมหานครการบินระดับโลก ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว ธุรกิจ อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย รวมทั้งเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายสำคัญของโลก รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องขั้นสูงอื่น ๆ

4. แนวทางการพัฒนาและแผนงาน

เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจดังกล่าวข้างต้น จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาดังนี้

- 1) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน โดยแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
- 2) การส่งเสริมการเดินทางผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ
- 3) การพัฒนาการเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าอากาศยาน อู่ตะเภา กับโครงข่ายคมนาคมหลักแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection)
- 4) การเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า
- 5) การยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่เศรษฐกิจ

5. ภาพรวมแผนงาน/โครงการ

จากแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสามารถนำมากำหนดเป็นแผนงานตามลักษณะของประเภทโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการเพื่อให้เกิดความชัดเจนและความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย 6 แผนงาน มีรายละเอียดจำนวนโครงการและกรอบวงเงินลงทุน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังต่อไปนี้

**ตารางสรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออก**

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	90	214,636.83
แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	9	398,592.00
แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	19	160,609.17
แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	20	173,844.00
แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	12	40,459.73
แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา	18	806.36
รวมทั้งหมด	168	988,948.10

6. ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะ โดยมีจำนวนโครงการและตัวอย่างโครงการที่สำคัญที่ดำเนินการในแต่ละระยะตามรายละเอียด ดังนี้

- ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2561) เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องดำเนินการทันทีเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC โดยเป็นการเร่งรัดดำเนินโครงการตามแผนงานทั้ง 6 ด้าน รวม 101 โครงการ เช่น โครงการ Motorway พัทยา - มาบตาพุด โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการท่าเรือมาบตาพุด ขั้นที่ 3 โครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น
- ระยะกลาง (พ.ศ. 2562-2564) เป็นแผนงาน/โครงการที่ต้องทำต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน จำนวน 49 โครงการ และเป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการใหม่จำนวน 63 โครงการ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ แหลมฉบัง - มาบตาพุด โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) แหลมฉบัง - ปรังจันบุรี โครงการการก่อสร้าง CY ICD Dry Port รองรับ EEC - CLMV เป็นต้น เพื่อให้โครงข่ายการขนส่งสามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระยะต่อไป (พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) เป็นการดำเนินโครงการตามแผนงานทั้ง 6 ด้าน ต่อเนื่องจากโครงการระยะเร่งด่วน ระยะกลาง จำนวน 26 โครงการ และโครงการที่เริ่มดำเนินการใหม่ 4 โครงการ เช่น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ชลบุรี - แกลง โครงการเมืองการบิน (Aerotropolis) โครงการท่าอากาศยานอู่ตะเภา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2) เป็นต้น เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC อย่างยั่งยืน รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ EEC เป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV อย่างสมบูรณ์

**ตารางสรุปโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
ภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำแนกตามระยะการพัฒนา**

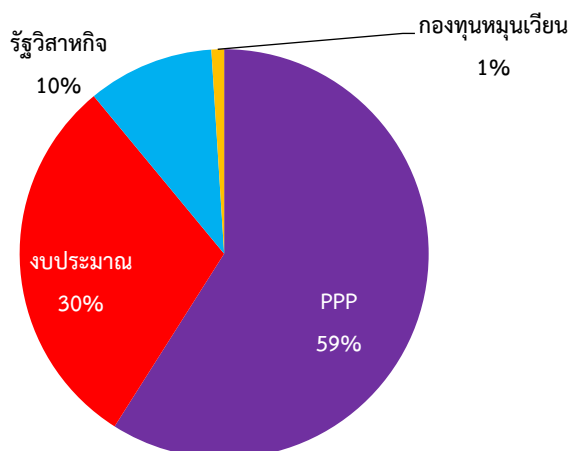
ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2561	ระยะกลางปี พ.ศ. 2562 - 2564	ระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2565
MRO ระยะที่ 1 (TG)	รถไฟทางคู่ แหลมฉะ - มาบตาพุด	โครงข่ายถนนรองรับเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา พัทยา 2 อุตะนา
รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	การก่อสร้าง CY ICD Dry Port รองรับ EEC - CLMV	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ชลบุรี - แกลง
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	Free Trade Zone ท่าอากาศยานอุตะนา	รถไฟเชื่อม EEC-ทวาย-กัมพูชา
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พัทยา - มาบตาพุด	ท่าเรือจุกเสม็ด	CY หนองปลาตึก ขอนแก่น หนองคาย อัญประเทศ
ท่าอากาศยานอุตะนา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2)	โครงข่ายถนนรองรับการขยายเมืองทางเลียง เมือง ถนนผังเมืองรวม เชื่อมแหล่งสินค้า เกษตร / ท่องเที่ยว	โครงข่ายถนนสนับสนุน EEC ในพื้นที่อื่น ๆ
ท่าอากาศยานอุตะนา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3)	จุดพักรถบรรทุกทุกเส้นทางสายหลัก	MRO ระยะที่ 2
ท่าอากาศยานอุตะนา (ศูนย์ฝึกอบรมการบิน)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) แหลมฉะ - ปราจีนบุรี	
แผนแม่บทท่าอากาศยานอุตะนา	ท่าเรือ Ferry	
โครงข่ายถนนรองรับท่าอากาศยานอุตะนา ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด นิคม อุตสาหกรรม เพื่อแก้ปัญหาจราจร	ทางวิ่ง (Runway) ที่ 2 ท่าอากาศยานอุตะนา	
การเดินทางประจำทางเข้าท่าอากาศยานอุ ตะนา	การแก้ไขปัญหาจุดตัด ฉะเชิงเทรา - ท่าเรือ แหลมฉะ	
ลานจอดแถวคอยรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง	รถไฟทางคู่ ศรีราชา - ระยอง และ ระยอง - จันทบุรี - ตราด	
ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 2	แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน EEC	
SRT0 / ท่าเรือชายฝั่ง		
Taxiway ท่าอากาศยานอุตะนา		

7. แหล่งเงินงบประมาณ

เมื่อพิจารณาแผนงาน/โครงการตามแหล่งเงินงบประมาณ พบว่า กว่าร้อยละ 59 เป็นงบจาก PPP เนื่องจากเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ร้อยละ 30 มาจากงบประมาณแผ่นดิน ร้อยละ 10 มาจากงบรัฐวิสาหกิจ และอีกร้อยละ 1 มาจากงบกองทุนหมุนเวียน ซึ่งหากจำแนกโครงการตามระยะเวลาความเร่งด่วนในดำเนินงาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2561) จำนวน 292,882.63 ล้านบาท แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2562-2564) จำนวน 414,360.59 ล้านบาท และแผนงานระยะต่อไป (พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) จำนวน 252,879.50 ล้านบาท โดยวงเงินงบประมาณที่ใช้ลงทุนในภาพรวมมีรายละเอียดดังนี้

**แหล่งเงินงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**

แหล่งเงิน



แหล่งงบประมาณ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินงาน						
		ก่อนปี 2560	2560	2561	2562	2563	2564	2565 เป็นต้นไป
รวม 6 แผนงาน	988,948.10	28,825.38	160,359.93	132,522.70	127,451.90	150,212.99	136,695.70	252,879.50
งบประมาณแผ่นดิน	273,960.18		4,314.84	12,537.03	38,265.12	54,152.99	56,650.70	108,039.50
- ได้รับงบแล้ว	8,131.23		3,247.79	1,745.81	2,702.30	435.34	-	-
- ขอรับจัดสรร	265,828.94		1,067.05	10,791.22	35,562.82	53,717.65	56,650.70	108,039.50
รัฐวิสาหกิจ	90,846.65		63,172.66	10,332.21	17,341.79	-	-	-
PPP	583,304.47		87,044.47	103,470.00	71,845.00	96,060.00	80,045.00	144,840.00
กองทุนหมุนเวียน/ เงินนอกงบประมาณ	12,011.42		5,827.96	6,183.46	-	-	-	-

8. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ระบบการขนส่งของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้และเมื่อรวมกับโครงข่ายภายนอกพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้คิดเป็นร้อยละ 2 ของ GDP หรือ ปีละ 200,000 ล้านบาท
- 2) ประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสามารถลดระยะเวลาการเดินทางและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมทั้งการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานช่วยเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชนซึ่งจะช่วยให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกว่า 2.1 – 3.0 ล้านล้านบาท
- 3) ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่
 - 3.1 ประชาชนสามารถเดินทางจากพื้นที่ EEC เข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูงหมายความว่า ประชาชนในพื้นที่ EEC สามารถเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ หรือประชาชนที่อยู่ในกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปทำงานและติดต่อธุรกิจในพื้นที่ EEC ได้แบบเข้าไป-เย็นกลับ

- 3.2 ทำให้พื้นที่ EEC กลายเป็นชานเมืองของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการกระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพฯ ประชาชนมีทางเลือกในการประกอบอาชีพได้มากขึ้น และทำให้ประชาชนในพื้นที่ EEC มีคุณภาพชีวิตที่ไม่แตกต่างจากอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วยการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนคุณภาพสูง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียบพร้อม
- 3.3 ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนต่าง ๆ ที่เชื่อมเข้ากรุงเทพฯ ลง รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากประชาชนบางส่วนหันมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูง แทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว ประชาชนจะสามารถลดค่าใช้จ่าย 7.58 บาทต่อกิโลเมตร และประชาชนจะสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง คิดเป็นค่าใช้จ่าย 155.58 บาทต่อชั่วโมง
- 3.4 ทำให้สนามบินอู่ตะเภาเสมือนเป็นสนามบินกรุงเทพฯ แห่งที่ 3 ประชาชนสามารถใช้สนามบินใดใน 3 สนามบินก็ได้ ในการเดินทางไปต่างประเทศ
- 3.5 ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว

สารบัญ

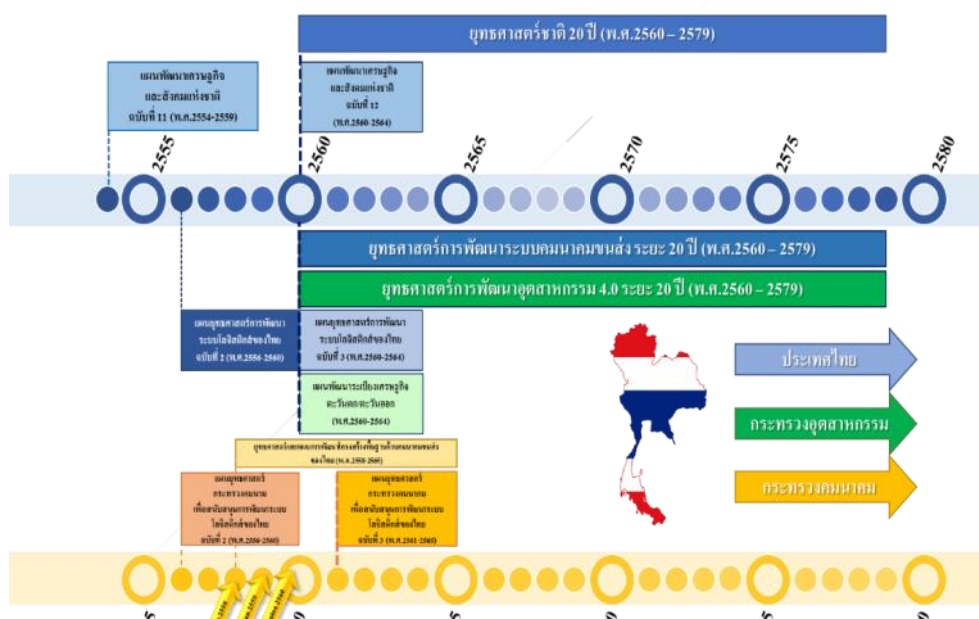
	หน้า
คำนำ	
บทสรุปผู้บริหาร	ก
ส่วนที่ 1 ความเป็นมา	1
ส่วนที่ 2 สถานการณ์ปัจจุบันของพื้นที่และแนวโน้ม	5
ส่วนที่ 3 เครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	81
ส่วนที่ 4 ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC	120
ส่วนที่ 5 สาระสำคัญของแผน	126
ส่วนที่ 6 แผนปฏิบัติการ	128
 ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก : กรอบวงเงินลงทุนโครงการภายใต้ แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	ก-1
ภาคผนวก ข : กรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการ/ การดำเนินกิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	ข-1
ภาคผนวก ค : โครงการเพิ่มเติมที่มาจากความต้องการของพื้นที่	ค-1

แผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1. ความเป็นมา

1.1 นโยบายรัฐบาล

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560-2579 กำหนดวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” มุ่งให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน คนไทยมีสุข อยู่ดีกินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนครั้งนี้คือ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์ที่ 2) ซึ่งกำหนดแนวทางในการดำเนินงานมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมืองการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งแปลงยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ให้มีการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มุ่งเตรียมความพร้อมและวางรากฐานของประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง รองรับสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น วัตถุประสงค์และเป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยพัฒนาระดับฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายการผลิตและบริการใหม่ นอกจากนี้ยังมุ่งผลักดันให้ประเทศไทยมี

การเชื่อมโยง (Connectivity) ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติ เพื่อให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับต่าง ๆ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวกับด้านคมนาคมขนส่งไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 7 คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ มีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในต่างประเทศ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 เรื่องนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) โดยมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สท.) เสนอ ดังนี้

- 1) เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สท.) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) พิจารณาดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ต่อไป
- 2) มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์ โดยคลัสเตอร์ที่มีศักยภาพในระยะแรก ประกอบด้วย คลัสเตอร์สิ่งทอ คลัสเตอร์ไอที คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ คลัสเตอร์แปรรูปอาหาร และคลัสเตอร์แปรรูปยางพารา (ไม่รวมไม้ยาง)

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม (คค.) กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา แบ่งออกเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง โดยให้มีแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศทั้งระบบที่คำนึงถึงการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน แผนดำเนินการด้านผังเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว และผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2560 กำหนดมาตรการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกก่อนการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเกิดอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยแต่งตั้ง (1) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน (2) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน และ (3) สำนักงานเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) เป็นหน่วยงานภายในกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่เป็นสำนักเลขานุการสนับสนุนการดำเนินการของคณะกรรมการนโยบาย และคณะกรรมการ กรศ.

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 เรื่องการจัดทำแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยเห็นชอบกรอบแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และให้ดำเนินการจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้แล้วเสร็จ

1.2 นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 สศช. ได้นำเสนอเหตุผลเกี่ยวกับการริเริ่มโครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ว่า ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงควรริเริ่มโครงการ EEC เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยมีกรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ สรุปได้ดังนี้

- 1) พื้นที่ดำเนินการ ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง
- 2) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย
 - ทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
 - ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
 - ทางถนน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และ แหลมฉบัง-นครราชสีมา
 - ทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

ทั้งนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้เป็นจุดจอดเรือยอชต์ เรือข้ามฟาก (Ferry) และเรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้านที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคตให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี 2561

- 3) การดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุนพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการค้าเงินการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต การประกาศเป็นเขตปลอดภาษี การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพักและทำงานของนักลงทุน และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทางการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

ทั้งนี้จากการประชุมนายกรัฐมนตรี ได้สั่งการมอบหมายรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้มีแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศทั้งระบบ ที่คำนึงถึงการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน แผนดำเนินการด้านผังเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว และผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ รวมทั้งจัดทำแผนงบประมาณในการดำเนินโครงการ โดยให้ใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และ 2561

ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 17 พฤศจิกายน 2559 เวลา 09.00 ณ ตึกสันติไมตรี หลังในทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานได้มีการเห็นชอบในหลักการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย ได้แก่ (1) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (2) แผนงานคมนาคมและโลจิสติกส์ (3) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (4) การบริการ รวมจำนวนทั้งสิ้น 173 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

2. สถานการณ์ปัจจุบันของพื้นที่และแนวโน้ม

2.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม

พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมเชิงเศรษฐกิจสูงสุดของประเทศ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 30 ปี ที่ผ่านมา โดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ได้ยกระดับขีดความสามารถของประเทศไทยจาก การเป็น “ผู้นำเข้าเพื่อบริโภคภายในประเทศ” ไปสู่ “การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า” และเข้าสู่ “การเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าไปยังตลาดโลก” ในปัจจุบัน โดยมีการพัฒนาพื้นที่หลัก 2 พื้นที่ ประกอบด้วย (1) พื้นที่แหลมฉบัง ซึ่งมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลัก มีนิคมอุตสาหกรรมหลังพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังรองรับอุตสาหกรรมขนาดกลาง และ (2) พื้นที่มาบตาพุด ซึ่งมีท่าเรืออุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรมหนักรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ อาทิ ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยทั้งสองพื้นที่มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไฟฟ้า ประปา เมือง ตลอดจนระบบคมนาคมขนส่งไว้พร้อมแล้ว อาทิ ทางหลวงหมายเลข 3 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ระบบรถไฟทางคู่ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผลให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างชาติในพื้นที่นี้สูงสุดของประเทศ ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคมซึ่งมีความจำเป็นต่อการวิเคราะห์แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งประกอบไปด้วย

2.1.1 จำนวนประชากร ความหนาแน่นประชากร และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด

➤ จำนวนประชากรภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตั้งแต่ปี 2555-2559 พบว่า จำนวนประชากรภายในพื้นที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 มีจำนวนประชากรในพื้นที่ทั้งหมด 2,698,998 คน ส่วนในปี 2559 มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 2,887,671 คน เพิ่มขึ้น 188,673 คน หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 1.70 นอกจากนี้หากพิจารณาอัตราการเติบโตของประชากรเป็นรายพื้นที่ พบว่า จังหวัดชลบุรีมีจำนวนประชากรมากที่สุดและมีอัตราการเจริญเติบโตสูงสุดร้อยละ 2.11 รองลงมาคือ จังหวัดระยองมีอัตราการเติบโตร้อยละ 1.91 และจังหวัดฉะเชิงเทรามีอัตราการเติบโตร้อยละ 0.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 1 : จำนวนประชากรภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตั้งแต่ปี 2555-2559

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)					อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	
ฉะเชิงเทรา	685,721	690,226	695,478	700,902	704,399	+0.67
ชลบุรี	1,364,002	1,390,354	1,421,425	1,455,039	1,483,049	+2.11
ระยอง	649,275	661,220	674,393	688,999	700,223	+1.91
รวมทั้งหมด	2,698,998	2,741,800	2,791,296	2,844,940	2,887,671	+1.70

ที่มา : ข้อมูลทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555-2559

หมายเหตุ : จำนวนประชากรรวบรวมจากข้อมูลดังนี้ 1) ผู้ที่มีสัญชาติไทย และมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน 2) ผู้ที่ไม่ได้สัญชาติไทย และมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน 3) ผู้ที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านกลาง (ทะเบียนบ้านซึ่งผู้อำนวยการทะเบียนกลางกำหนดให้จัดทำขึ้นสำหรับลงรายการบุคคลที่ไม่อาจมีชื่อในทะเบียนบ้าน) และ 4) ผู้ที่อยู่ระหว่างการย้าย (ผู้ที่ย้ายออกแต่ยังไม่ได้ย้ายเข้า)

➤ ความหนาแน่นของประชากรภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : จังหวัดชลบุรี มีประชากรหนาแน่นที่สุด

ความหนาแน่นของประชากรเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีแนวโน้มที่มีความหนาแน่นเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากในปี 2555 ที่ความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 203 คนต่อตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 218 คนต่อตารางกิโลเมตร ในปี 2559 และเมื่อพิจารณาความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่เป็นรายจังหวัด พบว่า จังหวัดชลบุรีมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่มากที่สุด โดยในปี 2559 มีความหนาแน่นเท่ากับ 340 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดระยองที่มีความหนาแน่นเท่ากับ 197 คนต่อตารางกิโลเมตร และจังหวัดฉะเชิงเทราที่มีความหนาแน่นเท่ากับ 132 คนต่อตารางกิโลเมตร ตามลำดับ โดยความหนาแน่นของประชากรดังกล่าวจะแปรผันตามจำนวนประชากรในพื้นที่ที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นหรือมีจำนวนลดลง จึงแสดงให้เห็นได้ว่าในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนั้น ในปัจจุบันมีประชากรจากภายนอกพื้นที่ย้ายมาตั้งถิ่นฐานภายในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการย้ายถิ่นฐานดังกล่าว อาจเกิดได้จากหลายปัจจัย เช่น คุณภาพชีวิตในพื้นที่ แหล่งของตลาดแรงงาน เป็นต้น

ตารางที่ 2 : ความหนาแน่นของประชากร ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งแต่ปี 2555-2559

จังหวัด	พื้นที่ของแต่ละจังหวัด (ตารางกิโลเมตร)	ความหนาแน่นของประชากร (คนต่อตารางกิโลเมตร)				
		ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
ฉะเชิงเทรา	5,351	128	129	130	131	132
ชลบุรี	4,363	313	319	326	333	340
ระยอง	3,552	183	186	190	194	197
พื้นที่ EEC	13,266	203	207	210	214	218

ที่มา : ข้อมูลทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555-2559 ประมวลผลโดยมูลนิธิ สาค.

➤ **รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : จังหวัดระยอง มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรมากที่สุด**

รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรอาศัยอยู่ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในภาพรวมมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 1.28 จากในปี 2554 ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรเท่ากับ 456,614 บาทต่อคนต่อปี เพิ่มขึ้นเป็น 480,400 บาทต่อคนต่อปีในปี 2558 ซึ่งหาพิจารณารายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรแยกเป็นรายจังหวัด พบว่า จังหวัดฉะเชิงเทรามีอัตราการเติบโตของรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรมากที่สุด ร้อยละ 2.80 รองลงมา คือ จังหวัดระยองมีอัตราการเติบโตร้อยละ 0.87 และจังหวัดฉะเชิงเทรามีอัตราการเติบโตร้อยละ 0.77

ตารางที่ 3 : รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากร ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งแต่ปี 2554-2558

จังหวัด	รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากร (บาท/คน/ปี)					อัตราการเติบโตเฉลี่ย ต่อปี (ร้อยละ)
	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	
ฉะเชิงเทรา	303,119	394,337	364,701	357,459	338,494	+2.80
ชลบุรี	363,732	348,238	361,488	365,954	375,072	+0.77
ระยอง	702,992	737,398	748,686	719,944	727,634	+0.87
พื้นที่ EEC	456,614	493,324	491,625	481,119	480,400	+1.28

ที่มา : รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรคำนวณโดยใช้ข้อมูลจากรายงานผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อนุกรมใหม่ แบบปริมาณลูกโซ่ (ปีอ้างอิง พ.ศ. 2545) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ ฐานข้อมูลประชากรจากกรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย

➤ **ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดสูงอยู่ใน 5 อันดับแรกของประเทศ**

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Product: GPP) แสดงข้อมูลดังตารางที่ 4 ซึ่งเป็นข้อมูลปี 2558 จะเห็นว่า จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัว 10 อันดับแรก ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออก พื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยจังหวัดระยอง มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวสูงที่สุด โดยจังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา เป็นจังหวัดในภาคตะวันออกที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวสูงสุดติด 1 ใน 5 ของประเทศ โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวเท่ากับ 982,500 491,971 และ 399,194 บาทต่อคนต่อปี ตามลำดับ และสามารถแสดงข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวของจังหวัดที่เป็นพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ปี 2554-2558 ได้ดังตารางที่ 5 ซึ่งจะเห็นว่าจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวสูงที่สุด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยคิดเป็นร้อยละ 5.0 4.0 และ 1.8 ต่อปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4 : จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัวสูงสุด 10 อันดับในปีพ.ศ. 2558

จังหวัด	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดต่อหัว (บาทต่อปี)
1. ระยอง	982,500
2. กรุงเทพมหานคร	513,397
3. ชลบุรี	491,971
4. พระนครศรีอยุธยา	475,795
5. ฉะเชิงเทรา	399,194
6. สมุทรสาคร	364,354
7. ปราจีนบุรี	345,354
8. สมุทรปราการ	339,972
9. ภูเก็ต	306,779
10. นครปฐม	288,820

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 5 : ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

จังหวัด	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	2554r	2555r	2556r	2557r	2558p	เติบโตเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
ชลบุรี	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	639,814	630,024	691,928	746,367	809,480	6.2
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	406,778	395,773	429,800	458,602	491,971	5.0
ฉะเชิงเทรา	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	257,739	340,092	318,876	323,554	309,336	5.7
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	354,426	460,080	424,431	423,999	399,194	4.0
ระยอง	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	764,480	841,860	884,244	892,886	862,613	3.2
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	918,651	997,255	1,033,263	1,029,765	982,500	1.8

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.1.2 ข้อมูลการลงทุน ผู้มีงานทำ และ การศึกษา

- ข้อมูลการลงทุน ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : บริษัทที่ได้รับอนุมัติจาก BOI มีมูลค่ากว่า 380,000 ล้านบาทต่อปี

การลงทุนส่งผลต่ออัตราการจ้างงานภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยในปี 2559 มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนในจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง จำนวน 394 โครงการ ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 38.34 โดยจังหวัดชลบุรี มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง และฉะเชิงเทรา ตามลำดับ เช่นเดียวกับปี 2560 (ม.ค. - มิ.ย.) ซึ่งมีจำนวนโครงการที่ได้รับการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน จำนวน 135 โครงการ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจังหวัดชลบุรีจะมีจำนวนโครงการที่ได้รับการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนมากที่สุด แต่หากพิจารณามูลค่าเงินลงทุนซึ่งมีจำนวน 385,300 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 30.29) พบว่า จังหวัดระยอง มีมูลค่าเงินลงทุนมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี และฉะเชิงเทรา ตามลำดับ เช่นเดียวกับปี 2560 (ม.ค. - มิ.ย.) ซึ่งมีมูลค่าเงินลงทุน จำนวน 175,468 ล้านบาท

ตารางที่ 6 : การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน ปี พ.ศ. 2557 - 2560 (ม.ค. - มิ.ย.)

ของจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

ประเภท	2557	2558	2559	2560 (ม.ค.-มิ.ย.)
จำนวนโครงการ	534	639	394	135
ชลบุรี	281	269	184	72
ระยอง	197	294	167	44
ฉะเชิงเทรา	56	76	43	19
เงินลงทุน (ล้านบาท)	358,330	295,725	385,300	175,468
ชลบุรี	116,850	70,447	138,156	79,181
ระยอง	219,220	189,816	227,351	86,532
ฉะเชิงเทรา	22,260	35,462	19,793	9,755

➤ ผู้มีงานทำ ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : กำลังแรงงานมีงานทำกว่า 2 ล้านคนและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติได้รวบรวมสถานภาพแรงงานในทุกจังหวัดทั่วประเทศ โดยในส่วนของข้อมูลผู้มีงานทำภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พบว่า ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีจำนวนผู้มีงานทำเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากในปี 2555 มีผู้มีงานทำทั้งหมด 1,512,074 คน เพิ่มขึ้นเป็น 2,000,602 คน ในปี 2559 หรือมีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.25 และเมื่อพิจารณาอัตราการเจริญเติบโตของจำนวนผู้มีงานทำเป็นรายจังหวัด พบว่า จังหวัดระยองมีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้มีงานทำมากที่สุด เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.49 โดยเฉพาะในปี 2556-2557 ที่จังหวัดระยองมีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้มีงานทำสูงชันอย่างมากโดยเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 45.07 รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรีเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.34 และจังหวัดฉะเชิงเทราเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.89 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจำนวนผู้มีงานทำ พบว่า ตั้งแต่ปี 2555-2559 จังหวัดชลบุรีมีผู้มีงานทำมากที่สุด โดยในปี 2559 มีจำนวนผู้มีงานทำกว่า 1,033,922 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.68 ของผู้มีงานทำทั้งหมดในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รองลงมา คือ จังหวัดระยองมีจำนวนผู้มีงานทำเท่ากับ 536,802 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 26.83 และจังหวัดฉะเชิงเทรา มีจำนวนผู้มีงานทำเท่ากับ 429,878 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.49 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 : จำนวนผู้มีงานทำภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตั้งแต่ปี 2555-2559

จังหวัด	จำนวนผู้มีงานทำ (คน)					อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	
ฉะเชิงเทรา	414,988	405,086	427,671	425,127	429,878	+0.89
ชลบุรี	723,499	700,699	1,016,925	1,038,503	1,033,922	+9.34
ระยอง	373,587	371,154	538,423	541,096	536,802	+9.49
พื้นที่ EEC	1,512,074	1,476,938	1,983,019	2,004,726	2,000,602	+7.25

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

➤ ข้อมูลด้านการศึกษาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : จังหวัดชลบุรีมีนักเรียนและนักศึกษามากกว่าจังหวัดระยองและฉะเชิงเทรารวมกัน

จำนวนนักเรียน/นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีจำนวน 670,654 คน แบ่งเป็นนักเรียนก่อนประถมจำนวน 99,884 คน นักเรียนชั้นประถมจำนวน 256,695 คน นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นจำนวน 115,639 คน นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจำนวน 54,402 คน นักเรียนอาชีวศึกษาจำนวน 81,471 คน นักศึกษาปริญญาตรีจำนวน 56,912 คน และนักศึกษาที่เรียนสูงกว่าปริญญาตรีจำนวน 5,691 คน โดยหาพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดชลบุรีมีจำนวนนักเรียน/นักศึกษาจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.49 ของจำนวนนักเรียน/นักศึกษาในพื้นที่ทั้งหมด รองลงมา คือ จังหวัดระยองคิดเป็นร้อยละ 22.60 และจังหวัดฉะเชิงเทราคิดเป็นร้อยละ 19.90 ตามลำดับ ซึ่งในส่วนของจังหวัดชลบุรีที่มีจำนวนนักเรียน/นักศึกษาจำนวนมากนั้น เนื่องจาก จำนวนประชากรในพื้นที่ที่มีมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในพื้นที่รวมทั้งความพร้อมการให้บริการด้านศึกษาในส่วนของจำนวนสถานศึกษาที่มีอย่างทั่วถึงและเพียงพอในทุกระดับทำให้นักเรียนจากต่างพื้นที่เข้ามาศึกษาเป็นจำนวนมาก เช่น มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เป็นต้น

ตารางที่ 8 : จำนวนนักเรียนและนักศึกษาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ปีการศึกษา 2559

ระดับการศึกษา	จังหวัดฉะเชิงเทรา	จังหวัดชลบุรี	จังหวัดระยอง	รวม
ก่อนประถม	19,557	55,798	24,489	99,844
เตรียมอนุบาล	268	1,782	19	2,069
อนุบาล 1(สข)/อนุบาล 3 ขวบ	1,997	12,099	4,268	18,364
อนุบาล 2(สข.)/อนุบาล 1	8,973	21,661	10,277	40,911
อนุบาล 3(สข.)/อนุบาล 2	8,319	20,256	9,925	38,500
ประถม	55,031	136,150	65,514	256,695
ป.1	9,393	23,372	11,767	44,532
ป.2	9,154	23,261	11,151	43,566
ป.3	9,192	22,758	10,855	42,805
ป.4	8,852	22,368	10,655	41,875
ป.5	8,945	21,987	10,661	41,593
ป.6	9,495	22,404	10,425	42,324
ม.ต้น	25,625	61,333	28,681	115,639
ม.1	8,912	21,607	10,114	40,633
ม.2	8,646	20,513	9,608	38,767
ม.3	8,067	19,213	8,959	36,239
ม.ปลาย (สามัญ)	12,567	28,083	13,752	54,402
ม.4	4,523	10,097	4,786	19,406
ม.5	3,929	9,042	4,589	17,560
ม.6	4,115	8,944	4,377	17,436

ระดับการศึกษา	จังหวัดฉะเชิงเทรา	จังหวัดชลบุรี	จังหวัดระยอง	รวม
ม.ปลาย (อาชีวศึกษา)	9,348	28,692	10,265	48,305
ปวช.1	3,149	10,890	3,938	17,977
ปวช.2	2,793	9,095	3,003	14,891
ปวช.3,4	3,406	8,707	3,324	15,437
ปวส.	4,775	20,463	7,928	33,166
ปวส.1	2,113	10,428	3,655	16,196
ปวส.2	2,662	10,035	4,273	16,970
ปริญญาตรี	6,503	49,528	881	56,912
ป. ตรีปีที่ 1	-	13,454	240	13,694
ป. ตรีปีที่ 2	1,939	11,198	465	13,602
ป. ตรีปีที่ 3	2,021	12,432	135	14,588
ป. ตรีปีที่ 4	1,620	10,205	38	11,863
ป. ตรีปีที่ 4(5) ขึ้นไป	816	1,716	-	2,532
ป. ตรีปีที่ 5(6) ขึ้นไป	107	523	3	633
สูงกว่าปริญญาตรี	85	5,519	87	5,691
ป. บัณฑิต	85	-	-	85
ป. โท	-	4,387	22	4,409
ป. เอก	-	1,132	65	1,197
รวม	133,491	385,566	151,597	670,654

ที่มา : สารสนเทศเพื่อการศึกษาแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ, (2559)

2.1.3 ข้อมูลนักท่องเที่ยว : จังหวัดชลบุรีเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก มีนักท่องเที่ยวกว่า 16 ล้านคน

จำนวนนักท่องเที่ยว เป็นอีกข้อมูลหนึ่งที่มีผลต่อการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่ ซึ่งจากข้อมูลที่ได้รวบรวมของปีที่ผ่านมา แสดงดังตารางที่ 9 จะเห็นว่า ในด้านการท่องเที่ยว จังหวัดชลบุรี มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุด เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมากกระจายตัวในพื้นที่ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เมื่อมีการพัฒนา EEC ก็จะเป็นปัจจัยที่กระตุ้นการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นเช่นกัน

ตารางที่ 9 : จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา ปี 2554 - 2559

พื้นที่	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ระยอง	4,583,551	5,347,954	5,643,533	6,150,336	6,650,710	6,929,843
ชลบุรีพัทยา (อ.บางละมุง)	8,993,572	9,409,497	10,020,628	9,083,899	9,849,940	13,696,297
ชลบุรีบางแสน (อ.เมือง)	1,829,797	1,183,483	1,715,860	1,759,513	1,892,284	2,555,712
ฉะเชิงเทรา	1,358,491	2,615,076	2,740,284	2,794,003	2,934,944	3,047,651

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

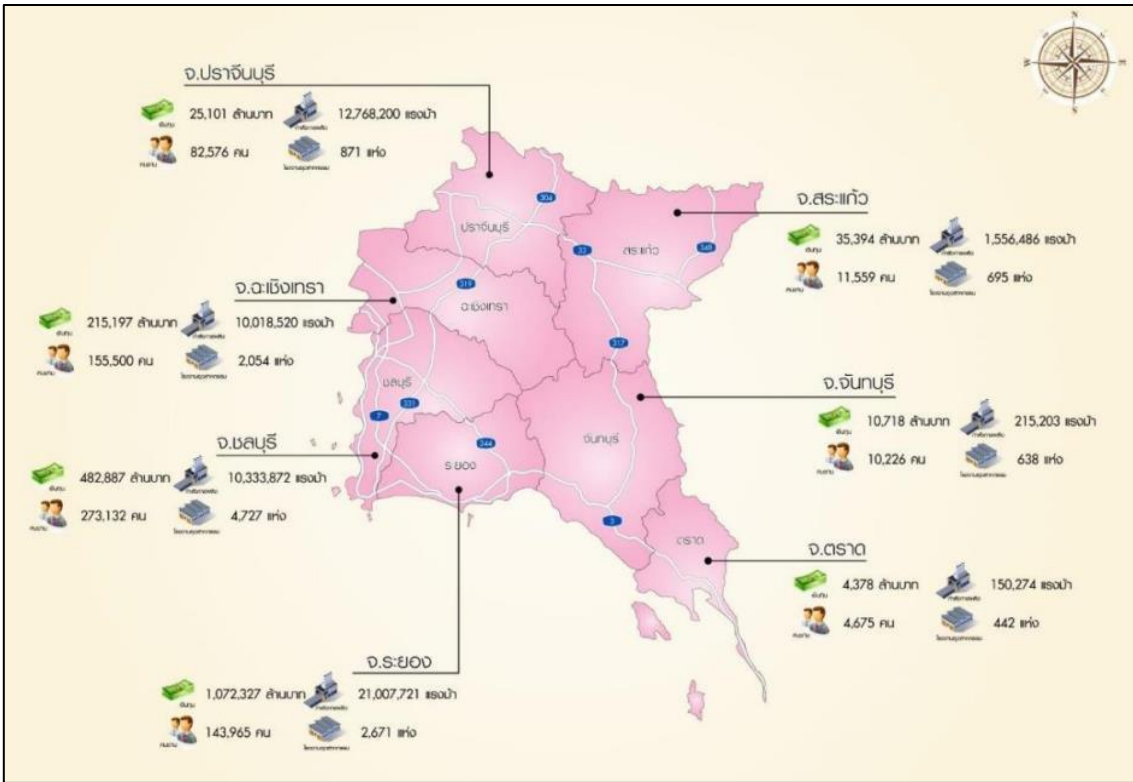
2.2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง

เมื่อพิจารณาจากผังเมืองรวมจังหวัดในพื้นที่ พบว่า ที่ดินประเภทชุมชน ได้แก่ ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม มีแนวโน้มจะเติบโตเพิ่มขึ้นตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลง โดยส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมเส้นทางคมนาคมสายหลักและสายรอง และริมน้ำ โดยในอนาคตที่ดินประเภทชุมชน (เขตสีชมพู) มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (เขตสีเขียว) และเมื่อพิจารณาโครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของพื้นที่ศึกษาพบว่าอยู่ในภาคอุตสาหกรรม จึงทำให้มีนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานต่าง ๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะ รวมทั้งภาครัฐบาลกำหนดนโยบายให้พื้นที่ภาคตะวันออกเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และขนาดกลางเพื่อการส่งออกและทดแทนการนำเข้าที่สำคัญที่สุดของประเทศ

ดังนั้นผังเมืองรวมจังหวัดจึงได้กำหนดให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (เขตสีม่วง) และที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (เขตสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีม่วง) เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมตามประเภทที่กำหนด เน้นการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

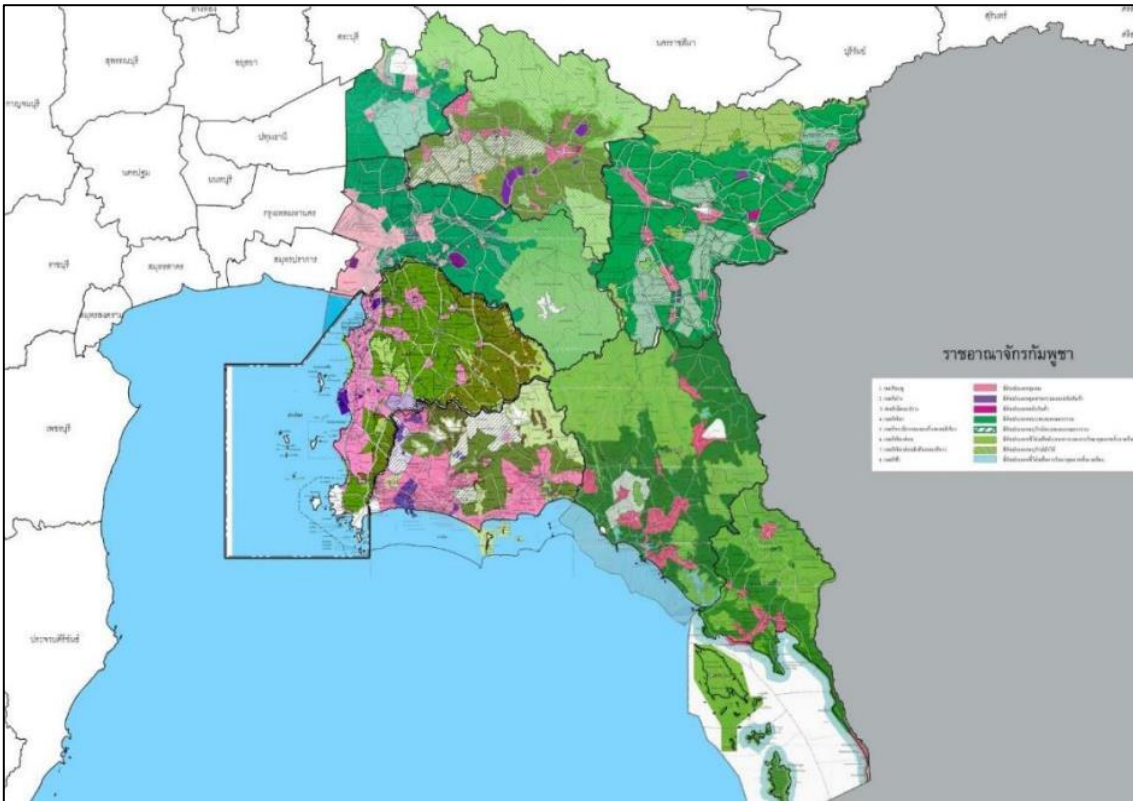
อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมในอนาคต พบว่า ผังเมืองรวมจังหวัดได้พิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตครอบคลุม 20 ปีแล้ว ซึ่งหากจะมีการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอีกพื้นที่ดังกล่าวจะถูกกำหนดให้อยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับพื้นที่ประกอบการอุตสาหกรรมเดิม เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster Development) ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งกำหนดให้อยู่บริเวณตอนล่างของภาคตะวันออก โดยแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

แผนภาพที่ 1 : ข้อมูลพื้นฐานอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ภาคตะวันออก



ที่มา: กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

แผนภาพที่ 2 : นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

2.3.1 ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า จำแนกตามรูปแบบการขนส่งและโลจิสติกส์ สภาพการจราจรของทางหลวงและทางแยกในสภาพปัจจุบัน

➤ ทางถนน

ผลการศึกษาสำรวจสภาพการจราจรในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง บนโครงข่ายเชื่อมโยงที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 , 7, 33, 34, 36, 304, 314, 317, 319, 331, 344, 359 และ 3259 โดยมีปริมาณจราจรบนถนนสุขุมวิทสูงถึง 61,869 คัน/วัน (ช่วงศรีราชา-พัทยา) มีสัดส่วนยานพาหนะหนักหรือรถบรรทุกขนาดใหญ่สูงถึงร้อยละ 56 (ช่วงคลองด่าน-บางปะกง) สำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีปริมาณจราจรสูงถึง 72,821 คัน/วัน (ช่วงทางแยกต่างระดับหนองขาม-ท่าเรือแหลมฉบัง) และมีสัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่สูงถึงร้อยละ 52 (ช่วงทางแยกต่างระดับหนองขาม-ท่าเรือแหลมฉบัง) โดยพบว่า พื้นที่นี้ได้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนได้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญ เช่น พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ และท่าอากาศยาน

แผนภาพที่ 3 : แผนที่โครงข่ายทางหลวงในภาคตะวันออก



ตารางที่ 10 : ปริมาณจราจรปี พ.ศ. 2559 บนทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

ทางหลวงสาย	ชื่อสายทาง	รถยนต์นั่ง		รถโดยสาร			รถบรรทุก					รวม	% ยานยนต์หนัก
		ไม่เกิน 7 คน	เกิน 7 คน	ขนาดเล็ก	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	4 ล้อ	6 ล้อ	10 ล้อ	พ่วง	กึ่งพ่วง		
3	บางตำหรุ - คลองด่าน	14,601	3,720	635	642	755	15,148	5,585	1,745	1,051	1,014	44,896	24.04
3	คลองด่าน - บางปะกง	3,985	3,766	2,230	2,488	3,186	5,805	4,569	3,752	3,580	3,162	36,523	56.78
3	หนองไม้แดง - ชลบุรี	8,600	6,170	684	700	1,503	12,682	209	15	3	1	30,567	7.95
3	ชลบุรี - ศรีราชา	18,593	13,239	2,590	161	1,508	12,393	92	52	23	23	48,674	3.82
3	ศรีราชา - พัทยา	21,358	16,996	2,968	573	2,483	6,293	2,342	2,511	2,363	3,982	61,869	23.04
3	พัทยา - บ้านฉาง	9,203	8,970	851	124	236	3,173	545	103	13	13	23,231	4.45
3	มาบตาพุด - ระยอง	12,840	8,199	1,388	1,305	1,435	14,310	1,662	1,465	1,313	1,090	45,007	18.38
3	ระยอง - กะเฉด	7,716	4,390	1,289	40	95	11,928	426	722	382	337	27,325	7.33
3	กะเฉด - ป่าเตียน	12,180	1,664	89	22	237	15,812	1,057	1,174	834	312	33,381	10.89
7	บางปะกง - หนองรี	26,954	8,592	3,933	1,826	832	18,297	2,649	1,537	1,464	4,893	70,977	18.60
7	หนองรี - หนองขาม	30,832	15,569	20	5	784	11,031	3,711	3,035	6,873	24	71,884	20.08
7	หนองขาม - พัทยา	14,459	14,364	128	25	2,192	11,068	1,108	898	624	640	45,506	12.06
7	ทางต่างระดับบางวัว - ทางต่างระดับบางควาย	13,553	2,186	706	287	207	11,506	2,919	1,268	677	1,902	35,211	20.62
7	ทางต่างระดับหนองข้างคอก - ทางต่างระดับคีรี	13,886	12,192	13	5	378	10,365	7,011	3,643	7,495	567	55,555	34.38
7	ทางต่างระดับหนองขาม - ท่าเรือแหลมฉบัง	11,817	10,173	817	908	1,292	11,504	8,473	7,458	6,927	13,452	72,821	52.88

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ผลการสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง พบว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางจากกรุงเทพฯ เข้าจังหวัดชลบุรีและจังหวัดอื่น ๆ ในโซนภาคตะวันออก มีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เป็นถนนสายหลัก เช่นเดียวกัน ซึ่งในช่วงตั้งแต่ถนนฯ อมตะนครและช่วงชุมชนหนาแน่น มีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 47 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ช่วงจาก จังหวัดจันทบุรีไปจังหวัดตราดการจราจรไม่หนาแน่นใช้ความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ที่เป็นเส้นทางสายหลักผ่าน ปราจีนบุรีและสระแก้ว มีรถที่ใช้บริการถนนจำนวนไม่มาก ทำให้สามารถใช้ความเร็วได้ถึง 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดปราจีนบุรีกับจังหวัดชลบุรีมีความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งบางช่วงถนนไม่ใช่ เขตชุมชนสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 เป็นเส้นทางเชื่อมจากจังหวัดสระแก้วลงไปจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราดมีความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การเดินทางของผู้โดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

➤ รถโดยสารประจำทาง

ข้อมูลการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีการเดินทางด้วยรถโดยสารมาตรฐาน 1พ. (รถโดยสารปรับอากาศ วีไอพี) ประมาณร้อยละ 20 รถโดยสารมาตรฐาน 1ข. (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 1) ประมาณร้อยละ 60 และรถโดยสารมาตรฐาน ม. 2 (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2) ประมาณร้อยละ 20 มีจำนวนเที่ยวรถไปกลับทั้งหมดประมาณ 1.08 ล้านเที่ยวต่อปี มีจุดต้นทางปลายทางการเดินทางอยู่ที่กรุงเทพฯ สูงที่สุดประมาณ 0.43 ล้านเที่ยวต่อปี คิดเป็นร้อยละ 40 ของการเดินทางทั้งหมดด้วยรถโดยสารประจำทางในภาคตะวันออก และเมื่อพิจารณาจุดต้นทางปลายทางการเดินทาง พบว่าการเดินทางไปกลับระหว่าง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา มีเที่ยวการเดินทางมากที่สุดประมาณ 0.13 ล้านเที่ยวต่อปี รองลงมา คือ ระยอง - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และชลบุรี - ฉะเชิงเทรา มีจำนวนการเดินทางประมาณ 0.12 และ 0.1 ล้านเที่ยวต่อปี ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง พบว่าการเดินทางในภาคตะวันออก มีผู้โดยสารประมาณ 16 ล้านคนต่อปี มีจุดต้นทางปลายทางการเดินทางอยู่ที่จังหวัดระยอง สูงที่สุดประมาณ 7.3 ล้านเที่ยวต่อปี คิดเป็นร้อยละ 46 ของการเดินทางทั้งหมดด้วยรถโดยสารประจำทางและคู่การเดินทางที่มากที่สุดคือ การเดินทางระหว่าง ระยอง - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 3.7 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารรองลงมาคือ กรุงเทพฯ - ระยอง และกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 1.5 และ 1.1 ล้านคนต่อปี ตามลำดับ

ตารางที่ 11 : ปริมาณการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ

ต้นทาง	ปลายทาง													รวม
	กรุงเทพฯและ ปริมณฑล	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคตะวันตก	ภาคใต้	จันทบุรี	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ตราด	ปราจีนบุรี	ระยอง	สระแก้ว	
กรุงเทพฯและปริมณฑล							468,250	555,923	44,373	297,098	91,326	765,677	264,880	2,487,527
ภาคกลาง							52,027			2,618		75,273	67,296	197,214
ภาคเหนือ												270,261		270,261
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ							157,440		357,349	203,115		1,740,436		2,458,340
ภาคตะวันตก										102,735		101,441	4,660	208,836
ภาคใต้												66,169		66,169
จันทบุรี	465,055	55,928		151,832				119,415		158,052	133,578	277,637		1,361,497
ฉะเชิงเทรา	549,487						135,441		353,397	20,295	112,900		598,415	1,769,935
ชลบุรี	200,479			422,345				403,252		10,715		273,391	69,541	1,379,723
ตราด	209,262	-		198,980	103,759		120,531	20,737	22,130			-		675,399
ปราจีนบุรี	91,137						132,650	116,864						340,651
ระยอง	736,821	69,614	265,212	2,004,957	102,166	70,596	278,048		273,382	15,960				3,816,756
สระแก้ว	241,201	67,230			4,991			667,874	34,061					1,015,357
รวม	2,493,442	192,772	265,212	2,778,114	210,916	70,596	1,344,387	1,884,065	1,084,692	810,588	337,804	3,570,285	1,004,792	16,047,665

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

➤ รถตู้โดยสาร

ปัจจุบันมีสถานีสั่งผู้โดยสารที่ดำเนินการอยู่โดยสถานีขนส่งในปัจจุบันทั้งหมด 122 แห่งทั่วประเทศ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการ 92 แห่ง เอกชนดำเนินการ 19 แห่ง บขส. ดำเนินการ 8 แห่ง กรมการขนส่งทางบกดำเนินการและอยู่ระหว่างการถ่ายโอน 3 แห่ง และเมื่อพิจารณาในพื้นที่ศึกษา มีสถานีสั่งทั้งหมด 9 แห่ง ครอบคลุม 7 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา สระแก้ว ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด

ข้อมูลการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะแสดงว่า จำนวนเที่ยวการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทาง มีปริมาณการเดินทางไป - กลับเฉลี่ย 561,000 เที่ยวต่อปี มีจุดต้นทางปลายทางอยู่ที่กรุงเทพฯ ประมาณ 276,000 เที่ยวต่อปี คิดเป็นร้อยละ 50 ของการเดินทางทั้งหมดของรถตู้โดยสารประจำทางในภาคตะวันออก และเมื่อพิจารณาการเดินทาง (Origin-Destination) พบว่า คู่การเดินทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดเป็นคู่การเดินทางไปกลับระหว่างจังหวัดกรุงเทพฯ - จังหวัดระยอง โดยมีเที่ยวการเดินทางมากที่สุดเฉลี่ย 109,000 เที่ยวต่อปี รองลงมาคือคู่การเดินทางจังหวัดชลบุรี - จังหวัดระยอง และคู่การเดินทางจังหวัดจังหวัดฉะเชิงเทรา - จังหวัดชลบุรี มีจำนวนเที่ยวการเดินทางไป - กลับเฉลี่ย 70,000 และ 63,000 เที่ยวต่อปี ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารของรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถตู้ประมาณ 7.8 ล้านคนต่อปี โดยคู่การเดินทางที่มีการเดินทางมากที่สุด คือ คู่การเดินทางจากระหว่างจังหวัดกรุงเทพฯ - จังหวัดระยอง มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 1.5 ล้านคนต่อปี รองลงมาคือ คู่การเดินทางจากระหว่างจังหวัดชลบุรี - จังหวัดระยอง และคู่การเดินทางจากระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทรา - จังหวัดชลบุรี โดยมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 0.99 และ 0.88 ล้านคนต่อปี ตามลำดับ

ตารางที่ 12 : ปริมาณการเดินทางด้วยรถตู้สาธารณะ

ต้นทาง	ปลายทาง									รวม
	กทม.และ ปริมณฑล	ภาคกลาง	จันทบุรี	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ตราด	ปราจีนบุรี	ระยอง	สระแก้ว	
กทม. และปริมณฑล			321,930	332,150	102,200	102,200	117,530	766,500	194,180	1,936,690
ภาคกลาง							66,430		25,550	91,980
จันทบุรี	321,930			76,650	132,860	51,100		245,280	15,330	843,150
ฉะเชิงเทรา	332,150		76,650		444,570					853,370
ชลบุรี	102,200		132,860	444,570		66,430	35,770	419,020	143,080	1,343,930
ตราด	102,200		102,200		66,430			66,430		337,260
ปราจีนบุรี	117,530	66,430			20,440					204,400
ระยอง	766,500		240,170		572,320	66,430			102,200	1,747,620
สระแก้ว	194,180	25,550	30,660		143,080			102,200		495,670
รวม	1,936,690	91,980	904,470	853,370	1,481,900	286,160	219,730	1,599,430	480,340	7,854,070

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

➤ ทางราง

การเดินทางโดยรถไฟในปัจจุบันครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 47 จังหวัดของประเทศไทย แนวเส้นทางรถไฟในพื้นที่ศึกษาเป็นแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบันมีเส้นทางผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี และระยอง ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษาโดยแบ่งเป็น 2 สายหลัก คือ กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ (สระแก้ว) ระยะทาง 256.10 กิโลเมตร และกรุงเทพฯ - ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (ชลบุรี) ระยะทาง 195.50 กิโลเมตร ซึ่งสายนี้สามารถต่อไปถึงจังหวัดระยองได้โดยออกจากสถานีชุมทางเขาชีจรรย์ไปสุดทางที่สถานีมาบตาพุด (ระยอง) และสภาพทางรถไฟในปัจจุบัน มีทางรถไฟทางสามราง (Triple track) ระยะทาง 35 กม. จากสถานีลาดกระบังถึงสถานีฉะเชิงเทราทางรถไฟทางคู่ (Double track) ระยะทาง 80 กม. จากสถานีฉะเชิงเทราถึงสถานีแหลมฉบัง และทางรถไฟทางเดี่ยว (Single track) ระยะทาง 71 กม. จากสถานีศรีราชาถึงสถานีมาบตาพุด

กำหนดเวลาการเดินทางโดยรถไฟสายตะวันออก มีกำหนดเวลาการเดินทางเที่ยวไป - กลับทั้งหมด 22 - 26 เที่ยวต่อวัน โดยวิ่งสาย กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ เที่ยวไปกลับ 4 เที่ยวต่อวัน (สุดสายไปกลับที่จังหวัดปราจีนบุรี 6 เที่ยวต่อวัน) และสายกรุงเทพฯ - บ้านพลูตาหลวง เที่ยวไปกลับ 2 เที่ยวต่อวัน ซึ่งเที่ยวรถไฟส่วนใหญ่วิ่งจากกรุงเทพมหานครไปสุดสายมีเที่ยวไปและกลับที่ฉะเชิงเทราประมาณ 14 เที่ยวต่อวัน

เมื่อพิจารณาปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟสายตะวันออกปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณการเดินทางทั้งหมด 5.01 ล้านคนต่อปีและเมื่อพิจารณาปริมาณผู้โดยสารรถไฟระหว่างจังหวัดในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดพบว่า มีการเดินทางระหว่าง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา มากที่สุดประมาณ 1.53 ล้านคนต่อปี รองลงมาเป็น กรุงเทพฯ - ปราจีนบุรี ประมาณ 1.45 ล้านคนต่อปี กรุงเทพฯ - สระแก้ว ประมาณ 0.86 ล้านคนต่อปี กรุงเทพฯ - ชลบุรี ประมาณ 0.058 ล้านคนต่อปี

ตารางที่ 13 : ปริมาณการเดินทางด้วยรถไฟ

ต้นทาง	ปลายทาง								รวม
	กทม. และปริมณฑล	จันทบุรี	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ตราด	ปราจีนบุรี	สระแก้ว	ระยอง	
กทม. และปริมณฑล			766,500	29,200		726,350	430,700		1,952,750
จันทบุรี									-
ฉะเชิงเทรา	766,500			9,125		160,600	98,550		1,034,775
ชลบุรี	29,200		9,125						38,325
ตราด									-
ปราจีนบุรี	726,350		160,600				284,700		1,171,650
สระแก้ว	430,700		98,550			284,700			813,950
ระยอง									-
รวม	1,952,750	-	1,034,775	38,325	-	1,171,650	813,950	-	5,011,450

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประการสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

➤ ทางอากาศ

จากการศึกษาข้อมูลการให้บริการสายการบินภายในประเทศระหว่างจังหวัดในพื้นที่ศึกษามีจำนวนเที่ยวการบินไปกลับประมาณ 7,800 เที่ยวบินต่อปี มีจุดต้นทางและปลายทางอยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง - พัทยา ประมาณ 4,700 เที่ยวบินต่อปี คิดเป็นร้อยละ 60 ของการเดินทางทางอากาศในภาคตะวันออก เมื่อพิจารณาจุดต้นทางปลายทางการเดินทางพบว่าการเดินทางระหว่าง กรุงเทพฯและปริมณฑล - ตราด มีการเดินทางมากที่สุดประมาณ 3,000 เที่ยวบินต่อปี รองลงมาเป็น ระยอง - ภาคใต้ ประมาณ 2,200 เที่ยวบินต่อปี

ตารางที่ 14 : ปริมาณการเดินทางทางอากาศ

ต้นทาง	ปลายทาง						รวม
	กรุงเทพฯและปริมณฑล	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคใต้	ตราด	ระยอง	
กรุงเทพฯและปริมณฑล					39,512		39,512
ภาคเหนือ						76,006	76,006
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ						32,638	32,638
ภาคใต้						55,346	55,346
ตราด	41,469						41,469
ระยอง		72,156	32,040	51,408			155,604
รวม	41,469	72,156	32,040	51,408	39,512	163,990	400,575

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สถิติท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาปี พ.ศ. 2559 (ตุลาคม 2558-กันยายน 2559) พบว่า มีปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ 4,771 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 3,117 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 318,516 คน เป็นผู้โดยสารขาเข้า 162,372 คน และขาออก 156,144 คน และผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 393,468 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขาเข้า 197,652 คน และขาออก 195,816 คน

ตารางที่ 15 : สถิติท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

	เที่ยวบิน			ผู้โดยสาร		
	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม
ปี 2559 (ต.ค. 58-ก.ย. 59)	4,771	3,117	7,888	318,516	393,468	711,984
ปี 2560* (11 ต.) (ต.ค. 59-ส.ค. 60)	6,037	3,329	9,366	268,774	266,091	534,865

ที่มา : การท่าอากาศยานอู่ตะเภา กองทัพเรือ

การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

➤ ทางน้ำ

ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ที่ อ.ศรีราชาและ อ.บางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่เวนคืน 6,341 ไร่ และถมทะเล 2,411 ไร่ (รวมทั้งสิ้น 8,755 ไร่) มีเส้นทางคมนาคมเข้าถึงได้ ดังนี้

- ทางถนน - ถนนสุขุมวิท, ทางหลวงแผ่นดินพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์)
- ทางราง - เชื่อมโยงกับรถไฟรางคู่ และสถานี ICD ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ทางน้ำ - มีสายเดินเรือหลักของโลกมาใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรือสินค้าชายฝั่งจากแม่น้ำสายต่างๆ และท่าเรือทางภาคใต้ฝั่งตะวันออก เช่น สงขลา, สุราษฎร์ธานี

ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มก่อสร้างท่าเรือตั้งแต่ปี 2529 เปิดใช้งานท่าเรือมาแล้ว 2 ชั้น ดังนี้

- ชั้นที่ 1 เริ่มให้บริการปี 2534 ชีตความสามารถรองรับตู้สินค้า 4.3 ล้านที่อียู/ปี ปี 2558 มีตู้สินค้าผ่านท่า 4.375 ล้านที่อียู ซึ่งเกินขีดความสามารถแล้ว
- ชั้นที่ 2 เริ่มให้บริการปี 2543 ปัจจุบันมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าอยู่ที่ 3.4 ล้านที่อียู/ปี (ดำเนินการไปร้อยละ 50) ปี 2558 มี ตู้สินค้าผ่านท่า 2.404 ล้านที่อียู โดยจะทยอยเปิดให้บริการจนครบทั้งชั้นที่ 2 ตั้งแต่ปี 2561 - 2566

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วย ท่าเรือที่เปิดให้บริการแล้ว ดังนี้ (1) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 8 ท่า (2) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ เรือทั่วไป และเรือสินค้าทุกประเภท 1 ท่า (3) ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า (4) ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป ตู้สินค้า 1 ท่า (5) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า และ (6) อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือ 1 ท่า

แผนภาพที่ 4 : ผังการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง



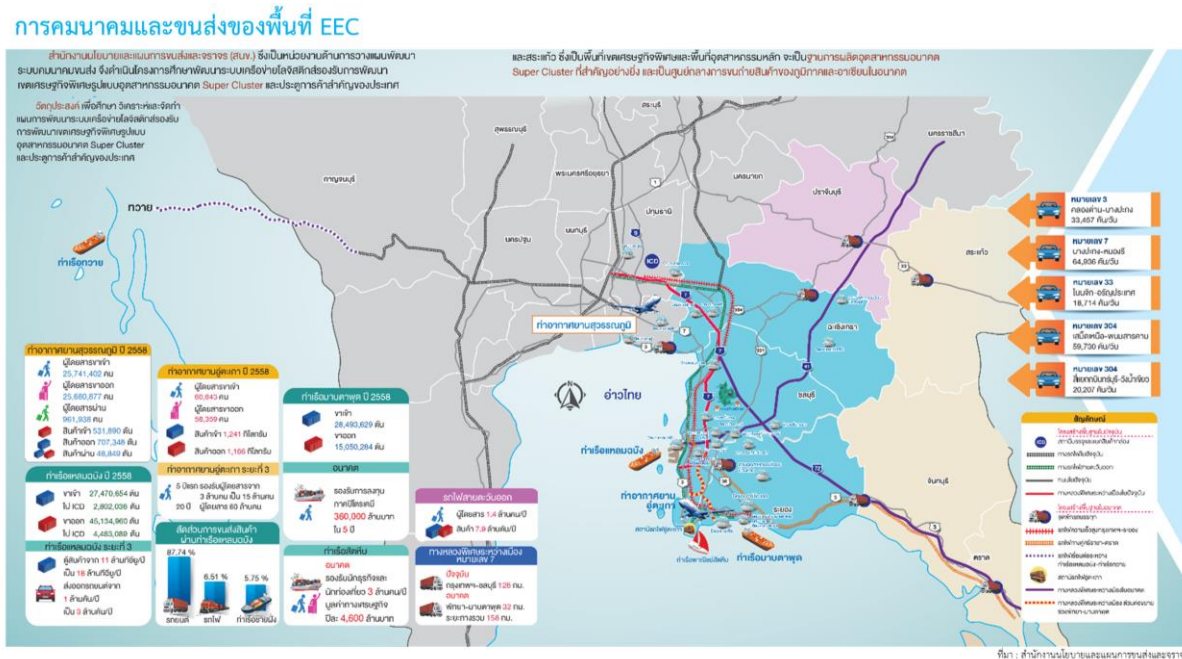
ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถในการส่งเสริมกิจกรรมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกอบด้วย (1) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเรือ A) ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศได้ 300,000 ตู้/ปี และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟเข้า/ออกท่าเรือแหลมฉบัง ได้ 2,000,000 ตู้/ปี ซึ่งจะเป็นผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศลดลงได้ รวมถึงจะเป็นการบรรเทาสภาพจราจรแออัดและความสูญเสียจากอุบัติเหตุในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนด้วย

แผนภาพที่ 5 : แผนผังพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน
แสดงพื้นที่โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่งและโครงการ SRTO



สรุปภาพรวมปริมาณการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ EEC เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 6

แผนภาพที่ 6 : สรุปภาพรวมปริมาณการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ EEC



2.3.2 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านการจราจร ขนส่ง และโลจิสติกส์ รองรับบริการขนส่งสินค้าและการพัฒนาอุตสาหกรรม

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการ โดยเน้นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งและรองรับโลจิสติกส์เพื่อรองรับบริการขนส่งสินค้า โดยโครงข่ายด้านการขนส่งระดับประเทศในปัจจุบัน ประกอบไปด้วยโครงข่ายทางถนน โครงข่ายทางรถไฟ โครงข่ายทางน้ำ และ โครงข่ายทางอากาศ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

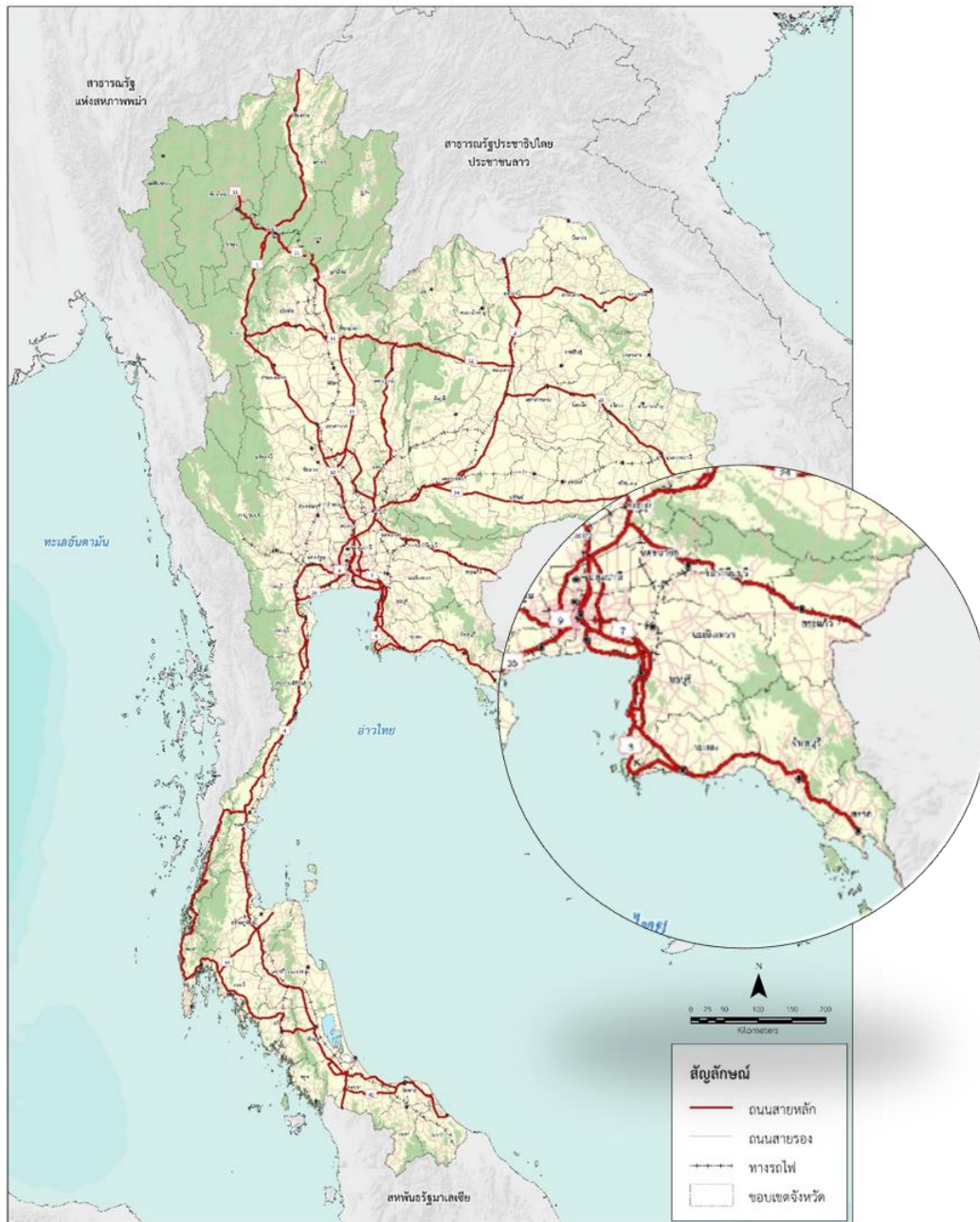
➤ ทางถนน

สภาพปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการ โดยเน้นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งและรองรับโลจิสติกส์เพื่อรองรับบริการขนส่งสินค้า โดยโครงข่ายด้านการขนส่งระดับประเทศในปัจจุบัน ประกอบไปด้วยโครงข่ายทางถนน โครงข่ายทางรถไฟ โครงข่ายทางน้ำ และ โครงข่ายทางอากาศ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

ปัจจุบันโครงข่ายเส้นทางการขนส่งทางถนนของประเทศไทย มีระยะทางความยาวประมาณ 217,797.06 กิโลเมตร เป็นถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ระยะทาง 66,871.36 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 49,080.16 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่น ระยะทาง 16,276.06 กิโลเมตร และอื่น ๆ ระยะทาง 85,569.48 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ปัจจุบันมี 2 เส้นทาง) ระยะทาง 146 กิโลเมตร และทางด่วน ระยะทาง 207.9 กิโลเมตร สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังมีจุดเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงที่สำคัญ ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 , 7, 33, 34, 36, 304, 314, 317, 319, 331, 344, 359 และ 3259 ดังแสดงใน แผนภาพที่ 7 พ.ศ. 2555-2562

แผนภาพที่ 7 : โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในประเทศไทย



แผนพัฒนา

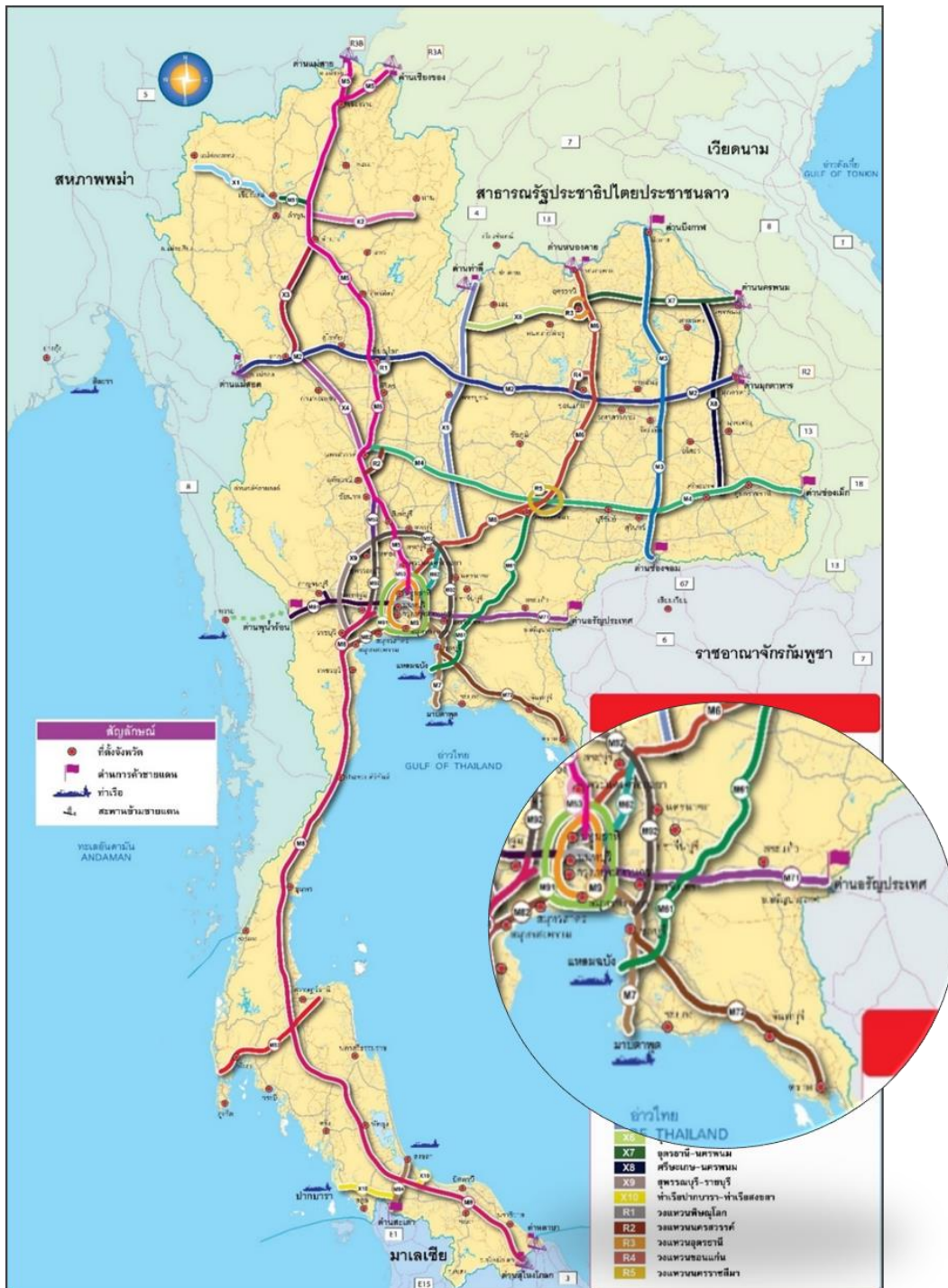
ปัจจุบันรัฐบาลเน้นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อให้การเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Strategic Motorway Network) มีจำนวน 36 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 8,682 กิโลเมตร แสดงดังแผนภาพที่ 8 โดยในจำนวนนี้มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะดำเนินงานภายใน 20 ปี จำนวน 21 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 6,612 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นระยะเร่งด่วนและระยะ 20 ปี ดังแสดงในแผนภาพที่ 9

โดยเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วย

- 1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M62 ชลบุรี - นครราชสีมา
- 2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M7 กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง
- 3) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M71 กรุงเทพมหานคร - อรัญประเทศ
- 4) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M72 ชลบุรี - ตราด
- 5) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M92 ชลบุรี - นครปฐม

และเส้นทางที่อยู่ในแผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2555-2562 1 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 89 กิโลเมตร แสดงดังแผนภาพที่ 10

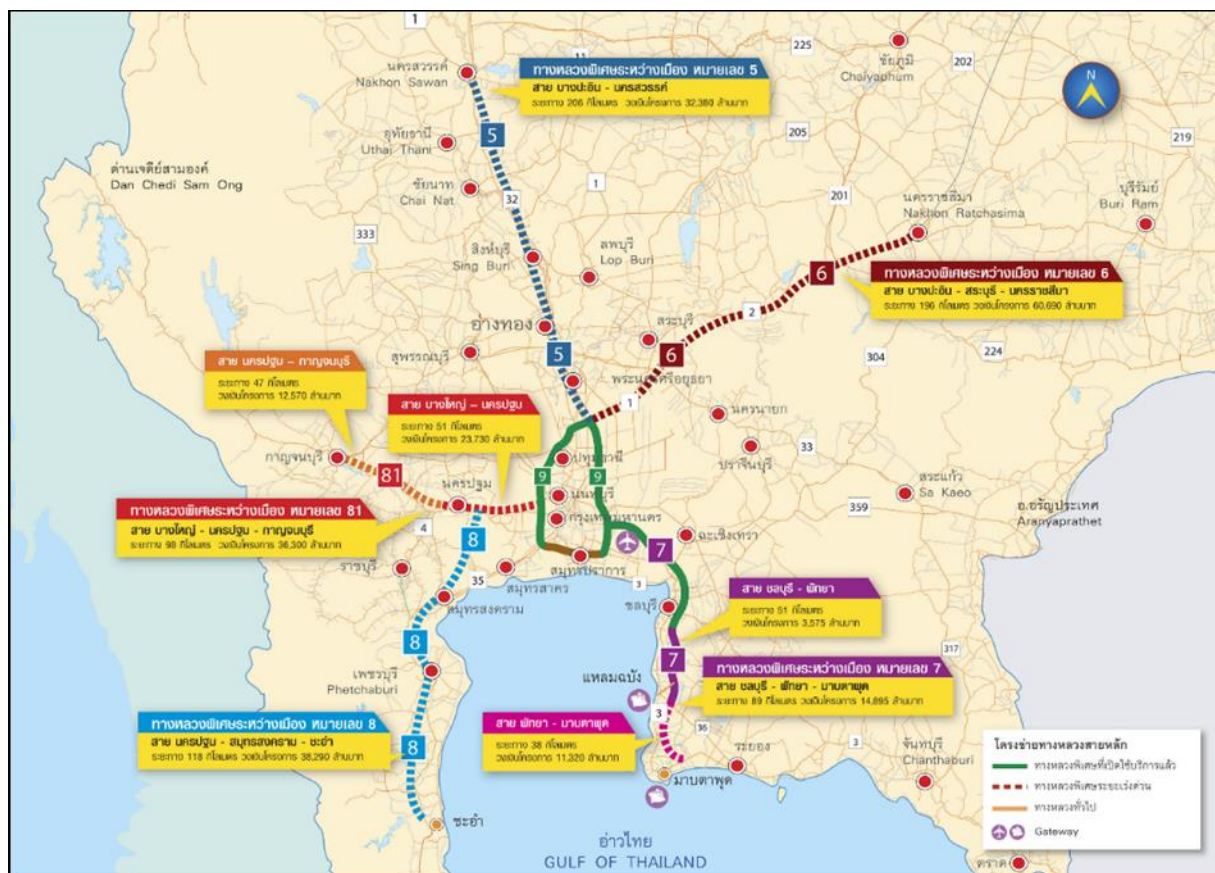
แผนภาพที่ 8 : โครงข่ายเบื้องต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ
(Strategic Motorway Network) จำนวน 36 เส้นทาง



แผนภาพที่ 9 : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนระยะ 20 ปี



แผนภาพที่ 10 : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน 5 สายทาง ปี พ.ศ. 2555-2562



➤ ทางราง

สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันโครงข่ายทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยกระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด มีระยะทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวม 4,043 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยว ประมาณ 3,763 กิโลเมตร ทางคู่ประมาณ 173 กิโลเมตร และทางสามมีระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภาพที่ 11 โดยทางรถไฟสายตะวันออกเป็นทางสาม ตั้งแต่สถานีหัวหมากจนถึงชุมทางฉะเชิงเทรา และเป็นทางคู่ตั้งแต่ชุมทางฉะเชิงเทราถึงชุมทางศรีราชา – แหลมฉบัง ที่ถูกพัฒนาเป็นทางสามในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดเป็นดังแสดงใน ตารางที่ 16

แผนภาพที่ 11 : โครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน



ตารางที่ 16 : รายละเอียดระยะทางรถไฟสายตะวันออก

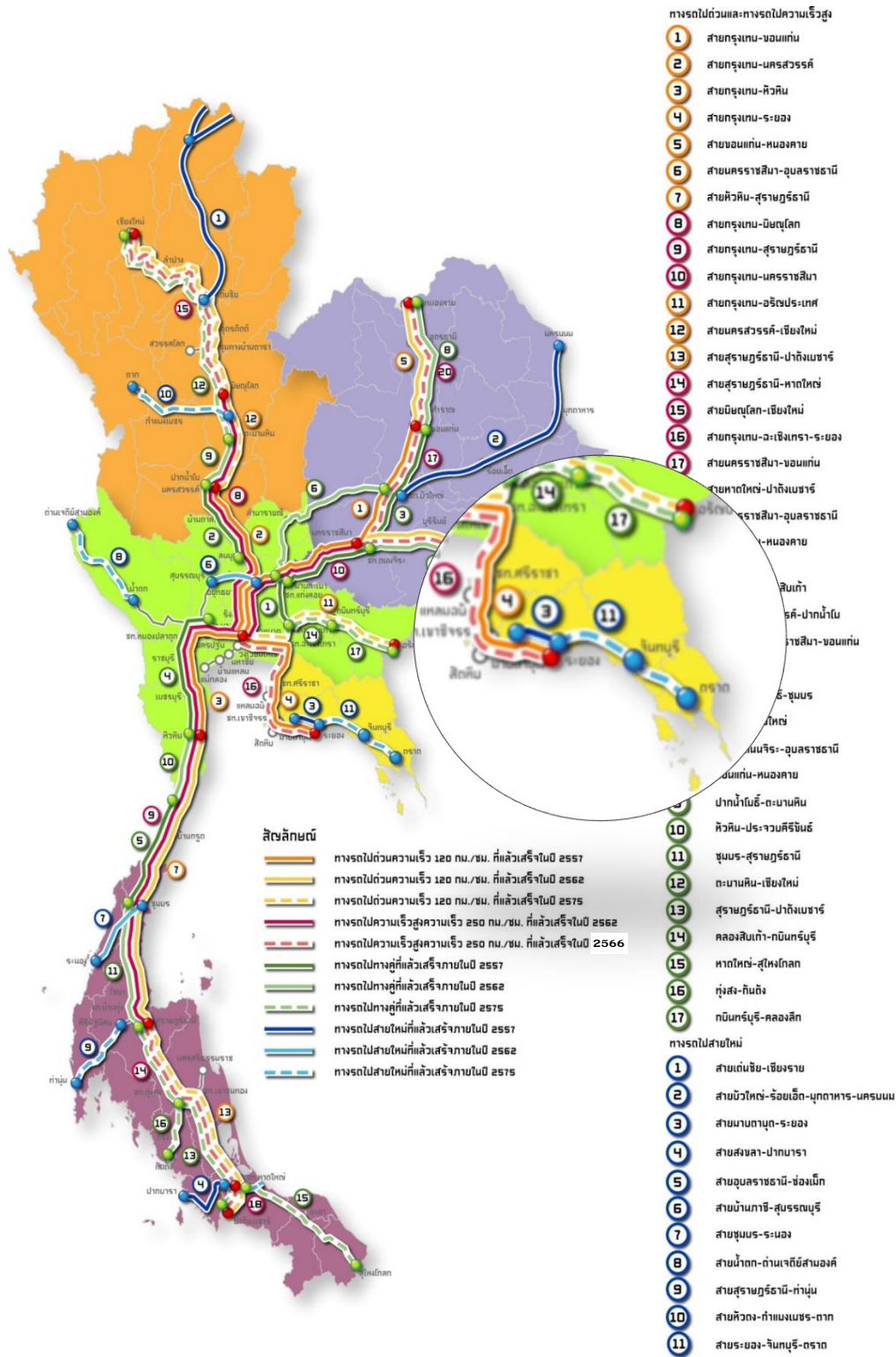
เส้นทาง	จากสถานี	ถึงสถานี	ระยะทาง (กิโลเมตร)	หมายเหตุ
ทางสายประธาน				
สายตะวันออก	แยกยมราช/จิตรลดา	มักกะสัน	3	ทางหลัก
	มักกะสัน	ไทย/อรัญประเทศ	254	ทางหลัก
	มักกะสัน	แม่น้ำ	5	ทางแยกสินค้า
	แม่น้ำ	โรงกลั่นบางจาก	12	ทางแยกสินค้า
	ชท.ฉะเชิงเทรา	พหลุตาหลวง	123	ทางหลัก
	ชท.ฉะเชิงเทรา	คลองสิบเก้า	25	ทางหลัก
	ชท.ศรีราชา	แหลมฉบัง	10	ทางแยกสินค้า
	ชท.คลองสิบเก้า	ชท.แก่งคอย	82	ทางหลัก
	ชท.เขาชีจรรย์	มาบตาพุด	20	ทางหลัก
รวม			534	

แผนพัฒนา

ในปี พ.ศ.2559 รัฐบาลได้มีนโยบายก่อสร้างรถไฟทางคู่โดยจะมีการพัฒนาทางรถไฟทางเดี่ยวปัจจุบันที่เป็นสายหลัก (Back Bone) เชื่อมโยงไปในแต่ละภูมิภาคให้เป็นรถไฟทางคู่ ระยะทางรวมประมาณ 2,530 กิโลเมตร โดยแบ่งลำดับความเร่งด่วนของแต่ละเส้นทางต่าง ๆ ดังแสดงในแผนภาพที่ 12 โดยเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วย

- 1) ทางรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพ ฯ - ระยอง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566
- 2) ทางรถไฟสายใหม่ สาย ระยอง - จันทบุรี - ตราด คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2575

แผนภาพที่ 12 : โครงข่ายทางรถไฟตามแผนแม่บท ฯ เมื่อสิ้นสุด ปี 2575



➤ ทางน้ำ

สภาพปัจจุบัน

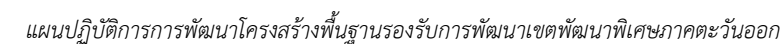
ท่าเรือชายฝั่งสามารถจำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่งได้เป็น 4 เขต ชายฝั่งที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ อ่าวไทยฝั่งตะวันออกเป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านนี้เป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือของเอกชนอีกหลายท่า เช่น ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต และเขตจอดเรือศรีราชา ดังแสดงในแผนภาพที่ 13

แผนพัฒนา

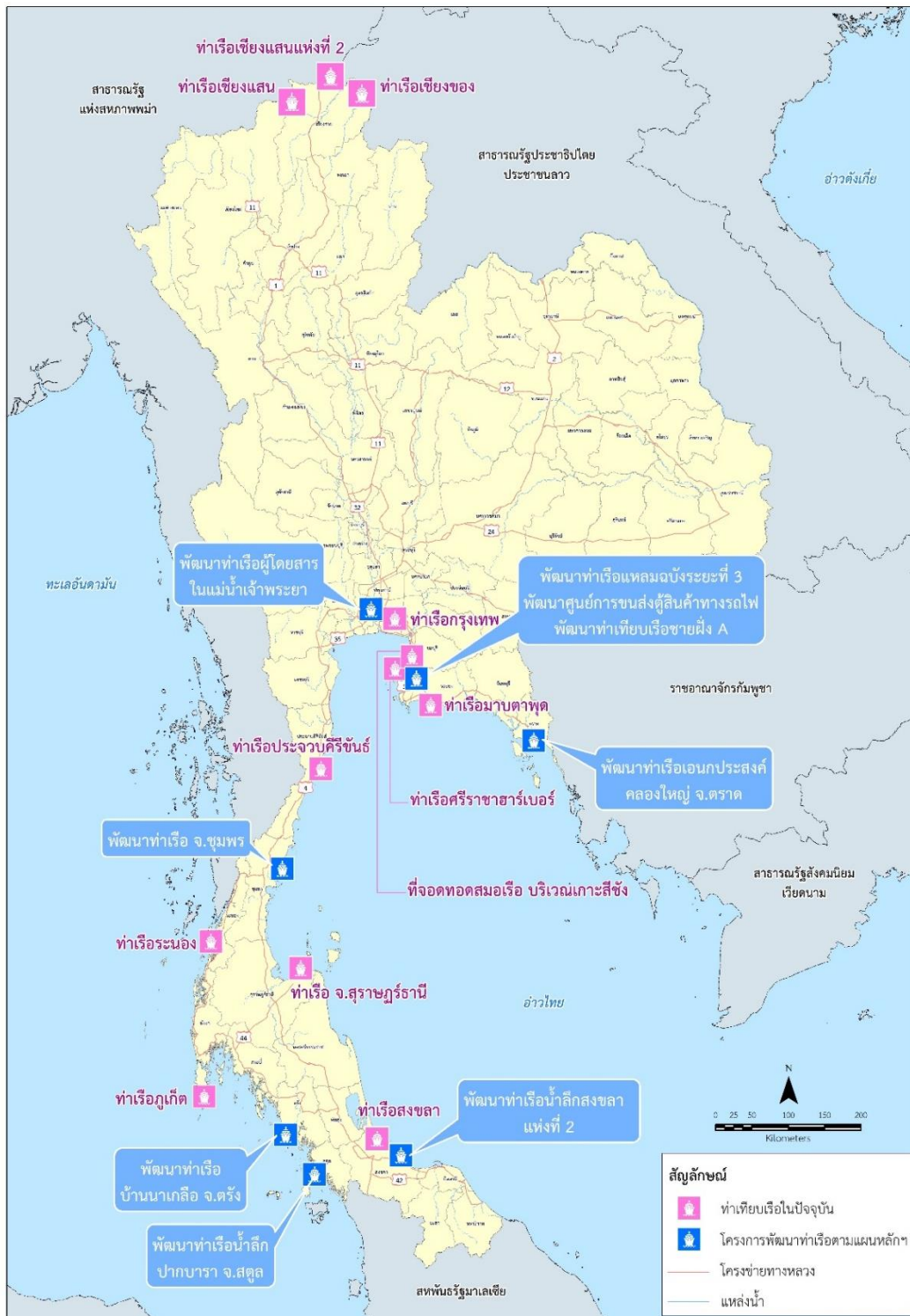
แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสามารถสรุปได้ดังแสดงในแผนภาพที่ 14

- (1) โครงการก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.) (ก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างหาผู้บริหารท่าเรือ)
- (2) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (กทท.)
- (3) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRT0) (กทท.)
- (4) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)

ที่มา: รายงานทำเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2558

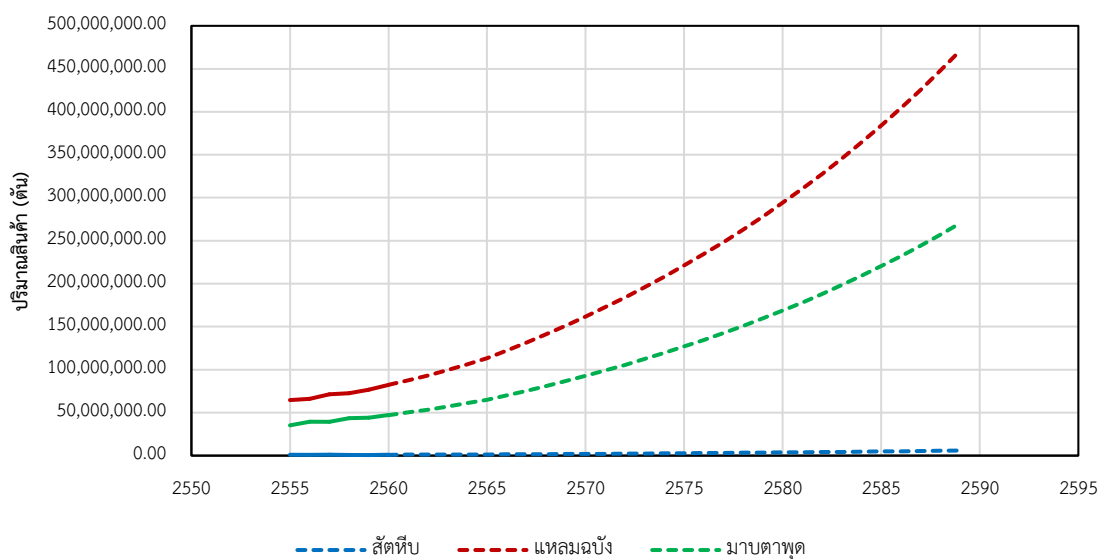


แผนภาพที่ 14 : แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ



หนึ่งในโครงการหลักของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษตะวันออก คือโครงการเชื่อมสามท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด พร้อมทั้งมีรถไฟทางคู่เข้าเชื่อมโยงและมีระบบบริการการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ แผนภาพที่ 15 แสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือทั้งสามแห่งและค่าพยากรณ์ หากมีการลงทุนสำเร็จตามแผนของโครงการ เมื่อเปรียบเทียบทั้งสามท่าเรือ ท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังมีสัดส่วนสินค้าสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 63 และท่าเรือสัตหีบต่ำสุดคิดเป็นร้อยละ 1 ปริมาณสินค้ามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (ลักษณะการเพิ่มขึ้นเป็นแบบ exponential) การวางแผนโครงการพื้นฐานโลจิสติกส์จำเป็นต้องให้เพียงพอต่อความต้องการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นอย่างสูงมากในระยะยาว

แผนภาพที่ 15 : ปริมาณสินค้าท่าเรือแหลมฉบัง สัตหีบ และมาบตาพุด

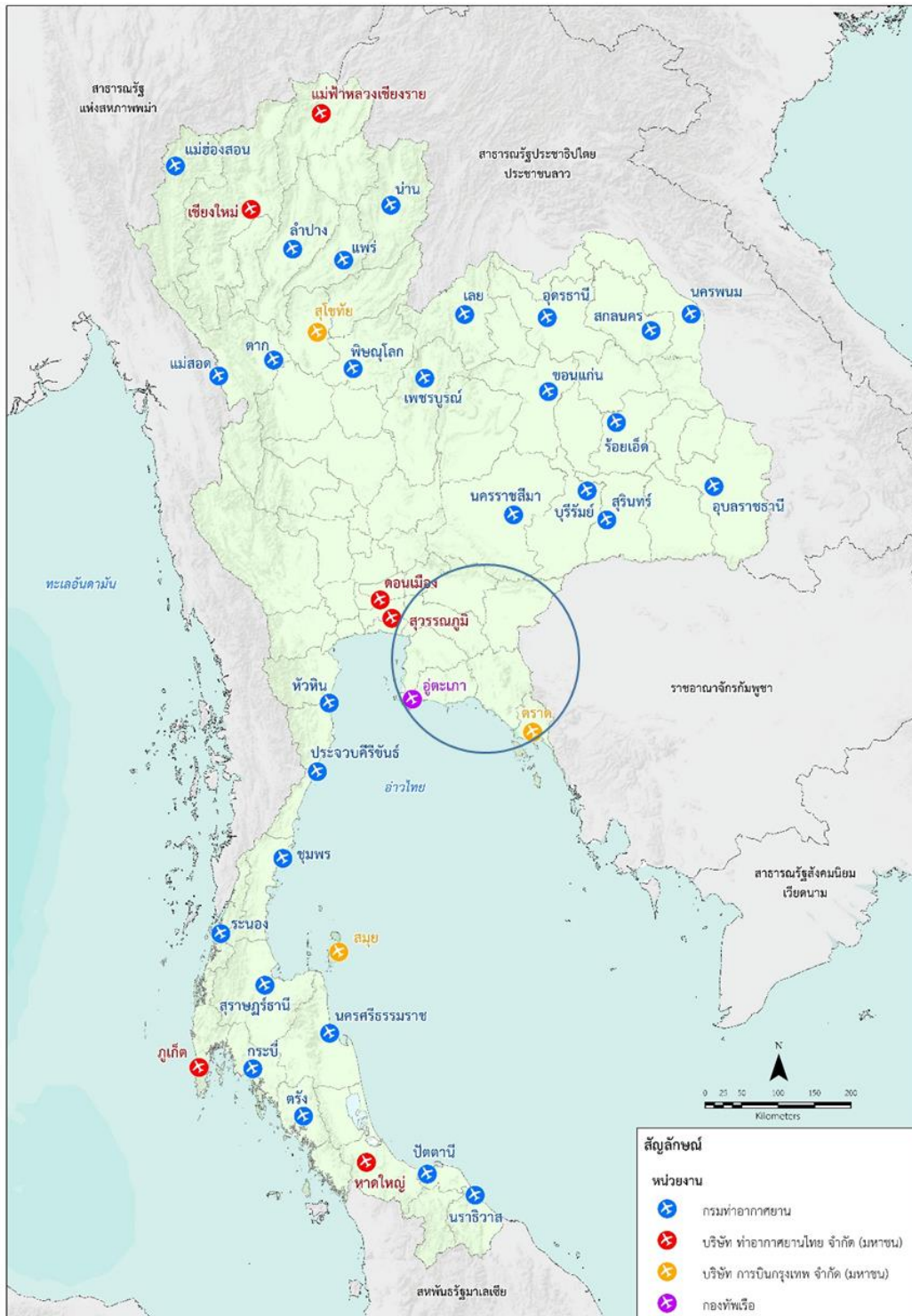


➤ ทางอากาศ

สภาพปัจจุบัน

โครงข่ายทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันมีทั้งหมด 37 แห่ง ซึ่งประกอบด้วย ท่าอากาศยานภายในประเทศ 27 แห่ง และท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (นานาชาติ) 10 แห่ง ท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วยท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกองทัพอากาศ และ ท่าอากาศยานตราด ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังแสดงใน แผนภาพที่ 16

แผนภาพที่ 16 : ตำแหน่งท่าอากาศยานในประเทศไทยแยกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ



การขนส่งสินค้าโดยทางอากาศเป็นการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ทันสมัย และเพียงพอกับความต้องการ การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว คือ มีความรวดเร็วในการขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และปัจจุบันในประเทศไทยการขนส่งทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้านั้นมีเส้นทางการบินจำนวนมากและมีการพัฒนาเส้นทางการบินเพิ่มขึ้นทั้งในด้านของการขนส่งและการท่องเที่ยวที่มีทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนพัฒนา

แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญตามแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วย

- (1) การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค
- (2) การปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ
- (3) MRO ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

➤ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

1) จุดบริการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร

จุดบริการขนถ่ายผู้โดยสาร คือ จุดบริการขนถ่ายผู้โดยสารโดยทางรถไฟในปัจจุบันใช้สถานีรถไฟหรือจุดขึ้นลงรถไฟอื่น ๆ สำหรับจุดบริการขนถ่ายสินค้าเทกองทั่วไป เช่น หีบห่อต่าง ๆ จะใช้การขนถ่ายที่สถานีรถไฟเป็นหลัก แต่หากสินค้าที่ทำการขนส่งเป็นสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จุดบริการขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) และท่าเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

○ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot (ICD) คือ สถานที่ที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ พร้อมจะให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และบุคคลทั่วไปในการดำเนินพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่ยังคงอยู่ภายใต้อารักขาของศุลกากรก่อนนำสินค้าเหล่านั้นส่งออกหรือส่งต่อไปยังประเทศอื่น โดยปัจจุบันตั้งอยู่ที่ลาดกระบัง และเชื่อมต่อโดยการขนส่งทางรางไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง

○ ย่านกองเก็บตู้สินค้า

ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟ รองรับการขนส่งต่อเนื่องด้วยการใช้ระบบตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่ง เป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลักษณะ Hub and Spoke ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น Feeder และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล สำหรับย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จำเป็นในการสนับสนุนการขนส่ง เช่น เครนสำหรับการยกตู้สินค้า วินช์ (Winch) สำหรับการเคลื่อนที่รถกับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้การยกตู้บรรทุกโบกี้รถไฟทำได้สะดวก รถ Forklift ในการยกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ที่พักของพนักงาน ห้องน้ำ ที่รับประทานอาหาร การเข้า-ออกจาก CY ผู้ถนนมีความปลอดภัยและกว้างพอ เนื่องจากบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ การสร้าง CY ไม่ควรสร้างให้มีขนาดใหญ่เกินไปแต่ควรมองในแง่การกระจายให้ใกล้แหล่งอุตสาหกรรมหรือโรงงานมากกว่า เพราะปัญหาหนึ่งของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปัจจุบัน คือ การตั้ง CY ขนาดใหญ่และห่างไกลจากลูกค้ามากเกินไป จึงไม่มีผู้ใช้งานเพราะมีต้นทุนค่าขนส่งต่อเนื่องสูง (ซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์) ทั้งนี้ ถ้าโรงงานไกลจาก CY เกิน 25 กิโลเมตร ต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องจะสูงมาก

สภาพปัจจุบัน

ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ ย่านกองเก็บตู้สินค้ามาบตาพุด ซึ่งดำเนินการโดยเอกชน

แผนพัฒนา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีแผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าเพิ่มเติมจากเดิมที่ตำแหน่งต่าง ๆ จำนวน 10 แห่ง โดยลานกองเก็บตู้สินค้ามีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วย

- สถานีหนองสัง จังหวัดปราจีนบุรี
- สถานีคลองลึก จังหวัดอุตรดิตถ์

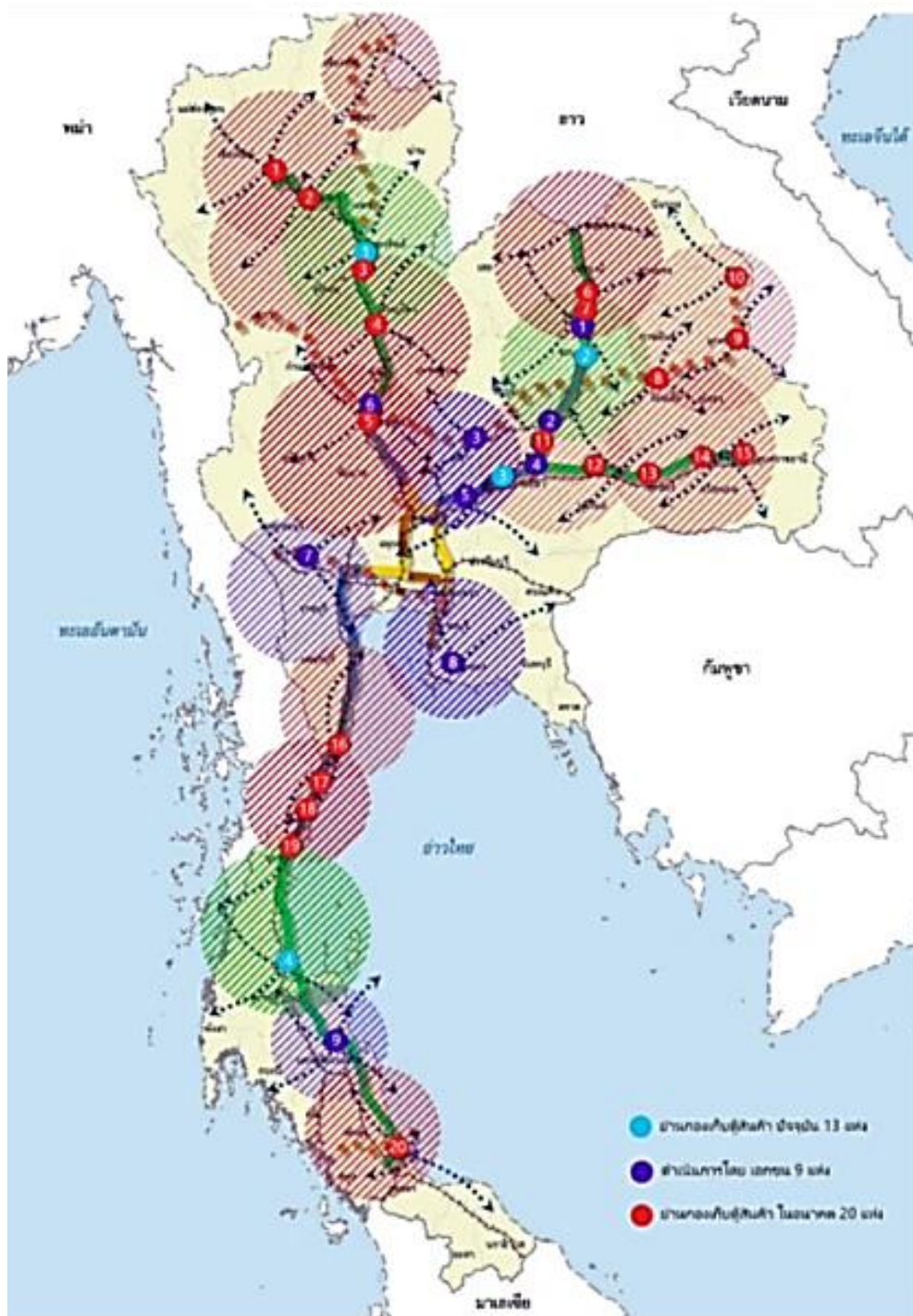
จากข้อมูลตำแหน่งลานกองเก็บตู้สินค้าในปัจจุบัน ผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟทางคู่สายต่าง ๆ และแผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าเพิ่มเติมของการรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถสรุปตำแหน่งลานกองเก็บตู้สินค้าทั่วประเทศ ดังแสดงในแผนภาพที่ 17 และ 18 ตามลำดับ

แผนภาพที่ 17 : ตำแหน่งย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) ทั่วประเทศ และแผนการพัฒนา



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

แผนภาพที่ 18 : แผนการพัฒนาท่าเรือบก (ICD) และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) ทั่วประเทศ



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

2) จุดพักรถบรรทุก และศูนย์บริการรถบรรทุก

จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก ส่วนศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยและการบริการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการผู้ขับขี่ได้อย่างเหมาะสม

แผนพัฒนา

แผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถได้กำหนดจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักไว้ 41 จุด แบ่งออกเป็นจุดพักรถบรรทุกจำนวน 28 แห่ง และศูนย์บริการพักรถบรรทุกจำนวน 13 แห่ง ดังแผนภาพที่ 19

จากแผนแม่บทพัฒนาจุดพักรถบรรทุก มีจำนวน 41 แห่ง แยกเป็นจุดพักรถบรรทุก 28 แห่ง และศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Terminal) 13 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ บนเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่รองรับการขนส่งสินค้าในประเทศและอาเซียน ซึ่งจะใช้เวลาพัฒนา 15 ปี เงินลงทุน 8,600 ล้านบาท แยกเป็นค่าที่ดิน 2,200 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 6,400 ล้านบาท โดยจุดพักรถบรรทุก และศูนย์บริการรถบรรทุกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แบ่งการพัฒนามาออกเป็น 3 ระยะ คือ

- ระยะแรก 5 ปี (2558-2562) มีศูนย์บริการพักรถที่ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี และจุดจอดพักรถ ที่ อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา
- ระยะกลาง 5-10 ปี (2563-2567) มีจุดจอดพักรถที่ อ.เมือง จ.สระแก้ว อ.แก่ง จ.ระยอง
- ระยะยาว 10-15 ปี (2567-2572) มีศูนย์บริการพักรถ ที่ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี และจุดจอดพักรถ ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด

แผนภาพที่ 19 : ตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกและศูนย์บริการรถบรรทุกทั่วประเทศ และแผนการพัฒนา

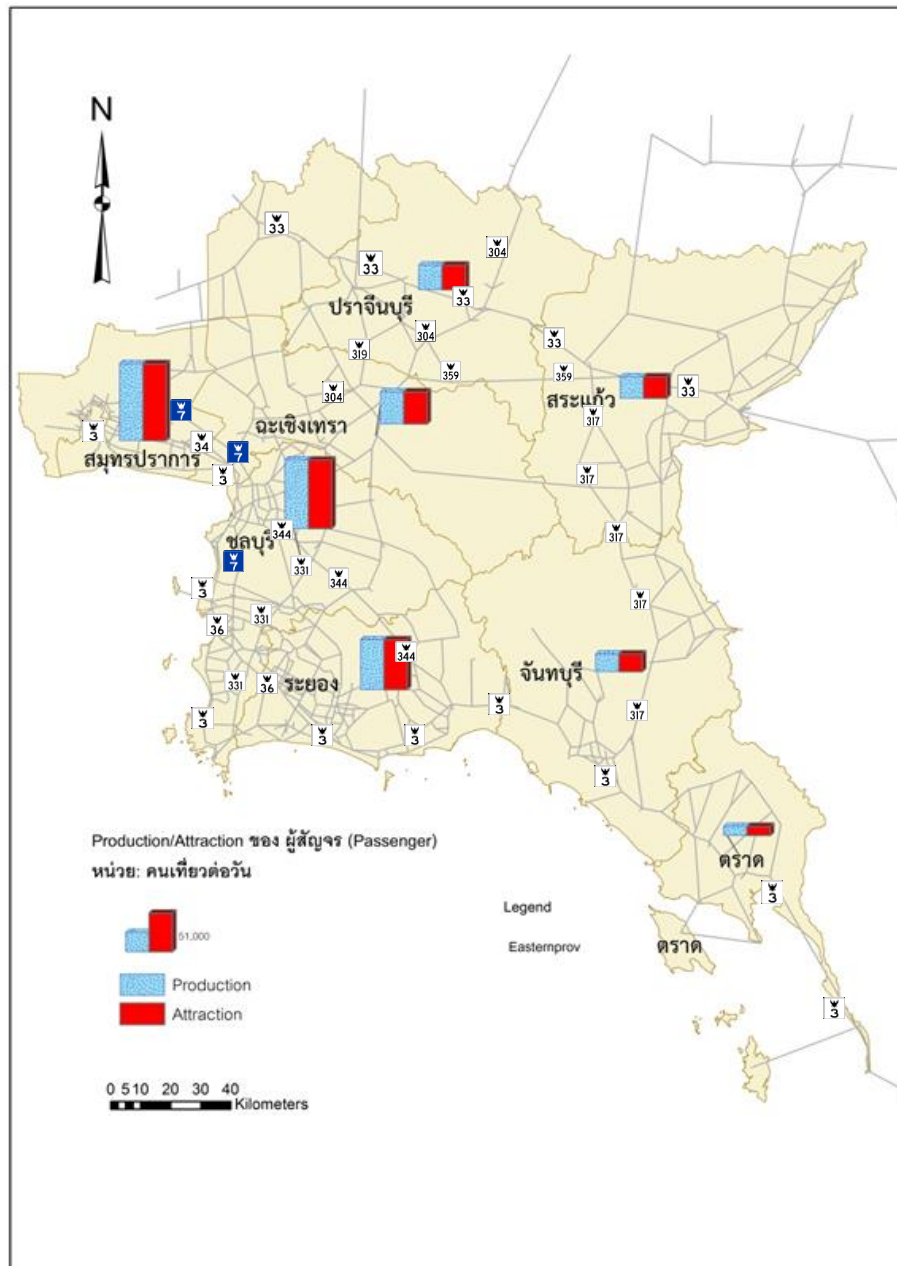


ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

2.3.3 แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการเคลื่อนย้ายสินค้า

ผลจากแบบจำลองด้านการขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า การเกิดการเดินทางปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2560) พบว่า ในพื้นที่ศึกษามีปริมาณการเดินทางรวม 730.50 พันคน-เที่ยว ต่อวันคิดเป็นร้อยละ 26 ของการเดินทางรวมทั้งประเทศ ดังแสดงในแผนภาพที่ 20 เป็นการเดินทางทางรถยนต์ ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 60.80 รถโดยสารประจำทางร้อยละ 32.05 รถไฟร้อยละ 4.32 และอากาศร้อยละ 2.82 ดังแสดงในตารางที่ 17 และแผนภาพที่ 21 ในส่วนแบบจำลองการขนส่งสินค้าพบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่รวม 2,160.38 พันตันต่อวัน คิดเป็นร้อยละประมาณ 66.62 ของการขนส่งทั้งประเทศ โดยเป็นการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 98.05 รองลงมา ได้แก่ ทางรถไฟร้อยละ 1.16 และทางน้ำคิดเป็นร้อยละ 0.79 ดังแสดงในตารางที่ 18 และแผนภาพที่ 22

แผนภาพที่ 20 : สัดส่วนการกำเนิดและดึงดูดการเดินทางในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก



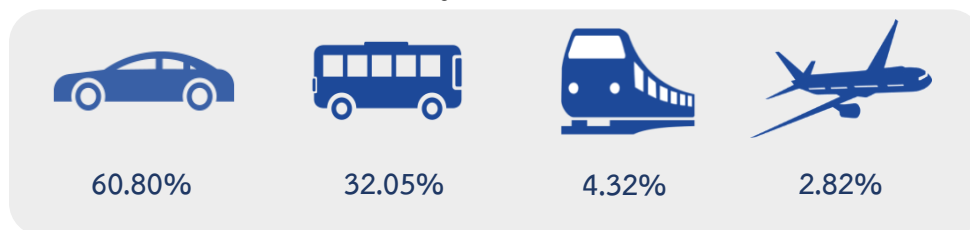
ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ 17 : ปริมาณการเดินทางของคนแยกตามรูปแบบการเดินทางระดับพื้นที่ศึกษา

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (พันคน-เที่ยวต่อวัน)	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	444.17	60.80
รถโดยสารประจำทาง	234.12	32.05
รถไฟ	31.59	4.32
อากาศ	20.62	2.82
รวม	730.50	100

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนภาพที่ 21 : สัดส่วนรูปแบบการเดินทางระดับพื้นที่ศึกษา



ปี พ.ศ. 2560 มีปริมาณการเดินทางรวมในพื้นที่จำนวน 730.50 พันคน-เที่ยวต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ 26 ของการเดินทางรวมทั้งประเทศ

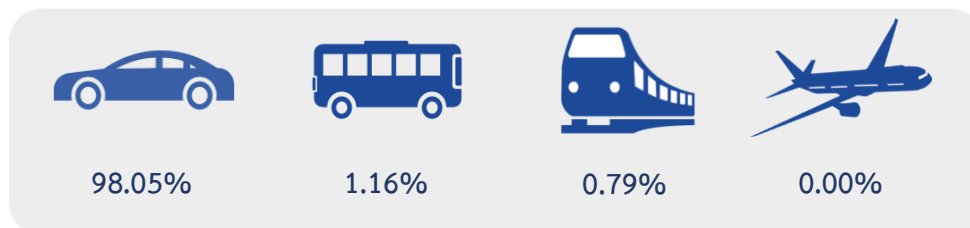
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ 18 : ปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่งระดับพื้นที่ศึกษา

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (พันตันต่อวัน)	ร้อยละ
ทางถนน	2,118.26	98.05
ทางรถไฟ	25.12	1.16
ทางน้ำ	17.01	0.79
ทางอากาศ	0.00	0.00
รวม	2,160.38	100

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนภาพที่ 22 : สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าระดับพื้นที่ศึกษา

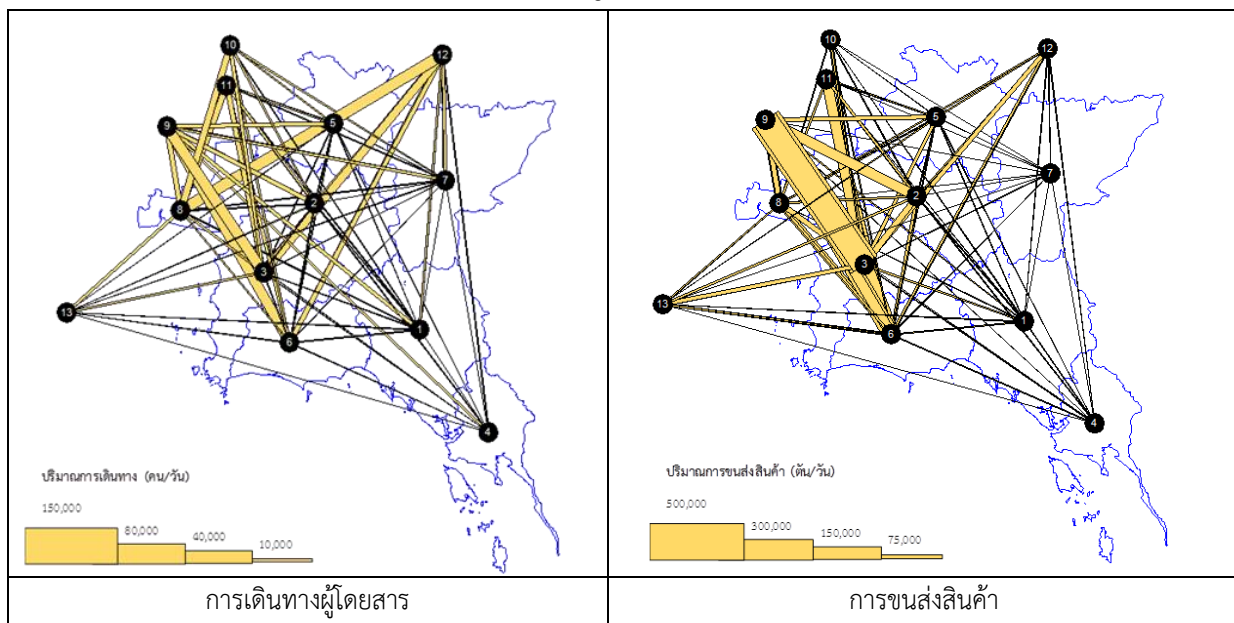


ปี พ.ศ. 2560 มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมในพื้นที่จำนวน 2,160.38 พันตันต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 66.62 ของการขนส่งรวมทั้งประเทศ

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เมื่อแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษาการเดินทาง (Zone) ออกเป็น 13 พื้นที่ ประกอบด้วย จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ตรวาท ปราจีนบุรี ระยอง สระแก้ว สมุทรปราการ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้พบว่า ร้อยละ 50 ของการเดินทางอยู่ภายในพื้นที่ และเดินทางเข้าสู่ กทม. เป็นลำดับที่ 2 ส่วนการขนส่งสินค้าหลักเกิดระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี และมีการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ EEC เป็นลำดับที่ 2 เนื่องจากมีระยะทางการเดินทางขนส่งระหว่างต้นทางและปลายทางต่ำกว่า 300 กม. ดังนั้น จึงพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก

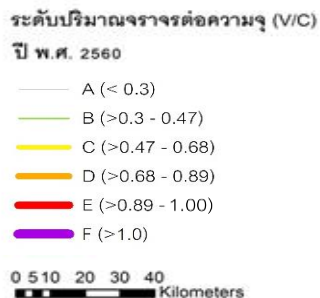
แผนภาพที่ 23 : ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ EEC



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เมื่อนำปริมาณการเดินทางตามคู่ต้นทาง-ปลายทาง ไปกระจายลงบนโครงข่ายเส้นทางสายหลักในพื้นที่ พบว่ามีระดับปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) จำแนกตามระดับการให้บริการ ได้แก่ ระดับ A ($V/C \leq 0.3$), B ($0.3 < V/C \leq 0.47$), C ($0.47 < V/C \leq 0.68$), D ($0.68 < V/C \leq 0.89$), E ($0.89 < V/C \leq 1$) และ F ($V/C > 1$) ตามลำดับ เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 24

จำแนกตามระดับการให้บริการ ในพื้นที่ EEC



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ 19 : การเคลื่อนย้ายและรูปแบบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญของพื้นที่ EEC

ประเภทอุตสาหกรรม	ปริมาณขนส่งสินค้า (ล้านตัน)			รูปแบบการขนส่ง (ร้อยละ)		
	เข้า EEC	ออก EEC	ภายใน EEC	รถบรรทุก	ลำน้ำและชายฝั่ง	รถไฟ
ยานยนต์	2.33	4.14	3.08	100	-	-
เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์	7.04	14.65	1.03	94	-	4
ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์	2.37	9.55	8.97	81	17	2

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2.3.4 พยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

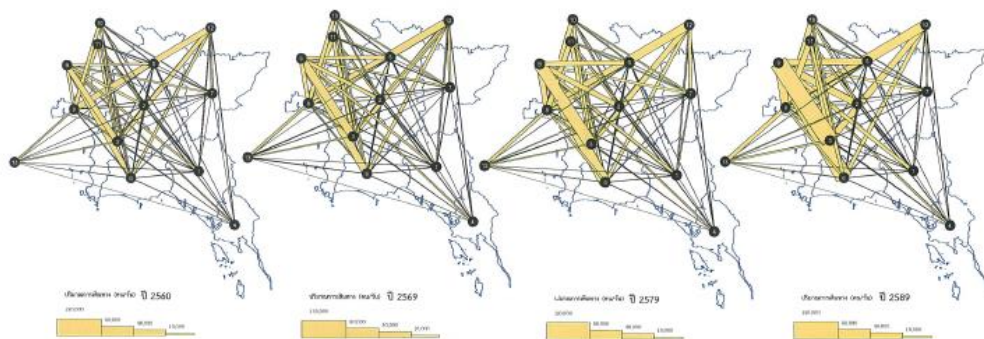
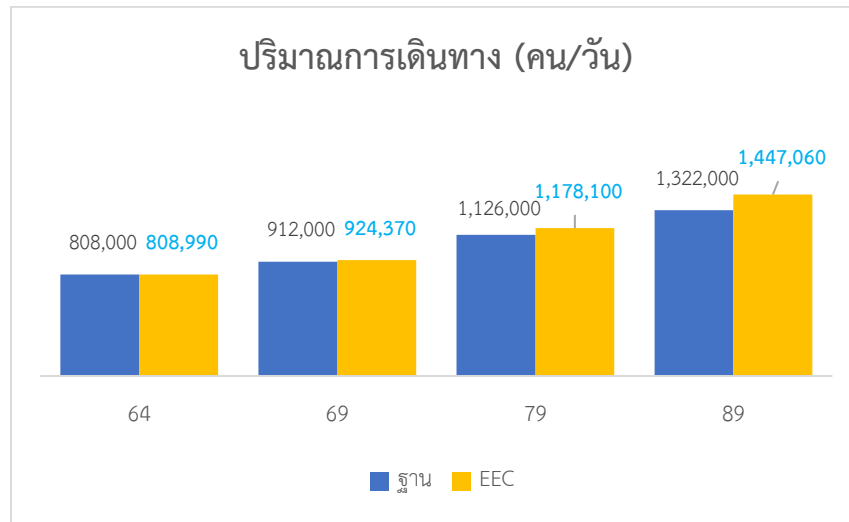
ผลการศึกษาข้อมูลการเดินทางและขนส่งด้วยแบบจำลองในอนาคต พบว่า เมื่อมีการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจตามโครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย การพัฒนาเมืองใหม่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญ อาทิ รถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 และการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งจะเพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษา พบว่าในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณการเดินทางรวม 808.43 พันคน-เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็น 912.12 พันคน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2569 และ 1,322.52 พันคน - เที่ยวต่อวัน ในปีพ.ศ. 2589 ด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 2.06 ต่อปีจากปีปัจจุบัน โดยเมื่อมีการพัฒนา EEC พบว่า มีปริมาณการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2589 คิดเป็นร้อยละ 21.55 หรือประมาณ 285.01 พันคน - เที่ยวต่อวัน ดังแสดงในตารางที่ 20 และแผนภาพที่ 25

ตารางที่ 20 : พยากรณ์ปริมาณการเดินทางของคนแยกตามรูปแบบการเดินทางระดับพื้นที่ศึกษา จำแนกเป็นกรณีไม่มีและมีการพัฒนา EEC (หน่วย: พันคน-เที่ยวต่อวัน)

รูปแบบการเดินทาง	กรณีไม่มีการพัฒนา EEC				กรณีมีการพัฒนา EEC			
	2564	2569	2579	2589	2564	2569	2579	2589
รถยนต์ส่วนบุคคล	490.91	554.45	683.18	789.10	491.24	561.48	712.97	859.99
รถโดยสารประจำทาง	259.45	291.92	360.99	433.99	259.64	296.15	379.03	477.45
รถไฟ	35.31	40.21	50.57	62.33	35.34	106.48	126.30	188.38
อากาศ	22.75	25.55	31.31	37.10	22.77	30.00	36.90	81.71
รวม	808.43	912.12	1,126.05	1,322.52	808.99	994.11	1,255.20	1,607.53

- สมมุติฐาน
- 1) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566 และมีปริมาณผู้โดยสารเป็นไปตามแผน
 - 2) ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ปี พ.ศ. 2560 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ปี พ.ศ. 2566 โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น เช่น ทางวิ่งที่ 2, Free Zone, Commercial Zone รวมถึงเปิดให้บริการศูนย์ MRO และ Training Center ในปี พ.ศ. 2566
 - 3) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567
 - 4) ท่าเรือแหลมฉบังเปิดให้บริการ ท่าเรือชายฝั่ง A และ SRT0 ในปี พ.ศ. 2561 และเร่งการลงทุนระยะที่ 2 ของภาคเอกชนผู้ได้รับสัมปทานให้เปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2565
 - 5) โครงการรถไฟทางคู่และแก้ไขปัญหาจุดติด (ช่วงฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง) และการบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง (Seamless Operation) แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564
 - 6) โครงการ ICD/Dry Port ฉะเชิงเทรา ขอนแก่น และหนองปลาตุก แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2569

แผนภาพที่ 25 : พยากรณ์ปริมาณการเดินทางของคนระดับพื้นที่ศึกษา
จำแนกเป็นกรณีไม่มีและมีการพัฒนา EEC (หน่วย: คนต่อวัน)



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตุการค้ำสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

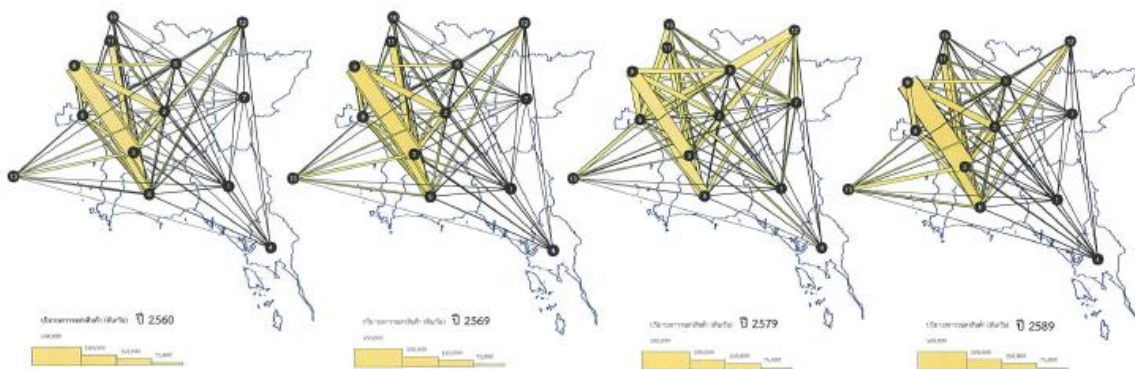
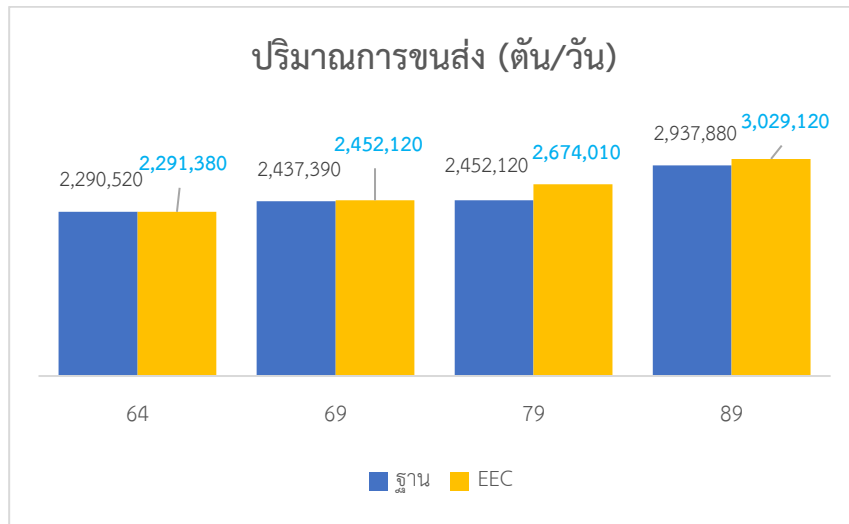
ในส่วนแบบจำลองการขนส่งสินค้ามีปริมาณการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ.2564 รวม 2,290.52 พันตันต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็น 2,437.39 พันตันต่อวัน ในปีพ.ศ. 2569 และ 2,937.88 ในปีพ.ศ. 2589 ด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 1.06 ต่อปีจากปีปัจจุบัน โดยเมื่อมีการพัฒนา EEC พบว่า มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2589 คิดเป็น ร้อยละ 11.01 หรือประมาณ 323.70 พันตัน/วัน (97,110 พันตัน/ปี) ดังแสดงในตารางที่ 21 และแผนภาพที่ 26

ตารางที่ 21 : พยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่งระดับพื้นที่ศึกษา
จำแนกเป็นกรณีไม่มีและมีการพัฒนา EEC (หน่วย: พันตันต่อวัน)

รูปแบบการขนส่ง	กรณีไม่มีการพัฒนา EEC				กรณีมีการพัฒนา EEC			
	2564	2569	2579	2589	2564	2569	2579	2589
ทางถนน	2,245.60	2,391.69	2,624.64	2,883.47	2,246.35	2,406.21	2,671.93	2,972.79
ทางรถไฟ	27.67	27.99	30.77	34.14	27.68	56.06	143.19	267.69
ทางน้ำ	17.25	17.72	18.59	20.27	17.34	18.55	19.42	21.10
ทางอากาศ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
รวม	2,290.52	2,437.39	2,674.01	2,937.88	2,291.38	2,480.82	2,834.54	3,261.58

- สมมติฐาน
- 1) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566 และมีปริมาณผู้โดยสารเป็นไปตามแผน
 - 2) ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ปี พ.ศ. 2560 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ปี พ.ศ. 2566 โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น เช่น ทางวิ่งที่ 2, Free Zone, Commercial Zone รวมถึงเปิดให้บริการศูนย์ MRO และ Training Center ในปี พ.ศ. 2566
 - 3) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567
 - 4) ท่าเรือแหลมฉบังเปิดให้บริการ ท่าเรือชายฝั่ง A และ SRT0 ในปี พ.ศ. 2561 และเร่งการลงทุนระยะที่ 2 ของภาคเอกชนผู้ได้รับสัมปทานให้เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2565
 - 5) โครงการรถไฟทางคู่และแก้ไขปัญหาจุดตัด (ช่วงฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง) และการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง (Seamless Operation) แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564
 - 6) โครงการ ICD/Dry Port ฉะเชิงเทรา ขอนแก่น และหนองปลาปาก แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2569

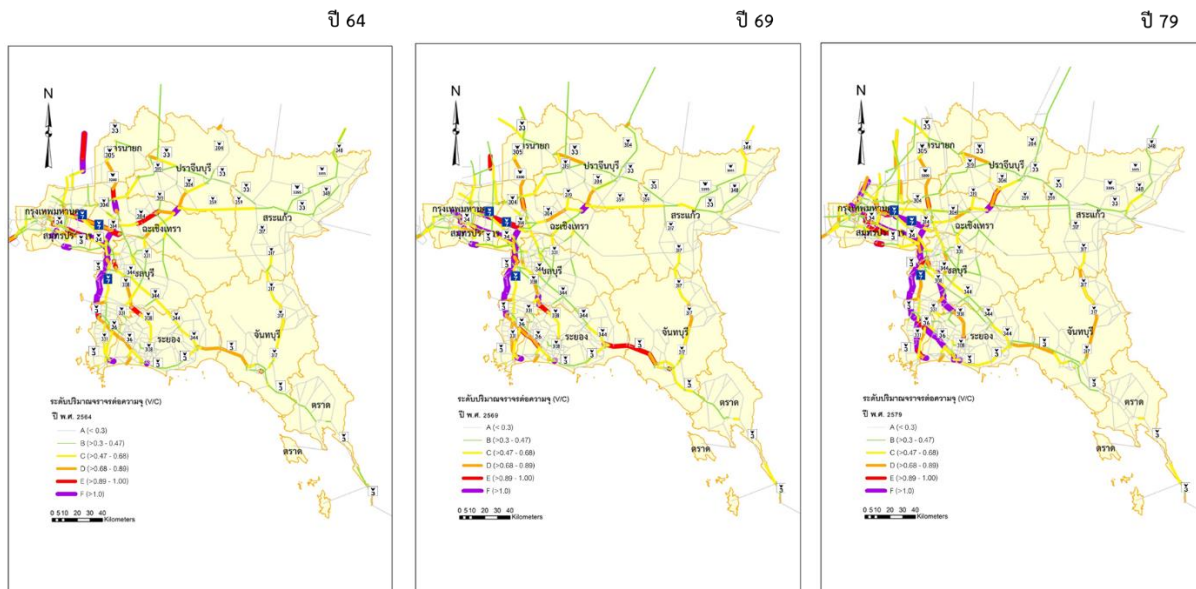
แผนภาพที่ 26 : พยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระดับพื้นที่ศึกษา
จำแนกเป็นกรณีไม่มีและมีการพัฒนา EEC (หน่วย: ตันต่อวัน)



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตุการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

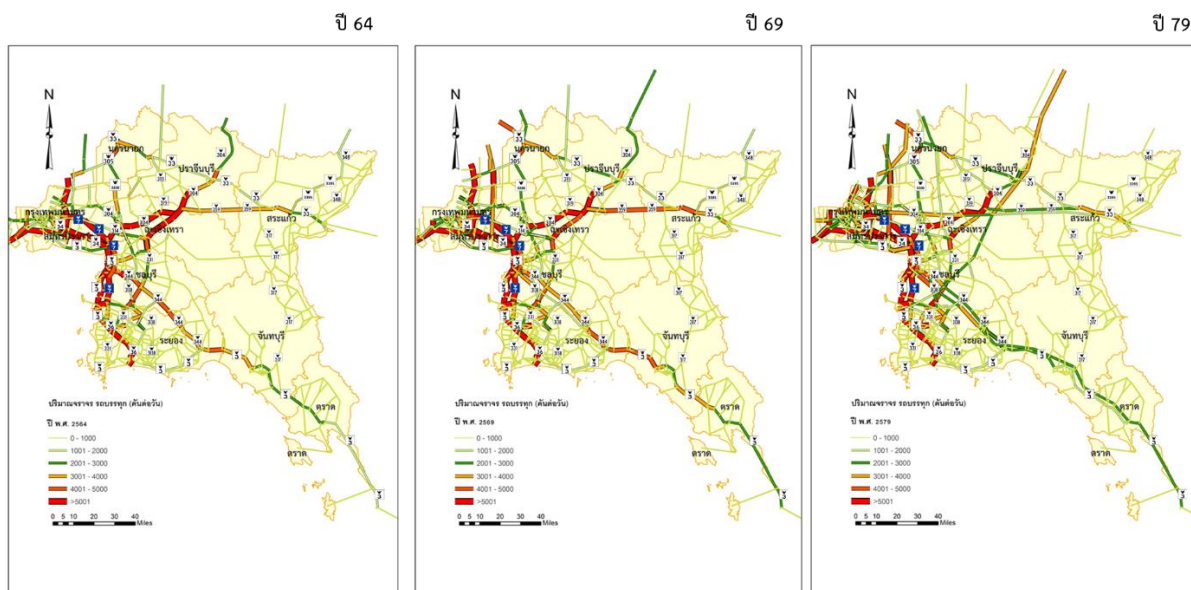
การเดินทางของผู้โดยสารและขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ EEC ข้างต้น จะก่อให้เกิดความคับคั่งบนโครงข่ายคมนาคม โดยเฉพาะระบบทางหลวงที่ยังเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักของพื้นที่ ซึ่งจะทำให้ระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ลดลง โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยจะมีปริมาณรถบรรทุกทุกหนทางบนทางหลวงหมายเลข 3 7 36 304 344 และ 359 ดังแสดงในแผนภาพที่ 27, 28 และ 29 ตามลำดับ

แผนภาพที่ 27 : ระดับปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C) จำแนกตามระดับการให้บริการ (Level of Service) ในพื้นที่ EEC เมื่อมีการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ EEC ในปี พ.ศ. 2564 2569 และ 2579



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประการสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนภาพที่ 28 : ระดับรถบรรทุกบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา ในปี พ.ศ. 2564 2569 และ 2579

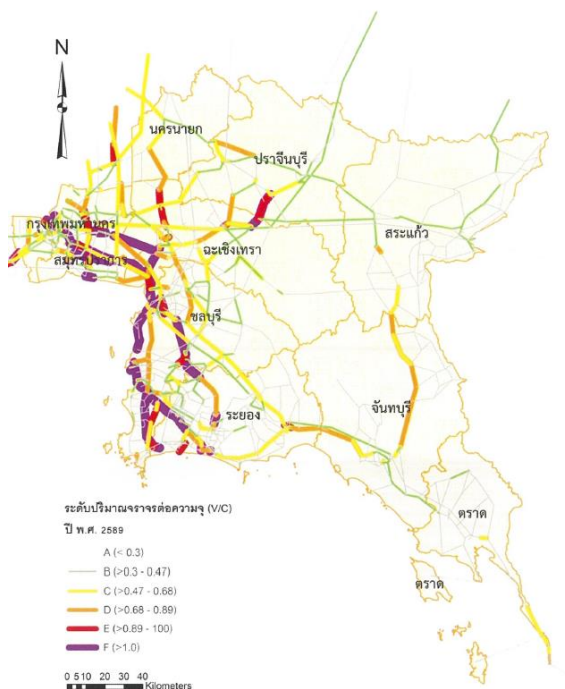


ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประการสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนภาพที่ 29 : เปรียบเทียบระดับปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C) จำแนกตามระดับการให้บริการ (Level of Service) ระหว่างก่อนและหลังการพัฒนากิจการทางเศรษฐกิจ EEC ในปี พ.ศ. 2589

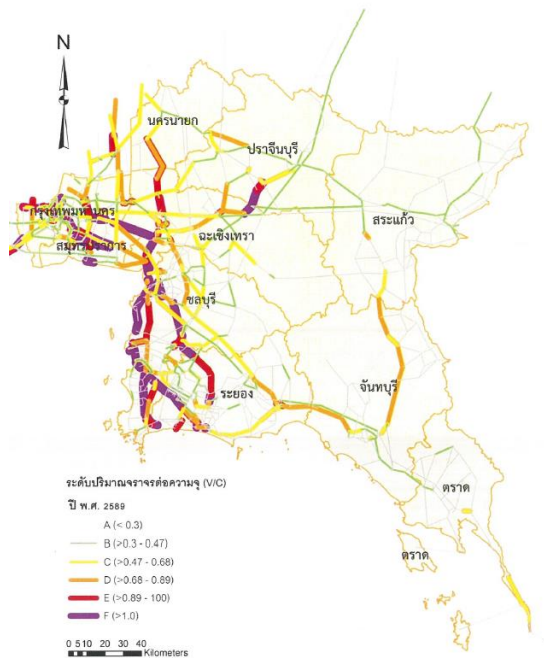
ระดับปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ปี 89

กรณีฐาน



ระดับปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ปี 89

กรณี EEC



ที่มา : โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2.4 โครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัล

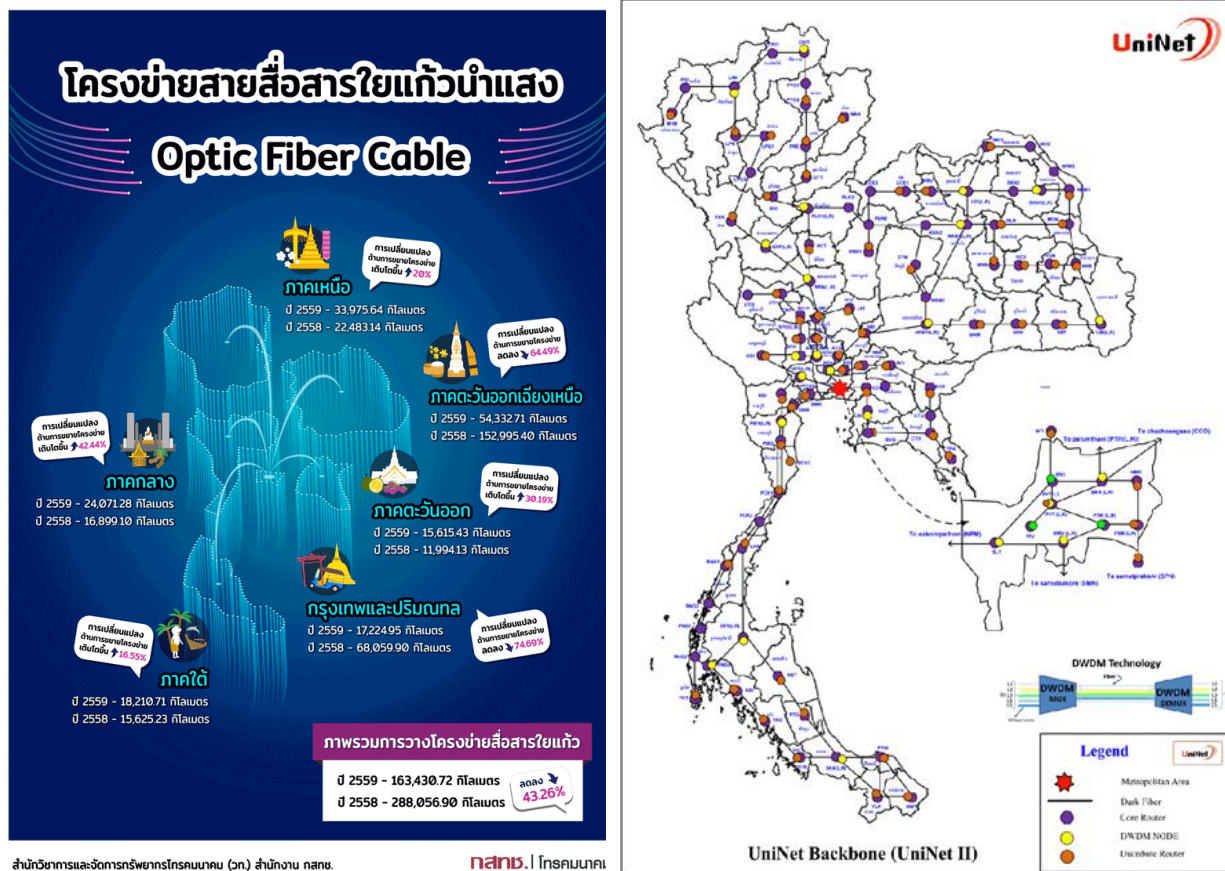
➤ โครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัล

สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม (Telecommunications Infrastructure) และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT System) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น มีพื้นที่การให้บริการเกี่ยวเนื่องครอบคลุม 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง โดยครอบคลุมเชื่อมต่อพื้นที่สำคัญประกอบไปด้วย สนามบินสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง สนามบินอู่ตะเภา เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Park Thailand: DPT) ซึ่งระบบ

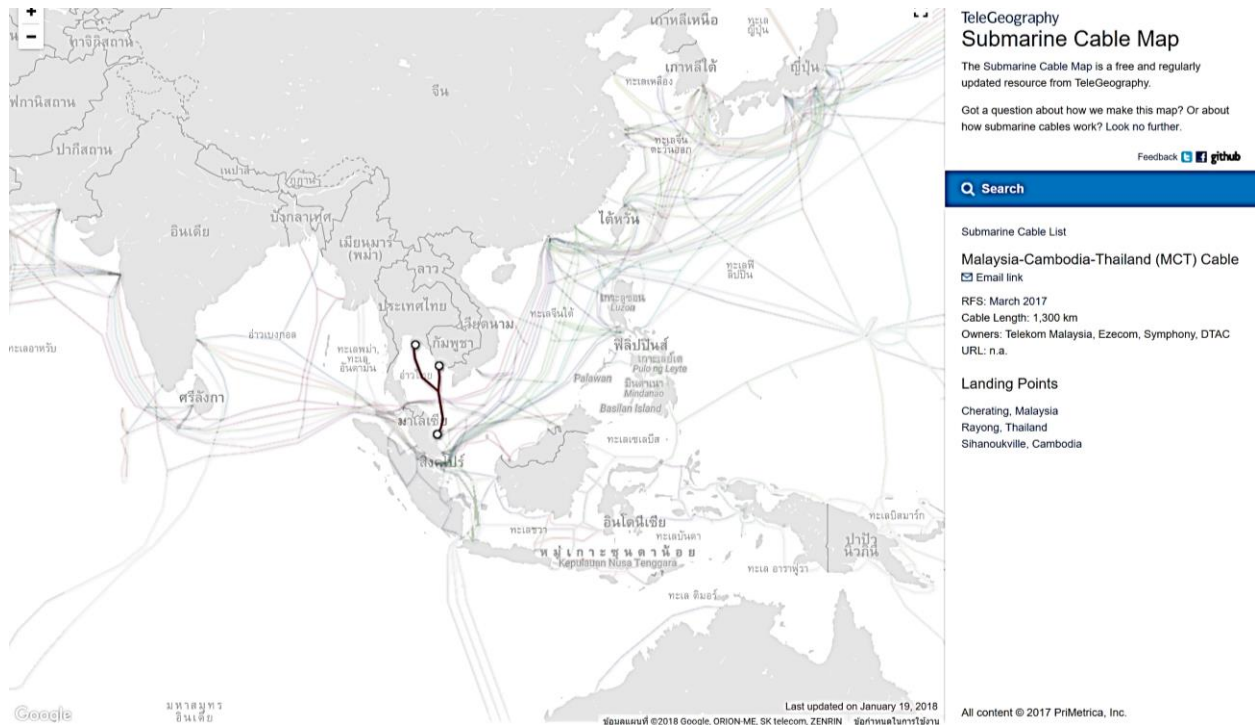
โทรคมนาคมที่มีอยู่ของภาครัฐนั้น ในปัจจุบันใช้งานอยู่บนการเชื่อมต่อโครงข่ายใยแก้วนำแสง (Fiber Optic) ซึ่งวางตามแนวนอนสายหลักทั้งหมด เช่น ทางหลวงหมายเลข 3 หมายเลข 7 สายรองเช่น หมายเลข 36, 304, 315, 331, 332, 361, 349, 3138, 3143 และอื่น ๆ โดยพบข้อมูลว่าระหว่างปี 2558 – 2559 ภาคตะวันออกมีโครงข่ายสายสื่อสารใยแก้วนำแสงเพิ่มขึ้นจาก 11,994.13 กิโลเมตร เป็น 15,615.43 หรือเติบโตประมาณร้อยละ 30.19 ดังแสดงในแผนภาพที่ 30 และมี Internet Gateway ที่จังหวัดระยอง เชื่อมโยงในระดับภูมิภาค (Regional Internet Gateway) ผ่านระบบเคเบิลใต้น้ำเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ ดังแสดงในแผนภาพที่ 31

แผนภาพที่ 30 : โครงข่ายใยแก้วนำแสงทั่วประเทศ



ที่มา: กสทช. และ สำนักงานบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการศึกษา

แผนที่ 31 : โครงข่ายเคเบิลใต้น้ำ



ที่มา: PriMetrica, Inc (2017)

การศึกษาถึงแนวทางการจัดทำแผนการใช้โครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมร่วมกันของ กสทช. พบข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัลที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

(1) จำนวนสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่

ฐานข้อมูลภายในสำนักงาน กสทช. นั้น มีการเก็บเฉพาะจำนวนและสถานีที่ตั้งของสถานีฐานของผู้ประกอบการโทรศัพท์เคลื่อนที่ทั้งหมด 6 ราย ซึ่งสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 22 พบว่าภาคตะวันออกมีจำนวนสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่น้อยที่สุดในประเทศ

ตารางที่ 22 : จำนวนสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่

ผู้ประกอบการ	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคใต้	ภาคตะวันออก	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	รวมทั้งหมด
บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส (AIS)	4,513	2,646	3,828	3,245	1,759	3,441	19,432
บมจ. โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น (DTAC)	3,471	1,558	2,064	2,099	1,406	2,363	12,961
บริษัท โทร โมฟ จำกัด (True Move)	2,687	1,002	1,189	1,168	862	1,322	8,230
บมจ. กสท. โทรคมนาคม (CAT)	2,167	719	789	762	454	924	5,815
บริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด (DPC)	1,618	681	454	422	394	168	3,737
บมจ. ทีโอที (TOT)	886	197	330	397	361	1,052	3,223
รวมทั้งหมด	15,342	6,803	8,654	8,093	5,236	9,270	53,398

ที่มา: กลุ่มงานการอนุญาตและกำกับวิทยุคมนาคม ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2555

(2) จำนวนอุปกรณ์ส่งสัญญาณสถานีฐาน

จากฐานข้อมูลของกลุ่มงานการอนุญาตและกำกับวิทยุคมนาคม มีการเก็บจำนวนของอุปกรณ์ส่งสัญญาณสถานีฐาน โดยเก็บแยกตามรายชื่อผู้ประกอบการ แบบที่ใช้ ยี่ห้อที่ใช้ กำลังส่ง และจำนวนที่อนุญาตซื้อหรือใช้งาน โดยสามารถสรุปจำนวนของอุปกรณ์ส่งสัญญาณสถานีฐาน แยกตามผู้ประกอบการได้ ดังตารางที่ 23

ตารางที่ 23 : จำนวนอุปกรณ์ส่งสัญญาณสถานีฐาน

ผู้ประกอบการ	จำนวนอุปกรณ์ที่ขออนุญาต
บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส (AIS)	5,362,586
บมจ. โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น (DTAC)	4,842,241
บริษัท ทรู มูฟ จำกัด (True Move)	1,027,912
บมจ. กสท. โทรคมนาคม (CAT)	907,508
บริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด (DPC)	1,111,482
บมจ. ทีโอที (TOT)	96,544
รวมทั้งหมด	13,348,273

ที่มา: กลุ่มงานการอนุญาตและกำกับวิทยุคมนาคม ณ วันที่ 29 มกราคม 2556

(3) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายโทรคมนาคมแบบไร้สายจากผู้ประกอบการ

ตารางที่ 24 : โครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายโทรคมนาคมแบบไร้สาย

ประเภทโครงสร้างพื้นฐาน		AIS	DTAC	True Move	TOT	CAT
โครงสร้างพื้นฐานแบบ Passive	เสาสัญญาณโทรคมนาคม (เสา)	11,683	8,900	8,267	516	2,000
	สถานีฐาน (สถานี)	14,667	9,900	n.a.	n.a.	1,475
	ระบบจ่ายไฟฟ้า (ชุด)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,475
	ระบบปรับอากาศ (ชุด)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,475
	ระบบสัญญาณเตือน (ชุด)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,475
	อุปกรณ์สถานีฐาน (BTS/Node B)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	อุปกรณ์ชุมสายย่อย (BSC/RNC)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	อุปกรณ์ชุมสาย (MSC/MGW)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

ที่มา: ข้อมูลจากการประมาณการหรือฐานข้อมูลของผู้ประกอบการ

หมายเหตุ: n.a. หมายถึงไม่มีข้อมูล หรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่สามารถนำมาให้ใช้งานร่วมกันได้

(4) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายโทรคมนาคมแบบมีสายจากผู้ประกอบการ

ตารางที่ 25 : โครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายโทรคมนาคมแบบมีสาย

ประเภทโครงสร้างพื้นฐาน		TOT	TT&T	EGAT	PEA	MEA
โครงข่ายสายทองแดง		ไม่มี	1.5 ล้านจุดเชื่อมต่อ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
โครงข่ายสายเคเบิลใยแก้วนำแสง		27,667 กิโลเมตร	ไม่มี	352,182 core-กิโลเมตร	20,000 กิโลเมตร	9,000 กิโลเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สถานที่ตั้ง	n.a.	1,500 แห่ง	n.a.	n.a.	n.a.
สิทธิแห่งทาง	เสาพาดสาย	n.a.	n.a.	n.a.	16 ล้านต้น	n.a.

ที่มา: ข้อมูลจากการประมาณการหรือฐานข้อมูลของผู้ประกอบการ

หมายเหตุ: n.a. หมายถึงไม่มีข้อมูล

แผนพัฒนา

ในพื้นที่ภาคตะวันออก ภาครัฐได้ดำเนินการวางโครงข่ายโทรคมนาคมภายใต้โครงการศูนย์กลางการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Digital Hub) งบประมาณ 5,000 ล้านบาทเพื่อขยายขีดความสามารถของประเทศไทยในการเป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน ดังแสดงในแผนภาพที่ 32 ซึ่งประกอบไปด้วย

- 1) การเพิ่มความจุโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา ลาว และเมียนมา กับ สถานีเคเบิลใต้น้ำและศูนย์โทรคมนาคม บมจ. กสท โทรคมนาคม ขนาดความจุรวม 2,300 Gbps
- 2) ขยายความจุโครงข่ายเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศของระบบที่มีอยู่ 1,770 Gbps
- 3) ร่วมก่อสร้างโครงสร้างโครงข่ายเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศระบบใหม่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ความจุเบื้องต้น 200 Gbps

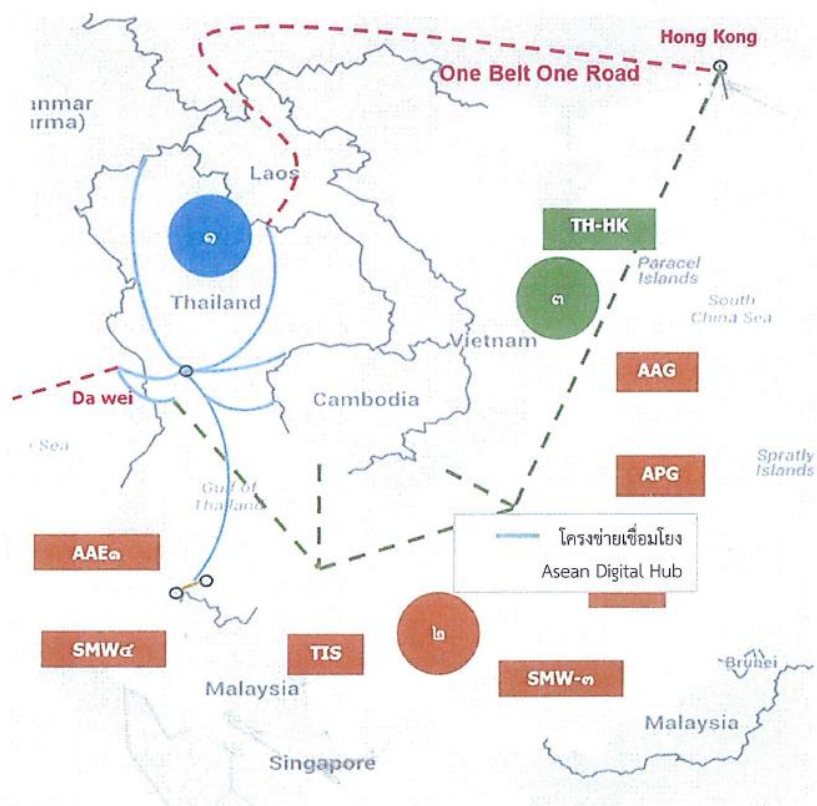
โดยโครงสร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายของภาครัฐในปัจจุบันมีการรวมศูนย์ที่ Digital Park Thailand ที่ศรีราชา เป็นศูนย์รวมการเชื่อมต่อโครงข่าย Internet ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (Hub) ซึ่งมี Internet Gateway เชื่อมโยงในระดับภูมิภาค (Regional Internet Gateway) ผ่านระบบเคเบิลใต้น้ำเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ รวมทั้งมี Domestic Gateway สำหรับการเชื่อมต่อ Internet ภายในประเทศ ดังแสดงในแผนภาพที่ 32 ทำให้พื้นที่นี้มีความพร้อม ข้อได้เปรียบและศักยภาพ เพราะอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดในการรับ-ส่งข้อมูล Internet ทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยความรวดเร็ว มีต้นทุนในการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายน้อย และมีความพร้อมในการรองรับกิจกรรมและการประกอบกิจการได้ทันที

แต่ทั้งนี้โครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม (Telecommunications Infrastructure) ที่มีใช้งานหรือให้บริการในปัจจุบันของประเทศไทย เป็นการออกแบบเพื่อให้บริการในพื้นที่แยกตามประเภทบริการโทรคมนาคม

และเทคโนโลยีสารสนเทศพื้นฐานจากผู้ให้บริการโทรคมนาคมภาครัฐและเอกชน ซึ่งไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลหรือพัฒนาการใช้งานร่วมกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ ก่อให้เกิดปัญหาการลงทุนซ้ำซ้อน ความเสี่ยงต่อภัยคุกคามด้าน Cyber Security และการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีประสิทธิภาพ

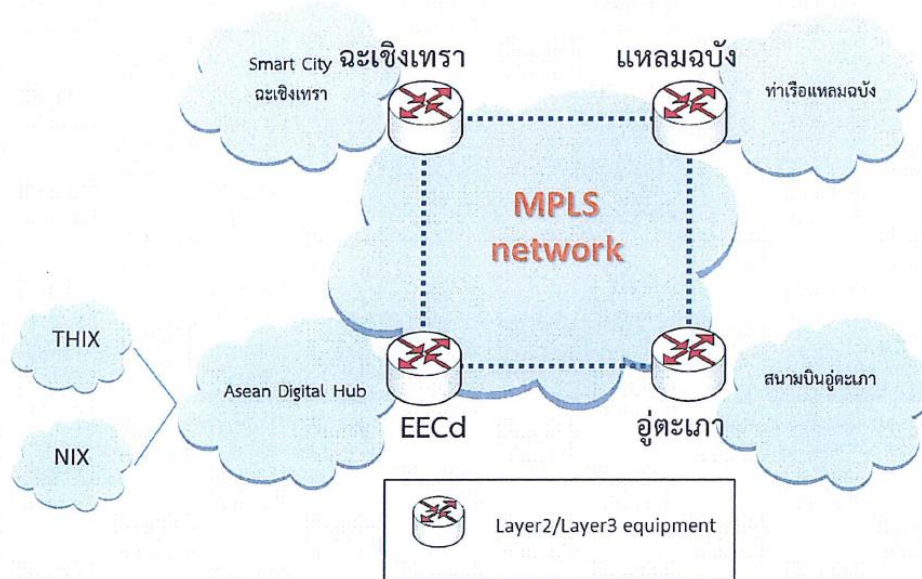
ดังนั้นโครงข่ายโทรคมนาคมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ควรเป็นรูปแบบโครงข่ายแบบวงแหวน (Ring Topology) ตามแนวเส้นทางโครงข่ายเส้นใยนำแสง (Fiber Network) ที่มีการใช้งานและลงทุนเพิ่มเติมในโครงการภาครัฐ (Digital Asean Hub) ดังแสดงในแผนภาพที่ 33 ซึ่งเป็นโครงข่าย MPLS (Multiprotocol Label Switching) ขนาด 10 Gbps และสามารถขยายขนาดเพิ่มได้ไม่น้อยกว่า 100 Gbps เชื่อมโยงพื้นที่หลัก คือ สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดในพื้นที่ EEC และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจดิจิทัล (EECd) โดยมี EECd เป็นศูนย์กลางด้านโครงข่ายในการให้บริการโทรคมนาคมพื้นฐาน อาทิเช่น บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงทั้งใน (NIX) และภายนอกประเทศ (THIX) บริการศูนย์ข้อมูล (Data Center) บริการ Cloud และบริการเฝ้าระวังภัยคุกคามระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสามารถขยายและรองรับการให้บริการในปัจจุบันและอนาคตได้

แผนภาพที่ 32 : โครงข่ายเชื่อมโยง Asean Digital Hub



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

แผนภาพที่ 33 : รูปแบบโครงข่ายโทรคมนาคมพื้นฐาน



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

2.5 ข้อมูลพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อเพิ่มการแข่งขันและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ จำเป็นจะต้องมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ แหล่งน้ำดิบ น้ำใช้ภาคอุตสาหกรรม น้ำประปา เพื่อการอุปโภคบริโภค รวมถึงความต้องการด้านพลังงาน โดยเฉพาะความต้องการไฟฟ้า เป็นต้น

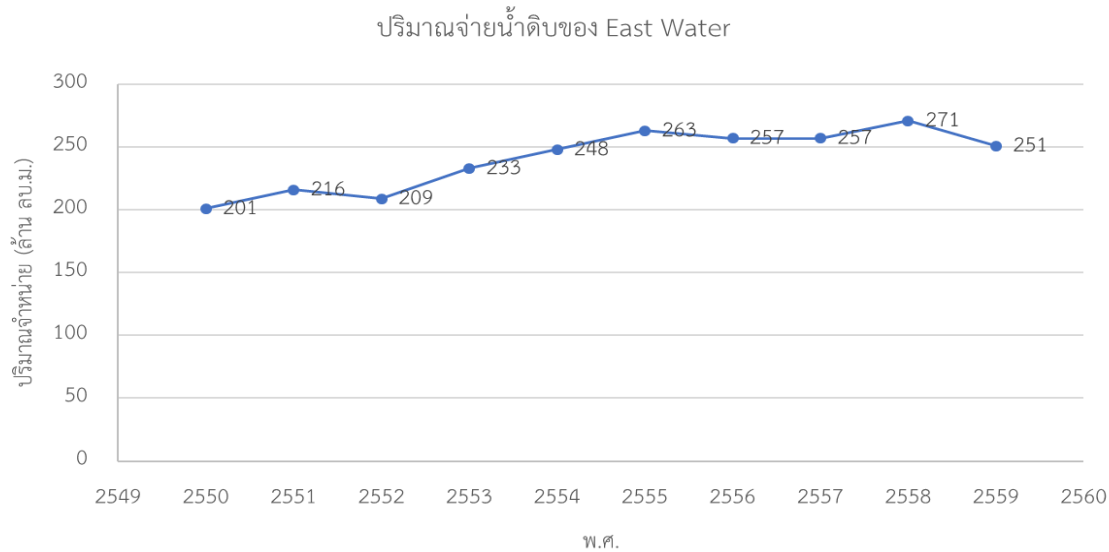
2.5.1 ปริมาณการผลิตและใช้สาธารณูปโภค จำแนกตามประเภทสาธารณูปโภค

➤ น้ำ

1) ปริมาณการจ่ายน้ำดิบสำหรับอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ในปัจจุบัน

จากสถิติปริมาณการจ่ายน้ำดิบของ East Water ในพื้นที่ EEC พบว่าแนวโน้มปริมาณน้ำดิบที่จำหน่ายระหว่าง ปี 2550 – 2559 เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 34 น้ำดิบส่วนนี้จำหน่ายให้อุตสาหกรรมและ กปภ.

แผนภาพที่ 34 : สถิติปริมาณน้ำดิบจำหน่ายของ East Water



ที่มา: รายงานประจำปี 2559, บริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (East Water)

2) ปริมาณการใช้น้ำประปาในปัจจุบัน

จากข้อมูลของการประปาส่วนภูมิภาค ปี พ.ศ. 2559 พบว่า จำนวนผู้ใช้น้ำประปาใน 3 จังหวัดมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 582,802 ราย โดยจังหวัดชลบุรีมีปริมาณการใช้น้ำสูงสุดถึง 138.41 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี โดยมีอัตราการใช้น้ำเฉลี่ย 0.26 ลบ.ม.ต่อคนต่อวัน ข้อมูลปริมาณการใช้น้ำต่อปี และผลการประเมินอัตราการใช้น้ำประปาเฉลี่ยต่อประชากรเป็นดังแสดงในตารางที่ 26

ตารางที่ 26 : อัตราการใช้น้ำเฉลี่ยต่อประชากรทะเบียนราษฎร์

จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2559 (คน) ⁽¹⁾	ปริมาณการใช้น้ำ ปี 2559 (ลบ.ม./ปี) ⁽²⁾	อัตราการใช้น้ำ (ลบ.ม./คน-วัน) ⁽³⁾
ชลบุรี	1,483,049	138,406,109	0.26
ระยอง	700,223	33,376,920	0.13
ฉะเชิงเทรา	704,399	35,531,376	0.14
รวม	2,887,671	รวม 207,314,405	เฉลี่ย 0.17

ที่มา: (1) ระบบสถิติทางการทะเบียน กรมการปกครอง

(2) การประปาส่วนภูมิภาค

(3) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

3) ปริมาณน้ำใช้ในอุตสาหกรรมในปัจจุบัน

การประเมินน้ำดิบจำหน่ายโดย East Water สำหรับอุตสาหกรรมในพื้นที่ 3 จังหวัด ในปัจจุบัน จะประเมินจากข้อมูลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) พบว่ามีพื้นที่ดำเนินการกิจการอุตสาหกรรมทั้งหมดประมาณ 100,000 ไร่ และเปิดดำเนินการเกือบเต็มพื้นที่แล้ว จากการคำนวณพื้นที่ขายที่ร้อยละ 65 ของพื้นที่อุตสาหกรรม และอัตราการใช้น้ำเฉลี่ยของอุตสาหกรรมตามข้อกำหนด กนอ. ที่อัตรา 7 ลบ.ม./ไร่/วัน จะได้ปริมาณน้ำใช้ในอุตสาหกรรมจำนวน 166.08 ล้าน ลบ.ม./ปี คิดเป็นร้อยละ 66 ของปริมาณน้ำดิบที่จำหน่าย 251 ล้าน ลบ.ม./ปี ในปี 2559 ดังนั้นน้ำส่วนที่เหลือประมาณ 84.92 ล้าน ลบ.ม. / ปี จึงอนุมานได้ว่าเป็นการใช้น้ำเพื่อการประปา มีอัตราส่วนร้อยละ 33.83 ของปริมาณน้ำดิบ

➤ ไฟฟ้า

1) ปริมาณการจ่ายไฟฟ้าในพื้นที่ EEC ในปัจจุบัน

พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 (ภาคกลาง) จังหวัดชลบุรี จากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2579 (PDP2015) ปัจจุบันปี พ.ศ. 2560 ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีขีดความสามารถในการจ่ายไฟ 10,928 MVA หรือ 9,288 MW และมีกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าในพื้นที่ที่ผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าเข้าระบบของ กฟผ. รวมทั้ง 3 จังหวัด 8,791 MW ซึ่งมีมากกว่าความต้องการไฟฟ้า (Load Profile) จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ที่มีค่าความต้องการไฟฟ้าสูงสุดอยู่ที่ 1,995.20 MW, 1,514.94 MW และ 802.31 MW ตามลำดับ

ความต้องการใช้ไฟฟ้าปัจจุบัน

จากสถิติผู้ใช้ไฟฟ้า และการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและสถิติจำนวนประชากรของแต่ละจังหวัดในเขตพื้นที่ EEC ปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีการใช้พลังงานไฟฟ้ารวมทั้ง 3 จังหวัด จำนวน 26,838.65 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง และมีประชากรรวม 2,887,671 คน เมื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลแล้วพบว่าจังหวัดระยองมีการใช้พลังงานไฟฟ้าสูงที่สุด รองลงมาคือจังหวัดชลบุรีและจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ สะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมการใช้พลังงานไฟฟ้าของแต่ละจังหวัดได้ หากพิจารณาการใช้พลังงานไฟฟ้ารายบุคคล ปี 2559 พบว่าแต่ละจังหวัดมีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าที่แตกต่างกัน โดยพบว่าประชากร 1 คนของจังหวัดชลบุรี ระยองและฉะเชิงเทรา มีอัตราการใช้ไฟฟ้าเฉลี่ยรายคนอยู่ที่ 0.90 kW, 1.70kW และ 0.77kW ตามลำดับ ดังผลการประเมินอัตราการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยรายคนในแต่ละจังหวัด แสดงในตารางที่ 27

ตารางที่ 27 : อัตราการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยรายบุคคล

จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2559 (คน) ⁽¹⁾	สถิติการใช้พลังงาน ปี 2559 (kWh/ปี) ⁽²⁾	อัตราการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยรายบุคคล (kW/คน-วัน) ⁽³⁾
ชลบุรี	1,483,049	11,695,987,430.0	0.90
ระยอง	700,223	10,409,924,495.0	1.70
ฉะเชิงเทรา	704,399	4,732,737,160.0	0.77
	รวม	2,887,671	รวม
		26,838,649,085.0	เฉลี่ย
			1.12

ที่มา: (1) ระบบสถิติทางการทะเบียน สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง

(2) สำนักงานสถิติแห่งชาติ

(3) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

2.5.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการ โดยเน้นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งประกอบไปด้วย ระบบประปาและระบบไฟฟ้า โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

➤ ระบบประปา

สภาพปัจจุบัน

1) ความพร้อมด้านแหล่งน้ำดิบ

• แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา

แหล่งน้ำดิบหลักที่ใช้ในการผลิตน้ำประปาในพื้นที่ EEC มาจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน แม่น้ำ และ East Water โดยแหล่งน้ำดิบ ในการผลิตน้ำประปาสำหรับการประปาส่วนภูมิภาคแยกราย จังหวัด เป็นดังแสดงในตารางที่ 28

ตารางที่ 28 : แหล่งน้ำผลิตประปาของการประปาภูมิภาคแยกรายจังหวัด

สาขาการประปาส่วนภูมิภาค	แหล่งน้ำดิบ
จังหวัดชลบุรี	
(1) ชลบุรี (ชั้นพิเศษ)	อ่างบางพระ / East Water
(2) บ้านบึง	อ่างห้วยมะไฟ / อ่างหนองน้ำเขียว / อ่างหนองอิฐ
(3) พนัสนิคม	แม่น้ำบางปะกง / ห้วยสาธิต / อ่างคลองหลวง / คลองชลประทานท่าลาด
(4) ศรีราชา	East Water
(5) แหลมฉบัง	East Water
(6) พัทยา (ชั้นพิเศษ)	อ่างมาบประชัน / อ่างห้วยขากนอก / อ่างหนองกลางดง / อ่างห้วยขุนจิต / อ่างห้วยสะพาน / East Water
จังหวัดระยอง	

1. ระยอง	แม่น้ำระยอง / บึงสาธณะ
2. บ้านฉาง	East Water
3. ปากน้ำประแสร์	อ่างคลองระลอก / คลองโพธิ์
จังหวัดฉะเชิงเทรา	
1. ฉะเชิงเทรา	คลองท่าไข่
2. บางปะกง	คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต
3. บางคล้า	แม่น้ำบางปะกง / คลองท่าลาด / คลองชลประทาน
4. พนมสารคาม	คลองประเวศบุรีรมย์ / คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต

- แหล่งน้ำดิบสำหรับภาคอุตสาหกรรม

น้ำดิบที่จ่ายให้ภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ ให้บริการโดย East Water ซึ่งมีโครงข่ายท่อน้ำดิบหลักส่งให้ภาคอุตสาหกรรม เช่น นิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ EEC และการประปาภูมิภาคสาขา เช่น กปภ. ศรีราชา กปภ. แหลมฉบัง กปภ. พัทยา และ กปภ. บ้านฉาง เป็นต้น แหล่งน้ำดิบหลักของ East Water มาจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน โดยรายละเอียดปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำในปัจจุบัน แสดงในตารางที่ 29

ตารางที่ 29 : ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานปี 2559

ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำ	พื้นที่ชลบุรี		พื้นที่ระยอง			
	บางพระ	หนองค้อ	ดอกกราย	หนองปลาไหล	คลองใหญ่	ประแสร์
ปริมาณน้ำ (ล้าน ลบ.ม.)	86.86	12.77	66.55	109.9	25.32	174.7
ร้อยละความจุ	74 %	60 %	84 %	67 %	63 %	70 %
ปริมาณน้ำรวม (ล้าน ลบ.ม.)	99.63		376.47			

ที่มา: รายงานประจำปี 2559

2) ความพร้อมด้านระบบประปา

- ระบบประปาปัจจุบัน

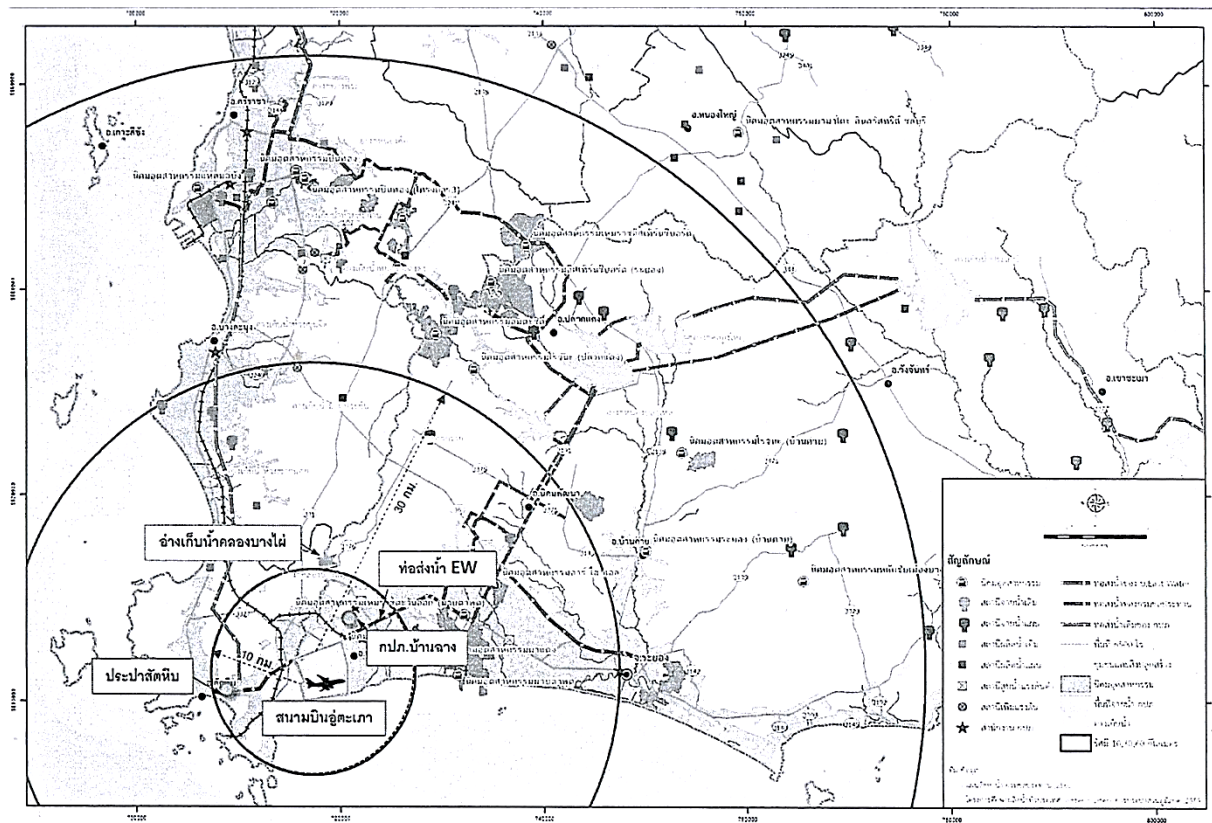
ระบบประปาของพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยองและฉะเชิงเทรา อยู่ในพื้นที่บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต 1 มีสาขาที่ให้บริการจำนวน 13 สาขา ประกอบด้วย การประปาสาขาในจังหวัดชลบุรี 6 สาขา จังหวัดระยอง 3 สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา 4 สาขา กำลังการผลิตรวม 37,575 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง โดยแหล่งน้ำดิบหลักสำหรับผลิตประปา 3 แหล่ง มาจากน้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) (East Water)

- พื้นที่บริการของประปาส่วนภูมิภาค

พื้นที่บริการน้ำประปาจากสนามบินอุตะเกาในรัศมี 10 กม. อยู่ในโซนจังหวัดระยองซึ่งเป็นพื้นที่บริการของการประปาส่วนภูมิภาคสาขาบางฉาง มีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา คือ น้ำจากคลองบางไผ่ น้ำจากอ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่ และน้ำจาก East Water และโซนจังหวัดชลบุรีซึ่งเป็นพื้นที่บริการของประปาส่วนภูมิภาคที่รับน้ำจาก East Water โดย บมจ. ยูนิเวอร์แซล ยูทิลิตี้ส์ เป็นผู้รับสัมปทาน

กปภ. สาขาบ้านฉางผลิตน้ำประปาและจ่ายน้ำประปาวนละ 34,000 ลบ.ม. ครอบคลุม ทต. บางฉาง ทต. พลา ทต. สำนักท้อน ส่วนประปาส่วนภูมิภาคที่รับน้ำจาก East Water และผลิตน้ำประปาประมาณวันละ 31,000 ลบ.ม. ดังแสดงในแผนภาพที่ 35

แผนภาพที่ 35 : พื้นที่บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค

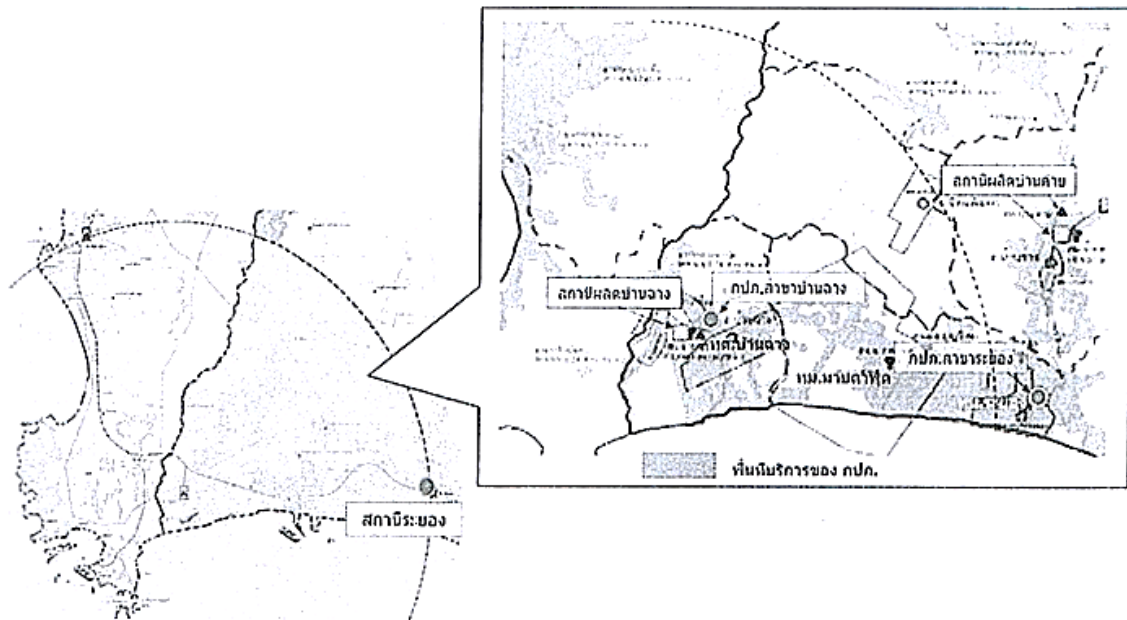


ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

หากพิจารณาระยะรัศมี 30 กม. จากสนามบินอุตะเกา พื้นที่บริการน้ำประปาในโซนจังหวัดระยองเป็นการประปาส่วนภูมิภาคสาขาระยอง รับน้ำจากสถานีผลิตน้ำบ้านค่ายโดยมีแม่น้ำระยองเป็นแหล่งน้ำสำหรับ

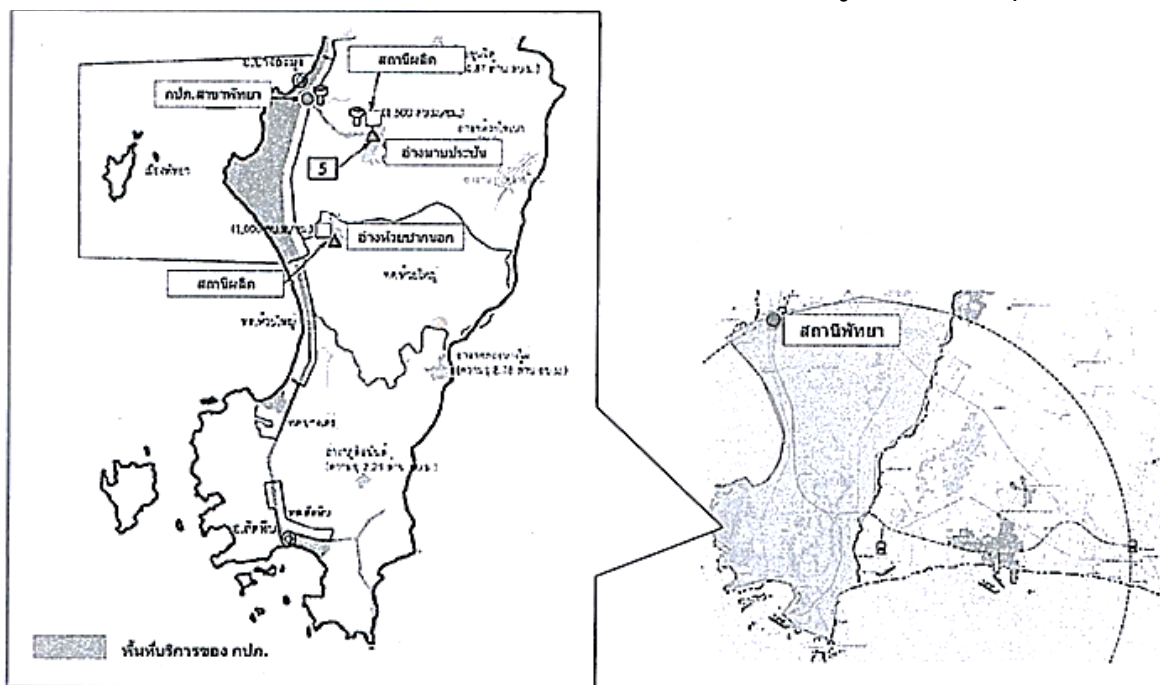
ผลิตประปา ครอบคลุมพื้นที่ ทม. มาบตาพุด และ ทน. ระยอง ดังแสดงในแผนภาพที่ 36 ส่วนโซนจังหวัดชลบุรี เป็นของการประปาส่วนภูมิภาคสาขาพัทยา มีสถานีผลิตน้ำประปาที่อ่างเก็บน้ำมาบประชันและอ่างเก็บน้ำห้วยชากนอก ครอบคลุมพื้นที่จ่ายน้ำพัทยาเหนือและใต้ ดังแสดงในแผนภาพที่ 37

แผนภาพที่ 36 : พื้นที่บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคโซนระยอง



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

แผนภาพที่ 37 : พื้นที่บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคโซนชลบุรี



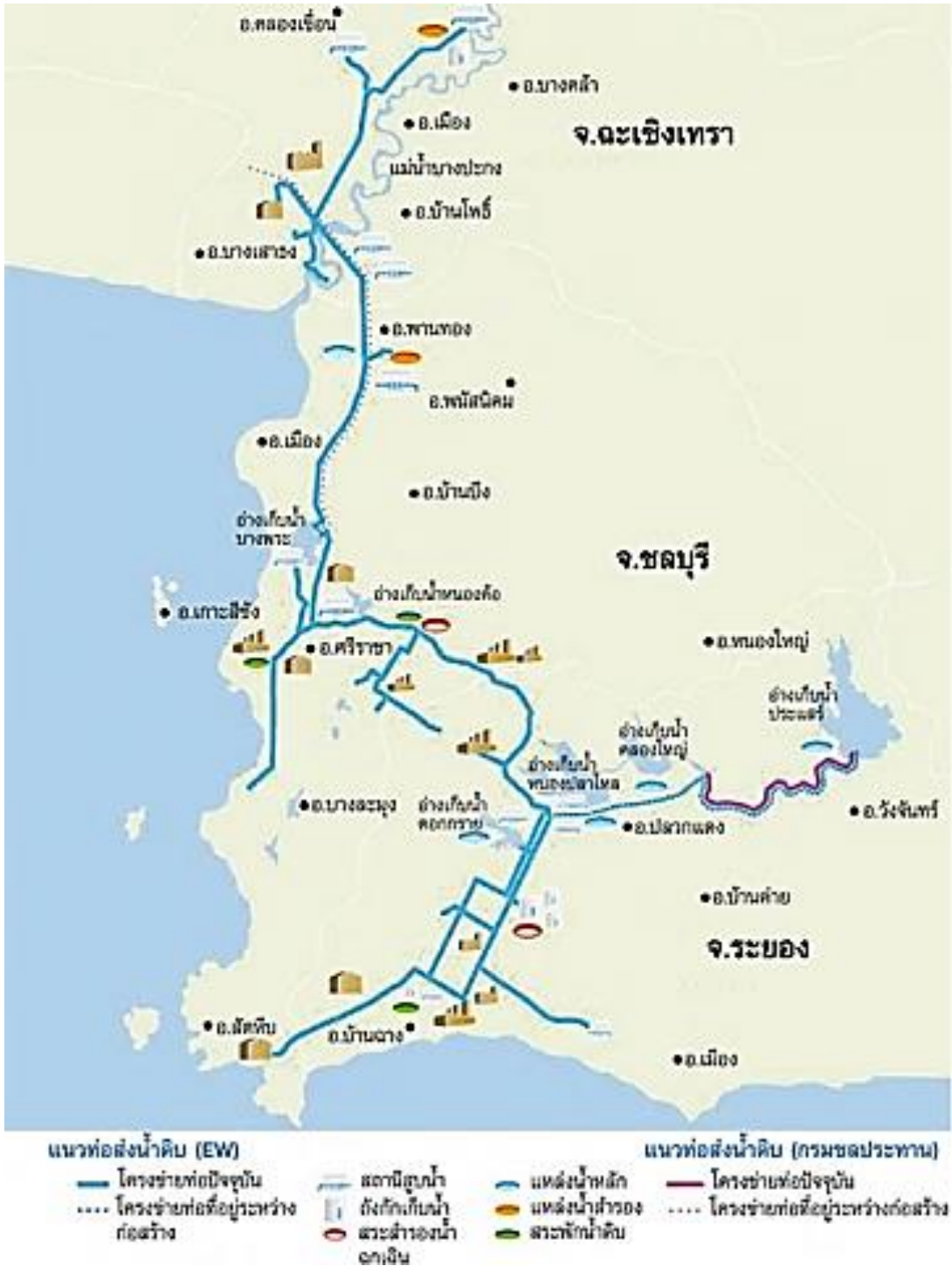
ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

3) ความพร้อมด้านน้ำใช้อุตสาหกรรม

- น้ำใช้ภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC

น้ำที่ใช้สำหรับภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะในนิคมอุตสาหกรรม จัดสรรโดยบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) หรือ อีสท์ วอเตอร์ (East Water) โดยการให้บริการน้ำดิบผ่านท่อส่งน้ำขนาดใหญ่ให้แก่ภาคอุตสาหกรรม และการประปาภูมิภาคบางแห่ง น้ำดิบที่ East Water จัดสรรให้กับภาคอุตสาหกรรม มาจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานเป็นหลัก โดยมีแนวโครงข่ายท่อส่งน้ำเชื่อมโยงอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่จังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี ได้แก่ อ่างเก็บน้ำประแสร์ อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล และอ่างเก็บน้ำดอกกรายในจังหวัดระยอง อ่างเก็บน้ำหนองค้อ และอ่างเก็บน้ำบางพระในจังหวัดชลบุรี โดยมีแนวท่อส่งน้ำและผันน้ำเชื่อมโยงครอบคลุมถึง 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ดังแสดงในแผนภาพที่ 38

แผนภาพที่ 38 : โครงข่ายท่อส่งน้ำดิบ East Water



ที่ ๗: Matichon Public Co., Ltd.

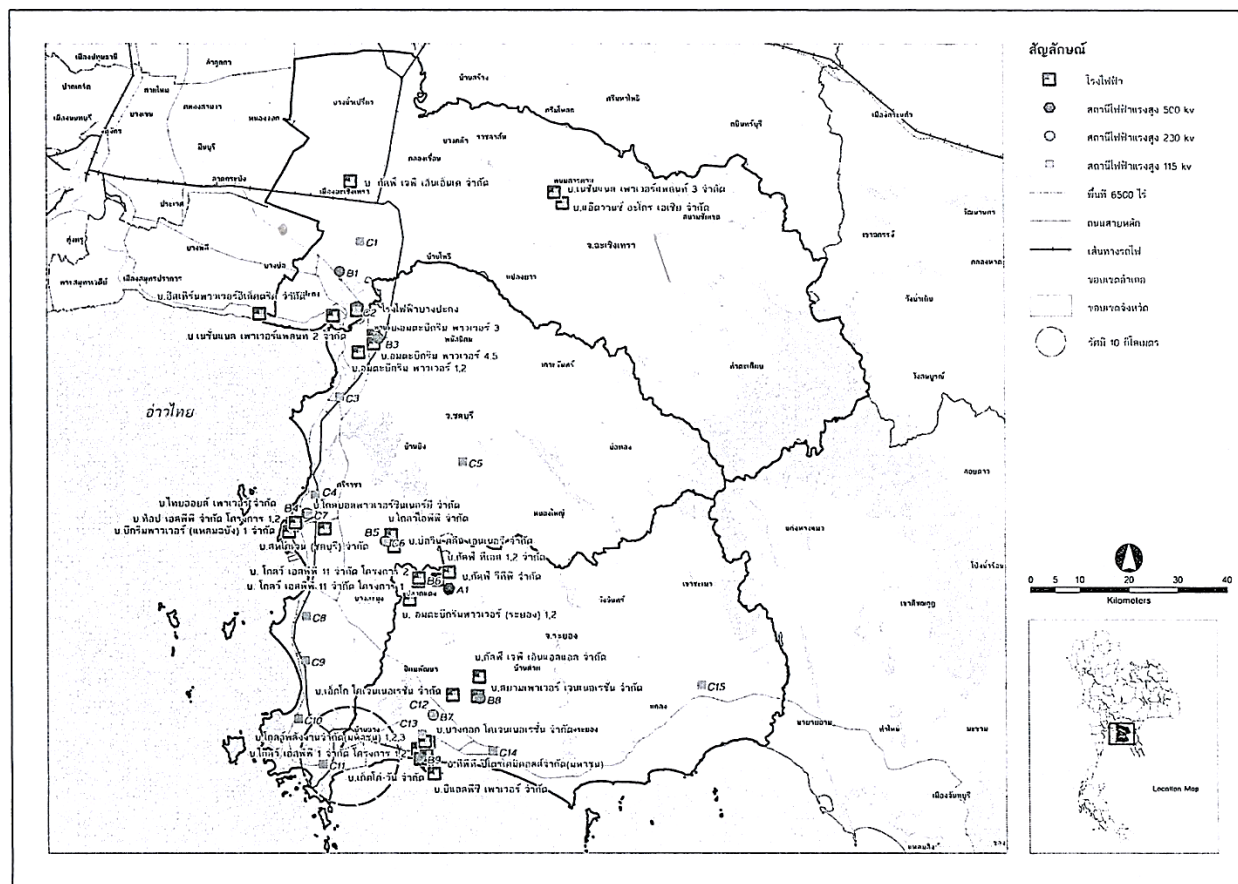
➤ ระบบไฟฟ้า

สภาพปัจจุบัน

1) สถานีไฟฟ้า

พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 (ภาคกลาง) จังหวัดชลบุรี จากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2579 (PDP2015) ปัจจุบันปี พ.ศ. 2560 ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีสถานีไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ขนาด 500 kV, 230 kV และ 115 kV ทั้งหมด 25 สถานี รายละเอียดของสถานีไฟฟ้าแรงสูงและโรงไฟฟ้าปัจจุบันในเขตพื้นที่ EEC แสดงดังแผนภาพที่ 39 และตารางที่ 30

แผนภาพที่ 39 : แผนที่ตั้งสถานีไฟฟ้าแรงสูงและโรงไฟฟ้าปัจจุบันในเขตพื้นที่ EEC



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

ตารางที่ 30 : ข้อมูลสถานีไฟฟ้าและโรงไฟฟ้าปัจจุบันในเขตพื้นที่ EEC

จังหวัด	ลำดับ	โรงไฟฟ้า ⁽¹⁾	ขนาด (MW)	สถานีไฟฟ้า ⁽²⁾			ขนาดหม้อแปลง		
				สัญลักษณ์	ชื่อสถานี	แรงดัน (kV)	MVA ⁽³⁾		MW ⁽⁴⁾
ชลบุรี	1	บ. โกลบอลทราเวอร์ซินเนอร์ยี จำกัด	700.00	B3	พานทอง	230	3 x300	900.00	765.00
	2	บ.โกลว์โฮลท์ จำกัด	713.00	B4	อำไผ่	230	3 x300	900.00	765.00
	3	บ.ไทยออยล์ เพาเวอร์ จำกัด	41.00	B5	บ่อวิน	230	4 x200	800.00	680.00
	4	บ.สฟโคเจน (ชลบุรี) จำกัด(มหาชน)	90.00	C3	ชลบุรี	115	2 x50	100.00	85.00
	5	บ. บี กริม เพาเวอร์ (แหลมฉบัง) 1 จำกัด	60.00	C4	ศรีราชา	115	2 x50	100.00	85.00
	6	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ 1 จำกัด	90.00	C5	บ้านบึง	115	2 x50	100.00	85.00
	7	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ 2 จำกัด	90.00	C6	บ่อวิน	115	ไม่มีหม้อแปลง 50 MVA		
	8	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ 3 จำกัด	90.00	C7	อำไผ่	115	1x50,1x40,1x16	106.00	90.10
	9	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ 4 จำกัด	90.00	C8	บางละมุง 1	115	2 x50	100.00	85.00
	10	บ. ท็อป เอสที จำกัด (โครงการ1)	90.00	C9	จอมเทียน	115	2 x50	100.00	85.00
	11	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ 5 จำกัด	90.00	C10	สัตหีบ 1	115	2 x50	100.00	85.00
	12	บ. บ่อวิน คลีน เอเนอร์จี จำกัด	90.00	C11	สัตหีบ 2	115	2 x50	100.00	85.00
	13	บ.ท็อป เอสที จำกัด	90.00						
รวมจังหวัดชลบุรี			2,324.00					3,406.00	2,895.10
ระยอง	1	บ.บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด	1,346.50	A1	ปลวกแดง	500	9 x333.33	2,997.00	2,547.45
	2	บ.บีเคโค-วัน จำกัด	660.00	B6	ปลวกแดง	230	2 x300	600.00	510.00
	3	บ.โกลว์พลังงาน จำกัด (มหาชน)โครงการ 1	60.00	B7	ระยอง 2	230	5 x200	1,000.00	850.00
	4	บ.โกลว์พลังงาน จำกัด (มหาชน)โครงการ 2	60.00	B8	บ้านค่าย	230	2 x200	400.00	340.00
	5	บ.โกลว์ เอสที 1 จำกัด (โครงการ1)	55.00	B9	นิคมมาบตาพุด	230	4 x200	800.00	680.00
	6	บ.โกลว์ เอสที 1 จำกัด (โครงการ2)	55.00	C12	ระยอง 2	115	1 x25	25.00	21.25
	7	บ.บางกอก โคเจนเนอเรชั่น จำกัด	90.00	C13	ระยอง 3	115	2 x50	100.00	85.00
	8	บ.โกลว์ เอสที 2 จำกัด (โครงการ1)	60.00	C14	ระยอง 1	115	2 x50	100.00	85.00
	9	บ.โกลว์ เอสที 2 จำกัด (โครงการ2)	60.00	C15	แก่ง	115	2x 50	100.00	85.00
	10	บ.โกลว์ เอสที 3 จำกัด (โครงการ1)	90.00						
	11	บ.โกลว์ เอสที 3 จำกัด (โครงการ2)	90.00						
	12	บ.โกลว์ เอสที 11 จำกัด (โครงการ1)	90.00						
	13	บ. เอ็กโก โคเจนเนอเรชั่น จำกัด	60.00						
	14	บ.สยามทราเวอร์ เจเนอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (โครงการ1)	90.00						
	15	บ.โกลว์พลังงาน จำกัด (มหาชน) (โครงการ3)	74.00						
	16	บ.โกลว์ เอสที 11 จำกัด (โครงการ2)	90.00						
	17	บ.กัลป์ เจที เอ็นเนอร์ยี จำกัด	90.00						
	18	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ (ระยอง 2) จำกัด	90.00						
	19	บ.อมตะ บี กริม เพาเวอร์ (ระยอง 1) จำกัด	90.00						
	20	บ.กัลป์ วีทีพี จำกัด	90.00						
	21	บ.กัลป์ ทีเอส1 จำกัด	90.00						
	22	บ.กัลป์ ทีเอส2 จำกัด	90.00						
	23	บ.ทีทีพี บีโธรมิคคอลส์ จำกัด (มหาชน)	9.50						
	24	บ.ทีทีพี โกลบอล เอมิคอล จำกัด (มหาชน) (โครงการ 1)	32.00						
	25	บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (โครงการ 1)	60.00						
	26	บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (โครงการ 2)	40.00						
รวมจังหวัดระยอง			3,712.00					6,122.00	5,203.70
ฉะเชิงเทรา	1	บางปะกง เครื่องที่ 3,4	1,152.00	B1	คลองใหม่	230	4 x 200	800.00	680.00
	2	บางปะกงเครื่องที่ 5	710.00	B2	บางปะกง	230	2 x200	400.00	340.00
	3	บางปะกงชุดที่ 3,4	314.00	C1	ฉะเชิงเทรา	115	2 x50	100.00	85.00
	4	บริษัท อีสเทิร์น เพาเวอร์ แอนด์ อีเล็คทริก จำกัด	350.00	C2	บางปะกง	115	2 x50	100.00	85.00
	5	บ.กัลป์ เจที เอ็นเนอร์ยี จำกัด	90.00						
	6	บ.แอ็ดวานซ์ อะโกร เอเซีย จำกัด	90.00						
	7	บ.เนชั่นแนล เพาเวอร์ แพลนท์3 จำกัด	41.00						
	8	บ.เนชั่นแนล เพาเวอร์ แพลนท์2 จำกัด	8.00						
รวมจังหวัดฉะเชิงเทรา			2,755.00					1,400.00	1,190.00
รวม 3 จังหวัด			8,791.00					10,928.00	9,288.80

ที่มา : (1) ข้อมูลกำลังการผลิตโรงไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย Website : <https://www.egat.co.th>

(2) ข้อมูลสถานีไฟฟ้าแรงสูงจากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 (PDP2015)

(3) ข้อมูลขนาดหม้อแปลงจากกฏแผนการลงทุระบบส่งไฟฟ้า ฝ่ายวางแผนระบบไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

(4) คัดค่า Power Factor ที่ 0.85

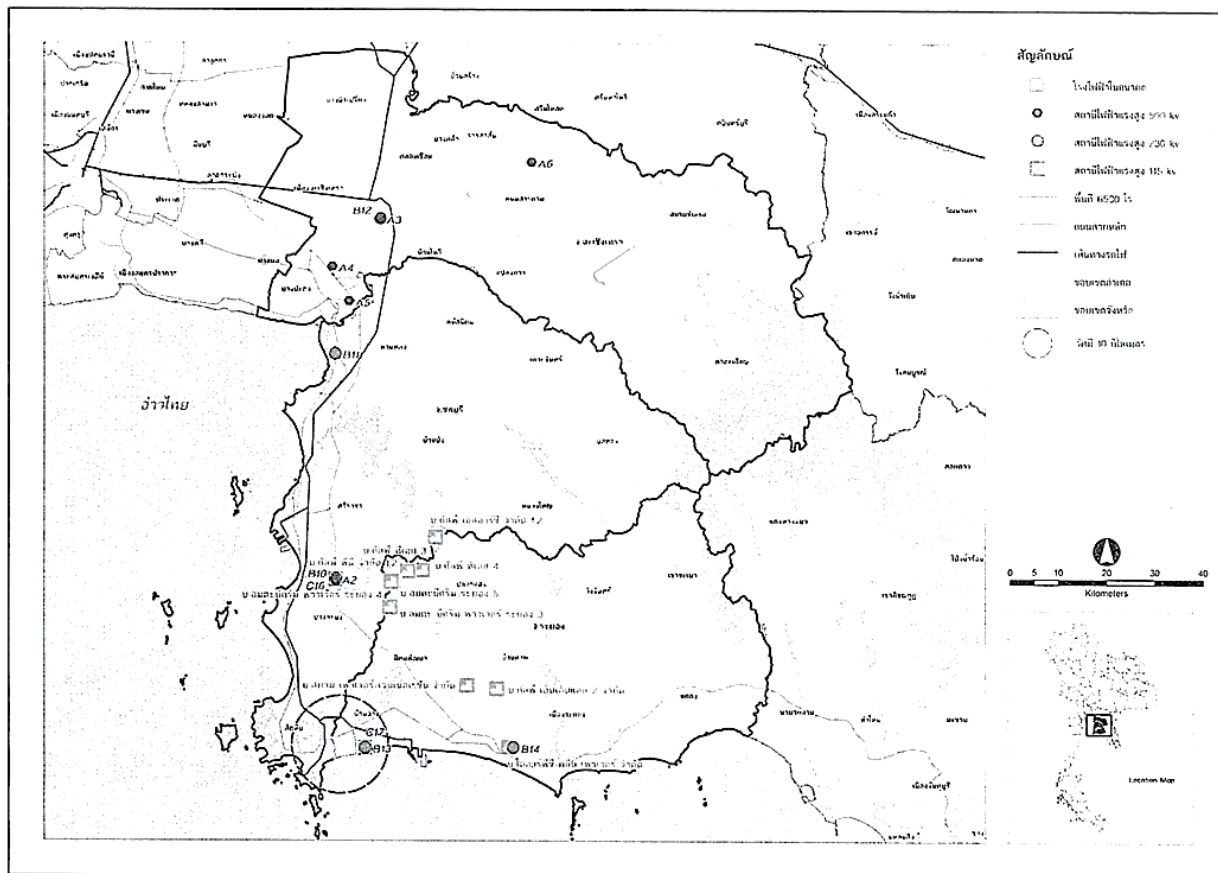
ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

แผนพัฒนา

1) สถานีไฟฟ้า

แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2579 หรือแผน PDP2015 มีแผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออก เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าให้การส่งจ่ายพลังงานไฟฟ้ามีความต่อเนื่องและเพียงพอต่อความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังสามารถรองรับกำลังการผลิตจากโรงไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้น โดย กฟผ. มีการวางแผนเพิ่มสถานีไฟฟ้าแรงสูงอีก 10 สถานีเพื่อรองรับการจ่ายไฟฟ้าที่มากขึ้น สถานีไฟฟ้าแรงสูงที่เพิ่มขึ้นจะสามารถรองรับการจ่ายไฟฟ้าได้ประมาณ 10,115 MW และรองรับกำลังผลิตของโรงไฟฟ้าที่ทำการขายไฟฟ้าเข้าระบบให้ กฟผ. รวม 5,810 MW อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองการบินภาคตะวันออกจะมีการปรับลดโรงไฟฟ้าที่หมดอายุและมีการเพิ่มจำนวนของโรงไฟฟ้าขึ้นในแต่ละช่วงปี ซึ่งจะมีผลทำให้กำลังการผลิตคงเหลือในระบบแต่ละช่วงปีเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งทาง กฟผ. วางแผนที่จะเพิ่มจำนวนของสถานีไฟฟ้าแรงสูงเพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าที่มากขึ้นและเพื่อเพิ่มศักยภาพในการจ่ายไฟฟ้าให้กับจังหวัดต่าง ๆ รายละเอียดดังแสดงในแผนภาพที่ 40 และตารางที่ 31

แผนภาพที่ 40 : แผนที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงและโรงไฟฟ้าในอนาคตของเขตพื้นที่ EEC



ตารางที่ 31 : ข้อมูลสถานีไฟฟ้าและโรงไฟฟ้าในอนาคตของเขตพื้นที่ EEC

จังหวัด	ลำดับ	โรงไฟฟ้า ⁽¹⁾	ขนาด (MW)	สถานีไฟฟ้า ⁽²⁾			ขนาดหม้อแปลง			ปีที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ
				สัญลักษณ์	ชื่อสถานี	แรงดัน (kV)	MVA ⁽³⁾		MW ⁽⁴⁾	
ชลบุรี	1	บ.กัลฟ์ เอสอาร์ซี จำกัด	2,500.00	A2	บางละมุง 2	500	2 x1000	2,000.00	1700	ม.ค.2563
	2	บ.โออาร์ทีซี คลีน พาวเวอร์ จำกัด (โครงการ 1,2)	180.00	A3	ฉะเชิงเทรา 2	500	2 x1000	2,000.00	1700	ท.ย. 2561
	3	บ.กัลฟ์ ทีเอส3 จำกัด	90.00	A4	คลองใหม่	500	2 x1000	2,000.00	1700	ธ.ค. 2566
	4	บ.กัลฟ์ ทีเอส4 จำกัด	90.00	A5	บางประกง	500	2 x1000	2,000.00	1700	มิ.ย. 2560
	5	บ.อมตะ บี.กริม. เพาเวอร์ (ระยอง) 3 จำกัด	90.00	A6	พนมสารคาม	500	N/A	-	-	สถานีไฟฟ้าแรงสูง สำหรับโรงไฟฟ้า IPP
	6	บ.อมตะ บี.กริม. เพาเวอร์ (ระยอง) 4 จำกัด	90.00	B10	บางละมุง 2	230	3 x300	900.00	765	ก.พ.2564
	7	บ.อมตะ บี.กริม. เพาเวอร์ (ระยอง) 5 จำกัด	90.00	B11	ชลบุรี 2	230	3 x300	900.00	765	พ.ค. 2564
	8	บ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี้ 2 จำกัด	90.00	B12	ฉะเชิงเทรา 2	230	3 x300	900.00	765	ก.ค. 2561
	9	บ.สยามเพาเวอร์ เจนเนอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	90.00	B13	ระยอง 4	230	4x300	1,200.00	1020	เลื่อนออกไป
	10	บ.กัลฟ์ ทีดี จำกัด	2,500.00	B14	เชิงเนิน	230	N/A	-	-	สถานีไฟฟ้าแรงสูง สำหรับโรงไฟฟ้า SPP
รวมจังหวัดชลบุรี					C16	บางละมุง 2	ไม่มีหม้อแปลง 50 MVA (ให้จัดจ่าย 115 kV 2 วงจร แก่ PEA)			ก.พ.2564
					C17	ระยอง 4	ไม่มีหม้อแปลง 50 MVA			เลื่อนออกไป
			5,810.00				11,900.00	10,115.00		

ที่มา : (1) ข้อมูลกำลังการผลิตโรงไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย Website : <https://www.egat.co.th>

(2) ข้อมูลสถานีไฟฟ้าแรงสูงจากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 (PDP2015)

(3) ข้อมูลขนาดหม้อแปลงจากกองวางแผนการลงทุนระบบส่งไฟฟ้า ฝ่ายวางแผนระบบไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

(4) คัดค่า Power Factor ที่ 0.85

2.5.3 แนวโน้มปริมาณการผลิตและใช้สารานุโภค

➤ น้ำ

1) น้ำดิบจำหน่ายในพื้นที่ EEC ในอนาคต

สมมติฐานการประเมินน้ำดิบจำหน่ายโดย East Water สำหรับอุตสาหกรรมในพื้นที่ 3 จังหวัด สามารถนำมาใช้ในการคาดการณ์ปริมาณน้ำดิบจำหน่ายของ East Water ดังแสดงในตารางที่ 32

ตารางที่ 32 : การคาดการณ์ปริมาณน้ำดิบจำหน่ายของ East Water

ปริมาณน้ำดิบจำหน่ายของ East Water	สถิติปี 2559	ปีคาดการณ์				
		2566	2569	2574	2579	2584
ภาคอุตสาหกรรม (ล้าน ลบ.ม.)	166.08	178.86	178.86	178.86	178.86	178.86
การประปาส่วนภูมิภาค (ล้าน ลบ.ม.)	84.92	92.14	92.14	92.14	92.14	92.14
น้ำดิบจำหน่ายรวม (ล้าน ลบ.ม.)	251	271	271	271	271	271

2) ปริมาณการใช้น้ำประปาในอนาคต

เมื่อนำอัตราการใช้น้ำในตารางที่ 32 คูณกับจำนวนประชากรคาดการณ์ในพื้นที่ EEC จะสามารถคาดการณ์ความต้องการประปาในพื้นที่ EEC ได้ดังแสดงในตารางที่ 33

ตารางที่ 33 : คาดการณ์ความต้องการใช้น้ำประปาในพื้นที่ EEC

จังหวัด	ข้อมูล	สถิติ ปี 2559 ⁽¹⁾	ปีคาดการณ์ความต้องการใช้น้ำประปา ⁽²⁾				
			2566	2569	2574	2579	2584
ชลบุรี	ประชากร ⁽²⁾ (ล้านคน)	1.48	1.98	2.14	2.25	2.5	2.77
	ความต้องการใช้น้ำประปา (ล้าน ลบ.ม.) ⁽³⁾	138	185	200	210	233	259
ระยอง	ประชากร ⁽²⁾ (ล้านคน)	0.70	1.24	1.27	1.6	1.78	1.97
	ความต้องการใช้น้ำประปา (ล้าน ลบ.ม.) ⁽³⁾	33	59	61	76	85	94
ฉะเชิงเทรา	ประชากร ⁽²⁾ (ล้านคน)	0.70	0.94	1.13	1.35	1.5	1.66
	ความต้องการใช้น้ำประปา (ล้าน ลบ.ม.) ⁽³⁾	36	47	57	68	76	84
ประชากรรวม 3 จังหวัด (ล้านคน) ⁽²⁾		2.89	4.16	4.54	5.20	5.78	6.40
รวมความต้องการใช้น้ำประปา 3 จังหวัด (ล้าน ลบ.ม.)		207	291	317	354	394	436

ที่มา: (1) ข้อมูลประชากรจากระบบสถิติทางการทะเบียน กรมการปกครอง

(2) ข้อมูลความต้องการใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค คาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ EEC โดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC), เดือนมีนาคม พ.ศ. 2560 และคาดการณ์จำนวนประชากรจังหวัดพื้นที่ที่อธิปไตยโดยรอบจากการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 – 2583 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับโครงการนี้ปรับใช้อัตราการเติบโตครั้งหนึ่งเนื่องจากสมมติฐานการโยกย้ายเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

(3) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

➤ ไฟฟ้า

1) การจ่ายไฟฟ้าในอนาคต

แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2579 หรือแผน PDP2015 มีแผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออก เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าให้การส่งจ่ายพลังงานไฟฟ้ามีความต่อเนื่องและเพียงพอต่อความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังสามารถรองรับกำลังการผลิตจากโรงไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้น โดยตามแผน สถานีไฟฟ้าแรงสูงที่เพิ่มขึ้นจะสามารถรองรับการจ่ายไฟฟ้าได้ประมาณ 10,115 MW และรองรับกำลังผลิตของโรงไฟฟ้าที่ทำการขายไฟฟ้าเข้าระบบให้ กฟผ. รวม 5,810 MW อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองการบินภาคตะวันออกจะมีการปรับลดโรงไฟฟ้าที่หมดอายุและมีการเพิ่มจำนวนของโรงไฟฟ้าขึ้นในแต่ละช่วงปี ซึ่งจะมีผลทำให้กำลังการผลิตคงเหลือในระบบแต่ละช่วงปีเปลี่ยนแปลงไป ดังแสดงในตารางที่ 34 จากแผน PDP ในระหว่างปี 2560 ถึงปี 2579 จะมีกำลังการผลิตไฟฟ้าในระบบประมาณ 8,791 MW - 12,756 MW

ตารางที่ 34 : การปรับลด-เพิ่ม กำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าตามแผน PDP2015

ปี	รายละเอียด	การเปลี่ยนแปลงกำลังการผลิต	หน่วย	กำลังการผลิตคงเหลือในระบบ
2560	กำลังการผลิตของโรงไฟฟ้า 2560	8,791.00	MW	8,791.00
2561	ปลดบางปะกง ชุดที่ 4 (ม.ค.)	-314.00	MW	8,477.00
2562	บางปะกง ทดแทนเครื่องที่ 1-2 (เม.ย.)	+1,300.00	MW	9,777.00
2564	บริษัท กัลฟ์ เอสอาร์ซี จำกัด ชุดที่ 1 (มี.ค. - ต.ค.)	+1,250.00	MW	11,027.00
2565	บริษัท กัลฟ์ เอสอาร์ซี จำกัด ชุดที่ 2 (มี.ค. - ต.ค.)	+1,250.00	MW	12,277.00
2566	บริษัท กัลฟ์ พิตี จำกัด ชุดที่ 1 (มี.ค. - ต.ค.)	+1,250.00	MW	13,527.00
2567	บริษัท กัลฟ์ พิตี จำกัด ชุดที่ 2 (มี.ค. - ต.ค.)	+1,250.00	MW	14,777.00
2568	ปลดบริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี (ส.ค.)	-700.00	MW	14,077.00
2570	ปลดบางปะกง เครื่องที่ 3 (ม.ค.)	-576.00	MW	13,501.00
2571	ปลดบางปะกง เครื่องที่ 4 (ม.ค.)	-576.00	MW	12,925.00
	ปลด โกลว์ ไอพีพี (ก.พ.)	-713.00	MW	12,212.00
2575	ปลด บีแอลซีพี เพาเวอร์ เครื่องที่ 1 (ม.ค.)	-673.00	MW	11,539.00
	ปลด บีแอลซีพี เพาเวอร์ เครื่องที่ 2 (ก.พ.)	-673.00	MW	10,866.00
	บางปะกง ทดแทนชุดที่ 3-4	+1,300.00	MW	12,166.00
2576	บางปะกง ทดแทนเครื่องที่ 3-4	+1,300.00	MW	13,466.00
2578	ปลดบางปะกง ชุดที่ 5 (ม.ค.)	-710.00	MW	12,756.00

ที่มา: แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2579 (PDP 2015)

2) ความต้องการใช้พลังงานในพื้นที่ EEC ในอนาคต

เมื่อนำอัตราการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยรายบุคคลในตารางที่ 34 คูณกับจำนวนประชากรคาดการณ์ในพื้นที่ EEC ของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะสามารถคาดการณ์ความต้องการใช้พลังงานในอนาคตของพื้นที่ EEC ได้ดังแสดงในตารางที่ 35

ตารางที่ 35 : คาดการณ์ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าในเขตพื้นที่ EEC

จังหวัด	ข้อมูล	สถิติ ปี 2559 ⁽¹⁾	ปีคาดการณ์ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า ⁽²⁾				
			2566	2569	2574	2579	2584
ชลบุรี	ประชากร (ล้านคน) ⁽²⁾	1.48	1.98	2.14	2.25	2.5	2.77
	ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า (MW) ⁽³⁾	1,335.16	1,782.55	1,926.60	2,025.63	2,250.70	2,493.77
ระยอง	ประชากร (ล้านคน) ⁽²⁾	0.70	1.24	1.27	1.6	1.78	1.97
	ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า (MW) ⁽³⁾	1,188.34	2,104.40	2,155.32	2,715.36	3,020.84	3,343.28
ฉะเชิงเทรา	ประชากร (ล้านคน) ⁽²⁾	0.70	0.94	1.13	1.35	1.5	1.66
	ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า (MW) ⁽³⁾	540.26	720.97	866.70	1,035.44	1,150.48	1,273.20
ประชากรรวม 3 จังหวัด (ล้านคน) ⁽²⁾		2.89	4.16	4.54	5.20	5.78	6.40
รวมความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า 3 จังหวัด (MW)		3,063.76	4,607.93	4,948.61	5,776.42	6,422.02	7,110.26

ที่มา: (1) ข้อมูลประชากรจากระบบสถิติทางการทะเบียน กรมการปกครอง

(2) ข้อมูลความต้องการใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค คาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ EEC โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก , เดือนมีนาคม พ.ศ. 2560 และคาดการณ์จำนวนประชากรจังหวัดพื้นที่อิทธิพลโดยรอบจากการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 - 2583 โดย สศช. สำหรับโครงการนี้ปรับใช้อัตราการเติบโตครั้งหนึ่งเนื่องจากสมมติฐานการโยกย้ายเข้าสู่พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(3) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

การวิเคราะห์ข้อมูลความต้องการใช้ไฟฟ้าและกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าในอนาคตพบว่า ในเขตพื้นที่ EEC มีแหล่งผลิตไฟฟ้าที่มากกว่าความต้องการใช้ไฟฟ้าตามที่ได้คาดการณ์ไว้และมีกำลังการผลิตเหลือเพียงพอที่จะจ่ายไฟฟ้าไปจนถึงปี 2584

2.5.4 การพยากรณ์ความต้องการการใช้สาธารณูปโภค

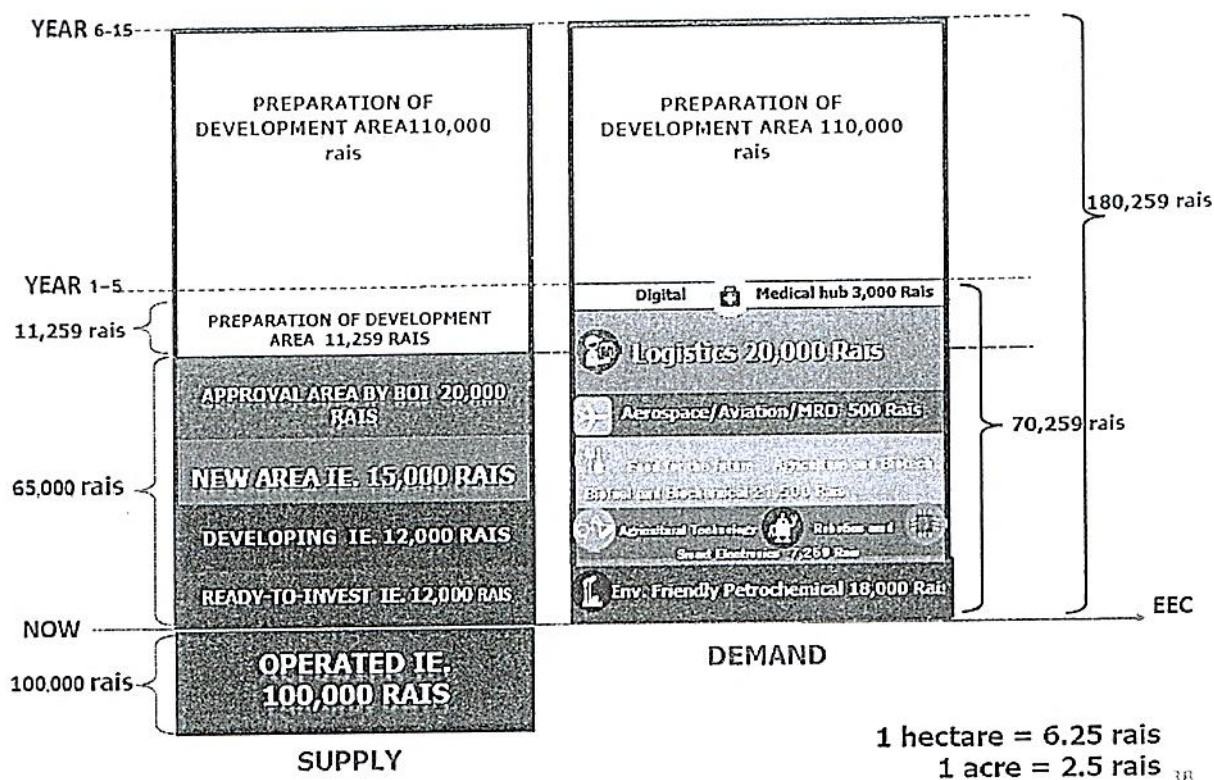
➤ น้ำ

1) ความต้องการใช้น้ำของอุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่ EEC ในอนาคต

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ประเมินศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ที่จะเกิดขึ้นเพื่อรองรับการลงทุนในพื้นที่ EEC ในอนาคต ดังแสดงในแผนภาพที่ 41 โดยในช่วง

ระยะเวลาปี 2560 - 2565 จะมีพื้นที่เตรียมพร้อมพัฒนาประมาณ 70,259 ไร่ และอีก 110,000 ไร่ ในปี 2566 - ปี 2575 ดังแสดงในตารางที่ 36

แผนภาพที่ 41 : ศักยภาพและความพร้อมพื้นที่อุตสาหกรรมรองรับการลงทุนใน EEC



ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 36 : แสดงพื้นที่อุตสาหกรรมปัจจุบันและอนาคตเพื่อรองรับการลงทุนใน EEC

พื้นที่อุตสาหกรรม	สถิติปี 2559	ปีคาดการณ์		
		2560 - 2565	2566 - 2575	2576 - 2584
พื้นที่อุตสาหกรรมดำเนินการปัจจุบัน (ไร่)	100,000			
พื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อรองรับ EEC (ไร่)		70,259		
พื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อรองรับการลงทุนเพิ่มเติมสำหรับ EEC (ไร่)			110,000	
พื้นที่รวมสำหรับ EEC (ไร่)		180,259		

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การประเมินการใช้น้ำของพื้นที่อุตสาหกรรมโดยใช้ข้อกำหนดของการนิคมอุตสาหกรรมว่าด้วยความต้องการใช้น้ำเฉลี่ยที่ 7 ลบ.ม./ไร่/วัน และพื้นที่ขาย 65% ของพื้นที่พัฒนา สามารถประเมินการใช้น้ำของพื้นที่

อุตสาหกรรมใหม่เพื่อรองรับ EEC ในแต่ละช่วงปีของการพัฒนาและพบว่าความต้องการใช้น้ำจะเพิ่มขึ้นจาก 166.08 ล้าน ลบ.ม./ปี ในปี 2559 เป็น 465.44 ล้าน ลบ.ม./ปี ในปี 2584 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 299.36 ล้าน ลบ.ม./ ปี ดังแสดงในตารางที่ 37

ตารางที่ 37 : ความต้องการใช้น้ำในพื้นที่อุตสาหกรรมในอนาคตเพื่อรองรับการลงทุนใน EEC

พื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ตามแผน กนอ.	2559	แผน				
		2566	2569	2574	2579	2584
พื้นที่อุตสาหกรรมตามแผน (ไร่)	100,000	181,259	214,259	269,259	280,259	280,259
ความต้องการใช้น้ำ (ล้าน ลบ.ม.)	166.08	301.03	355.83	447.17	465.44	465.44

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

➤ ไฟฟ้า

1) ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าของอุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่ EEC ในอนาคต

จากข้อมูลการคาดการณ์ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า และข้อมูลกำลังการผลิตคงเหลือในระบบในช่วงปี 2560 - 2579 ตามแผน PDP2015 นำมาสรุปข้อมูลการเปลี่ยนแปลงการใช้พลังงานในแต่ละช่วงปีได้รายละเอียดตามตารางที่ 38 โดยในปี 2584 มีการคาดการณ์ว่าพื้นที่ EEC มีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ 7,110 MW ดังนั้น กำลังการผลิตในระบบที่วางแผนไว้สามารถรองรับการพัฒนาได้และยังมีพลังงานไฟฟ้าคงเหลือในระบบถึง 5,645 MW

ตารางที่ 38 : การประเมินกำลังการผลิตที่เหลือในระบบ

ปี	ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า (MW) ⁽¹⁾	กำลังการผลิตในระบบ (MW) ⁽²⁾	กำลังการผลิตที่เหลือในระบบ (MW)
2559	3,063.76	8,791.00	5,727.24
2566	4,607.93	13,527.00	8,919.07
2569	4,948.61	14,077.00	9,128.39
2570	5,776.42	13,501.00	7,724.58
2579	6,422.02	12,756.00	6,333.98
2584	7,110.26	12,756.00	5,645.74

ที่มา: (1) คาดการณ์ความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าในเขตพื้นที่ EEC ตารางที่ 35

(2) ข้อมูลสถานไฟฟ้าแรงสูงจากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2558 – 2579 (PDP2015)

3. เครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3.1 นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ EEC

รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมสมัยใหม่ เมืองใหม่ และกิจกรรมการท่องเที่ยว โดยสำนักงานเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการพัฒนาโครงการ EEC จะเป็นผลให้พื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยคาดการณ์ว่าการลงทุนใน EEC จะกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยราว 5% ต่อปี สร้างการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการ 100,000 อัตราต่อปี สร้างฐานภาษีใหม่ไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี ดึงดูดนักท่องเที่ยวกว่า 10 ล้านคนต่อปี และสร้างฐานรายได้เพิ่มไม่น้อยกว่า 4.5 แสนล้านบาทต่อปี โดยมีโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ดังนี้

แผนภาพที่ 42 : ผังนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ EEC



โครงการที่ 1: โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักในการเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดในเขตพัฒนาภาคตะวันออก รวมถึงจังหวัดหรือประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสนับสนุนการเชื่อมต่อ 3 สนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา รวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บนทรัพย์สินของโครงการ และพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

โครงการนี้จะใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางเดิมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และจะมีการก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ในลักษณะส่วนต่อขยาย 2 ช่วง ได้แก่ จากสถานีพญาไท ไปสิ้นสุดที่สถานีดอนเมือง และจากบริเวณสถานีลาดกระบังไปสิ้นสุดที่สถานีอู่ตะเภา ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 220 กม.

การให้บริการจะกำหนดให้มีผู้เดินรถรายเดียว โดยการเดินรถในกรุงเทพฯ ชั้นใน จะวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดที่ 160 กม./ชม. และจะวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. เมื่อพ้นเขตกรุงเทพฯ เส้นทางโครงการประกอบด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา โครงสร้างส่วนใหญ่จะเป็นทางยกระดับ โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ คือ ช่วงถนนพระรามที่ 6 ถึงถนนระนอง 1 ช่วงเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิ ช่วงผ่านเขาชีจรรย์ และช่วงเข้าออกสถานีอู่ตะเภา และมีศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณใกล้สถานีฉะเชิงเทรา

ข้อมูลโดยสรุปของโครงการ

ที่ตั้ง: กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ยาว 220 กม.

มูลค่าโครงการ ประมาณ 236,700 ล้านบาท

องค์ประกอบการพัฒนา:

- ทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge)
- พัฒนาเชิงพาณิชย์ที่มีมีนกะสัน (140 ไร่) และรอบสถานี จำนวน 9 สถานี ได้แก่ ดอนเมือง บางซื่อ มีนกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา โดยมีระยะเวลาเดินรถ มีนกะสัน - อู่ตะเภา ประมาณ 1 ชั่วโมง (Express Line)
- การเดินรถช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ 160 กม./ชม.
- การเดินรถช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา 250 กม./ชม.

ประโยชน์ที่จะได้รับ: เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและพื้นที่ EEC และเชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยาน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา รองรับผู้โดยสาร 100 ล้านคนต่อปี

ประเด็นด้านเทคนิค:

- ลำตัวรถไฟ (narrow/wide body)
- ระบบอาณัติสัญญาณ (Siemens/DATC/ECTS/CTCS)

ความคืบหน้าโครงการ:

- Market Sounding (bidding package) ม.ค. 2561
- ประกาศเชิญชวนเอกชน ก.พ. 2561
- มีรายงาน EIA 3 ช่วง คาดว่าจะอนุมัติทั้งหมดภายใน ก.ค. 2561

แผนภาพที่ 43 : ที่ตั้งและแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย พฤศจิกายน 2560

นอกจากนี้ โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกที่เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ มีนโยบายกำหนดให้สถานีมักกะสัน เป็น เสมือนประตู (EEC Gateway) เชื่อมโยงจากกรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศ ไปสู่พื้นที่เขตพัฒนาภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ในพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออกคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง รวมทั้งเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศ ผ่านสนามบินนานาชาติที่สำคัญของประเทศได้แก่ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา โดยจะนำที่ดินบริเวณย่านมักกะสันของการรถไฟฯ ที่อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ ให้เอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินการโครงการเช่าใช้พื้นที่ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยจ่ายผลตอบแทนให้กับ การรถไฟฯ ในอัตราไม่น้อยกว่าที่การรถไฟฯ คาดว่าน่าจะได้จากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู โดยกรรมสิทธิ์ที่ดินยังเป็นของการรถไฟฯ รวมทั้งพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงในจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์

โครงการมีระยะเวลาดำเนินการดังนี้

1. การเดินรถ City Line (การเดินรถในลักษณะ Urban Train สำหรับบุคคลที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ โดยมีเส้นทางวิ่งตั้งแต่ สุวรรณภูมิ-พญาไท-ดอนเมือง และรถไฟมีความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง) มีระยะเวลาดำเนินงาน 50 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปีพ.ศ. 2563 ซึ่งในช่วง 3 ปีแรก จะเป็นการเดินรถระหว่างพญาไท-สุวรรณภูมิ และตั้งแต่ปีที่ 4 เป็นต้นไป จะเป็นการเดินรถ จากสุวรรณภูมิ-ดอนเมือง
2. การพัฒนาเชิงพาณิชย์บนสถานี Airport Rail Link เดิม มีระยะเวลาดำเนินงาน 47 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 เนื่องจากปัจจุบัน รฟท. และ รฟฟท. มีสัญญากับบริษัท โคอะ-ฉะ มีเดีย จำกัด
3. การเดินรถ Inter-city (การเดินรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมือง มีเส้นทางวิ่งตั้งแต่สนามบินดอนเมือง - สนามบินอู่ตะเภา และรถไฟมีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟความเร็วสูง มีระยะเวลาดำเนินงาน 47 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปีพ.ศ. 2566 ซึ่งอ้างอิงปีเปิดดำเนินการจากแผนการดำเนินงานของ EEC วันที่ 13 พ.ย. 2560
4. การพัฒนาเชิงพาณิชย์มักกะสันและบริเวณสถานีศรีราชา มีระยะเวลาดำเนินงาน 47 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับการเริ่มเดินรถไฟความเร็วสูงตามข้อ 3

ตารางที่ 39 : มูลค่าการลงทุนเริ่มต้นของโครงการ

หน่วย: ล้านบาท

เงินทุนเริ่มต้น	รวมมูลค่า
มูลค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	3,300.29
มูลค่างานก่อสร้าง	161,435.60
รวมมูลค่าลงทุนโครงการ	164,735.89
มูลค่า Airport Rail Link หลังหักค่าเสื่อมราคาและที่ดินกลางบางชื่อส่วนที่เกี่ยวข้อง	22,106.41
รวมเงินลงทุน	186,842.30

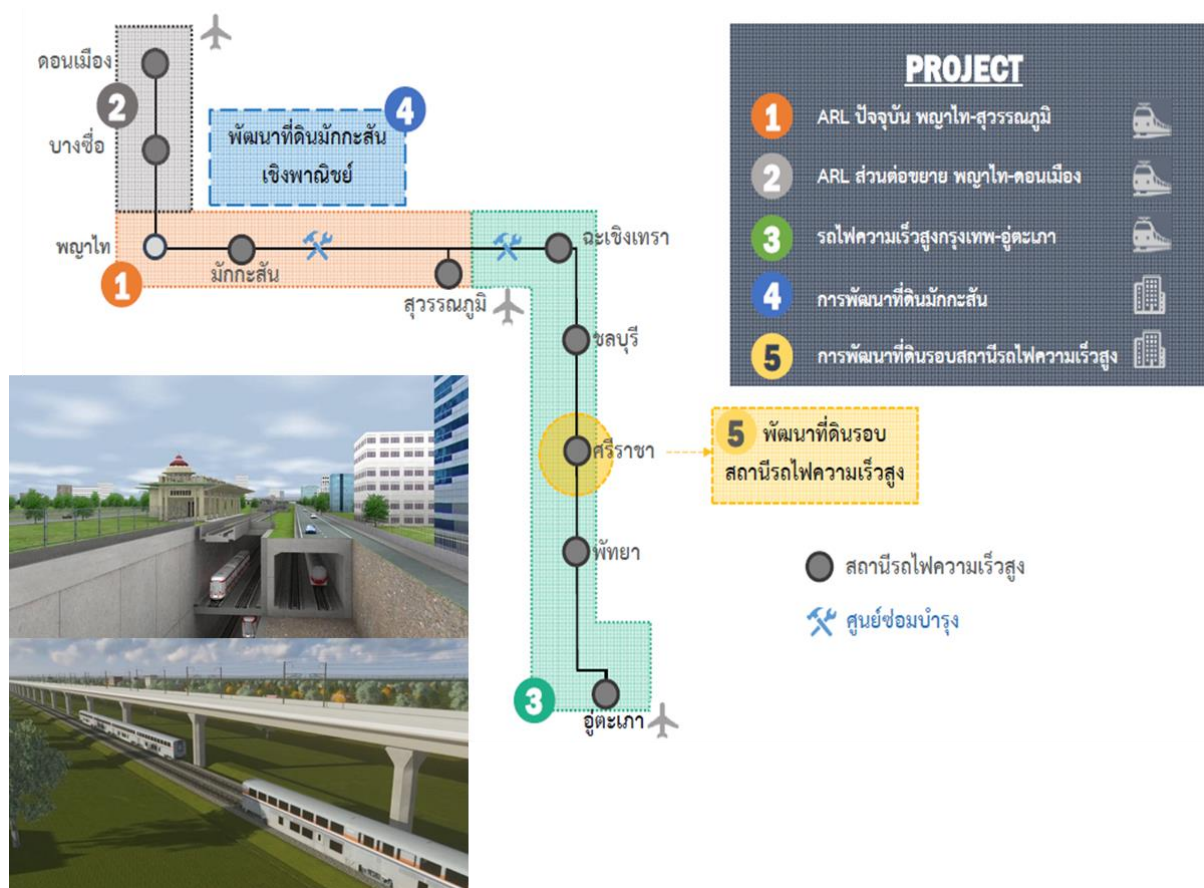
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย พฤศจิกายน 2560

ตารางที่ 40 : ปริมาณผู้โดยสารโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (หน่วย: เที่ยว/วัน)

ปี พ.ศ.	ผู้โดยสารโครงการ	
	Urban Demand	Intercity Demand
2566	106,010	53,540
2576	133,340	75,670
2586	162,420	93,070
2596	189,680	106,600
2606	201,320	112,660
2616	211,970	124,020

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย พฤศจิกายน 2560

แผนภาพที่ 44 : แผนผังภาพรวมรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน
(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเภา)



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการที่ 2: โครงการพัฒนารถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมท่าเรือหลัก 3 แห่ง : รถไฟขนส่งสินค้าและท่าบก

เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักในการขนส่งระหว่างท่าเรือหลัก 3 แห่งในเขตพัฒนาภาคตะวันออก คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงท่าเรือบก (ICD) ในพื้นที่ใกล้เคียง คือ ท่าเรือบก (ICD) ลาดกระบัง ฉะเชิงเทรา และหนองปลาตุก เพื่อบูรณาการโครงข่ายโลจิสติกส์ทางรางในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้สมบูรณ์ โดยจำแนกแผนพัฒนาโครงการ 10 โครงการออกเป็น 3 ระยะ ดังต่อไปนี้

ระยะที่ 1

- 1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา (125 กม.) โดยแก้ปัญหาจุดดัดเสมอระดับ ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ และเตรียมทางคู่ขนานเพื่อขนส่งสินค้าเพิ่มเติม
- 2) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด (70 กม.)
- 3) โครงการ ICD รองรับการจัดเก็บและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา

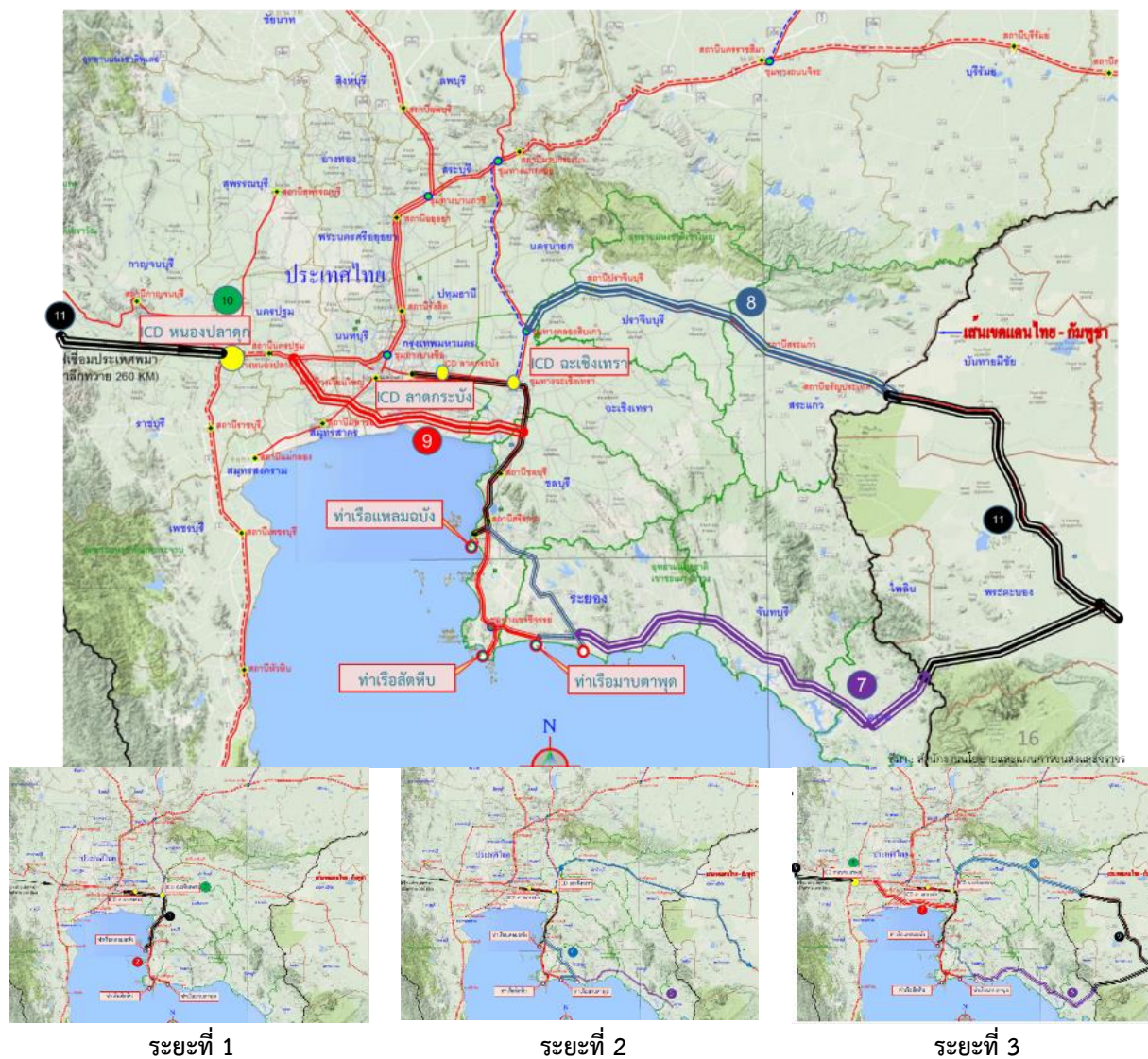
ระยะที่ 2

- 4) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา - สัตหีบ - มาบตาพุด ระยะ (80 กม.) และช่วงระยอง - มาบตาพุด (22 กม.)
- 5) โครงการรถไฟทางเดี่ยว ช่วงระยอง - จันทบุรี - ตราด (150 กม.)

ระยะที่ 3

- 6) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง - จันทบุรี - ตราด (188 กม.)
- 7) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบก้า - อรัญประเทศ (174 กม.)
- 8) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงท่าแฉลบ - พานทอง (120 กม.)
- 9) โครงการ ICD หนองปลาตุก
- 10) โครงการเชื่อมการขนส่งสินค้าในภูมิภาคด้วยรถไฟทางคู่

แผนภาพที่ 45 : โครงการพัฒนารถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมต่อท่าเรือหลัก 3 แห่ง :
รถไฟขนส่งสินค้าและท่าบก 3 ระยะ



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โครงการที่ 3: โครงการพัฒนา Logistics Hub : Dry Port

เป็นโครงการพัฒนา Logistics Hub ในลักษณะท่าเรือบก พื้นที่ประมาณ 250 ไร่ ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้ารถบรรทุก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งทางรางและทางถนน นิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) Free Zone และพื้นที่กิจกรรม Value Added บริการนำเข้า/ส่งออก one stop service CIQ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั่วประเทศผ่านเส้นทางรถไฟหลัก 3 เส้นทางได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ - แก่งคอย ระยะทาง 133 กิโลเมตร เส้นทางแก่งคอย - นครราชสีมา ระยะทาง 138.5 กิโลเมตร และเส้นทางแก่งคอย - มาบตาพุด ระยะทาง 246.5 กิโลเมตรดังแสดงในแผนภาพที่ 46

แผนภาพที่ 46 : โครงการพัฒนา Logistics Hub : Dry Port



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โครงการที่ 4: โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา

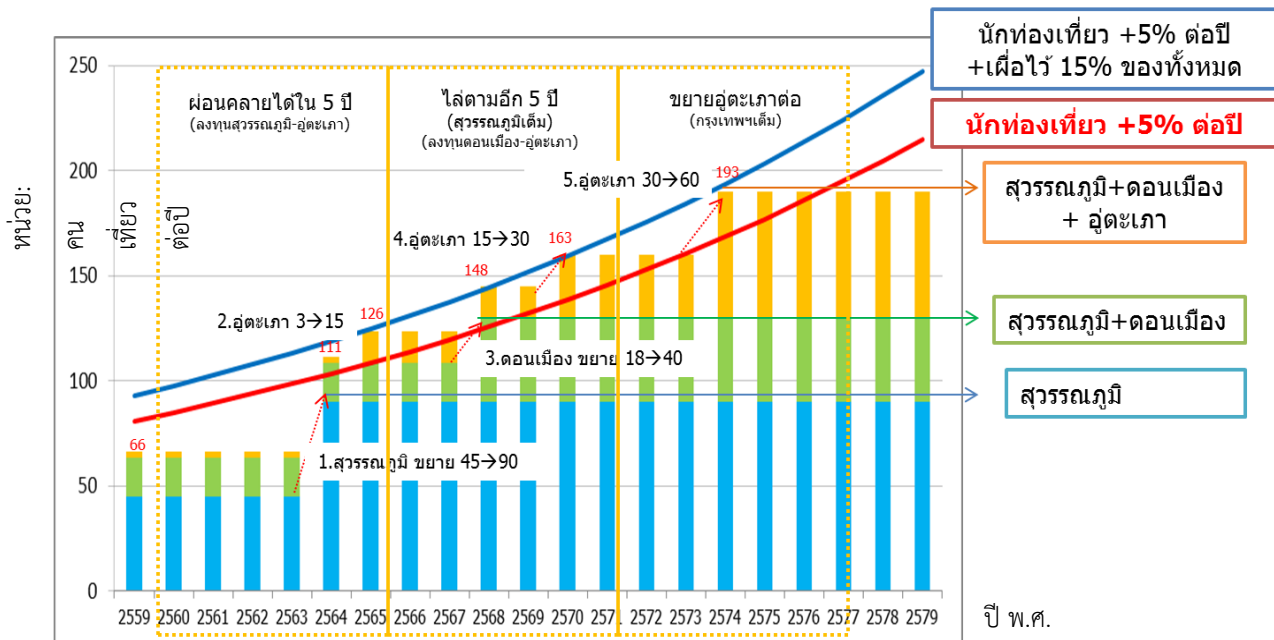
ความจำเป็นในการยกระดับสนามบินอุตะเกาเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ มีดังต่อไปนี้

- 1) ความแออัดของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ที่มีผู้โดยสารมากกว่าความสามารถในการรองรับประมาณ 18 ล้านคนต่อปี และแผนการขยายตัวของทั้ง 2 สนามบินไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารในอนาคต
 - ปัจจุบันความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิมีอยู่ 63 ล้านคนต่อปี (18+45) ในขณะที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการรวมมากกว่า 81 ล้านคน
 - แผนการขยายสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิระยะที่ 2 เป็น 40 และ 90 ล้านคนจะแล้วเสร็จในปี 2568 และ 2564 ตามลำดับ ซึ่งรวมความจุของ 2 สนามบินขยายเป็น 130 ล้านคน จะพอดีกับประมาณการนักท่องเที่ยวในปี 2568 และจะเริ่มเกินความจุในปีต่อไป
- 2) การขยายการรองรับผู้โดยสารของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ มีปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมและการจราจรรอบสนามบิน เพราะการขยายตัวของเมืองเข้ามาใกล้พื้นที่สนามบินมากขึ้น
- 3) สนามบินอุตะเกาตั้งอยู่ใกล้ พัทยาและระยอง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก อยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และท่าเรือสำคัญ เช่น แหลมฉบัง สัตหีบ และมาบตาพุด เป็นต้น และมีความเหมาะสมในการพัฒนาศูนย์กลางการบิน Aviation Hub ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก นอกจากนั้นด้วยศักยภาพของสนามบินอุตะเกา ยังมีพื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาได้ จึงควรใช้ท่าอากาศยานอุตะเกาเป็นแกนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน และขยายเป็นสนามบินนานาชาติหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ รวมทั้งพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นเมืองการบิน (Airport City) รองรับธุรกิจ บริการ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักเข้าด้วยกัน

กองทัพเรือโดยการท่าอากาศยานอุตะเกา ในปี พ.ศ. 2558 ได้ให้บริการผู้โดยสารเชิงพาณิชย์จำนวน 711,984 คน โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (Terminal) เมื่อเปิดให้บริการจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก 3 ล้านคนต่อปี (คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2560) และหากมีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการผู้โดยสารสมัยจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึง 5 ล้านคนต่อปี โดยจะมีการเชื่อมต่อระบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา - มาบตาพุด) และรถไฟท่องเที่ยว (สถานีอุตะเกา) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวไปยังเมืองพัทยา

แผนภาพที่ 47 : ประมาณการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารที่ผ่านสนามบินหลักของประเทศ และแผนการขยายความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอุตะเถา

ประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยว เทียบกับ ความสามารถ 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิ-ดอนเมือง-อุตะเถา)



ที่มา:กรมท่าอากาศยาน, 2560

สำหรับในระยะต่อไป การท่าอากาศยานอุตะเถาอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบแผนแม่บทท่าอากาศยานอุตะเถา เพื่อรองรับการเป็นเมืองการบินอุตะเถาโดยมีกิจกรรมสำคัญประกอบด้วย (1) ทางวิ่งที่ 2 (2) อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3) ซึ่งสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึง 20 ล้านคน/ปี และ 50 ล้านคน/ปี เมื่อมีการพัฒนาขั้นสุดท้าย (3) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO Center) (4) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรและช่างอากาศยาน (5) ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) (6) เขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) (6) ศูนย์บริการสุขภาพ และ (6) ศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ โดยจะมีการเชื่อมต่อระบบรถไฟความเร็วสูงที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 บริเวณชั้นใต้ดินด้วย

แผนภาพที่ 48 : ผังพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา



ที่มา : สกปรศ., 2561

มติที่ประชุมกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 1/2560 มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone: Eastern Airport City) ให้เป็นรูปธรรม จึงกำหนดกรอบการดำเนินงานดังนี้

ตารางที่ 41 : ภาพรวมงบลงทุนโครงการสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก(20 โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)	2560	2561	2562 เป็นต้นไป	หมายเหตุ
งบประมาณรัฐ	38,554	713	6,206	31,635	
PPP	130,260			130,260	2562-2565
รัฐวิสาหกิจ	5,030	30		5,000	การบินไทย
รวม	173,844	743	6,206	166,895	หมายเหตุ

1) การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของสนามบินปัจจุบัน (ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2560 – พ.ศ. 2562) ได้แก่

- การติดตั้งระบบสารสนเทศของอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (แล้วเสร็จภายใน ส.ค. 60)
- การจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ทั้งหมด (แล้วเสร็จภายใน พ.ย. 60)
- การก่อสร้าง High Speed Taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (แล้วเสร็จภายในปี 62)
- การก่อสร้าง และปรับปรุงอาคารสนับสนุนต่าง ๆ พร้อมระบบรักษาความปลอดภัย (แล้วเสร็จภายในปี 61)

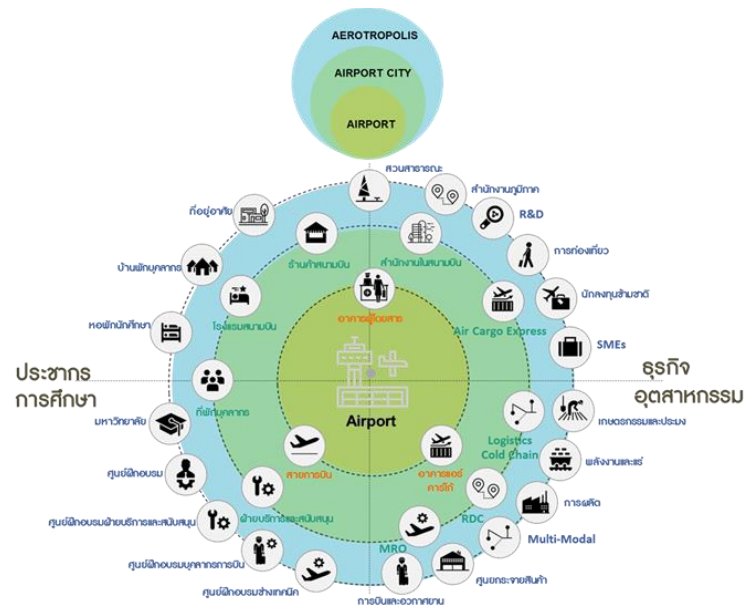
2) การยกระดับสนามบินอุตะเถาให้เป็นศูนย์กลางการบิน และอุตสาหกรรมอากาศยาน (ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2562) การดำเนินแผนการระยะสั้นจะมุ่งเน้นไปที่การส่งเสริมการขยายตัวของเที่ยวบินและผู้โดยสารให้ได้ตามเป้าหมายคือ 15 ล้านคนภายใน 5 ปี เพื่อให้สนามบินอุตะเถายกระดับเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ และเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC

ในเบื้องต้นอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 1 และ 2 สามารถรองรับผู้โดยสารได้รวมกัน 3.7 ล้านคนต่อปี และประมาณการว่าหากมีการบริหารจัดการผู้โดยสารและเที่ยวบินอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 7 ล้านคนต่อปี ซึ่งมากพอที่จะทำให้สนามบินอุตะเถา มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการบินของพื้นที่ EEC โดยเชื่อมโยงผู้โดยสารของเที่ยวบินกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น พัทยา ระยอง จันทบุรี เป็นต้น

การดำเนินงานในขณะนี้จะดำเนินงานในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยบูรณาการกับแผนท่องเที่ยว มุ่งเน้นไปที่การดึงดูดเที่ยวบินแบบประจำเส้นทาง (Scheduled Flight) เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร นอกเหนือเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Chartered Flight) ที่มีจำนวนมากในช่วงเดือนกันยายน - กุมภาพันธ์ของแต่ละปี และมีการใช้สนามบินอุตะเถาเป็นจุดเชื่อมต่อของเที่ยวบิน (Connected Flight) โดยชูจุดเด่นของการเป็นสนามบินที่อยู่ใกล้กับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญและมีชื่อเสียงของประเทศ

ในส่วนของอุตสาหกรรม จะมีการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนต่อเนื่องจากในระยะแรก ในส่วนของอุตสาหกรรมอากาศยาน ที่มีเป้าหมายในการดึงดูดการลงทุนฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานระดับที่ (Tier 2) ซึ่งเป็นระดับที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการ และส่งเสริมการจ้างงานในกลุ่มแรงงานฝีมือทักษะสูง สามารถช่วยยกระดับฐานรายได้ของประชากรเฉลี่ยให้สูงขึ้น จึงมีความเหมาะสมที่จะจัดทำแผนระยะสั้นใน 3 กลุ่มโครงการดังนี้

แผนภาพที่ 49 : กรอบแนวคิดการพัฒนาเมืองสนามบิน



ที่มา: สกรร., 2560

แผนภาพที่ 50 : ผังวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ เขตส่งเสริม :
เมืองการบินภาคตะวันออก

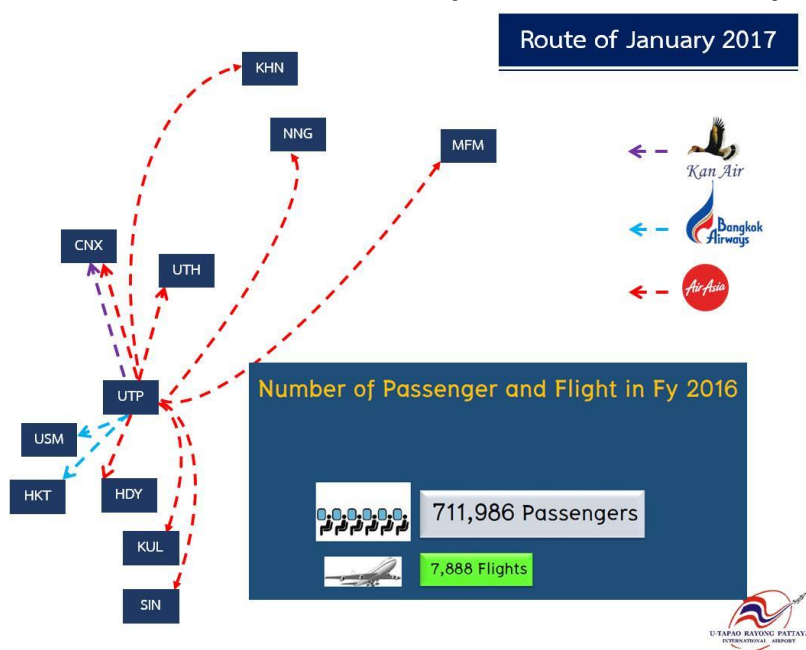


2.1) การยกระดับสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินหลัก

เพื่อให้สนามบินอุตะเถากลายเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ และเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC จึงต้องมีการส่งเสริมการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบิน ประกอบไปด้วย

- 1 การส่งเสริมการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินประจำเส้นทางระหว่างประเทศ (International Scheduled - flight) โดย
 - กำหนดมาตรการส่งเสริมเพื่อจูงใจสายการบินให้เปิดเส้นทางบินตรงมายังอุตะเถา
 - ใช้อุตะเถาเป็น Home Base ซึ่งนอกจากจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้กับสนามบินอุตะเถาแล้ว ยังเป็นการเพิ่มกิจกรรมเกี่ยวเนื่องของธุรกิจการบิน เช่น บริการภาคพื้น ครีวการบิน ทำความสะอาด และซ่อมบำรุง อีกด้วย
 - จัดทำมาตรการจูงใจสายการบิน และการทำข้อตกลงความร่วมมือกับสายการบินต่าง ๆ เพื่อให้สนามบินอุตะเถามีจำนวนเที่ยวบินประจำเส้นทางระหว่างประเทศจำนวน 25 เส้นทาง ซึ่งจะทำให้อุตะเถากลายเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคจากการเปลี่ยนเที่ยวบิน
- 2 การส่งเสริมการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวข้างเคียง เช่น พัทยา ระยอง จันทบุรี โดยจัดการระบบขนส่งสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาพัทยาผ่านสนามบินอุตะเถา เพื่อดึงดูดสายการบินสามารถเปิดเที่ยวบินประจำเส้นทางได้เพิ่มขึ้น เพราะมีระบบขนส่งเข้าเมืองที่ได้มาตรฐาน

แผนภาพที่ 51 : จุดหมายปลายทางของเที่ยวบินที่อุตะเถาในปัจจุบัน และสถิติผู้โดยสารปี 2559



ที่มา : กองทัพเรือ, 2560

2.2) การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบิน และอุตสาหกรรมอากาศยาน

1. การเร่งรัดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และอาคารคลังสินค้า (Air Cargo) ภายใต้บันทึกข้อตกลงความเข้าใจ (MOU) กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้โครงการ MRO Campus ให้สามารถเปิดดำเนินการได้เร็วกว่าปี 2564 เพื่อสามารถรื้อย้ายอาคารซ่อมบำรุงหลังเก่าเพื่อเปิดพื้นที่ให้เอกชนผู้รับสัมปทานสามารถเริ่มก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 ได้ภายในปี 2563
2. การเร่งรัดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ (Aeronautical and Aerospace Training Center) ภายใต้ บันทึกข้อตกลงความเข้าใจร่วมกัน (MOU) กับสถาบันการบินพลเรือน
3. การเสนอมาตรการจูงใจ และสิทธิพิเศษต่างๆ ให้แก่ สายการบิน ผู้ลงทุน ที่เปิดเที่ยวบิน หรือมีการลงทุนในสนามบินอุตะเภ่าเป็นกลุ่มแรกๆ (Front-runner)
4. การเร่งรัดการคัดเลือกเอกชนผู้รับสัมปทานรวมใน 5 กลุ่มกิจกรรม ให้ดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 ศูนย์ธุรกิจ เขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) ธุรกิจ MRO และธุรกิจ Air Cargo ให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนดการในปี 2566
5. การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับ (Taxi-way) เพื่อเปิดพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของสนามบิน โดยเฉพาะพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ก่อสร้าง MRO Campus ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ ของสถาบันการบินพลเรือน

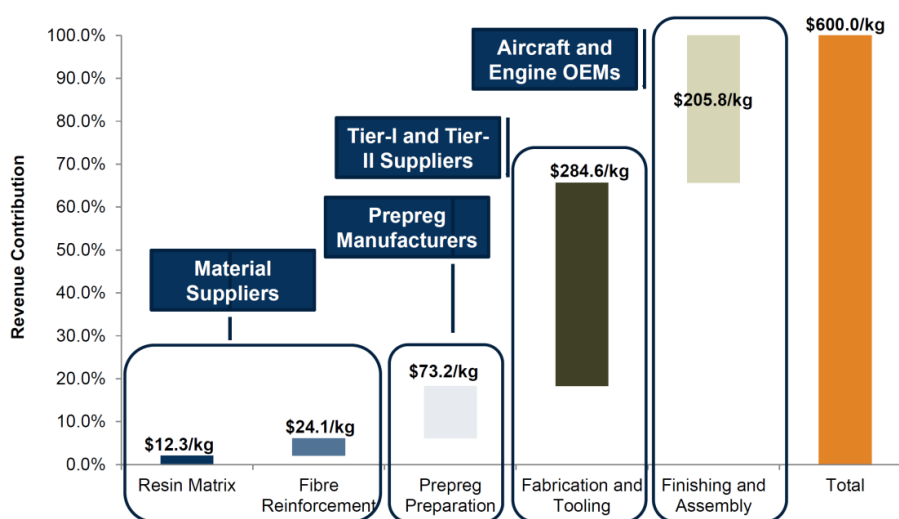
2.3) แผนงานโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน (นอกเขตสนามบิน)

เพื่อสนับสนุนธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair Overhaul : MRO) ที่ดำเนินการภายในพื้นที่สนามบินอุตะเภ่า และลดการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ จึงต้องมีมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศทั้งระบบดังนี้

1. การส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในระดับ Tier 3 ที่มีฐานการผลิตอยู่ในไทย ให้พัฒนาขึ้นไปสู่ผู้ผลิตระดับ Tier 2 โดยกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนาการออกแบบชิ้นส่วนอากาศยาน และนำมาตรการแลกผลประโยชน์ (Offsets) มาใช้กับผู้ลงทุนต่างชาติที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีชิ้นส่วนอากาศยาน โดยเฉพาะเทคโนโลยีวัสดุคอมโพสิต (Composite Material) เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทย ซึ่งเป็นคุณสมบัติตั้งต้นของการก้าวสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับ Tier 2
2. การส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ให้เข้าสู่การเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานระดับ Tier 3 และ Tier 4 โดยใช้พื้นฐานความเชี่ยวชาญจากชิ้นส่วนยานยนต์เดิม

3. การจัดทำมาตรการสนับสนุนเพิ่มเติมนอกจากสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจาก BOI ด้วยการประกาศเขตส่งเสริมพิเศษในนิคมหรือโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพิ่มเติมจากพื้นที่สนามบินอุตะเถา
4. การจัดทำมาตรการเงื่อนไขการลงทุนของผู้ลงทุนต่างประเทศ ให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการไทย ผ่านการทำ Business Matching
5. การสนับสนุนเรื่องระบบการรับรองมาตรฐานชิ้นส่วนอากาศยานแก่ผู้ประกอบการไทย โดยจัดตั้งเป็นศูนย์ให้บริการทดสอบและรับรองมาตรฐานชิ้นส่วนที่สอดคล้องกับมาตรฐานด้านการบินสากล ให้แก่ผู้ประกอบการไทย เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนไทย โดยอาศัยพื้นที่เขตส่งเสริมนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI)

แผนภาพที่ 52 : การเพิ่มมูลค่าของการใช้วัสดุคอมโพสิตในห่วงโซ่มูลค่าการผลิต



ที่มา : Frost and Sullivan, 2556

3) แผนดำเนินโครงการระยะถัดไป (พ.ศ. 2563 – พ.ศ. 2576) แผนดำเนินโครงการระยะถัดไปแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

3.1) การส่งเสริมให้ปริมาณผู้โดยสารเติบโตจาก 5 ล้านคน เป็น 60 ล้านคนในปี 2576

ประกอบไปด้วยการเชื่อมโยงสนามบินอุตะเถา เข้ากับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ โดยใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้ภายใน 1 ชั่วโมงที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2565 ทำให้สามารถย้ายเที่ยวบินบางส่วนของดอนเมืองและสุวรรณภูมิมายังอุตะเถาได้ และมีระยะเวลามากพอให้ผู้โดยสารที่เปลี่ยนเครื่อง (Transit) ระหว่างสนามบิน 3 แห่งได้อย่างสะดวก ซึ่งแผนการดำเนินการจะประกอบด้วย

1. การกำหนดมาตรการให้สายการบินหลักของไทย เปิดจุดบินที่สนามบินอุตะเถา เป็น Home Base แห่งที่ 2 และ 3 และย้ายเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศบางส่วนมาไว้ที่อุตะเถา
2. การจัดทำ Code sharing หรือตัวร่วม ระหว่างรถไฟความเร็วสูง และสายการบินต่าง ๆ เพื่อให้ผู้โดยสารเที่ยวบินสามารถใช้บริการรถไฟความเร็วสูงได้ไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวก
3. การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 ให้สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและผู้โดยสารได้ จนกว่าอาคารผู้โดยสาร 3 จะเปิดให้บริการ
4. การประกาศเขตส่งเสริมเพิ่มเติม ที่มุ่งเน้นไปที่กิจกรรมทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน เพื่อให้เกิดพื้นที่พัฒนาออกไปโดยรอบสนามบิน เช่น ศูนย์ธุรกิจ ศูนย์ประชุมและสัมมนา หรือสำนักใหญ่ บริษัทข้ามชาติ ที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับสนามบิน ธุรกิจการบิน หรืออุตสาหกรรมอากาศยาน รวมถึงการเจรจาธุรกิจข้ามชาติด้วย

3.2) การวางกรอบการพัฒนาภายใต้แนวคิด Aerotropolis

ต้องผลักดันผ่านคณะทำงานเฉพาะที่รับผิดชอบโดยการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และมีหน้าที่ในการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการพัฒนากิจกรรมโดยรอบสนามบิน โดยดำเนินการคู่ขนานไปกับแผนส่งเสริมการขยายตัวของสนามบิน

นอกเหนือจากห่วงโซ่คุณค่าของสินค้ามูลค่าสูงที่ใช้การขนส่งทางอากาศ ยังมีห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจบริการต่าง ๆ ที่อาศัยสนามบินเป็นศูนย์กลาง ไม่ว่าจะเป็นบริการด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับสินค้าต่าง ๆ ที่ขนส่งทางอากาศ หรือบริการต่อเนื่องที่มีให้กับผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ห้างสรรพสินค้า ศูนย์ประชุม ศูนย์เจรจาธุรกิจ กิจกรรมเหล่านี้จะต้องถูกจัดให้อยู่ในขอบเขต Aerotropolis โดยและมีการเชื่อมต่อกับสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสำหรับสนามบินอุตะเถานั้น สามารถสรุปกลุ่มพื้นที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสมในเบื้องต้นได้ดังนี้

¹ แนวคิด Aerotropolis โดย John D. Kasarda คือการที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาพื้นที่นั้นอาศัยสนามบินเป็นศูนย์กลาง ซึ่งจะทำให้กิจกรรมต่าง ๆ ของพื้นที่โดยรอบ เกี่ยวโยงกับธุรกิจการบิน และสนามบิน อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งความเร็ว เป็นลักษณะเด่นของการขนส่งทางอากาศที่สร้างมูลค่าเพิ่มและความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับสินค้า และบริการที่อาศัยการขนส่งทางอากาศ เกิดความประหยัดจากความเร็ว (Economies of Speed) กิจกรรมทางธุรกิจ ที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของ Aerotropolis จึงเป็นกิจกรรมมีมูลค่าสูง ซึ่งจะทำให้กิจกรรมเกี่ยวเนื่อง การจ้างงาน บริการ หรืออุตสาหกรรมนั้นเกิดมูลค่าสูงขึ้น และช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างมาก”

ความประหยัดจากความเร็ว (Economies of Speed) คือการที่ธุรกิจอาศัยความเร็วในกระบวนการของบริษัทเพื่อส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งทำให้สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และยังสร้างความได้ให้กับธุรกิจในการเข้าสู่ตลาด หรือเป็นผู้นำในสินค้าและบริการนั้น ๆ เป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจในปัจจุบันโดยตรง

2. กลุ่มกิจกรรมการผลิต และอุตสาหกรรม สำหรับการผลิตขั้นสูง หรือการเพิ่มมูลค่า สำหรับสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนอากาศยาน อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และวัสดุคอมโพสิต เป็นต้น
3. กลุ่มกิจกรรมโลจิสติกส์ และศูนย์กระจายสินค้าควบคุมอุณหภูมิ สำหรับสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ที่มีมูลค่าสูง เช่น จากอุตสาหกรรมในข้อ 1. หรือสินค้าที่เน่าเสียง่าย เช่น สินค้าเกษตร ผลไม้ หรือสิ่งมีชีวิต เป็นต้น
4. กลุ่มศูนย์กลางธุรกิจ และพาณิชย์กรรม ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน ศูนย์กลางทางการเงิน ห้างสรรพสินค้า และอาจรวมถึงศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ ด้วย
5. กลุ่มที่พักอาศัย และโรงแรม สำหรับเป็นที่พักสำหรับผู้เดินทาง นักธุรกิจ ที่มาติดต่อธุรกิจ หรือร่วมประชุมและสัมมนา รวมถึงเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานในสนามบินและพื้นที่โดยรอบด้วย
6. กลุ่มศูนย์กลางการแพทย์ครบวงจร โดยใช้พื้นที่ของโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าฯ เติม และต่อขยายไปยังพื้นที่ข้างเคียง
7. กลุ่มศูนย์กลางการขนส่ง ซึ่งศูนย์เป็นรวมของขนส่งมวลชน ทั้งรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟธรรมดา รถโดยสารประจำทาง และอาจรวมถึงเรือโดยสารข้ามฟาก (Ferry) ด้วย

โดยใน 6 กลุ่มกิจกรรมนี้สามารถจะพิจารณาประกาศเป็นเขตส่งเสริมพิเศษ เพื่อให้สิทธิประโยชน์ที่จูงใจผู้ลงทุนได้ตามความเหมาะสม

แผนปฏิบัติการของ Aerotropolis จึงต้องมุ่งเน้นไปที่วางแผนการพัฒนา และการใช้พื้นที่โดยรอบสนามบิน และพื้นที่ต่อเนื่องในรัศมี 20-50 กิโลเมตร ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณกิจกรรม จำนวนคน และมูลค่าทางเศรษฐกิจ จึงต้องวางแผนการใช้พื้นที่ อย่างรัดกุมเหมาะสมรองรับดังนี้

1. การวางแผนการใช้พื้นที่รวม เพื่อกำหนดขอบเขตการใช้พื้นที่ วางกลุ่มกิจกรรม ทั้ง 6 กลุ่ม และกำหนดระยะการพัฒนาให้มีความเหมาะสม
2. การวางระบบสาธารณูปโภค ซึ่งต้องครอบคลุม การผลิตและจ่ายไฟฟ้า และน้ำประปา ระบบการระบายและการบำบัดน้ำเสีย และระบบกำจัดขยะ นอกจากนี้ยังรวมถึงโครงข่ายระบบสื่อสารและโทรคมนาคมอีกด้วย
3. การวางโครงข่ายถนน ทางหลวง ทางพิเศษ และทางรถไฟ ที่เชื่อมสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ข้างเคียงได้โดยสะดวก พร้อมระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน สำหรับพื้นที่พัฒนาโดยรวม และระบบเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียง
4. การจัดทำมาตรการและสิทธิประโยชน์สำหรับพื้นที่ใช้สอยต่างๆในเขต Aerotropolis

แผนภาพที่ 53 : ผังแนวคิดรูปแบบของ Aerotropolis



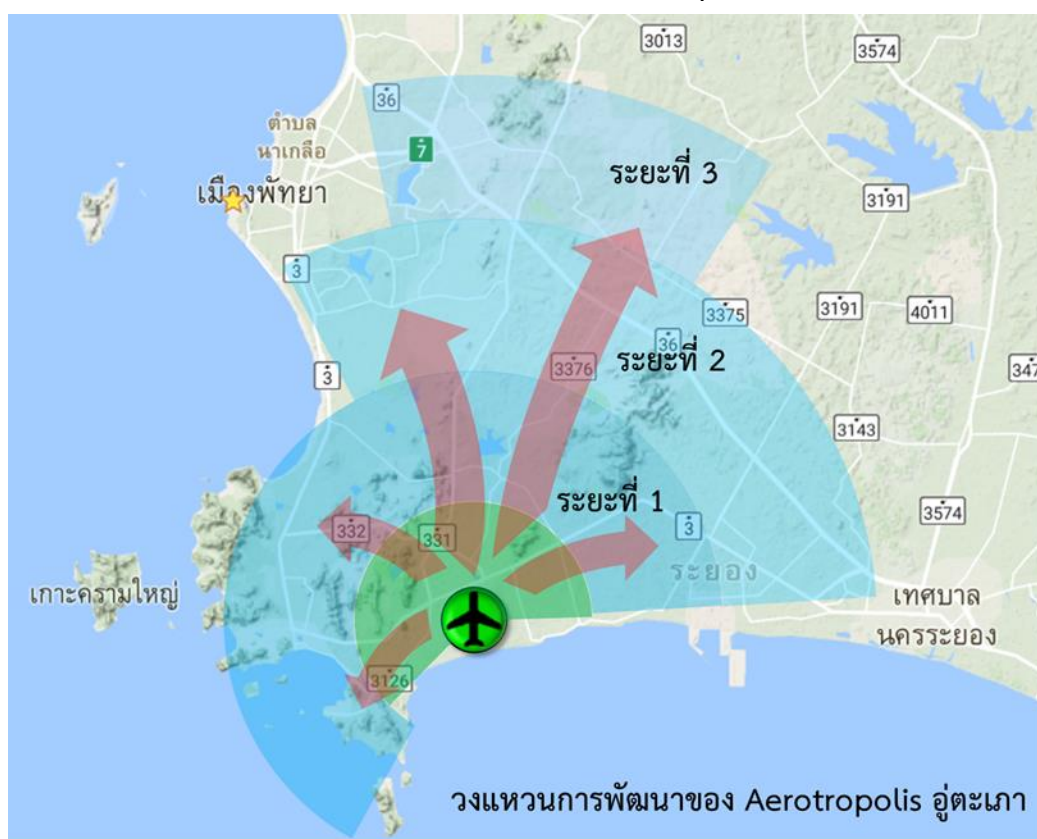
ที่มา Kasarda, 2560

โดยการจัดทำผังการพัฒนา จะจัดทำรายละเอียดโดยเก็บข้อมูลความต้องการจากนักลงทุน ที่เป็นผู้เล่นหลักในกิจกรรมต่าง ๆ และออกแบบผังแนวคิดตามความต้องการใช้ของผู้ลงทุน เพื่อให้ผังที่ออกมาสามารถนำไปต่อยอดในการจัดทำในรายละเอียดของการลงทุนในแต่ละส่วนได้

ผังการใช้พื้นที่รวมจะวางโดยอาศัยเกาะกลุ่มตามสภาพในพื้นที่เดิม เช่น อุตสาหกรรมที่เป็นส่วนหนึ่งของ Aerotropolis จะอาศัยพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด บริเวณ Smart Park โดยจะมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน โลจิสติกส์สำหรับสินค้ามูลค่าสูง หรือตลาดประมุลผลไม้และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

ส่วนสินค้าเทคโนโลยี อิเล็กทรอนิกส์ จะอาศัยพื้นที่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดบริเวณด้านทิศเหนือที่เป็นกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ หรือนิคมร่วมดำเนินการบริเวณอำเภอปลวกแดง หรือบริเวณทางหลวงหมายเลข 331

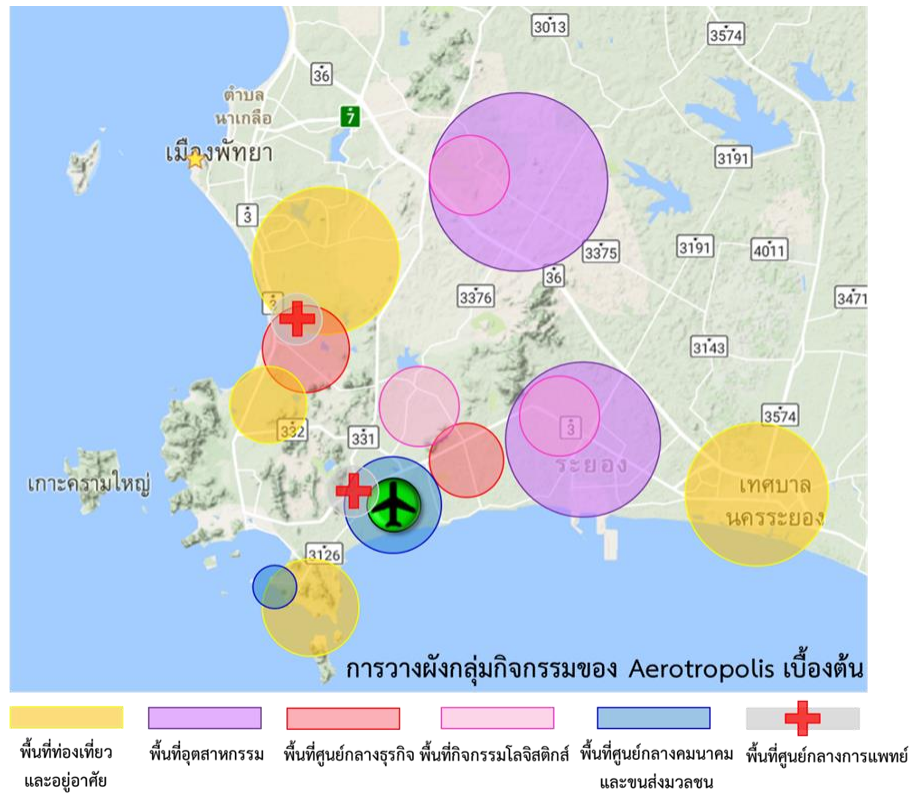
แผนภาพที่ 54 : การวางกรอบแนวคิดเบื้องต้นของ Aerotropolis ในรัศมี 20 - 50 กิโลเมตร



จากผังแนวคิดการแบ่งขั้นการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ รวมทั้งพื้นที่โดยรอบสนามบินนั้นสามารถจะกำหนดกิจกรรมตามขั้นการพัฒนาได้ดังนี้

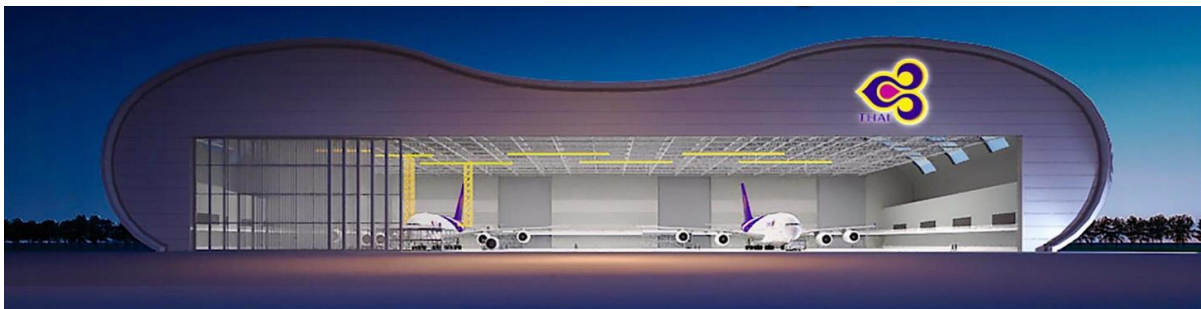
1. บริเวณโดยรอบสนามบิน (สีเขียว) เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมที่จำเป็นหรือได้ประโยชน์สูงสุดจากการอยู่ติดสนามบิน เช่น กลุ่มกิจกรรมโลจิสติกส์ และศูนย์กระจายสินค้าควบคุมอุณหภูมิ กลุ่มที่พักอาศัย โรงแรม และศูนย์ประชุมและสัมมนา ซึ่งอาจรวมถึงศูนย์กลางธุรกิจ และสุดท้ายคือกลุ่มศูนย์กลางการขนส่ง
2. พื้นที่การพัฒนาระยะที่ 1 จะประกอบไปด้วยพื้นที่ท่องเที่ยว พื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ กลุ่มที่พักอาศัย โรงแรม และศูนย์ประชุมและสัมมนา ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เมืองพัทยา 2 ที่จะพัฒนาขึ้นใหม่ทางทิศใต้ของพัทยาเดิม นอกจากนี้จะกำหนดพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติ บริเวณอำเภอสัตหีบ หาดนางรำ และเกาะแสมสาร ส่วนอุตสาหกรรมจะใช้พื้นที่บริเวณ Smart Park ของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด สำหรับการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และวัสดุคอมโพสิต สุดท้ายคือกลุ่มศูนย์กลางการแพทย์ครบวงจร จะใช้พื้นที่บริเวณรพ.สมเด็จพระนางเจ้าฯฯเดิม และอาจพิจารณาใช้พื้นที่บริเวณเมืองพัทยา 2 อีกจุดหนึ่ง
3. พื้นที่การพัฒนาระยะที่ 2 จะมุ่งเน้นไปที่กลุ่มกิจกรรมการผลิต และอุตสาหกรรม สำหรับการผลิตชิ้นสูงหรือการเพิ่มมูลค่า สำหรับสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนอากาศยาน อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และวัสดุคอมโพสิต โดยพื้นที่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดบริเวณด้านทิศเหนือ และนิคมอุตสาหกรรมบริเวณอำเภอลวกแดง และบริเวณทางหลวงหมายเลข 331 และขยายพื้นที่ท่องเที่ยวและอยู่อาศัยไปยังบริเวณเมืองระยอง
4. พื้นที่การพัฒนาระยะที่ 3 จะเป็นส่วนขยายของอุตสาหกรรมในการพัฒนาระยะที่ 2

แผนภาพที่ 55 : การวางกิจกรรมภายใต้รัศมี 50 กิโลเมตรของ Aerotropolis ในเบื้องต้น



นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย โดยได้เสนอให้ใช้พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานอยู่ตะเภาเพื่อพัฒนากิจกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน กิจกรรมผลิตและซ่อมชิ้นส่วนอากาศยาน และศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ซึ่งคาดว่าจะสร้างการจ้างงานเพิ่มเติมอีกกว่า 7,000 ตำแหน่ง และจะสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตลอดระยะเวลาโครงการ 30 ปี จำนวน 50,013 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นผลประโยชน์จากกิจกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน 38,075 ล้านบาท และกิจกรรมผลิตและซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอากาศยาน 11,938 ล้านบาท ประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุงในต่างประเทศประมาณปีละ 6,500 ล้านบาท

แผนภาพที่ 56 : ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ตะเภา



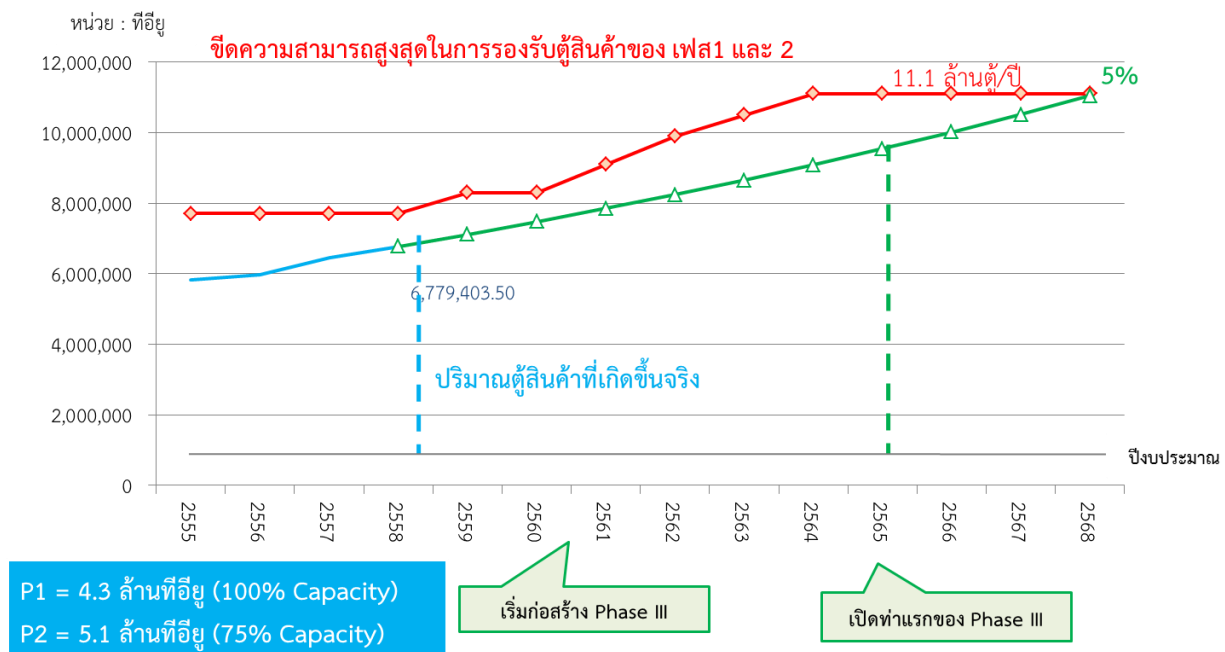
ที่มา : บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

โดยระยะแรกนี้บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและแนวทางการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน บนพื้นที่ประมาณ 210 ไร่ เพื่อรองรับกิจกรรม (1) ซ่อมใหญ่อากาศยาน (Heavy Maintenance) และ (2) การซ่อมบำรุงระดับลานจอด (Line Maintenance) โดยมีกลุ่มเป้าหมายอากาศยานรุ่นใหม่ (New Generation) ซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานได้ถึงปีละ 180 ครั้ง (event) สำหรับพื้นที่สงวนที่เตรียมไว้รองรับกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานอีกประมาณ 300 ไร่ จะทยอยแบ่งออกให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพร่วมลงทุนตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันมีเอกชนแสดงความสนใจลงทุนในกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งในส่วนของผู้ให้บริการซ่อมบำรุงแบบอิสระ (Independent MRO) และสายการบิน

โครงการที่ 5: โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ผ่านท่า 6.779 ล้านทีอียู/ปี (ระยะที่ 1 จำนวน 4.375 ล้านตู้ และระยะที่ 2 จำนวน 2.404 ล้านตู้) โดยมีขีดความสามารถรับสูงสุดได้ถึง 11.1 ล้านทีอียู/ปี ซึ่งคาดว่าหากท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตต่อปีที่ร้อยละ 5 จะมีปริมาณตู้สินค้าเกิดขีดความสามารถของท่าเรือในปี พ.ศ. 2568 เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่จะต้องใช้ระยะเวลาดังแต่ขั้นตอนการวางแผน ศึกษา ออกแบบ ก่อสร้าง ไปจนถึงเปิดให้บริการ กว่า 10 ปี จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

แผนภาพที่ 57 : ประมาณการตู้สินค้าและขีดความสามารถในการรองรับของท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 42 : ประมาณปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย:TEUs)

ปี พ.ศ.	นำเข้า (TEUs)		ส่งออก (TEUs)		รวม (TEUs)
	ตู้สินค้าขาเข้า	ตู้ถ่ายลำขาเข้า	ตู้สินค้าขาออก	ตู้ถ่ายลำขาออก	
2564	5,469,345	11,958	5,600,136	9,320	11,090,759
2569	7,210,534	13,249	7,382,349	10,326	14,616,458
2574	9,210,556	14,679	9,429,481	11,440	18,666,156
2579	11,481,070	16,264	11,753,467	12,675	23,263,476

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 43 : ประมาณปริมาณสินค้าประเภทรถยนต์ (คัน) ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

ปี พ.ศ.	สินค้าประเภทรถยนต์ (คัน)		
	นำเข้า	ส่งออก	รวม
2564	124,022	1,647,722	1,771,744
2569	169,921	2,257,522	2,427,443
2574	232,806	2,400,000	2,632,806
2579	318,965	2,400,000	2,718,965

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

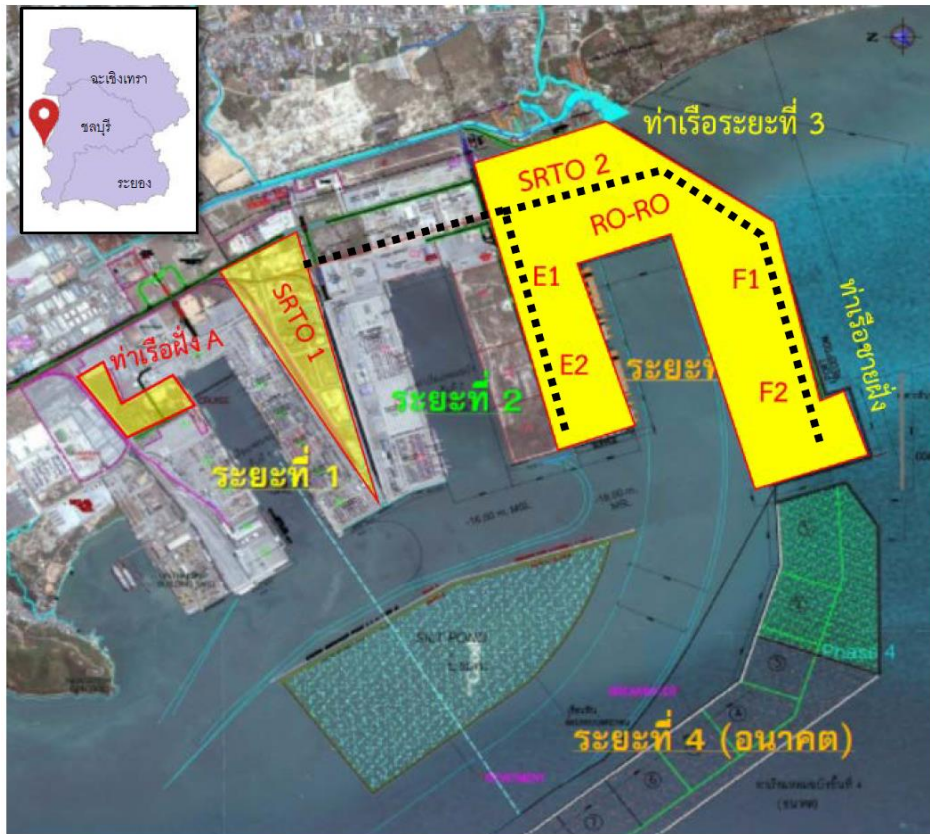
ตารางที่ 44 : ประมาณปริมาณสินค้าเทกอง(ตัน)

ปี พ.ศ.	สินค้าเทกอง (ตัน)		
	นำเข้า	ส่งออก	รวม
2564	-	601,621	601,621
2569	-	608,444	608,444
2574	-	611,018	611,018
2579	-	611,984	611,984

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 มีพื้นที่รวม 1,600 ไร่ ความลึกแอ่งน้ำ -18 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือระวางขับน้ำไม่ต่ำกว่า 100,00 เดทเวทตัน ประกอบด้วย (1) ท่าเรือขนส่งรถยนต์ (Ro/Ro) 1 ท่า (2) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า 1 ท่า (3) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 7 ท่า ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับตู้สินค้าไม่ต่ำกว่า 8 ล้านทีอียู/ปี และรองรับรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน/ปี

แผนภาพที่ 58 : ผังแสดงองค์ประกอบของโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

โครงการที่ 6: โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด โดยได้ดำเนินงานระยะที่ 1 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2535 และ ระยะที่ 2 ในปี 2542 โดยในส่วนของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดได้มีการพัฒนาแล้วรวม 2 ระยะ เนื่องจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยโครงการตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ 1,000 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่หน้าท่า 550 ไร่ มีความยาวพื้นที่หน้าท่า 2,200 เมตร พื้นที่หลังท่า 450 ไร่ โดยมีองค์ประกอบหลักของโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือของเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงาน บ่อเก็บกักตะกอนดิน และเชื่อมกันคลื่น รายละเอียด แต่ละพื้นที่ดังนี้

1. ท่าเรือของเหลว ขนาดพื้นที่ 200 ไร่ ความยาวหน้าท่า 809 เมตร มีท่าเทียบเรือ 2 ท่า สามารถรองรับเรือขนาด 100,000 DWT
2. ท่าเรือก๊าซ พื้นที่ประมาณ 200 ไร่ ความยาวหน้าท่า 1,415 เมตร มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า รองรับเรือขนาดใหญ่ได้ 100,000 DWT

3. ท่าเรือบริการ ออกแบบเป็นท่าเทียบเรือแบบ Jetty ต่อกออกจากเขื่อนกันคลื่นยื่นออกไปในทะเล มีขนาดทางเชื่อมกว้าง 6 เมตร สามารถรองรับบรรทุกได้ ความยาวท่าเรือ 1,000 เมตร จำนวน 7 ท่า สามารถรองรับเรือได้ 2 ลำต่อด้าน
4. พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงาน ขนาด 150 ไร่ ใช้สำหรับเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านพลังงานในอนาคต
5. ป่อเก็บกักตะกอนดิน ขนาด 450 ไร่
6. เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) ยาว 1,627 เมตร

แผนภาพที่ 59 : ผังพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3



โครงการที่ 7: โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด) หมายเลข 81 (ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี) และโครงข่ายถนนตามแผนพัฒนา ฯ

ลักษณะโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 32 กม. โครงการเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับพัทยา โดยมีแนวสายทางมุ่งไปทางทิศใต้ ผ่านด้านตะวันตกของอ่างเก็บน้ำมาบประชัน บ้านชากแก้ว ด้านตะวันออกของอ่างเก็บน้ำบางฟักทอง ทางหลวงหมายเลข 331 ด้านตะวันออกของเขาสีโอน ทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณบ้านฉาง และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดประมาณ กม. 192 ของทางหลวงหมายเลข 3

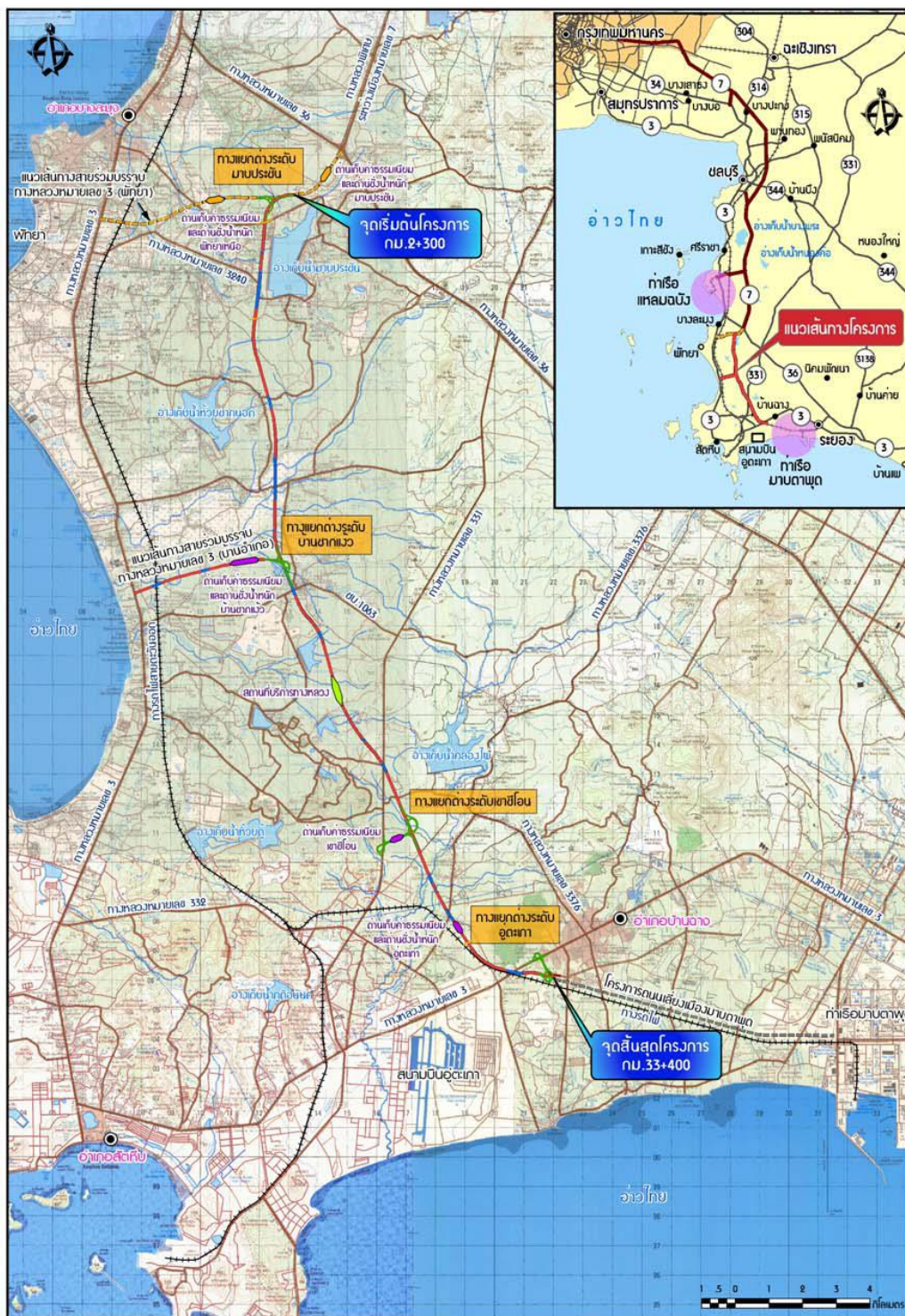
รูปตัดถนนโครงการตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการมี 4 ช่องจราจร มีเขตทางกว้าง 70 เมตร ในส่วนที่ผ่านชุมชนจะมีทางบริการทั้งสองข้างทาง ทำให้มีเขตทางกว้าง 100 เมตร มีทางแยกต่างระดับ 4 แห่ง ประกอบด้วย (1) มาบประชัน (2) บ้านชากแก้ว (3) เขาสีโอน และ(4) อุตะเภา อีกทั้งมีสถานบริการทางหลวง (Rest Area) เพื่อหยุดพักรถ พักผ่อน ทำกิจธุระที่จำเป็น ซื้อของ รับประทานอาหาร หรือ เติมน้ำมัน จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม.ที่ 20 ในอนาคตเมื่อเปิดให้บริการแล้ว 20 ปี จะขยายถนนให้มีขนาด 6 ช่องจราจรเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจร ให้ได้ระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Level of Service) อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม

แผนภาพที่ 60 : รูปตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด)



ที่มา : โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 สายพัทยา-มาบตาพุด กรมทางหลวง

แผนภาพที่ 61 : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด)



ที่มา : โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 สายพัทยา-มาบตาพุด กรมทางหลวง

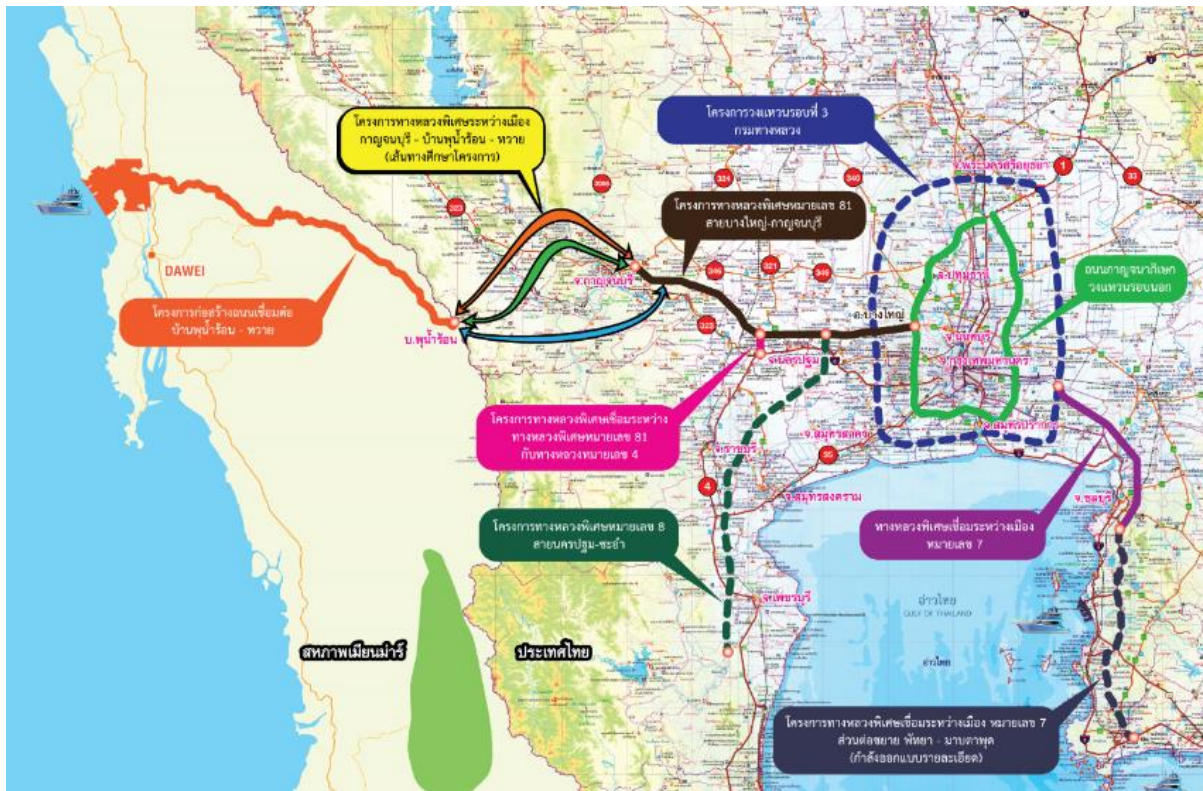
แผนภาพที่ 62 : แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด)



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นอกเหนือจาก โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด) แล้วยังมีโครงการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (ช่วงบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ระยะทาง 96 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภาพที่ 61 และโครงข่ายถนนตามแผนพัฒนา ฯ สรุปดังแสดงในแผนภาพที่ 63 เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาและประตูการค้าที่สำคัญใน EEC รวมไปถึงเส้นทางที่ใช้เป็น Feeder เชื่อมโยงระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษและระบบขนส่งทางรางสายหลักที่เชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศและภูมิภาค

แผนภาพที่ 63 : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
(ช่วงบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ระยะทาง 96 กิโลเมตร



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3.2 นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัลในพื้นที่ EEC

3.2.1 โครงการเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand)

มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลของอาเซียน (Data Hub) ขยายโครงข่ายเคเบิลใต้น้ำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตออกต่างประเทศของอาเซียนขึ้นในกับยุโรปและอเมริกาในลักษณะของ One Belt One Road และเชื่อมต่อสู่ประเทศจีนผ่านฮ่องกงในลักษณะของ Pan Pearl River Delta (PPRD) เพื่อให้เขตพัฒนาภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและเป็นประตูสู่การค้าในอาเซียนขึ้นใน โดยมีรูปแบบการลงทุนโดยใช้แนวทางประชารัฐเป็นหลัก โดยภาคเอกชนลงทุนร้อยละ 70 ในส่วนของอุตสาหกรรมดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานที่ให้บริการภายในประเทศ ขณะที่ภาครัฐลงทุนร้อยละ 30 เพื่อจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ และส่วนที่พักรอภัย โดยรัฐทำหน้าที่ส่งเสริมในเรื่องของการจัดหาสิทธิประโยชน์และมาตรการดึงดูดนักลงทุนและผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ ทั้งนี้ การบริหารจัดการภายในพื้นที่ดำเนินการโดยบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด ร่วมกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ภายใต้การกำกับดูแลตามนโยบายของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดย

บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด จะเป็นผู้ลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและที่พักออาศัย รวมถึงบริการสื่อสาร โทรคมนาคมภายในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล ขณะที่กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จะดำเนินการลงทุนในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล และส่วนสุดท้ายเป็นการลงทุนของนักลงทุนภาคเอกชนที่อยู่ในอุตสาหกรรมดิจิทัลทั้งในและต่างประเทศ โดยเขตส่งเสริมฯ จะเป็นส่วนสำคัญของการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจภายในประเทศผ่านการลงทุนในอุตสาหกรรมด้านดิจิทัล โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จากต่างประเทศ เช่น การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลระดับอาเซียน หรือ การลงทุนโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง โดยคาดว่าจะมีเม็ดเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 50,000 ล้านบาทต่อปี นอกจากนี้ ยังเป็นส่วนสำคัญที่จะสร้างและพัฒนากำลังคนด้านดิจิทัลให้สามารถรองรับอุตสาหกรรม ที่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีดิจิทัลขั้นสูงตามนโยบายของรัฐบาล โดยคาดว่าจะการดำเนินงานเขตส่งเสริมจะสามารถ เพิ่มกำลังคนดิจิทัลได้ 52,000 คนในปีแรก และเพิ่มขึ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ต่อปี และผลจากการเพิ่มขึ้น ของกำลังคนดิจิทัลที่เป็นแรงกระตุ้นจากเขตส่งเสริมฯ จะทำให้แต่ละปีกระทรวงดิจิทัลสามารถสร้างงานที่เกิดจาก กำลังคนดิจิทัลได้ 100,000 งานต่อปี นอกจากนี้ เขตส่งเสริมจะช่วยยกระดับอุตสาหกรรมฮาร์ดแวร์ในพื้นที่ให้ กลายเป็นอุตสาหกรรมดิจิทัลยุคใหม่และจะสามารถลดการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์อัจฉริยะและหุ่นยนต์ได้ปีละ ประมาณ 80,000 ล้านบาท กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมได้กำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นดำเนินการ โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล ในเดือนเมษายน ปี 2560 และสิ้นสุดการก่อสร้างและ พร้อมเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี 2565 ใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 6 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับ การคาดการณ์ความเป็นไปได้ของโครงการ ที่จะเริ่มมีการคืนทุนในปีที่ 7 ดังที่ได้กล่าวถึงแล้วในตอนต้น โดยใน 3 เดือนแรกเป็นเรื่องของการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการออกแบบการก่อสร้างโดยละเอียด และเริ่ม ก่อสร้างอาคารสำนักงานกลางภายในเดือนธันวาคม 2560 จากนั้นในระยะแรก (Phase 1) จะเริ่มดำเนินการ ก่อสร้างส่วนที่พักออาศัย พื้นที่การเรียนรู้และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล ควบคู่กับการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้าง พื้นฐาน ในระยะที่สอง (Phase 2) เริ่มดำเนินการก่อสร้างศูนย์กีฬา ห้างสรรพสินค้า ศูนย์ข้อมูล ศูนย์ส่งเสริมธุรกิจ พร้อมทั้งขยายสถานีเคเบิลใต้น้ำ และดำเนินการปรับปรุงสถานีรับส่งสัญญาณดาวเทียม รวมถึงขยายโครงสร้าง พื้นฐานด้านการพัฒนาและต่อยอดนวัตกรรมดิจิทัลสำหรับภาคธุรกิจ และในระยะที่สามเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ศูนย์ประชุมขนาดใหญ่ และศูนย์นวัตกรรมดาวเทียม อย่างไรก็ตาม นักลงทุนจะสามารถเริ่มเข้ามาลงทุนภายใน พื้นที่ได้ตั้งแต่นั้นปีแรกคู่ขนานกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ สำหรับโครงการและกิจกรรมที่จะเริ่ม ดำเนินการคู่ขนานไปกับการก่อสร้างเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล มีอยู่ด้วยกันทั้งสิ้น 4 โครงการ ได้แก่ 1. โครงการพัฒนาพื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล 2. โครงการขับเคลื่อนการเป็น ศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลของอาเซียน (ASEAN Data Center Hub) 3. โครงการจัดตั้งสถาบันพิเศษเฉพาะ ทางด้านดิจิทัล (Digital Academy) และ 4. โครงการโครงการสร้างอุตสาหกรรมดิจิทัลแห่งอนาคต (New S-Curve Digital Industry Foundation) ซึ่งทั้งสี่โครงการจะดำเนินการคู่ขนานกันตั้งแต่ปีแรก

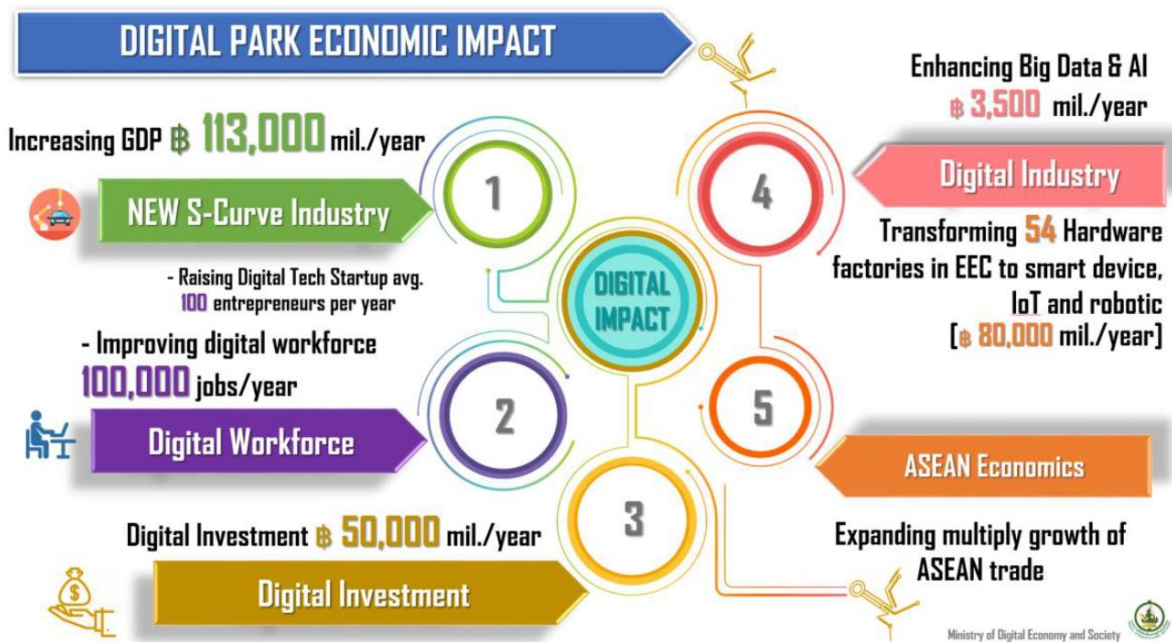
แผนภาพที่ 64 : รูปแบบการลงทุนเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand)



แผนภาพที่ 65 : เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล



แผนภาพที่ 66 : ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand)



แผนภาพที่ 67 : แผนการดำเนินงานจัดตั้งเขตส่งเสริมดิจิทัล (พ.ศ. 2560 – 2565)



แผนภาพที่ 68 : โครงการและกิจกรรมขับเคลื่อนเขตส่งเสริมดิจิทัล (พ.ศ. 2560 – 2565)

โครงการ/กิจกรรมขับเคลื่อน				
โครงการ/กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล	เริ่มโครงการ	สิ้นสุดโครงการ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ (ภายในปี 2560)	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. โครงการพัฒนาพื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (เมษายน 2560-มิถุนายน 2565)				
- จัดทำแผนการดำเนินงานอย่างละเอียด แผนการลงทุนและการประเมินความเสี่ยง	เมษายน 2560	มิถุนายน 2560	แผนการดำเนินงานอย่างละเอียด (กรกฎาคม 2560)	กสท.
- ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) + อนุมัติ - ออกแบบร่างพื้นที่ก่อสร้างและสาธารณูปโภค (Detail Design)	มิถุนายน 2560	มีนาคม 2561	ผลการศึกษา EIA เบื้องต้น (ธันวาคม 2560)	
2. โครงการขับเคลื่อนการเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลของอาเซียน (มิถุนายน 2560 - กรกฎาคม 2563)				
- ออกแบบและวางแผนการจัดตั้ง Solar Farm รองรับ Data Center Hub ตลอดจนปรับปรุง Data Center, Submarine Cable และ Satellite Station ที่มีอยู่	มิถุนายน 2560	กรกฎาคม 2563	แผนการลงทุนและการปรับปรุงอาคารที่มีอยู่ (ธันวาคม 2560)	กสท.
3. โครงการจัดตั้งสถาบันพิเศษเฉพาะทางด้านดิจิทัล (Digital Academy) เมษายน 2560-กันยายน 2561				
- กิจกรรมจัดตั้งสถาบันพิเศษเฉพาะทางด้านดิจิทัลร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร	เมษายน 2560	มิถุนายน 2561	สถาบันพิเศษเฉพาะทางด้านดิจิทัล	กระทรวงดิจิทัล
- กิจกรรมยกระดับธุรกิจไอซีทีให้เป็นธุรกิจดิจิทัล (Digital Transformation: Reskill and Acceleration Program)	พฤษภาคม 2560	กันยายน 2561	100 แอปพลิเคชันและโซลูชันสำหรับธุรกิจ SME บนระบบคลาวด์	กระทรวงดิจิทัล
4. โครงการสร้างอุตสาหกรรมดิจิทัลแห่งอนาคต (มีนาคม 2560-กันยายน 2562)				
- กิจกรรมชักจูงการลงทุนในอุตสาหกรรมดิจิทัลแห่งอนาคต	มีนาคม 2560	กันยายน 2562	ธุรกิจระดับโลก 5 ราย	กระทรวงดิจิทัล
- กิจกรรมสร้างธุรกิจดิจิทัลรุ่นใหม่รองรับ Thailand 4.0 (DigiTech Startup Program)	พฤษภาคม 2560	มิถุนายน 2561	ธุรกิจดิจิทัลใหม่ 100 ราย (ธันวาคม 2560)	กระทรวงดิจิทัล
- จัดหาพัฒนา Innovation Tool & Infrastructure ให้เอกชน	สิงหาคม 2560	กันยายน 2562	แพลตฟอร์มทดสอบสำหรับ SME	กระทรวงดิจิทัล

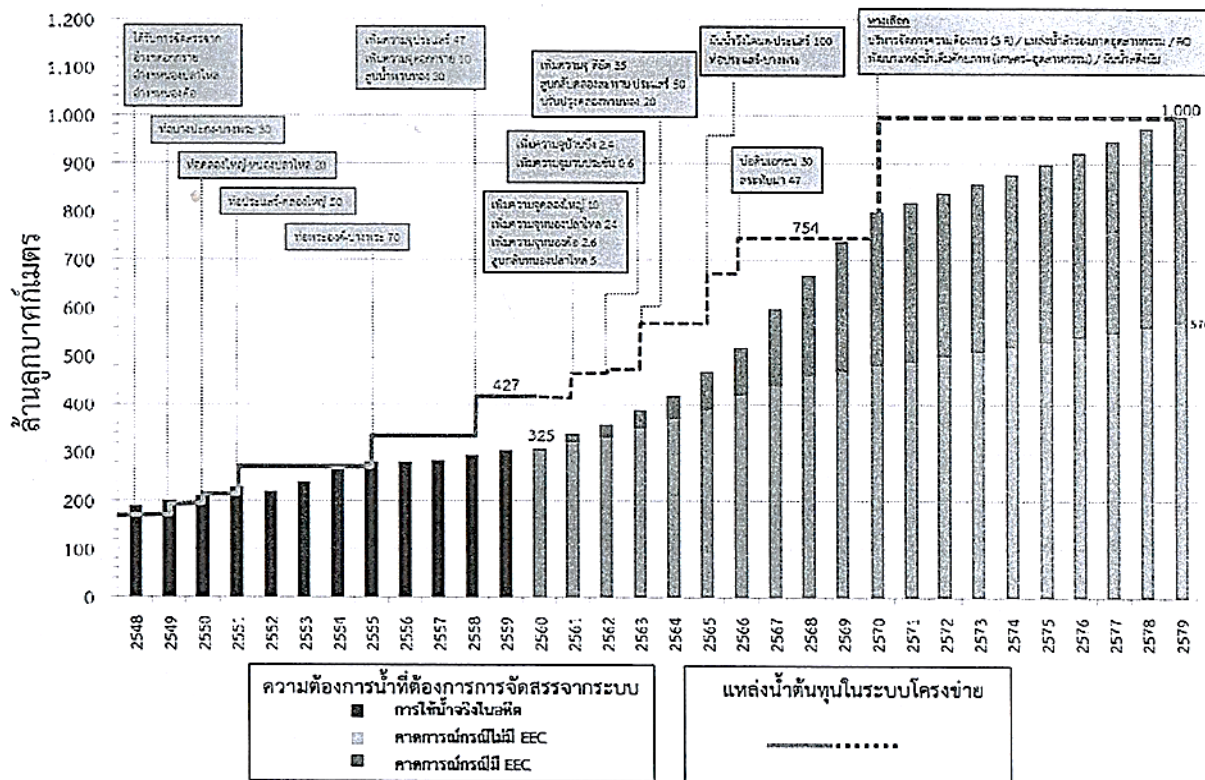
3.3 นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC

แผนการเพิ่มศักยภาพอ่างเก็บน้ำและจัดสรรน้ำ

กรมชลประทานเป็นหน่วยงานหลักในการจัดหาแหล่งน้ำดิบที่ใช้ในพื้นที่ EEC จึงได้มีแผนการเพิ่มศักยภาพอ่างเก็บน้ำในปัจจุบัน การสร้างอ่างเก็บน้ำแห่งใหม่ และเชื่อมโยงแหล่งน้ำและระบบผันน้ำเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำดิบให้สามารถรองรับความต้องการน้ำใน EEC ประกอบด้วย แผนการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการเก็บน้ำดิบและการเชื่อมโยงแหล่งน้ำของกรมชลประทาน ดังแสดงในแผนภาพที่ 69 และ 70 โดยในช่วงแรกจะเป็นการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำเก่า และการผันน้ำจากคลองสะพาน และคลองวังโตนด นอกจากนี้ยังมีแผนการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำแห่งใหม่ ที่มีแผนจะสร้างอีก 3 แห่ง ได้แก่ อ่างเก็บน้ำคลองพะวาใหญ่ และอ่างเก็บน้ำคลองแก่งทางแมว ซึ่งสองอ่าง ๓ มีความจุรวมกันได้ 148.8 ล้าน ลบ.ม. ส่วนอ่างเก็บน้ำคลองวังโตนดซึ่งมีความจุ 99.5 ล้าน ลบ.ม. ยังอยู่ในช่วงเร่งศึกษาอีไอเอ หากอ่างเก็บน้ำเหล่านี้ก่อสร้างแล้วเสร็จก็จะกลายเป็นอ่างพ่วงเพื่อเก็บน้ำมาเติมที่อ่างฯ ประแสร์ ที่ถือว่าเป็น Hub น้ำภาคตะวันออก จากนั้นส่งต่อมายังอ่างฯ บางพระ เพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำต้นทุน สำหรับป้อนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาภาคตะวันออก (EEC) ได้ต่อไป โดยจากแผนพัฒนาดังกล่าวกรมชลประทานจะสามารถเพิ่มศักยภาพของการจัดสรรน้ำดิบจาก 427 ล้าน ลบ.ม./ปี ในปี 2559 เป็น 1,000 ล้าน ลบ.ม./ปี ในปี 2574

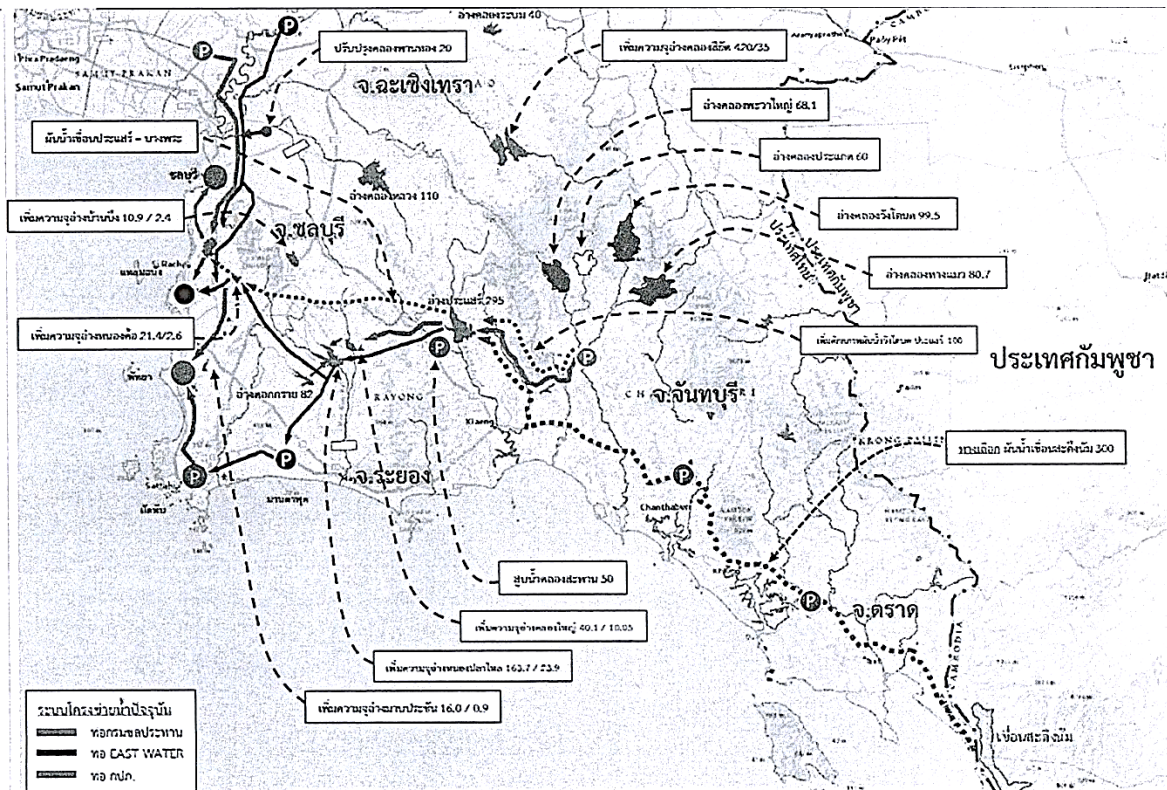
จากการประเมินความต้องการน้ำใช้จากระบบประปาและภาคอุตสาหกรรมโดยที่ปรึกษาเทียบกับแผนการจัดหาแหล่งน้ำดิบของกรมชลประทาน ดังแสดงในตารางที่ 45 สรุปได้ว่าแผนการจัดหาแหล่งน้ำสำหรับอุปโภคของกรมชลประทาน เพียงพอต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในทุกช่วงปีของแผนการพัฒนา EEC

แผนภาพที่ 69 : ความต้องการน้ำอุปโภค และการพัฒนาแหล่งน้ำต้นทุนในพื้นที่ EEC



ที่มา : สำนักบริหารโครงการ กรมชลประทาน

แผนภาพที่ 70 : แผนพัฒนาเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

ตารางที่ 45 : ความต้องการใช้น้ำเทียบกับแหล่งน้ำตามแผนของกรมชลประทาน

ความต้องการใช้น้ำในพื้นที่ EEC (ล้าน ลบ.ม.)	2559	ปีคาดการณ์				
		2566	2569	2574	2579	2584
ความต้องการใช้น้ำประปา	207.31	291.31	317.25	354.34	393.82	436.15
ความต้องการใช้น้ำอุตสาหกรรม (EW)	166.08	178.86	178.86	178.86	178.86	178.86
ความต้องการใช้น้ำอุตสาหกรรมใหม่ตามแผน กนอ. (ไม่รวมพื้นที่อุตสาหกรรมปัจจุบัน 100,000 ไร่)	-	134.95	189.76	281.10	299.37	299.37
รวม	373.39	605.12	685.87	814.30	872.05	914.37
การเพิ่มศักยภาพอ่างเก็บน้ำและจัดสรรน้ำ ตามแผนของกรมชลประทาน	427	677	754	1,000	1,000	1,000

ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

แผนการเพิ่มศักยภาพการบริการน้ำประปาในพื้นที่เมืองการบิน

ในขอบเขตรัศมี 10 กิโลเมตร ของพื้นที่เมืองการบิน มีการประปาที่เป็นสาขาของการประปาส่วนภูมิภาค คือ การประปาสาขาบ้านฉาง อยู่ทางทิศเหนือของสนามบินอู่ตะเภาในเขตจังหวัดระยองมีกำลังการผลิตน้ำประปา

2,100 ลบ.ม./ชม. ปัจจุบันจ่ายน้ำอยู่ที่ 34,000 ลบ.ม./วัน ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 261,538 คน (คิดจากอัตราการใช้น้ำประปาของจังหวัดระยองเท่ากับ 0.13 ลบ.ม./คน/วัน)

จากแผนรองรับความต้องการใช้น้ำประปาโครงการการศึกษาน้ำทั่วประเทศ (Water Cluster) การประปาส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2559 เป็นโครงการศึกษาความต้องการน้ำประปาและหาแผนรองรับความต้องการน้ำประปาที่เพิ่มขึ้นโดยใช้หลักการเชื่อมโยงระบบส่งน้ำประปาแห่งใหม่กับแห่งเดิมหรือเรียกว่า “ประปา Cluster” ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2565 หลักการของประปา Cluster คือ จะสร้างสถานีผลิตน้ำประปาใกล้กับอ่างเก็บน้ำหลักของกรมชลประทาน และวางโครงข่ายท่อส่งน้ำประปาใหม่เชื่อมโยงกับระบบท่อส่งน้ำเดิมของการประปาแต่ละสาขา โดยที่ยังเดินระบบผลิตประปาเดิมอยู่ การรับน้ำประปาจากประปา Cluster จะเป็นการรับน้ำเพื่อจ่ายน้ำประปาให้กับผู้ใช้น้ำในพื้นที่บริการของการประปาสาขานั้น ๆ เพื่อรองรับความต้องการใช้น้ำประปาที่เพิ่มขึ้น

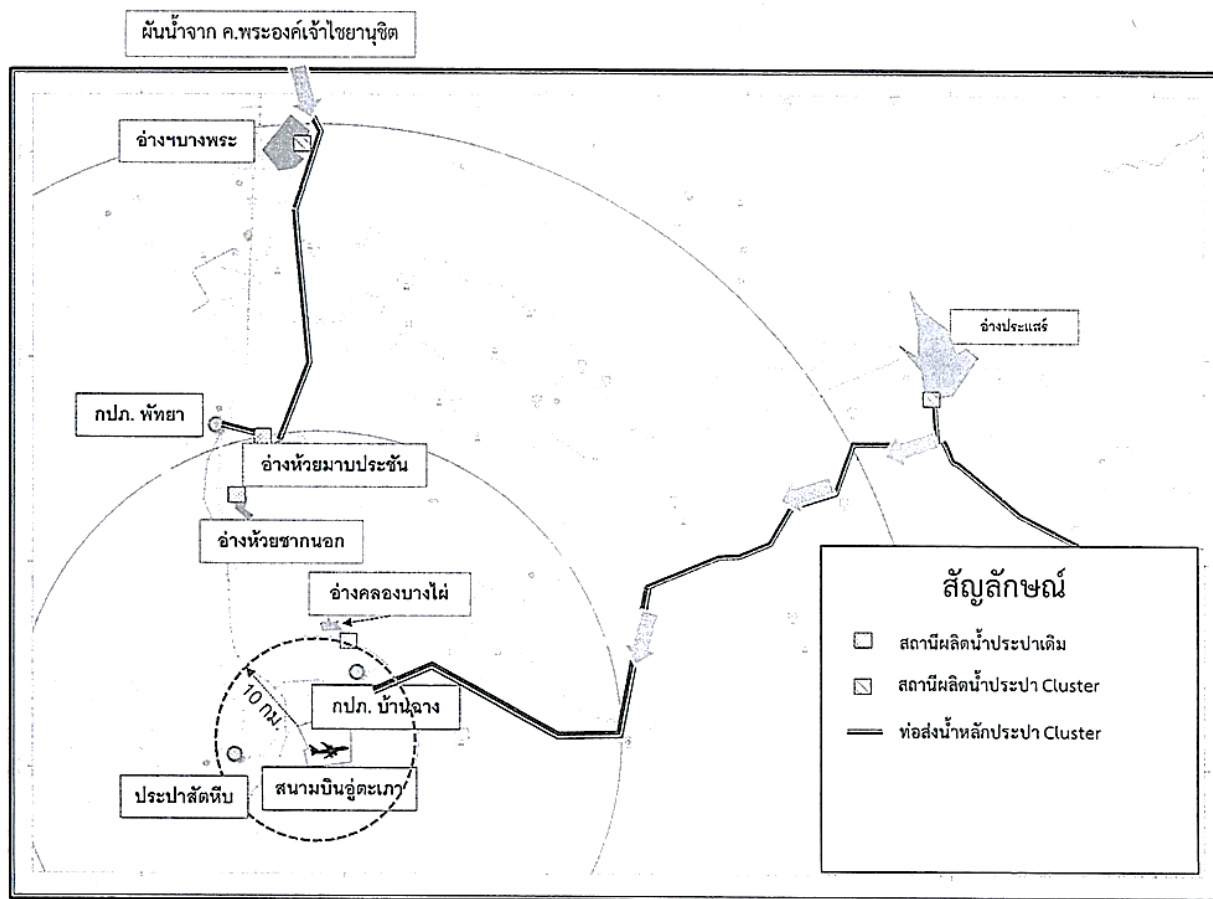
ประปา Cluster ในพื้นที่จังหวัดระยองจะก่อสร้างระบบผลิตประปาแห่งใหม่ที่อ่างเก็บน้ำประแสร์ กำลังการผลิตเมื่อเต็มศักยภาพ 13,600 ลบ.ม./ชม. จ่ายน้ำประปาให้กับ การประปาสาบ้านฉาง การประปาสาธาระยอง และการประปาสาขาก้าน้ำประแสร์ ความพร้อมในการรับน้ำประปาจากประปา Cluster ของการประปาสาบ้านฉาง คาดว่าจะสามารถรับน้ำได้ในปี พ.ศ. 2565 โดยคาดว่าจะกำลังการผลิตประปาเดิมรวมแผนประปา Cluster จะเท่ากับ 3,100 ลบ.ม./ชม. หรือสามารถจ่ายน้ำได้สูงสุด 55,800 ลบ.ม./วัน (คาดว่าจะมีน้ำสูญเสีย 25 %) ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 429,230 คน (คิดจากอัตราการใช้น้ำประปาของจังหวัดระยองเท่ากับ 0.13 ลบ.ม./คน/วัน)

ในส่วนของการประปาสัตหีบซึ่ง บมจ. ยูนิเวอร์แซล ยูทิลิตีส์ เป็นผู้รับสัมปทาน รับน้ำจาก East Water เพื่อจ่ายให้กับพื้นที่ อ. สัตหีบ เป็นการประปาที่อยู่ในพื้นที่รัศมี 10 กม. ของเมืองการบินเช่นกัน โดยการประปาสัตหีบ จะหมดสัญญาสัมปทานในปี พ.ศ. 2574 และคาดว่าหลังจากนั้นการประปาสัตหีบจะรับน้ำจากประปา Cluster ของพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยเชื่อมโยงท่อส่งน้ำจากระบบผลิตประปาแห่งใหม่ที่อ่างเก็บน้ำบางพระแทน การซื้อน้ำดิบจาก East Water โดยคาดว่าจะสามารถรับน้ำประปาที่กำลังการผลิตในปี พ.ศ. 2584 เท่ากับ 2,397 ลบ.ม./ชม. หรือสามารถจ่ายน้ำได้สูงสุด 43,146 ลบ.ม./วัน (คาดว่าจะมีน้ำสูญเสีย 25%) ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 165,946 คน (คิดจากอัตราการใช้น้ำประปาของจังหวัดชลบุรีเท่ากับ 0.26 ลบ.ม./คน/วัน)

จากข้อมูลการใช้น้ำประปา Cluster สามารถสรุปได้ว่า พื้นที่เมืองการบินในรัศมี 10 กม. จะมีปริมาณน้ำประปาจำหน่ายได้ถึง 98,950 ลบ.ม./วัน ในปี พ.ศ. 2584 และสามารถรองรับประชากรที่ใช้น้ำประปาได้ถึง 595,176 คน

รูปแสดงแนวท่อประปา Cluster เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 71

แผนภาพที่ 71 : แนวท่อประปา Cluster และการประปาในพื้นที่รัศมี 10 กม. ของเมืองการบิน



ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

3.4 ความพร้อมด้านระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

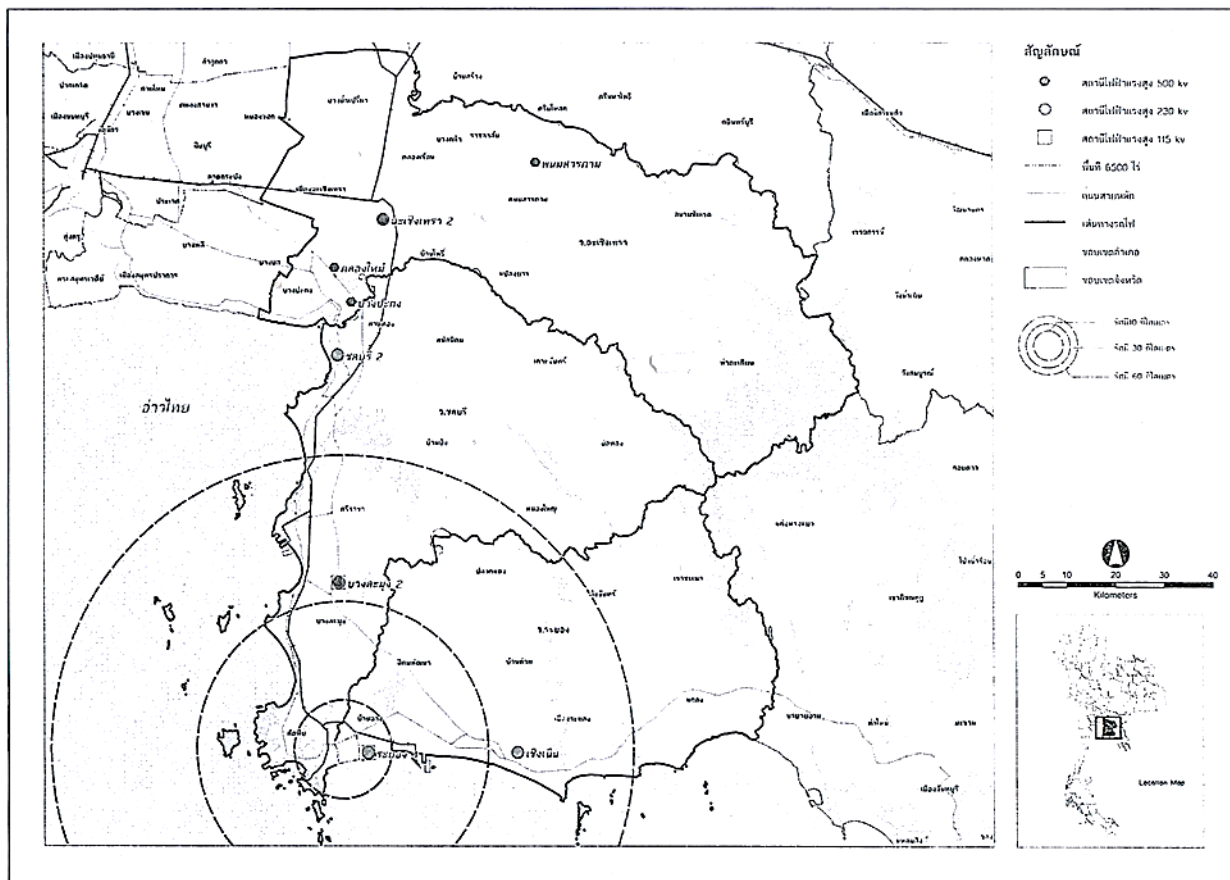
พื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินอู่ตะเภาในรัศมี 10 กิโลเมตร

ปัจจุบันมีสถานีไฟฟ้าแรงสูงขนาด 115 kV ในพื้นที่ 1 สถานี รองรับการจ่ายไฟฟ้าได้ 85 MW และในอนาคต กฟผ. วางแผนที่จะเพิ่มสถานีไฟฟ้าแรงสูงอีก 2 สถานี ซึ่งจะรองรับการจ่ายไฟฟ้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1,000 MW ซึ่งจะสามารถจ่ายไฟฟ้าให้ประชากรได้ประมาณ 1,000,000 คน

พื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินอุตะเกาในรัศมี 30 กิโลเมตร

ปัจจุบันมีสถานีไฟฟ้าแรงสูงขนาด 230 kV กับ 115 kV ในพื้นที่ 10 สถานี ซึ่งมีขีดความสามารถในการจ่ายไฟฟ้าสูงถึง 2,061 MW จากการวิเคราะห์ข้อมูลแผน PDP20155 ในระยะทาง 30 กิโลเมตรจากสนามบินอุตะเกา ไม่มีการเพิ่มของสถานีไฟฟ้าแรงสูง เนื่องจากมีการรองรับการจ่ายไฟฟ้าที่สูงอยู่แล้ว แต่ทาง กฟผ. มีการวางแผนที่จะเพิ่มสถานีไฟฟ้าในรัศมี 60 กิโลเมตร จากสนามบินอุตะเกาอีก 4 สถานี ซึ่งจะรองรับการจ่ายไฟฟ้าได้อีกประมาณ 2,465 MW รายละเอียดของแผนที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงในอนาคตและพื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินอุตะเกาในรัศมี 10, 30, และ 60 กิโลเมตร เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 72

แผนภาพที่ 72 : แผนที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงในอนาคตในระยะทาง 10, 30 และ 60 กิโลเมตรจากสนามบินอุตะเกา



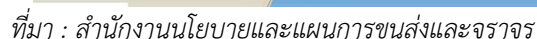
ที่มา: โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

4 ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC

4.1 รูปแบบการขนส่งทางถนนยังเป็นหลัก

เนื่องจากพื้นที่ EEC เป็นพื้นที่ที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 30 ปี จึงเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายการขนส่งที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพสูงที่สุดของประเทศ ผลการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางและขนส่งในพื้นที่เมื่อมีการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม ภาคพัฒนาเมือง และภาคการท่องเที่ยว ตามนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพบว่า จะมีปริมาณจราจรแออัดจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เนื่องจากกว่าร้อยละ 50 เป็นการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) และมีการเดินทางระหว่าง กทม.และพื้นที่ศึกษาเป็นลำดับรอง ด้วยโรงงานอุตสาหกรรมหลักและสมัยใหม่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อประโยชน์ในการส่งออกต่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีระยะทางจากต้นทางและปลายทางต่ำกว่า 100 กม. จึงเป็นข้อจำกัดที่ไม่สามารถส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ไปสู่ทางรางที่มีค่าขนส่งต่ำ (Double Handling Cost) ได้ ดังนั้นรูปแบบการขนส่งทางถนนจะยังเป็นหลักในการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ เนื่องจากมีความคล่องตัวสูงสามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าได้ดี โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าแฟชั่น และสินค้าเทคโนโลยีอนาคต

แผนภาพที่ 73 : ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายถนนตามแผนพัฒนาฯ



ดังนั้นเพื่อเป็นการลดปัญหาจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง จึงความจำเป็นที่จะต้องแยกการ
เดินทางผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าออกจากกัน โดยการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะคุณภาพสูง เช่น รถไฟ
ความเร็วสูง (กทม.-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ระยอง) และรถไฟทางไกล โดยเชื่อมโยงเมืองสำคัญ เช่น พัทยา ศรีราชา
บางแสน ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากต้นทางสู่ปลายทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
และปลอดภัย

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

[illegible]

แผนภาพที่ 75 : ผังการเชื่อมโยงท่าเรือหลักในพื้นที่ EEC

แผนที่เส้นทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยแบ่งเป็น 3 เส้นทางหลัก:

- เส้นทางสายสีแดง: กรุงเทพฯ - พัทยา (70 กม. 1 ชม.)
- เส้นทางสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ชลบุรี (117 กม. 2 ชม.)
- เส้นทางสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ระยอง (38 กม. 50 นาที)

ข้อมูลการให้บริการ:

- 51% การขนส่งสินค้าทางอากาศในพื้นที่ EEC ระยะทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากกระบวนการ Double - Triple handling
- ดังนั้น เป้าหมายการพัฒนาคือการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าอากาศยานกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

จำนวนเที่ยวบินต่อชั่วโมง (ตามประเภทสินค้า):

- 1-400 เที่ยวบิน/ชม. (สินค้าทั่วไป)
- 400-1,000 เที่ยวบิน/ชม. (สินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการ Double - Triple handling)
- >1,000 เที่ยวบิน/ชม. (สินค้าโครงการพิเศษ เช่น น้ำมันดิบ, ก๊าซธรรมชาติ)

ข้อมูลการให้บริการ:

- ท่าอากาศยานสายสีแดง: กรุงเทพฯ - พัทยา (70 กม. 1 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ชลบุรี (117 กม. 2 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ระยอง (38 กม. 50 นาที)

ข้อมูลการให้บริการ:

- ท่าอากาศยานสายสีแดง: กรุงเทพฯ - พัทยา (70 กม. 1 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ชลบุรี (117 กม. 2 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ระยอง (38 กม. 50 นาที)

ข้อมูลการให้บริการ:

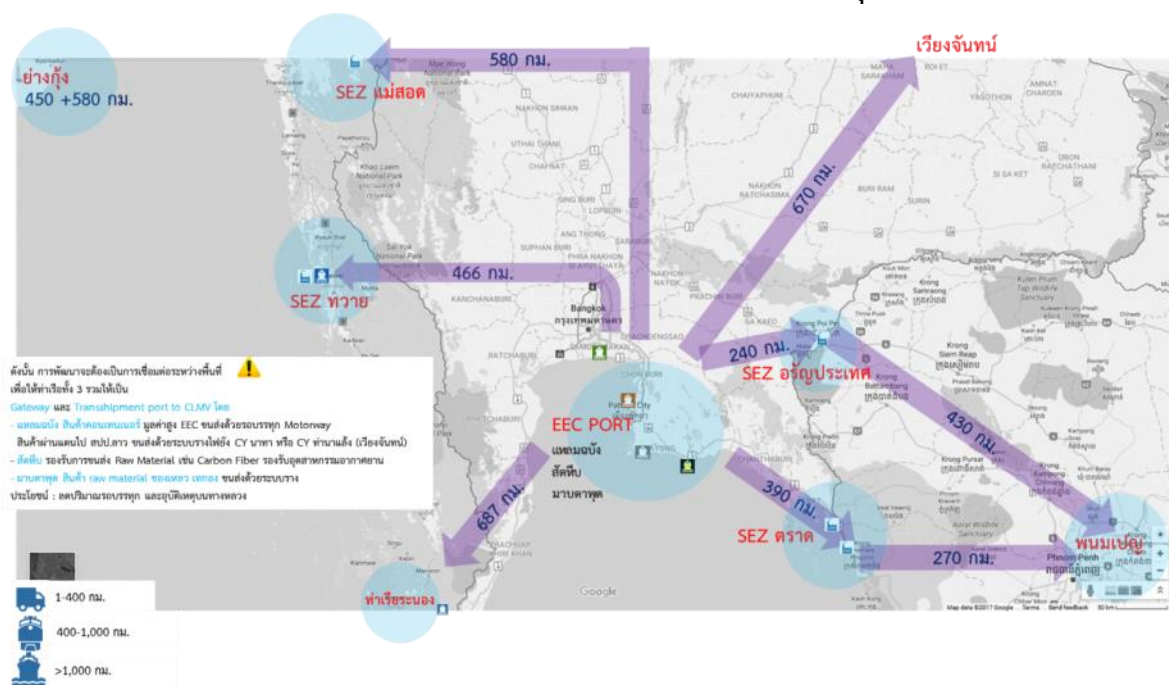
- ท่าอากาศยานสายสีแดง: กรุงเทพฯ - พัทยา (70 กม. 1 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ชลบุรี (117 กม. 2 ชม.)
- ท่าอากาศยานสายน้ำเงิน: กรุงเทพฯ - ระยอง (38 กม. 50 นาที)

122

4.3 ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค

การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC และอนุภูมิภาค ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังจะทำหน้าที่เป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) ของกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ด้วยพัฒนาระบบรถไฟทางคู่จาก ท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศ สปป.ลาว และกัมพูชา โดยตรง ปัจจุบันทั้งสองประเทศนี้ได้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น ประตูการค้าเพื่อเชื่อมกับโลกอยู่แล้ว โดยเฉพาะ สปป.ลาว ที่ไม่มีทางออกทางทะเล ซึ่งการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ช่วงฉะเชิงเทรา - คลอง 19 - แก่งคอย) และสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ท่ามาแล้ง (นครหลวงเวียงจันทน์) เพื่อลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือแหลมฉบัง จะช่วยลดความคับคั่งการขนส่งสินค้าทางหลวงหมายเลข 23304 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 7 ได้ ทั้งในส่วนสินค้าที่มีต้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ (ผ่านจังหวัดหนองคาย) และแขวงสะหวันนะเขต (ผ่านจังหวัดมุกดาหาร) ในอนาคตเมื่อมีการเชื่อมโยงทางรถไฟสายใหม่เพื่อเชื่อมต่อประเทศเมียนมาไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี) และ เมียวดี (ผ่านจังหวัดตาก) จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและการค้าของภูมิภาค โดยจะต้องมีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ตามแนวทางรถไฟเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งสามารถปิดตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ดำเนินพิธีการทางศุลกากร การตรวจคน/ตรวจพืช/ตรวจสัตว์ ได้เสมือนเป็นท่าเรือบก (Dry Port) ได้ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพและลดความแออัดของท่าเรือแหลมฉบังได้ อาทิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีหนองปลาตุก สถานีพิษณุโลก สถานีขอนแก่น และสถานีนาทา เป็นต้น

แผนภาพที่ 76 : ผังการเชื่อมโยงท่าเรือหลักในพื้นที่ EEC กับกลุ่มประเทศ CLMV



4.4 ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

นอกเหนือจากการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังทั้งในรูปแบบการขนส่งทางรางและการขนส่งผ่านท่าเรือเรือชายฝั่งแล้ว การบริหารจัดการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดจะมีส่วนสำคัญ ปัจจุบันปัญหาจราจรบริเวณรอบท่าเรือแหลมฉบัง (Peak Hour) จะอยู่ช่วงที่เรือสินค้าเข้าเทียบท่าในช่วงวันพฤหัสบดี ศุกร์ และเสาร์ ซึ่งรถบรรทุกสินค้าจะมาจอดรอริมทางหลวงหมายเลข 3 เพื่อต่อคิวเข้าท่าเรือตามตารางเรือ จึงได้เสนอแนวทางการจัดการจราจรในพื้นที่ ดังนี้

- (1) โครงการตั้งศูนย์จอตรอคิวรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง (Port Link) บริเวณใกล้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีการจัดคิวเพื่อเรียกเข้าท่าเรือแหลมฉบังด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีการเชื่อมต่อข้อมูลเรือเทียบท่าเข้ากับป้ายข้อมูลที่ลานจอตรอรถบรรทุก ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกในลักษณะศูนย์บริการรถบรรทุก (Rest area) ซึ่งเมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรห้ามไม่ให้มีการจอตรอรถบรรทุกริมทางหลวงจะสามารถบรรเทาปัญหาจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม
- (2) โครงการบริหารจัดการจราจรหน้าท่าเรือแหลมฉบัง โดยแยกจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) ออกจากจราจรภายในพื้นที่ (Local Traffic) ด้วยการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก (Fly over) และจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง บนทางหลวงหมายเลข 3
- (3) การให้ข้อมูลจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Variable Message Sign) เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบข้อมูลการเดินทางล่วงหน้า ซึ่งเป็นประโยชน์ในการคัดเลือกเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันสูงสุด

4.5 พัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นเมืองการบิน

สำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อขยายโอกาสเชื่อมโยงพื้นที่ EEC กับโลก ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นเมืองการบินอย่างครบวงจร เพื่รองรับกิจกรรมการเดินทางผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน เป็นต้น โดยมีการเชื่อมต่อระบบคมนาคมคุณภาพสูงอาทิ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด) และ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา) รวมทั้งจัดให้มีรถประจำทางเชื่อมท่าอากาศยานอุตะเถาและเมืองสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

4.6 พัฒนา ASEAN Digital Hub ให้เป็นศูนย์กลางการสื่อสารในภูมิภาค

พัฒนา Asean Digital Hub ให้เป็นศูนย์กลางการสื่อสารในภูมิภาค โดยอาศัยความพร้อมและข้อได้เปรียบของตำแหน่งที่ตั้งซึ่งเป็น Regional Internet Gateway ผ่านระบบเคเบิลใต้น้ำเชื่อมต่อไปยัง

ต่างประเทศและ Domestic Gateway สำหรับการเชื่อมต่อ Internet ภายในประเทศเชื่อมโยงพื้นที่หลักในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดในพื้นที่ EEC และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจดิจิทัล (EECd) เพื่อสร้างบทบาทการเป็นศูนย์กลางการรับ-ส่งข้อมูล Internet ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สะดวกรวดเร็วและมีต้นทุนในการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายน้อย สามารถรองรับกิจกรรมและการประกอบกิจการได้ทันที

4.7 เตรียมระบบสาธารณูปโภคให้พร้อมต่อการรองรับความต้องการในการพัฒนา EEC และชุมชน

โดยรอบ

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อเพิ่มการแข่งขันและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ จำเป็นจะต้องมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ แหล่งน้ำดิบ น้ำใช้ภาคอุตสาหกรรม น้ำประปา เพื่อการอุปโภคบริโภค รวมถึงความต้องการด้านพลังงาน โดยเฉพาะความต้องการไฟฟ้า เป็นต้น หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมชลประทาน การประปาส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าฝ่ายผลิต เตรียมแผนที่จะใช้รองรับความต้องการสาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำดิบ น้ำประปา รวมไปถึงพลังงานไฟฟ้า เพื่อให้เพียงพอในการพัฒนา EEC และชุมชน โดยรอบให้เกิดความยั่งยืน

5 สารสำคัญของแผน

5.1 วิสัยทัศน์

“พัฒนาโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ เชื่อมโยงทั้งทางบก น้ำ อากาศ รองรับ EEC มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค”

5.2 พันธกิจ

- 1) ยกกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนา EEC ในฐานะพื้นที่เศรษฐกิจระดับโลก
- 2) สนับสนุนให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางและเมืองการบินของภูมิภาค
- 3) สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูเศรษฐกิจของ CLMV และอนุภูมิภาค
- 4) สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนทั้งในภาคการบริการและการท่องเที่ยว
- 5) ยกกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

5.3 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อพัฒนาระบบขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพ
- 2) เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบินและอุตสาหกรรมอากาศยาน
- 3) เพื่อพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด ให้รองรับปริมาณสินค้าได้อย่างพอเพียง

5.4 แนวทางการพัฒนา และแผนงาน

เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจดังกล่าวข้างต้น แนวทางการพัฒนาจึงประกอบด้วย

- 1) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน โดยแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
- 2) การส่งเสริมการเดินทางผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ

- 3) การพัฒนาการเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าอากาศยาน อู่ตะเภา กับโครงข่ายคมนาคมหลักแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection)
- 4) การเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า
- 5) การยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่เศรษฐกิจ

โดยแนวทางการพัฒนาดังกล่าว สามารถนำมากำหนดเป็นแผนงานตามลักษณะของประเภทโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการเพื่อให้เกิดความชัดเจนและความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย 6 แผนงานดังต่อไปนี้

- 1) แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน
- 2) แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง
- 3) แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ
- 3) แผนการพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง
- 4) แผนการพัฒนาระบบไฟฟ้า
- 5) แผนการพัฒนาระบบประปา

6 แผนปฏิบัติการ

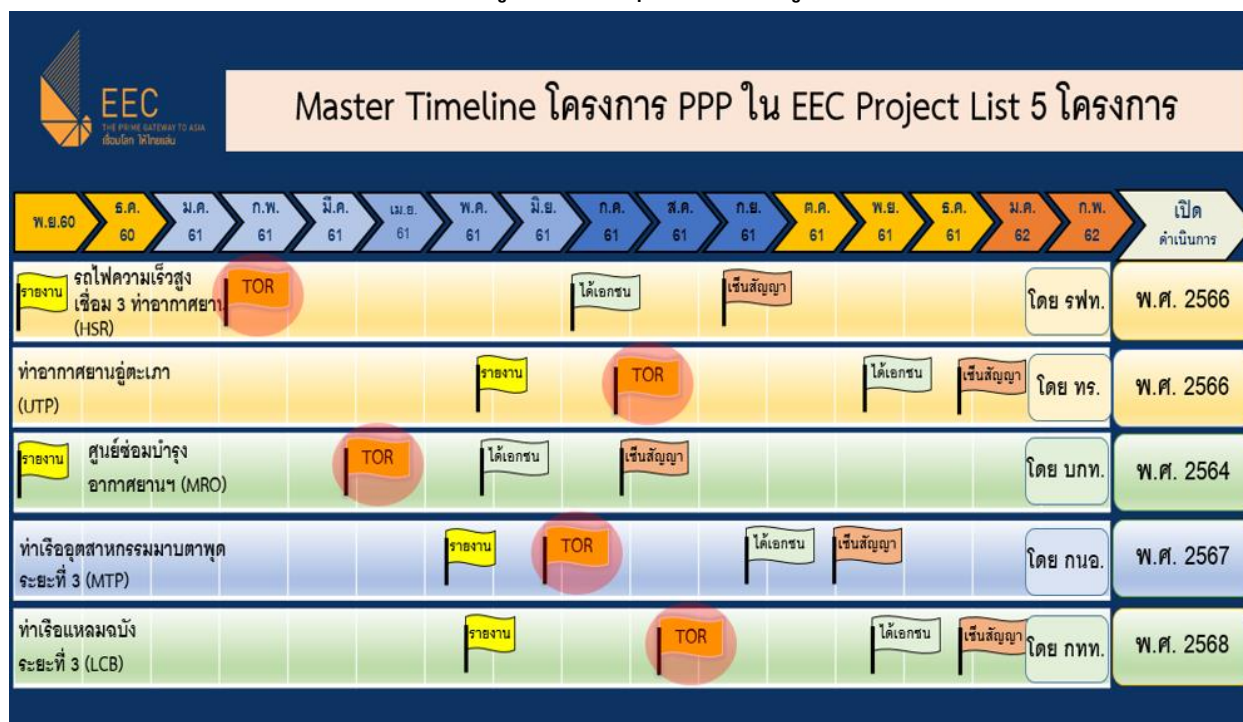
6.1 ภาพรวมแผนงาน/โครงการ

มติอนุกรรมการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ภายใต้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2560 เมื่อสิงหาคม 2560 ได้ให้ความเห็นชอบ แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน 168 โครงการ วงเงินลงทุน 988,948.10 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นวงเงินลงทุนก่อนปี 2560 และตลอดแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2560-2564 จำนวน 736,068.60 ล้านบาท และตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป อีกจำนวน 252,879.50 ล้านบาท ซึ่งหากจำแนกโครงการตามระยะเวลาความเร่งด่วน ในดำเนินงานสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2561) จำนวน 292,882.63 ล้านบาท แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2562-2564) จำนวน 414,360.59 ล้านบาท และแผนงานระยะต่อไป (พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) จำนวน 252,879.50 ล้านบาท โดยจำนวนโครงการและวงเงินลงทุนสามารถจำแนกตามแผนงานได้ดังนี้

ตารางที่ 46 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

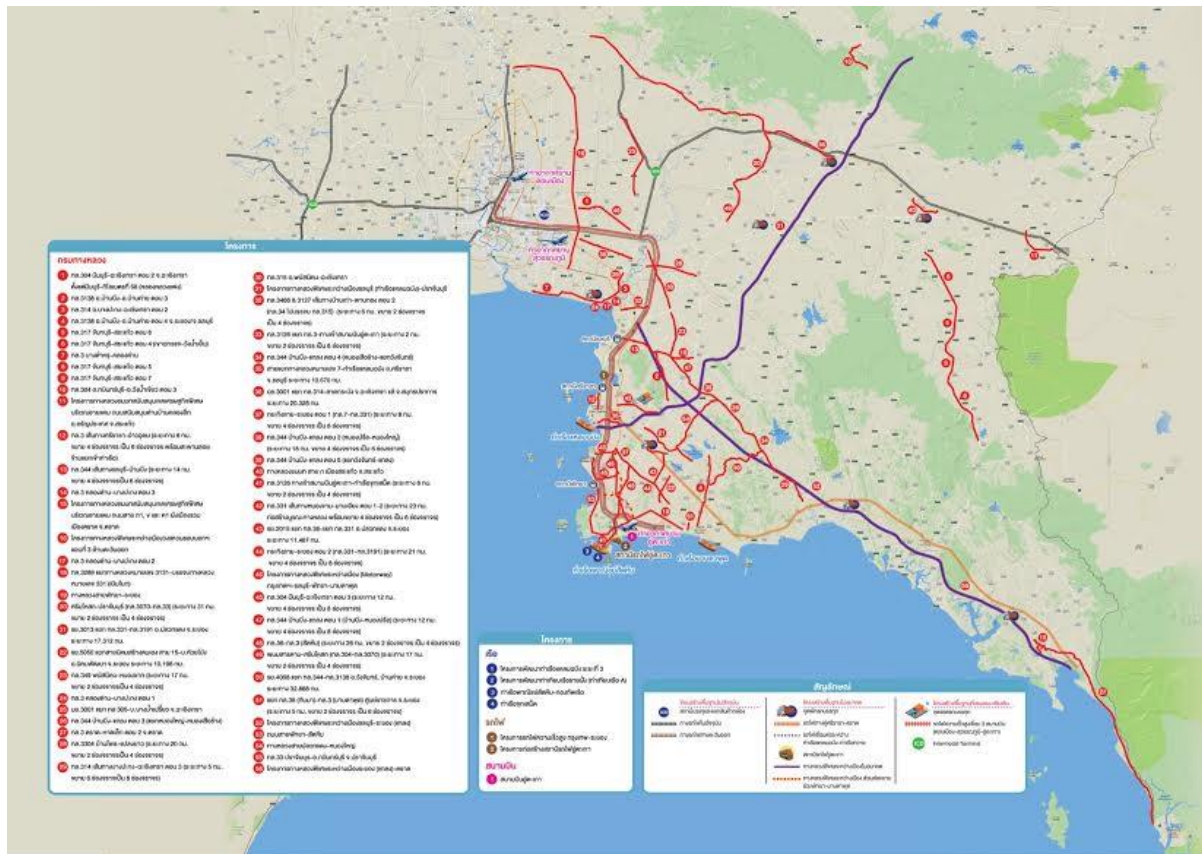
แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	90	214,636.83
แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	9	398,592.00
แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	19	160,609.17
แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	20	173,844.00
แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	12	40,459.73
แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา	18	806.36
รวมทั้งหมด	168	988,948.10

แผนภาพที่ 77 : โครงการ PPP ใน EEC Project List 4 โครงการ และ
โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา



เมื่อดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการแล้วเสร็จจะมีโครงการต่าง ๆ เป็นดังแสดงในแผนภาพที่ 77 โดยมีโครงการหลักจำแนกตามระยะการพัฒนานออกเป็นระยะเร่งด่วนปี พ.ศ. 2561 ระยะกลางปี พ.ศ. 2562 – 2564 และระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2565 ดังแสดงในตารางที่ 47

แผนภาพที่ 78 : โครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมภายใต้
แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)



ตารางที่ 47 : โครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำแนกตามระยะการพัฒนา

ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2561	ระยะกลางปี พ.ศ. 2562 – 2564	ระยะต่อไป ปี พ.ศ. 2565
MRO ระยะที่ 1 (TG)	รถไฟทางคู่ แหลมฉะ - มาบตาพุด	โครงข่ายถนนรองรับเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา พญา 2 อุตะเภา
รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	การก่อสร้าง CY ICD Dry Port รองรับ EEC - CLMV	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ชลบุรี - แกลง
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	Free Trade Zone ท่าอากาศยานอุตะเภา	-รถไฟเชื่อม EEC-ทวาย-กัมพูชา
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พญา - มาบตาพุด	ท่าเรือจุลสมิต	CY หนองปลาตุก ขอนแก่น หนองคาย อรัญประเทศ
ท่าอากาศยานอุตะเภา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2)	โครงข่ายถนนรองรับการขยายเมือง ทางเลียง เมือง ถนนผังเมืองรวม เชื่อมแหล่งสินค้า เกษตร / ทองเที่ยว	โครงข่ายถนนสนับสนุน EEC ในพื้นที่อื่น ๆ
ท่าอากาศยานอุตะเภา (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3)	จุดพักรถบรรทุกเส้นทางสายหลัก	MRO ระยะที่ 2
ท่าอากาศยานอุตะเภา (ศูนย์ฝึกอบรมการบิน)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) แหลมฉะ - ปราจีนบุรี	
แผนแม่บทท่าอากาศยานอุตะเภา	ท่าเรือ Ferry	
โครงข่ายถนนรองรับท่าอากาศยานอุตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรม เพื่อแก้ปัญหาจราจร	ทางวิ่ง (Runway) ที่ 2 ท่าอากาศยานอุ ตะเภา	
การเดินทางประจำทางเข้าท่าอากาศยานอุ ตะเภา	การแก้ไขปัญหาจุดตัด ฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบัง	
ลานจอดแถวคอยรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลม ฉะ	รถไฟทางคู่ ศรีราชา - ระยอง และ ระยอง - จันทบุรี - ตราด	
ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 2	แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน EEC	
SRT0 / ท่าเรือชายฝั่ง		
Taxiway ท่าอากาศยานอุตะเภา		

6.2 แหล่งเงินงบประมาณ

เมื่อพิจารณาแผนงาน/โครงการตามแหล่งเงินงบประมาณ พบว่า กว่าร้อยละ 59 เป็นงบจาก PPP เนื่องจากเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ร้อยละ 30 มาจากงบประมาณแผ่นดิน ร้อยละ 10 มาจากงบรัฐวิสาหกิจ และอีกร้อยละ 1 มาจากงบกองทุนหมุนเวียน โดยในปี พ.ศ. 2560 โครงการทั้งหมดมีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 160,359.93 ล้านบาท โดยมีเงินลงทุนหลักจาก PPP มากที่สุดจำนวน 87,044.47 ล้านบาท รองลงมาคือ วงเงินลงทุนจากรัฐวิสาหกิจจำนวน 63,172.66 ล้านบาท และงบประมาณแผ่นดินจำนวน 4,314.84 ล้านบาท ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณแล้วเป็นเงินจำนวน 3,247.79 ล้านบาท ในส่วนของวงเงินลงทุนปี พ.ศ. 2561 ส่วนใหญ่เป็น

เงินลงทุนจาก PPP มากที่สุดจำนวน 103,470.00 ล้านบาท รองลงมาคือ งบประมาณแผ่นดินจำนวน 12,537.03 ล้านบาท โดยได้รับการจัดสรรแล้วจำนวน 1,745.81 ล้านบาท ส่วนงบประมาณที่เหลือจำนวน 10,791.22 ล้านบาท อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ อย่างไรก็ตาม ในส่วนรายละเอียดงบประมาณที่ใช้ในแต่ละโครงการจะนำเสนอเพิ่มเติมในภาคผนวก ก ซึ่ง ณ ที่นี้จะขอนำเสนอวงเงินงบประมาณในแต่ละแผนงานในภาพรวมโดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 48 : แสดงแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ตามแหล่งเงินงบประมาณ

แหล่งงบประมาณ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินงาน						
		ก่อนปี 2560	2560	2561	2562	2563	2564	2565 เป็นต้นไป
รวม 6 แผนงาน	988,948.10	28,825.38	160,359.93	132,522.70	127,451.90	150,212.99	136,695.70	252,879.50
งบประมาณแผ่นดิน	273,960.18		4,314.84	12,537.03	38,265.12	54,152.99	56,650.70	108,039.50
- ได้รับงบแล้ว	8,131.23		3,247.79	1,745.81	2,702.30	435.34	-	-
- ขอรับจัดสรร	265,828.94		1,067.05	10,791.22	35,562.82	53,717.65	56,650.70	108,039.50
รัฐวิสาหกิจ	90,846.65		63,172.66	10,332.21	17,341.79	-	-	-
PPP	583,304.47		87,044.47	103,470.00	71,845.00	96,060.00	80,045.00	144,840.00
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	12,011.42		5,827.96	6,183.46	-	-	-	-
1. แผนการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน								
รวม	214,636.83	19,867.79	8,965.54	11,377.51	13,510.31	26,502.19	32,654.00	101,759.50
งบประมาณแผ่นดิน	133,409.04		3,285.54	5,697.51	13,510.31	20,902.19	21,454.00	68,559.50
- ได้รับงบแล้ว	8,105.48		3,235.54	1,732.31	2,702.30	435.34		
- ขอรับจัดสรร	125,303.56		50.00	3,965.20	10,808.01	20,466.85	21,454.00	68,559.50
รัฐวิสาหกิจ	-		-	-				
PPP	50,000.00		-	-		5,600.00	11,200.00	33,200.00
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	11,360.00		5,680.00	5,680.00				
2. แผนการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งทางราง								
รวม	398,592.00	-	230.00	28,030.00	65,910.00	103,536.00	93,406.00	107,480.00
งบประมาณแผ่นดิน	98,592.00		230.00	30.00	9,910.00	19,536.00	29,406.00	39,480.00
- ได้รับงบแล้ว	-		-	-				
- ขอรับจัดสรร	98,592.00		230.00	30.00	9,910.00	19,536.00	29,406.00	39,480.00
รัฐวิสาหกิจ	-		-	-				
PPP	300,000.00		-	28,000.00	56,000.00	84,000.00	64,000.00	68,000.00
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	-		-	-				
3. แผนการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ								
รวม	160,609.17	1,979.17	143,623.74	726.47	13,420.59	859.20	-	-
งบประมาณแผ่นดิน	2,598.77		12.25	220.51	1,506.81	859.20	-	-
- ได้รับงบแล้ว	25.75		12.25	13.50				
- ขอรับจัดสรร	2,573.02		-	207.01	1,506.81	859.20		
รัฐวิสาหกิจ	57,335.34		56,419.06	2.50	913.78			
PPP	98,044.47		87,044.47	-	11,000.00			

แหล่งงบประมาณ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินงาน						
		ก่อนปี 2560	2560	2561	2562	2563	2564	2565 เป็นต้นไป
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	651.42		147.96	503.46				
4. แผนการพัฒนามาตรฐาน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง								
รวม	173,844.00	-	743.00	81,676.00	17,833.70	19,315.60	10,635.70	43,640.00
งบประมาณแผ่นดิน	38,554.00		713.00	6,206.00	12,988.70	12,855.60	5,790.70	-
- ได้รับงบแล้ว	-		-	-				
- ขอรับจัดสรร	38,554.00		713.00	6,206.00	12,988.70	12,855.60	5,790.70	
รัฐวิสาหกิจ	30.00		30.00	-				
PPP	135,260.00		-	75,470.00	4,845.00	6,460.00	4,845.00	43,640.00
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	-		-	-				
5. แผนการพัฒนาระบบไฟฟ้า								
รวม	40,459.73	6,978.42	6,723.60	10,329.71	16,428.01	-	-	-
งบประมาณแผ่นดิน	-		-	-	-	-	-	-
- ได้รับงบแล้ว	-		-	-				
- ขอรับจัดสรร	-		-	-				
รัฐวิสาหกิจ	33,481.31		6,723.60	10,329.71	16,428.01			
PPP	-		-	-				
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	-		-	-				
6. แผนการพัฒนาระบบประปา								
รวม	806.36	-	74.05	383.01	349.30	-	-	-
งบประมาณแผ่นดิน	806.36		74.05	383.01	349.30	-	-	-
- ได้รับงบแล้ว	-		-	-				
- ขอรับจัดสรร	806.36		74.05	383.01	349.30			
รัฐวิสาหกิจ	-		-	-				
PPP	-		-	-				
กองทุนหมุนเวียน/เงินนอก งบประมาณ	-		-	-				

6.3 ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะ ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น โดยมีจำนวนโครงการและตัวอย่างโครงการที่สำคัญที่ดำเนินการในแต่ละระยะตามรายละเอียด ดังนี้

- ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2561) เป็นการเร่งรัดดำเนินโครงการตามแผนงานทั้ง 6 ด้าน รวม 101 โครงการ
- ระยะกลาง (พ.ศ. 2562-2564) เป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากโครงการในระยะเร่งด่วน จำนวน 49 โครงการ และเป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการใหม่จำนวน 63 โครงการ

- ระยะต่อไป (พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) เป็นการดำเนินโครงการตามแผนงานทั้ง 6 ด้าน ต่อเนื่องจากโครงการระยะเร่งด่วน ระยะกลาง จำนวน 26 โครงการ และโครงการที่เริ่มดำเนินการใหม่ 4 โครงการ

อย่างไรก็ตามในส่วนของรายละเอียดระยะเวลาการดำเนินงานในแต่ละโครงการจะนำเสนอเพิ่มเติมในภาคผนวก ข

ตารางที่ 49 : ระยะการพัฒนาโครงสร้างพื้นที่คมนาคมที่สำคัญ

แผนงาน	ระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2560-2561)	ระยะกลาง (ปีพ.ศ. 2562-2564)	ระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565)
แผนการพัฒนา ระบบคมนาคม ขนส่งทางถนน	- Motorway พัทยา-มาบตาพุด - โครงการขั้วถนนรองรับอุโมงค์ท่าอากาศยาน	- โครงการขั้วถนนรองรับการขยายเมืองใหม่ทางเลี่ยงเมือง ทางเชื่อมแหล่งท่องเที่ยว/เกษตรกรรม - จุดพักรถบรรทุก (rest area) - แผนแม่บทขนส่งมวลชน EEC - Motorway แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	- โครงการขั้วเพิ่มเติมรองรับเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา พัทยา2 อุโมงค์ - Motorway ชลบุรี-แกลง
แผนการพัฒนา ระบบคมนาคม ขนส่งทางราง	- PPP HSR 3 สนามบิน	- การเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟทางคู่ หัวหมาก-แหลมฉบัง - รถไฟทางคู่ แหลมฉบัง-มาบตาพุด-ระยอง - รถไฟทางคู่ ระยอง-จันทบุรี-ตราด - พัฒนา Dry Port ในภูมิภาค	
แผนการพัฒนา ระบบคมนาคม ขนส่งทางน้ำ	- PPP ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 - PPP ท่าเรือมาบตาพุด ขั้นที่ 3	- ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	
แผนการพัฒนา สนามบิน และ ระบบโลจิสติกส์ที่ เกี่ยวข้อง	- แผนแม่บทท่าอากาศยานอุตุระ - PPP MRO อุตุระระยะที่ 1 - PPP อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้า และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1 สนามบินอุตุระ	- ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2, - ก่อสร้าง Air Cargo ระยะที่ 1 - ก่อสร้าง Training Center	- PPP MRO อุตุระระยะที่ 2 - PPP Air Cargo ระยะที่ 2
แผนการพัฒนา ระบบไฟฟ้า	- การเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 3 - การนำร่องสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และระบบการบริหารจัดการโครงข่ายเครื่องอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า	- การปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	
แผนการพัฒนา ระบบประปา	- งานย้ายแนวท่อหลักการก่อสร้างขยายถนนสายต่าง ๆ ระยะที่ 1	- งานย้ายแนวท่อหลักการก่อสร้างขยายถนนสายต่าง ๆ ระยะที่ 2	

6.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

จากการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จะก่อให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและในพื้นที่อย่างก้าวกระโดด นำมาซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นทั้งต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ในอนาคต โดยผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานตามแผนงานดังกล่าว สามารถสรุปได้ ดังนี้

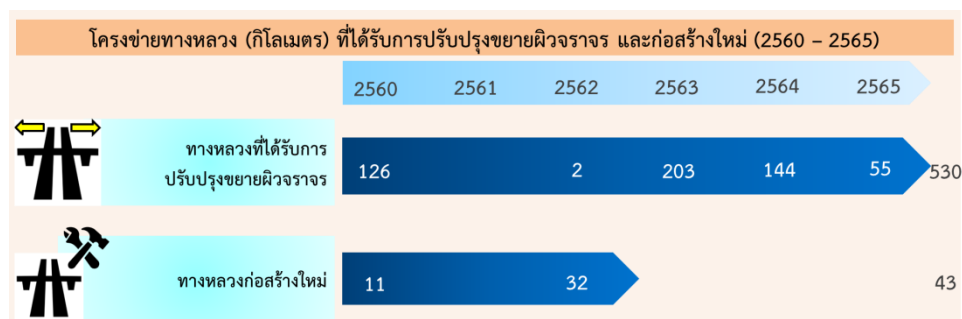
6.4.1 ผลที่คาดว่าจะได้รับต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม

- 1) ระบบการขนส่งของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้และเมื่อรวมกับโครงข่ายภายนอกพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้คิดเป็นร้อยละ 2 ของ GDP หรือ ปีละ 200,000 ล้านบาท
- 2) ประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสามารถลดระยะเวลาการเดินทางและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมทั้งการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานช่วยเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชนซึ่งจะช่วยให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกว่า 2.1 – 3.0 ล้านล้านบาท
- 3) ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่
 - 3.1 ประชาชนสามารถเดินทางจากพื้นที่ EEC เข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูง หมายความว่า ประชาชนในพื้นที่ EEC สามารถเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ หรือประชาชนที่อยู่ในกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปทำงานและติดต่อธุรกิจในพื้นที่ EEC ได้แบบเข้าไป-เย็นกลับ
 - 3.2 ทำให้พื้นที่ EEC กลายเป็นชานเมืองของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการกระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพฯ ประชาชนมีทางเลือกในการประกอบอาชีพได้มากขึ้น และทำให้ประชาชนในพื้นที่ EEC มีคุณภาพชีวิตที่ไม่แตกต่างจากอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วยการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนคุณภาพสูง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ
 - 3.3 ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนต่าง ๆ ที่เชื่อมเข้ากรุงเทพฯ ลง รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากประชาชนบางส่วนหันมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว ประชาชนจะสามารถลดค่าใช้จ่าย 7.58 บาทต่อกิโลเมตร และประชาชนจะสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง คิดเป็นค่าใช้จ่าย 155.58 บาทต่อชั่วโมง
 - 3.4 ทำให้สนามบินอู่ตะเภาเสมือนเป็นสนามบินกรุงเทพฯ แห่งที่ 3 ประชาชนสามารถใช้สนามบินใดใน 3 สนามบินก็ได้ ในการเดินทางไปต่างประเทศ
 - 3.5 ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว

6.4.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์

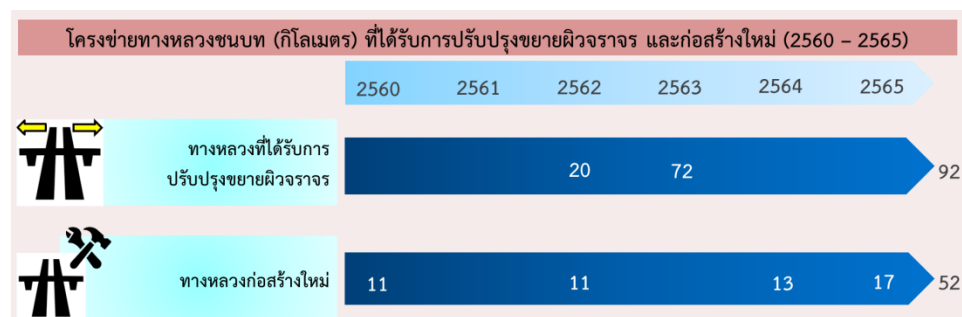
- 1) เมื่อดำเนินงานจนสิ้นสุดแผนงานในปี พ.ศ. 2565 จะทำให้ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะมีทางหลวงสายใหม่เกิดขึ้นจำนวนทั้งสิ้น 43 กิโลเมตร และมีทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรจำนวนทั้งสิ้น 530 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 79 : ผลที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
ในด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง



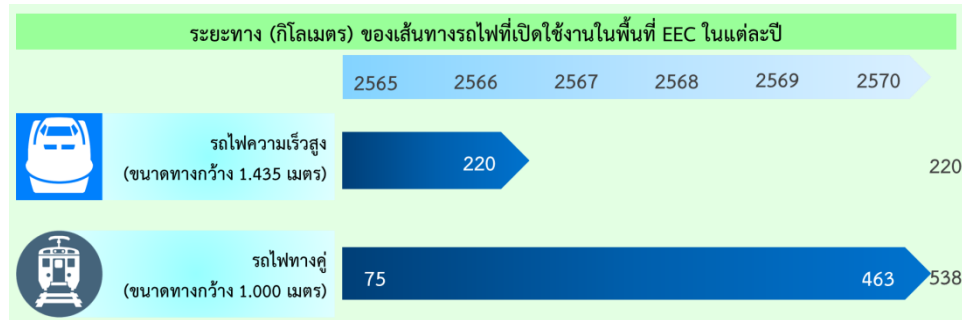
- 2) เมื่อดำเนินงานจนสิ้นสุดแผนงานในปี พ.ศ. 2565 จะทำให้ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีทางหลวงชนบทสายใหม่เกิดขึ้นรวมเป็นระยะทางจำนวนทั้งสิ้น 52 กิโลเมตร และมีทางหลวงชนบทที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรอีกจำนวน 92 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 80 : ผลที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
ในด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท



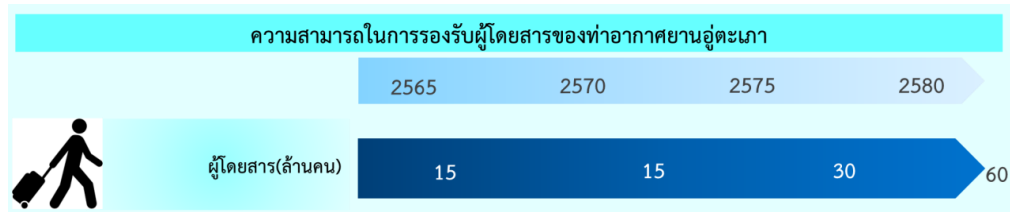
- 3) ภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้มีแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งเมื่อดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ จะทำให้ภายในพื้นที่มีระยะทางรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นเป็น 538 กิโลเมตร รวมทั้งมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระยะทาง 220 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 81 : ผลที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
 ในด้านการพัฒนาเส้นทางรถไฟ



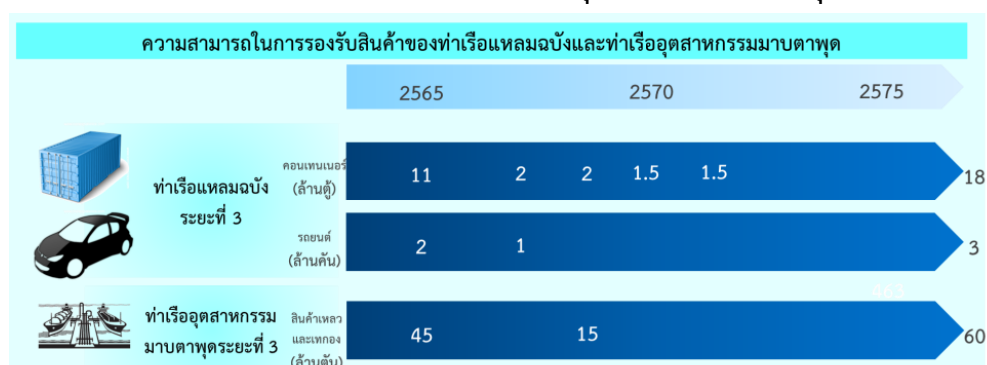
- 4) การพัฒนาขยายศักยภาพการให้บริการของสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนในปีพ.ศ. 2580 จะทำให้สนามบินอุตะเถาสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคนต่อปี

แผนภาพที่ 82 : ผลที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
 ในด้านการพัฒนาสนามบินอุตะเถา



- 5) การพัฒนาขยายศักยภาพการให้ขนถ่ายสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนในปีพ.ศ. 2575 จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี และรองรับรถยนต์ได้จำนวน 3 ล้านคันต่อปี ขณะที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดสามารถรองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านตันต่อปี

แผนภาพที่ 83 : ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการตามแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐาน
ในด้านการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



6.5 แผนงานโครงการที่ปรับปรุงหลังรับฟังความคิดเห็น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้นำไปรับฟังความคิดเห็นจำนวน 3 ครั้ง มีข้อสรุปให้ดำเนินการปรับปรุงโครงการที่มาจากความต้องการของพื้นที่อีกจำนวน 22 โครงการ วงเงิน 10,603.60 ล้านบาท ซึ่งทั้งหมดเป็นโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบประปาในพื้นที่ ซึ่งฝ่ายเลขานุการจะดำเนินการปรับปรุงแผนงานโครงการภายในปี 2562 โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติม ดังนี้

ตารางที่ 50 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	90	214,636.83
แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	9	398,592.00
แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	19	160,609.17
แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	20	173,844.00
แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	12	40,459.73
แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา	40	11,409.97
รวมทั้งหมด	190	999,551.70

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

กรอบวงเงินลงทุนโครงการภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
					ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ก่อนปี 60	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
						งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
						ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร				ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร				ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร			ขอรับจัดสรร	ขอรับ จัดสรร					
1	แผนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน รวม 168 โครงการ		988,948.10	28,825.38	3,247.79	1,067.05	63,172.66	87,044.47	5,827.96	1,745.81	10,791.22	10,332.21	103,470.0	6,183.46	2,702.30	35,562.82	17,341.79	71,845.00	435.34	53,717.65	96,060.00	56,650.70	80,045.00	108,039.50	144,840.00	
1.1	แผนการพัฒนา ระบบคมนาคม ขนส่งทางถนน รวม 90 โครงการ		214,636.83	19,867.79	3,235.54	50.00			5,680.00	1,732.31	3,965.20			5,680.00	2,702.30	10,808.01			435.34	20,466.85	5,600.00	21,454.00	11,200.00	68,559.50	33,200.00	
1.1.1	กรมทางหลวง ชนบท (ทช.) รวม 22 โครงการ		62,946.83	1,247.79	1,001.54					1,732.31					2,702.30	555.61			435.34	5,294.45		7,860.00		42,117.50		
1	สาย รย.5050 แยก สายนิคมสร้างตนเอง สาย 15 - บ.ห้วย โป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทาง 10.198 กม.	ทช.	204.78	101.90	102.88																					
2	สายแยกทางหลวง หมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ. ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทาง 10.570 กม.	ทช.	1,499.26	380.48	299.50					320.01					499.26											
3	สาย ฉช.3001 แยก ทล.314-ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ ระยะทาง 20.328 กม.	ทช.	3,801.96	591.06	533.58					909.62					1,767.69											
4	สาย รย.4058 แยก ทล.3138 - ทล.344 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทาง 32.807 กม.	ทช.	215.83							47.97					83.93				83.93							
5	สาย รย.3013 แยก ทล.331 - ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ. ระยอง ระยะทาง 17.312 กม.	ทช.	978.51							275.70					351.41				351.41							
6	สาย รย.2015 แยก	ทช.	1,104.40	6.34						150.00						189.61				758.45						

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร											
	ทล.36 - แยก ทล. 331 อ.ปลวกแดง จ. ระยอง ระยะทาง 11.487 กม.																									
7	โครงการช่วยทาง สนับสนุนกสน เชื่อมต่อระบบขนส่ง หลักของประเทศ ช่วงจังหวัด สมุทรสาคร- จังหวัดสมุทร ปราการ (สะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณอำเภอพระ สมุทรเจดีย์ จังหวัด สมุทรปราการ และ ถนนเชื่อมต่อ)	ทช.	48,103.09	168.01	37.58										50.00					3,000.00			4,800.00		40,047.50	
8	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ขบ.1032 แยก ทล.7-บ้านปาก ร่วม อ.ศรีราชา จ. ชลบุรี ระยะทาง 12 กม.	ทช. (ชลบุรี)	10.50		10.50																					
9	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ขบ.3023 แยกทางหลวง หมายเลข 315-บ้าน หนองไหล อ.พาน ทอง, บ้านบึง จ. ชลบุรี	ทช. (ชลบุรี)	9.00		9.00																					
10	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทาหลวง หมายเลข 331 (กม. ที่ 39+650) - บ้าน หนองคล้า อ.ศรี ราชา จ.ชลบุรี	ทช. (ชลบุรี)	8.50		8.50																					

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
11	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ง1 ผังเมือง รวมเมืองพัทยา จ. ชลบุรี ระยะทาง 13.34 กม.	ทช. (ชลบุรี)	2,913.00						29.00						14.00					1,300.00		1,570.00			
12	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ง4 ผังเมือง รวมเมืองพัทยา จ. ชลบุรี ระยะทาง 5.08 กม.	ทช. (ชลบุรี)	1,136.00												12.00					4.00		450.00		670.00	
13	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย ก ผังเมือง รวมเมืองชลบุรี จ. ชลบุรี ระยะทาง 3 กม.	ทช. (ชลบุรี)	681.00												8.00					3.00		300.00		370.00	
14	โครงการก่อสร้าง ถนนโลจิสติกส์ สาย ทล.36-ทช.ขบ.3009 (เชื่อมท่าเรือแหลม ฉะบอง) จ.ชลบุรี ระยะทาง 9.25 กม.	ทช. (ชลบุรี)	1,796.00												17.00					9.00		740.00		1,030.00	
15	โครงการก่อสร้าง ปรับปรุงขยายผิว จราจร สาย รย. 2061 แยก ทล.36 - บ.หนองมะหาด อ. เมือง จ.ระยอง ระยะทาง 3.041 กม.	ทช. (ระยอง)	190.00												70.00					120.00					
16	โครงการก่อสร้าง ปรับปรุงขยายผิว จราจร สาย รย. 4038 แยก ทล. 3139 - บ.มาบ จันทร์ อ.เมือง จ. ระยอง ระยะทาง 8	ทช. (ระยอง)	185.00												85.00					100.00					

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	กม.																								
17	โครงการสำรวจ ออกแบบ รายละเอียด โครงการถนนเลี่ยง เมือง สาย ง อ.เมือง จ.ระยอง ระยะทาง 14 กม.	ทช. (ระยอง)	25.00												25.00										
18	โครงการศึกษาความ เหมาะสมและสำรวจ ออกแบบ รายละเอียดพร้อม ประมาณราคา ถนนโลจิสติกส์ สาย ทาง ฉช.2004 (ตอน ที่ 2) จ.ฉะเชิงเทรา	ทช. (ฉะเชิงเทรา)	15.00												15.00										
19	โครงการศึกษาความ เหมาะสมและสำรวจ ออกแบบ รายละเอียดพร้อม ประมาณราคา สะพาน คสล. ข้าม จุดตัดถนนกับทาง รถไฟและหรือการ แก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณ จุดตัดฯ ในจังหวัด ฉะเชิงเทรา จำนวน 5 แห่ง	ทช. (ฉะเชิงเทรา)	30.00												30.00										
20	โครงการศึกษาความ เหมาะสม ขยายช่อง จราจร ขบ.3027 และสะพานข้ามทาง แยก ทล.331 เชื่อม ทล.331 ตัดใหม่กับ ทช.3027 จ.ชลบุรี	ทช.	10.00												10.00										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562			ปี 2563			ปี 2564			ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
21	โครงการศึกษาความ เหมาะสม ขยายช่อง จราจร ขบ.3007 แยก ทล.331 เชื่อม ทล.3245 จ.ชลบุรี ระยะทาง 7 กม.	ทช.	10.00											10.00											
22	โครงการจัดทำแผน แม่บทพัฒนา โครงข่ายทางหลวง ชนบทสนับสนุนเขต ระเบียงเศรษฐกิจภาค ตะวันออก (EEC)	ทช.	20.00											20.00											
1.1.2	กรมทางหลวง (ทล.) รวม 64 โครงการ		151,620.00	18,620.00	2,234.00	50.00			5,680.00		3,950.20			5,680.00		10,197.40				15,172.40	5,600.00	13,594.00	11,200.00	26,442.00	33,200.00
1	ทล. 304 เส้นทาง มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 10 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,100.00	660.00	440.00																				
2	ทล. 314 เส้นทาง บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 3 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	214.00	214.00																					
3	ทล. 3466 & 3127 เส้นทางบ้านเก่า - พานทอง ตอน 2 (ทล. 34 ไปบรรจบ ทล.315) (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	356.00	356.00																					
4	ทล. 344 เส้นทาง ชลบุรี - บ้านบึง (ระยะทาง 14 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	622.00	622.00																					

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
					ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ก่อนปี 60	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
						งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร				ขอรับจัดสรร	ขอรับ จัดสรร														
5	ทล.3 เส้นทางศรี ราชา - อ่าวอุดม (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมสะพานลอย ข้ามแยกเข้าท่าเรือ)	ทล.	600.00	360.00	240.00																					
6	ทล.331 เส้นทาง หนองขาม - มาบ เอียง ตอน 1 - 2 (ระยะทาง 23 กม. ก่อสร้างบูรณะทาง หลวง พร้อมขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	1,500.00	1,500.00																						
7	ทล.3138 เส้นทาง บ้านบึง - บ้านค่าย ตอน 3 (ทล.344 - ทล.331) (ระยะทาง 18 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	670.00	402.00	268.00																					
8	ทล.3138 เส้นทาง บ้านบึง - บ้านค่าย ตอน 4 (ทล.3191 - ทล.36) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	540.00	540.00																						
9	เส้นทางกระทุ่มลาย - ระยอง ตอน 1 (ทล.7 - ทล.331) (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 4 ช่อง จราจร เป็น 8 ช่อง จราจร)	ทล.	490.00	98.00	392.00																					
10	เส้นทางแยก ทล.36 - ทล.3 (สี่ดหีบ) (ระยะทาง 26 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	608.00	365.00	243.00																					

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
					ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ก่อนปี 60	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
						งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร				ขอรับจัดสรร	ขอรับ จัดสรร														
11	ทางเลี่ยงเมืองแกลง (ระยะทาง 11 กม. ก่อสร้างทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร)	ทล.	482.00	96.00	386.00																					
12	เส้นทางตอนสั้นท์ - บ้านโพธิ์ (ก่อสร้าง สะพานข้ามทาง รถไฟ)	ทล.	193.00	39.00	154.00																					
13	เส้นทางฉะเชิงเทรา - บางน้ำเปรี้ยว (ก่อสร้างสะพานข้าม ทางรถไฟ)	ทล.	139.00	28.00	111.00																					
14	ทล.304 มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,530.00								306.00					612.00				612.00						
15	ทล.344 บ้านบึง - แกลง ตอน 1 (บ้าน บึง - หนองปรือ) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,200.00								240.00					480.00				480.00						
16	ทล.3126 แยก ทล.3 - ทางเข้าสนามบินอู่ ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่อง จราจร เป็น 6 ช่อง จราจร)	ทล.	250.00			50.00					100.00					100.00										
17	ทล. 3126 ทางเข้า สนามบินอู่ตะเภา - ท่าเรือจุลเสม็ด (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	632.00								126.40					252.80				252.80						
18	ทล.3 บ้านฉาง - ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8	ทล.	1,460.00													292.00				584.00		584.00				

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	ช่องจระจร)																								
19	กระทิงสลาย - ระยอง ตอน 2 (ทล.331 - ทล.3191) (ระยะทาง 21 กม. ขยาย 4 ช่องจระจร เป็น 8 ช่องจระจร)	ทล.	1,395.00							279.00					558.00				558.00						
20	ทล.3304 บ้านโพธิ์ - แปลงยาว (ระยะทาง 20 กม. ขยาย 2 ช่องจระจร เป็น 4 ช่องจระจร)	ทล.	800.00											160.00					320.00		320.00				
21	ทล.319 พนมสาร คาม - ศรีมโหสถ (ทล.304 - ทล. 3070) (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจระจร เป็น 4 ช่องจระจร)	ทล.	530.00											106.00					212.00		212.00				
22	ทล.315 ฉะเชิงเทรา - พนัสนิคม (ระยะทาง 24 กม. ขยาย 2 ช่องจระจร เป็น 4 ช่องจระจร)	ทล.	1,134.00							226.80					453.60				453.60						
23	ทล.349 พนัสนิคม - หนองซาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจระจร เป็น 4 ช่องจระจร)	ทล.	612.00							122.40					244.80				244.80						
24	แยก ทล.36 (ทับมา) - ทล.3 (มาบตาพุด) ศูนย์ร้าขการ ระยอง (ระยะทาง 5 กม. ขยาย 2 ช่องจระจร เป็น 6 ช่องจระจร)	ทล.	500.00							100.00					200.00				200.00						
25	ทล.3466 สะพานลอยข้ามทาง รถไฟ บ้านเก่า - พานทอง	ทล.	265.00												53.00				212.00						

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
26	ทล.3701 สะพานลอยข้ามทาง รถไฟ ทางบริการ ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 กรุงเทพฯ – ชลบุรี	ทล.	290.00																	58.00		232.00			
27	ทล.331 สะพานข้าม แยกปากกรั้วม	ทล.	4,000.00							800.00					1,600.00				1,600.00						
28	ทล.3&331&3126 โครงการก่อสร้าง สะพานลอยข้ามแยก กม.10 ทางหลวง สายพิทยา-ระยอง	ทล.	450.00												90.00				180.00		180.00				
29	ทล.3&334 ทางแยก ต่างระดับแกลง	ทล.	350.00															70.00		140.00		140.00			
30	ทล.304&359 สะพานข้ามแยก ไป สระแก้ว	ทล.	450.00															90.00		180.00		180.00			
31	ทล.34 สะพานลอย กลับรถเกือกม้า แยก บ้านเก่า (กม.53) ขา เข้า - ขาออก	ทล.	240.00															48.00		192.00					
32	ทล.34 สะพานลอย กลับรถเกือกม้า โรงไฟฟ้าบางปะกง (กม.50) ขาออก	ทล.	120.00															24.00		96.00					
33	ทล.34&361 สะพานลอยข้ามแยก หนองไม้แดง	ทล.	400.00															80.00		160.00		160.00			
34	โครงการทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพ-ชลบุรี- พัทยา-มาบตาพุด	ทล.	24,700.00	13,340.00				5,680.00					5,680.00												
35	ทล.3 สัตหีบ-บ้าน ฉาง (ขยาย 8 ช่อง จราจร)	ทล.	930.00												186.00				372.00		372.00				
36	ทล.3&332 โครงการ	ทล.	450.00												90.00				180.00		180.00				

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	ก่อสร้างรั้ง สะพานลอยข้ามแยก สนามบินอุตะเกา ทางหลวงสายพิทยา - ระยอง																								
37	ทล.3245 โครงการ ขยายช่องจราจร ทางหลวงสายปลวก แดง – หนองใหญ่	ทล.	300.00											60.00					120.00			120.00			
38	ทล.36 กระทั่งลาย- ระยอง (รวมสะพาน ข้ามแยกห้วยดะ ระยอง 3 แยกทับมา และแยกบ้านดอน) ตอนแยกมาบข่า- แยกเชิงเนิน (ระยะทาง 24.021 กม. ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2,250.00								450.00				900.00				900.00						
39	ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหิน ซ้อน ตอน ฉะเชิงเทรา-บางคล้า รวมสะพานข้ามสาม แยกเข้าวัดสนาม รัตนาราม (ระยะทาง 5.5 กม. ขยายจาก 4 ช่อง จราจร เป็น 8 ช่อง จราจร)	ทล.	600.00								120.00				240.00				240.00						
40	ทล.344 อ.บ้านบึง- อ.แกลง ตอน บ. หนองเสือช้าง-อ.แก ลง (ระยะทาง	ทล.	1,300.00								260.00				520.00				520.00						

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																				
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป	
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร									
	39.581 กม. บูรณะ ทางเดิม 4 ช่อง จราจร)																							
41	ทล.36 กระทั่งสาย- ระยอง ตอน แยกกระทิง สายแยกต่างระดับโป่ง (ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7)(ระยะทาง 6.9 กม. ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่อง จราจร)	ทล.	470.00							94.00					188.00				188.00					
42	ทล.3 บางปู-บางปะ กง (ระยะทาง 28.572 กม. ขยาย จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	3,628.00							725.60					1,451.20				1,451.20					
43	ทล.3578 แยกทาง หลวงหมายเลข 3191-แยกทางหลวง หมายเลข 3574 (ระยะทาง 7 กม. ขยายจาก 2 ช่อง จราจรเป็น 4 ช่อง จราจร)	ทล.	400.00															80.00		160.00			160.00	
44	โครงการทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-นครราชสีมา (แหลมฉบัง- ปราจีนบุรี ทล.359)	ทล.	28,000.00																5,600.00		11,200.00			11,200.00
45	โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองชลบุรี- ตราด (ชลบุรี-แกลง)	ทล.	22,000.00																					22,000.00
46	ทล.34 สะพานลอย กลับรถเกือกม้า บาง วัว (กม.39) ขาเข้า-	ทล.	240.00																				240.00	

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	ขาออก																								
47	ทล.34 สะพานลอยกลับ รถมือเก่า วัตะภาศ (กม.34)ขาออก	ทล.	120.00																24.00		96.00				
48	ทล.332 แยก ทล.3 (แยกเจ)-แยก ทล.3 (แยกอุ้ตะเภา) (ขยาย 4 ช่องจราจร)	ทล.	700.00												140.00				280.00		280.00				
49	ทล.3 พัทยา-สััดหีบ (ขยาย 8 ช่อง จราจร)	ทล.	1,900.00												380.00				760.00		760.00				
50	ทางเลียงเมืองมาบ ตาพุด (ทางแนวใหม่ 8 ช่องจราจร)	ทล.	6,000.00																1,200.00		2,400.00			2,400.00	
51	ทล.365 ทางเลียง เมืองฉะเชิงเทราด้าน ใต้ (ขยาย 8 ช่อง จราจร + สะพาน ข้ามแม่น้ำ)	ทล.	980.00																				980.00		
52	ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหิน ซ้อน ตอน 2 (บาง คล้า-พนมสารคาม) (ขยาย 6 ช่องจราจร + สะพานข้ามแยก ทล.3551)	ทล.	2,100.00												420.00				840.00		840.00				
53	ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหิน ซ้อน ตอน 3 (พนม สารคาม-เขาหิน ซ้อน) (ขยาย 6 ช่อง จราจร + สะพาน ข้ามแยก ทล.319)	ทล.	2,100.00												420.00				840.00		840.00				
54	ทางเลียงเมือง ฉะเชิงเทรา	ทล.	13,500.00																		2,700.00			10,800.00	
55	ทางเลียงเมืองพนัสนิคม	ทล.	5,600.00																				5,600.00		
56	ทล.331 แยกทาง หลวงหมายเลข 36 - ต่างระดับมาบเอยียง	ทล.	900.00																180.00		360.00			360.00	

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																				
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป	
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร									
	(ขยาย 8 ช่องจราจร)																							
57	ทล.331 ต่างระดับมาบ เอียงแยกทางหลวง หมายเลข 344 แยก หนองปรือ (ขยาย 8 ช่องจราจร)	ทล.	900.00															180.00		360.00		360.00		
58	ทล.3191 มาบตา พุด-นิคมพัฒนา (ขยายจาก 4 ช่อง จราจร เป็น 6 ช่อง จราจร)	ทล.	1,100.00															220.00		440.00		440.00		
59	ทล.3376 บ้านฉาง- ถนนซอย 13 ของ นิคมสร้างตนเอง จังหวัดระยอง (ขยายจาก 2 ช่อง จราจร เป็น 6 ช่อง จราจร)	ทล.	1,400.00															280.00		560.00		560.00		
60	ทล.7 & 3446 ต่าง ระดับบ้านเก่า	ทล.	2,500.00																	500.00		2,000.00		
61	ทล.36 & 331 ปรับปรุงทางแยก ต่างระดับเขาไม้แก้ว	ทล.	600.00																	120.00		480.00		
62	ก่อสร้างสะพานต่าง ระดับถนนสุขุมวิท แยกเมืองใหม่ หรือ สะพานกลับรถหน้า กสิกรไทย	ทล.	240.00															48.00		192.00				
63	ก่อสร้างสะพานกลับ รถถนนสุขุมวิท บริเวณคลองบางละมุง	ทล.	240.00															48.00		192.00				
64	ก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 3471 ตอน บางบุตร- ชุมแสง (ระยะทาง 30.416 กม. ขยาย จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	1,350.00																			1,350.00		

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	รัฐวิสาหกิจ	PPP	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับ จัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
1.1.3	กรมการขนส่งทาง บก (ขบ.) รวม 1 โครงการ																								
1	การกำหนดเส้นทาง เดินรถโดยสาร ประจำทางเพื่อ รองรับท่าอากาศยาน อู่ตะเภา หมายเหตุ : ไม่ต้อง ใช้งบประมาณใน การดำเนินการ	ขบ.																							
1.1.4	สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) รวม 3 โครงการ		70.00							15.00					55.00										
1	โครงการศึกษาความ เหมาะสมการพัฒนา ลานจัดคิวรถบรรทุก เข้าท่าเรือแหลมฉบัง	สนข.	15.00							15.00															
2	โครงการศึกษาความ เหมาะสมการพัฒนา สถานีขนส่งสินค้าคอน เทนเนอร์ (ICD) รองรับ การรวบรวมและ กระจายสินค้าภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ และประเทศกัมพูชา	สนข.	40.00											40.00											
3	โครงการศึกษาจัดทำ แผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ EEC	สนข.	15.00											15.00											
1.2	แผนการพัฒนา		398,592.00		230.00					30.00		28,000.00		9,910.00		56,000.00		19,536.00	84,000.00	29,406.00	64,000.00	39,480.00	68,000.00		

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																							
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป				
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป			
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP		
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร	PPP											
	ระบบคมนาคม ขนส่งทางราง รวม 9 โครงการ																										
1.2.1	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) 8 โครงการ		378,490.00			230.00						30.00			28,000.00			9,808.00		56,000.00		19,536.00	84,000.00	29,406.00	56,000.00	39,480.00	56,000.00
1	โครงการก่อสร้าง สถานีรถไฟผู้ตะเภา	รฟท.	100.00			30.00						30.00						40.00									
2	โครงการรถไฟ ความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบิน แบบไร้รอยต่อ) *	รฟท.	280,000.00												28,000.00					56,000.00			84,000.00		56,000.00		56,000.00
3	โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพและ เพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก- ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตา พุด (70กม.)**	รฟท.	8,200.00			200.00												800.00				1,600.00		2,400.00		3,200.00	
4	โครงการรถไฟทาง คู่สายใหม่ ช่วงศรี ราชา-ระยอง (79 กม.) และระยอง-มาบ ตาพุด (22 กม.) ***	รฟท.	22,220.00															2,222.00				4,444.00		6,666.00		8,888.00	
5	โครงการทางเดี่ยว สายใหม่ ช่วงระยอง- จันทบุรี-ตราด (150 กม.) ***	รฟท.	22,500.00															2,250.00				4,500.00		6,750.00		9,000.00	
6	โครงการทางคู่ ช่วง ระยอง-จันทบุรี- ตราด (188กม.)***	รฟท.	18,860.00															1,886.00				3,772.00		5,658.00		7,544.00	
7	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า- อรัญประเทศ (174 กม.) ***	รฟท.	26,100.00															2,610.00				5,220.00		7,830.00		10,440.00	
8	โครงการ ICD หนอง	รฟท.	510.00																					102.00		408.00	

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
					ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ก่อนปี 60	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
						งบประมาณแผ่นดิน	รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณแผ่นดิน	PPP	งบประมาณแผ่นดิน	PPP	
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร	PPP										
	ปลาตุ๊ก ***																									
	หมายเหตุ : * เป็นการประมาณการค่าก่อสร้างในเบื้องต้น ** เป็นวงเงินสำหรับการศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบ ส่วนค่า ก่อสร้างเป็นการประมาณการ *** เป็นการประมาณการค่าก่อสร้าง																									
1.2.2	เมืองพัทยา 1 โครงการ		20,102.00												102.00								8,000.00		12,000.00	
1	โครงการก่อสร้าง รถไฟรางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	20,102.00												102.00								8,000.00		12,000.00	
1.3	แผนการพัฒนา ระบบคมนาคม ขนส่งทางน้ำ รวม 19 โครงการ		160,609.17	1,979.17	12.25	56,419.06	87,044.47	147.96	13.50	207.01	2.50		503.46		1,506.81	913.78	11,000.00		859.20							
1.3.1	กรมเจ้าท่า (จท.) รวม 2 โครงการ		1,109.80	10.05	12.25				13.50						214.80				859.20							
1	โครงการพัฒนา เส้นทางเดินเรือ Ferry	จท.	990.00	10.05	6.45				13.50						192.00				768.00							
2	โครงการปรับปรุง ก่อสร้างท่าเทียบเรือ เพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จก.6	119.80		5.80										22.80				91.20							
1.3.2	การทำเรือแห่ง ประเทศไทย (กทท.) รวม 3 โครงการ		146,443.93	1,969.12		56,416.56	87,044.47			100.00						913.78										
1	โครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3* (ขั้นตอน การจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาออกแบบ รายละเอียดทางด้าน วิศวกรรมและ ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม)	กทท	141,634.81	137.21		54,353.13	87,044.47			100.00																
2	โครงการศึกษาศูนย์ การขนส่งตู้สินค้า ทางรถไฟท่าเรือ	กทท.	2,944.93	1,049.66		981.49										913.78										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	แหลมฉบัง (SRTO)																								
3	โครงการพัฒนาท่า เทียบเรือชายฝั่ง (ท่า เทียบเรือ A)	กทท.	1,864.19	782.26			1,081.94																		
1.3.3	กองทัพอเรือ (ท่าเรือ พาณิชย์สัตหีบ) รวม 13 โครงการ		2,050.44						147.96		107.01				503.46		1,292.01								
1	โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และวางผังการใช้ ประโยชน์พื้นที่ ท่าเรือพาณิชย์สัต หีบ - กองทัพอเรือ	ทร.	0.50						0.50																
2	โครงการจ้างศึกษา สำรวจ และ ออกแบบปรับปรุง ร่องน้ำและบริเวณ ท่าเรือจุลเสม็ด	ทร.	6.24						6.24																
3	โครงการจ้างศึกษา สำรวจ ออกแบบ ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น บริเวณเกาะจระเข้	ทร.	6.32						4.32						2.00										
4	โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และปรับปรุงท่า เทียบเรือรับ-ส่ง น้ำมัน เป็นท่าเรือ เอนกประสงค์	ทร.	5.00						2.50						2.50										
5	โครงการศึกษา สำรวจและออกแบบ พัฒนาพื้นที่ธุรกิจ และบริการ เชื่อมต่อ	ทร.	4.40						4.40																

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	พื้นที่ทำเทียบเรือ เฟอร์รี่และท่าเทียบ เรือเอนกประสงค์																								
6	โครงการก่อสร้าง ท่าเรือเฟอร์รี่ พร้อม สิ่งอำนวยความสะดวก สะตวก	ทร.	194.74					91.00					103.74												
7	โครงการปรับปรุง ร่องน้ำและบริเวณ พื้นที่จอดเรือ ท่าเรือ จุกเสม็ด	ทร.	356.70							107.01					249.69										
8	โครงการก่อสร้าง เขื่อนกันคลื่นบริเวณ เกาะจระเข้	ทร.	361.15												361.15										
9	โครงการปรับปรุง พื้นที่ให้บริการ รองรับการขนส่ง หลายรูปแบบของ ท่าเรือพาณิชย์สัต หีบ	ทร.	29.00										29.00												
10	โครงการจัดหา เครื่องมือและเครื่อง ทุนแรงสำหรับการ ขนถ่ายสินค้า	ทร.	245.92										245.92												
11	โครงการก่อสร้าง อาคารผู้โดยสารเรือ เฟอร์รี่ (Ferry Terminal) พร้อมสิ่ง อำนวยความสะดวก	ทร.	159.30					39.00					120.30												
12	โครงการปรับปรุงท่า เทียบเรือน้ำมัน (ท่าเรือ POL) เพื่อ เป็นท่าเรือ เอนกประสงค์	ทร.	431.17												431.17										
13	โครงการพัฒนาพื้นที่ ธุรกิจและบริการ	ทร.	250.00												250.00										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป		
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	เชื่อมต่อพื้นที่ท่า เทียบเรือเฟอร์รี่และ ท่าเทียบเรือ เอนกประสงค์																								
1.3.4	การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย (กนอ.) รวม 1 โครงการ		11,005.00			2.50					2.50					11,000.00									
1	การพัฒนาท่าเรือมาบ ตาพุด (ระยะที่ 3)	กนอ.	11,005.00			2.50					2.50					11,000.00									
1.4	แผนการพัฒนา สนามบิน และ ระบบโลจิสติกส์ที่ เกี่ยวข้อง รวม 20 โครงการ		173,844.00			713.00	30.00				6,206.00		75,470.00			12,988.70		4,845.00		12,855.60	6,460.00	5,790.70	4,845.00		43,640.00
1.4.1	กองทัพอเรือ (สนามบินอุตะนา) 19 โครงการ		168,814.00			713.00					6,206.00		70,470.00			12,988.70		4,845.00		12,855.60	6,460.00	5,790.70	4,845.00		43,640.00
1	โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	330.00			10.00					156.00					164.00									
2	ก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลาน จอดอากาศยาน แยกพื้นที่จอด อากาศยานทหาร	ทร.	10.00			10.00																			
3	ก่อสร้างอาคาร จน ท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และ อะไหล่	ทร.	20.00			20.00																			
4	โครงการก่อสร้าง อาคารบริการ ลาน จอดรถยนต์เพิ่มเติม และย้ายกองขนส่ง สถานีการบิน กอง การบินทหารเรือ	ทร.	105.00								105.00														
5	โครงการระบบ	ทร.	70.00			70.00																			

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																				
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป	
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร									
	สารสนเทศอาคาร ผู้โดยสารหลังที่ 2																							
6	จัดหาระบบกล้อง วงจรปิด เครื่อง X- ray และ Software ในการรักษาความ ปลอดภัยในอาคาร ผู้โดยสาร ลานจอด รถ และ เส้นทาง เข้า-ออก	ทร.	53.00			53.00																		
7	โครงการศึกษาและ จัดทำแผนแม่บท การพัฒนาสนามบิน	ทร.	150.00			150.00																		
8	โครงการก่อสร้าง ทางวิ่งที่ 2	ทร.	8,326.00			80.00					246.00					2,400.00				3,200.00		2,400.00		
9	โครงการก่อสร้าง ศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	10,210.00			150.00					3,018.00					4,024.00				3,018.00				
10	โครงการก่อสร้าง อาคารรองรับการ ปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1	ทร.	5,680.00			70.00										1,683.00				2,244.00		1,683.00		
11	โครงการก่อสร้างศูนย์ ฝึกอบรมบุคลากร ด้านการบิน	ทร.	6,100.00			70.00					371.00					1,697.70				2,263.60		1,697.70		
12	โครงการก่อสร้าง ศูนย์วิจัยเกี่ยวกับ อุตสาหกรรมทาง ทหาร Defense- related industry research zone	ทร.	370.00			10.00					180.00					180.00								
13	โครงการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภค สนามบิน	ทร.	7,120.00			20.00					2,130.00					2,840.00				2,130.00				
14	โครงการก่อสร้าง	ทร.	43,820.00									43,820.00												

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																						
					ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ก่อนปี 60	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
						งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร				ขอรับจัดสรร	ขอรับ จัดสรร														
	อาคารผู้โดยสารหลัง ที่ 3 และลานจอด อากาศยาน ระยะที่ 1																									
15	โครงการก่อสร้าง ศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 2	ทร.	14,060.00																						14,060.00	
16	โครงการก่อสร้าง AIR CARGO ระยะที่ 2	ทร.	5,680.00																						5,680.00	
17	โครงการพัฒนาเขต ประกอบการค้าเสรี (FREE TRADE ZONE)	ทร.	16,150.00													4,845.00				6,460.00		4,845.00				
18	โครงการพัฒนาศูนย์ ธุรกิจการค้า (COMMERCIAL GATEWAY)	ทร.	26,650.00									26,650.00														
19	โครงการพัฒนาศูนย์ การแพทย์ระดับ สากล (Medical Hub)	ทร.	23,910.00																		10.00				23,900.00	
1.4.2	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 1 โครงการ		5,030.00				30.00					5,000.00														
1	โครงการศูนย์ซ่อม บำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhual ; MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ ตะเภา	TG	5,030.00				30.00					5,000.00														
1.5	แผนการพัฒนา ระบบไฟฟ้า รวม 12 โครงการ		40,459.73	6,978.42			6,723.60				10,329.71					16,428.01										
1.5.1	การไฟฟ้าส่วน		18,261.53	4,498.11			3,195.31				4,252.12					6,316.00										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	ภูมิภาค (กฟภ.) รวม 10 โครงการ																								
1	โครงการเพิ่มความ เชื่อถือได้ของระบบ ไฟฟ้า ระยะที่ 3 (คพฟ.3)	กฟภ.	1,284.80	1,131.79			153.01					-					-								
2	โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพศูนย์สั่ง การจ่ายไฟ (คปศ.)	กฟภ.	189.83	29.77			22.52					95.11					42.43								
3	โครงการพัฒนาระบบ สายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 3 (คพส.9.3)	กฟภ.	5,396.78	3,116.09			530.94					592.46					1,157.29								
4	โครงการขยายเขต ระบบไฟฟ้าให้ ครัวเรือนที่ห่างไกล (คฟก.)	กฟภ.	14.63	7.33			7.30					-					-								
5	โครงการ พัฒนา โครงข่ายไฟฟ้า อัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมือง พัทยา จ.ชลบุรี (คอฟ.)	กฟภ.	1,066.17	119.89			455.49					490.79					-								
6	โครงการขยายเขต ไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกิน ทางการเกษตร ระยะที่ 2 (คชก.2)	กฟภ.	87.00	3.00			21.00					21.00					42.00								
7	โครงการขยายเขต ไฟฟ้าให้บ้านเรือน ราษฎรรายใหม่ (คฟ ม.)	กฟภ.	13.63	10.13			3.50					-					-								
8	โครงการนำร่อง สถานีอัดประจุยาน ยนต์ไฟฟ้าและระบบ การบริหารจัดการ โครงข่ายเครื่องอัด ประจุยานยนต์ไฟฟ้า (เส้นทางไปกลับ สนามบินสุวรรณภูมิ	กฟภ.	39.08	30.11			8.97					-					-								

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	- พัทยา)																								
9	โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่ายระยะที่ 1 (คพจ.1)	กฟผ.	7,035.61				1,333.56					2,299.76					3,402.28								
10	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ระยะที่ 1 (คพญ.1)	กฟผ.	3,134.00	50.00			659.00					753.00					1,672.00								
1.5.2	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รวม 2 โครงการ		22,198.20	2,480.31			3,528.29					6,077.59					10,112.01								
1	โครงการขยายระบบไฟฟ้าระยะที่ 12 (TS.12)	กฟผ.	10,198.20	598.15			1,375.50					3,289.82					4,934.73								
2	โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	กฟผ.	12,000.00	1,882.16			2,152.79					2,787.77					5,177.28								
1.6	แผนการพัฒนา ระบบประปา รวม 18 โครงการ		806.36			74.05						383.01					349.30								
1.6.1	การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) รวม 18 โครงการ		806.36			74.05						383.01					349.30								
1	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 36 ตอนชลบุรี (แยก กระเทียมลาย)-บรรจบ ทางหลวง 3 (ระยอง) ระหว่าง	กปภ.	7.80								7.80														

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร										
	กม.16+000 - กม. 57+000																								
2	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง ทล.3 บ้านฉาง-ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	กปภ.	92.50											92.50											
3	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้างทาง หลวงหมายเลข 304 ตอน ฉะเชิงเทรา-สุวิ นทวงศ์ กม.58+885 - กม.71+567 (ด้านขวาทาง)	กปภ.	39.67							39.67															
4	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง โครงการปรับปรุง ทางหลวงชนบท สาย ฉช.2004 แยก ทล.36-บ้านเทพราช อ.บ้านโพธิ์ จ. ฉะเชิงเทรา	กปภ.	46.20											46.20											
5	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง ทล. 315 ฉะเชิงเทรา- พนัสนิคม (ระยะทาง 24 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	กปภ.	61.73							61.73															
6	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง ทล. 349 พนัสนิคม- หนองซาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	กปภ.	9.57							9.57															
7	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้างสาย รย.	กปภ.	67.95							67.95															

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																				
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน								ระยะกลาง								ระยะต่อไป			
					ปี 2560				ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563				ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร									
	3013 แยก ทล.331- ทล.3191 ช่วงแยก บ่อวิน-วัดสะพานสี่ (ด้านขวาทาง) อ. ปลวกแดง จ.ระยอง																							
8	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้างสาย รย. 3013 แยก ทล.331- ทล.3191 ช่วงวัด สะพานสี่-แยกมาบ เตย (ด้านขวาทาง) อ.ปลวกแดง จ. ระยอง	กปภ.	53.93							53.93														
9	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง สาย รย.3013 แยก ทล. 331-ทล.3191 ช่วง วัดห้วยปราบ-แยก มาบเตย (ด้านขวา และซ้ายทาง) อ. ปลวกแดง จ.ระยอง	กปภ.	46.37							46.37														
10	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้างโครงการ เส้นทางพิเศษพญา- มาบตาพุด	กปภ.	19.23			19.23																		
11	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง ถนนสายแยกทาง หลวงหมายเลข 7 (กม.ที่ 107+200)- ท่าเรือแหลมฉบัง อ. ศรีราชา จ.ชลบุรี (ตอนที่ 3 ที่ กม. 4+130 - 4+600)	กปภ.	54.82			54.82																		
12	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง	กปภ.	75.65											75.65										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																				
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน									ระยะกลาง									ระยะต่อไป	
					ปี 2560					ปี 2561				ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน
ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร	ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร	ได้รับ งบแล้ว				ขอรับจัดสรร	ขอรับจัดสรร				ขอรับ จัดสรร									
	โครงการก่อสร้าง ขยายถนนสาย พทยา-สัตหีบ (ฝั่ง ซ้าย) ตั้งแต่ซอยนา จอมเทียน 2 ถึงซอย นาจอมเทียน 30																							
13	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง ขยายถนนสาย พทยา-สัตหีบ (ฝั่ง ซ้าย) ตั้งแต่ซอยนา จอมเทียน 30 ถึง สามแยกบางเสร่	กปภ.	80.77											80.77										
14	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง โครงการ ก่อสร้างขยายถนน สายพทยา-สัตหีบ (ฝั่ง ขวา) ตั้งแต่หมู่บ้านลิ รินดา ถึงหมู่บ้าน บารมี	กปภ.	25.54											25.54										
15	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง ทล. 344 บ้านบึง-แกลง ตอน 1 (บ้านบึง- หนองปรือ) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	กปภ.	70.80								70.80													
16	งานย้ายแนวท่อหลบ การก่อสร้าง ทล. 349 พนัสนิคม- หนองซาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	กปภ.	25.20								25.20													
17	งานย้ายแนวท่อ ประปาหลบการ	กปภ.	13.96											13.96										

ลำดับ ที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																					
				ก่อนปี 60	ระยะเร่งด่วน										ระยะกลาง								ระยะต่อไป		
					ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562				ปี 2563			ปี 2564		ปี 2565 เป็นต้นไป	
					งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุน หมุนเวียน/ เงินนอก งบประมาณ	งบประมาณแผ่นดิน		รัฐวิสาหกิจ	PPP	งบประมาณแผ่นดิน		PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP	งบประมาณ แผ่นดิน	PPP
					ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร				ได้รับงบ แล้ว	ขอรับ จัดสรร				ได้รับงบ แล้ว	ขอรับจัดสรร			ได้รับ งบแล้ว	ขอรับจัดสรร		ขอรับจัดสรร		ขอรับ จัดสรร	
	ก่อสร้างถนนทาง หลวง บริเวณหน้า วัดโพธิ์ใหญ่ ถึงสาม แยกวัดหนองเค็ด ม. 7 ถนน 304 (ซ้าย ทาง)																								
18	งานย้ายแนวท่อ ประปาหลบการ ก่อสร้างถนนทาง หลวงบริเวณหน้า ทางเข้าโรงอวน ต. เมืองเก่า ถึงหน้า กรป. ถนน 304 (ขวาทาง)	กปภ.	14.68											14.68											

ภาคผนวก ข

กรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการ/ การดำเนินกิจกรรม
ภายใต้ แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการภายใต้แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวม 168 โครงการ

1. แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน รวม 90 โครงการ

1.1 กรมทางหลวงชนบท (ทช.) รวม 22 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																					
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป			
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
1. สาย รย.5050 แยกสายนิคมสร้างตนเอง สาย 15-บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง																										ดำเนินการแล้วเสร็จ												
2. สายแยกทางหลวงหมายเลข 7-ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ทั้งหมด 4 ตอน																																						
2.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
3. สาย ฉข.3001 แยก ทล.314-ลาดกระบัง จ. ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ระยะทาง 20.328 กม.																																						
3.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
4. สาย รย.4058 แยก ทล.3138-ทล.344 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทาง 32.807 กม.																																						
4.1 ประกวดราคา																																						
4.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
5. สาย รย.3013 แยก ทล.331-ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 17.312 กม.																																						
5.1 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																						
5.2 ประกวดราคา																																						
5.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
6. สาย รย.2015 แยก ทล.36-แยก ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 11.487 กม.																																						
6.1 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																						
6.2 ประกวดราคา																																						
6.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
7. โครงข่ายทางสนับสนุนเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วงจังหวัดสมุทรสาคร-จังหวัดสมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ และถนนเชื่อมต่อ)																																						

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
7.1 สำรวจและออกแบบ																																					
7.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
7.3 ดำเนินการก่อสร้าง																																					
8. โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.1032 แยก ทล.7-บ้านปากกร่วม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทาง 12 กม.																																					
8.1 สำรวจและออกแบบ																																					
8.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
8.3 ดำเนินการก่อสร้าง																																					
9. โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 315-บ้านหนองไผ่ อ.พานทอง, บ้านบึง จ.ชลบุรี																																					
9.1 สำรวจและออกแบบ																																					
9.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
9.3 ดำเนินการก่อสร้าง																																					
10. โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650)-บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี																																					
10.1 สำรวจและออกแบบ																																					
10.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
10.3 ดำเนินการก่อสร้าง																																					
11. โครงการก่อสร้างถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมพัตยา จ.ชลบุรี ระยะทาง 13.34 กม.																																					
11.1 สำรวจและออกแบบ																																					
11.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
11.3 ประกวดราคา																																					
11.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
12. โครงการก่อสร้างถนนสาย ง4 ผังเมืองรวมเมืองพัตยา จ.ชลบุรี ระยะทาง 5.08 กม.																																					
12.1 สำรวจและออกแบบ																																					
12.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
12.3 ประกวดราคา																																					
12.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
13. โครงการก่อสร้างถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี ระยะทาง 3 กม.																																					
13.1 สำรวจและออกแบบ																																					
13.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
13.3 ประกวดราคา																																					
13.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
14. โครงการก่อสร้างถนนโลจิสติกส์ สาย ทล.36-ทช. ขบ.3009 (เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง) จ.ชลบุรี ระยะทาง 9.25 กม.																																					
14.1 สำรวจและออกแบบ																																					
14.2 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
14.3 ประกวดราคา																																					
14.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
15. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.2061 แยก ทล.36-บ.หนองมะหาด อ.เมือง จ.ระยอง ระยะทาง 30.41 กม.																																					
15.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
15.2 สำรวจและออกแบบ																																					
15.3 ประกวดราคา																																					
15.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
16. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล.3139-บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง ระยะทาง 8 กม.																																					
16.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
16.2 สำรวจและออกแบบ																																					
16.3 ประกวดราคา																																					
16.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
17. โครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการถนนเลี่ยงเมือง สาย ง อ.เมือง จ.ระยอง ระยะทาง 14 กม.																																					
17.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
17.2 สำรวจและออกแบบ																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																					
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64		
17.3 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																						
17.4 ประกวดราคา																																						
17.5 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
18. โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดพร้อมประมาณราคา ถนนโลจิสติกส์ สายทาง ฉช.2004 (ตอนที่ 2) จ.ฉะเชิงเทรา																																						
18.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						
19. โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดพร้อมประมาณราคา สะพาน คล.ข้ามจุดตัดถนนกับทางรถไฟ และหรือการแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณจุดตัดฯ ในจังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 5 แห่ง																																						
19.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						
20. โครงการศึกษาความเหมาะสม ขยายช่องจราจร ขบ.3027 และสะพานข้ามทางแยก ทล.331 เชื่อม ทล.331 ตัดใหม่กับ ทช.3027 จ.ชลบุรี																																						
20.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						
21. โครงการศึกษาความเหมาะสม ขยายช่องจราจร ขบ.3007 แยก ทล.331 เชื่อม ทล.3245 จ.ชลบุรี ระยะทาง 7 กม.																																						
21.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						
22. โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตระเบียบเชิงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)																																						
22.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						

1.2 กรมทางหลวง (ทล.) รวม 64 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																			
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64
1. ทล.304 เส้นทางมีนบุรี-ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 10 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																				

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																					
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64		
1.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
2. ทล.314 เส้นทางบาปะกง-ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 3 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																									ดำเนินการแล้วเสร็จ													
3. ทล.3466 & 3127 เส้นทางบ้านเก่า-พานทอง ตอน 2 (ทล.34 ไปบรรจบ ทล.315) (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																						
4. ทล.344 เส้นทางชลบุรี-บ้านบึง (ระยะทาง 14 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																						
4.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
5. ทล.3 เส้นทางศรีราชา-อ่าวอุดม (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมสะพานลอยข้ามแยกเข้าท่าเรือ)																																						
5.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
6. ทล.331 เส้นทางหนองขาม-มาบเอียง ตอน 1-2 (ระยะทาง 23 กม. ก่อสร้างบูรณะทางหลวง พร้อมขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																									ดำเนินการแล้วเสร็จ													
7. ทล. 3138 เส้นทางบ้านบึง-บ้านค่าย ตอน 3 (ทล.344-ทล.331) (ระยะทาง 18 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																						
8. ทล.3138 เส้นทางบ้านบึง-บ้านค่าย ตอนที่ 4 (ทล.3191-ทล.36) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																						
9. เส้นทางกระเทียม-ระยอง ตอน 1 (ทล.7-ทล. 331) (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																						
9.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
10. เส้นทางแยก ทล.36-ทล.3 (สี่ดหีบ) (ระยะทาง 26 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																									ดำเนินการแล้วเสร็จ													
11. ทางเลี่ยงเมืองแกลง (ระยะทาง 11 กม. ก่อสร้างทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร)																																						
11.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						
12. เส้นทางดอนสินธุ์-บ้านโพธิ์ (ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ)																																						
12.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
13. เส้นทางฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว (ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ)																																					
13.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
14. ทล.304 มินบุรี-ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 12.294 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
14.1 สำรวจและออกแบบ																																					
14.2 ประเมินราคา																																					
14.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
15. ทล.344 บ้านบึง-แกลง ตอน 1 (บ้านบึง-หนองปรือ) (ระยะทาง 12.3 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
15.1 สำรวจและออกแบบ																																					
15.2 ประเมินราคา																																					
15.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
16. ทล.3126 แยก ทล.3-ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
16.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
17. ทล.3126 ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา-ท่าเรือจุลเสมิติ (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
17.1 สำรวจและออกแบบ																																					
17.2 ประเมินราคา																																					
17.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
18. ทล.3 บ้านฉาง-ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																					
18.1 สำรวจและออกแบบ																																					
18.2 ประเมินราคา																																					
18.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
19. กระทั่งลาย-ระยอง ตอน 2 (ทล.331-ทล. 3191) (ระยะทาง 16.7 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
19.1 สำรวจและออกแบบ																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
พานทอง																																					
25.1 สำรวจและออกแบบ																																					
25.2 ประกวดราคา																																					
25.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
26. ทล.3701 สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทางบริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี																																					
26.1 สำรวจและออกแบบ																																					
26.2 ประกวดราคา																																					
26.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
27. ทล.331 สะพานข้ามแยกปากกร่วม																																					
27.1 สำรวจและออกแบบ																																					
27.2 ประกวดราคา																																					
27.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
28. ทล.3 & 331 & 3126 สะพานลอยข้ามแยก กม.10 ทางหลวงสายพญา-ระยอง																																					
28.1 สำรวจและออกแบบ																																					
28.2 ประกวดราคา																																					
28.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
29. ทล.3 & 334 ทางแยกต่างระดับแก่ง																																					
29.1 สำรวจและออกแบบ																																					
29.2 ประกวดราคา																																					
29.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
30. ทล.304 & 359 สะพานข้ามแยกไปสระแก้ว																																					
30.1 สำรวจและออกแบบ																																					
30.2 ประกวดราคา																																					
30.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
31. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า แยกบ้านเก่า (กม.53) ขาเข้า-ขาออก																																					
31.1 สำรวจและออกแบบ																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
24.021 กม. ขยายจาก 4ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
38.1 สำรวจและออกแบบ																																					
38.2 ประกวดราคา																																					
38.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
39. ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหินซ้อน ตอน ฉะเชิงเทรา-บางคล้า รวมสะพานข้ามสามแยกเข้าวัดสมานรัตนาราม (ระยะทาง 5.5 กม. ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																					
39.1 สำรวจและออกแบบ																																					
39.2 ประกวดราคา																																					
39.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
40.อ.บ้านบึง-อ.แกลง ตอน บ.หนองเสือช้าง-อ.แกลง (ระยะทาง 39.581 กม. บูรณะทางเดิม 4 ช่องจราจร)																																					
40.1 สำรวจและออกแบบ																																					
40.2 ประกวดราคา																																					
40.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
41. ทล.36 กระทั่งลาย-ระยอง ตอนแยกกะทิงลาย-แยกต่างระดับโป่ง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7) (ระยะทาง 6.9 กม. ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
41.1 สำรวจและออกแบบ																																					
41.2 ประกวดราคา																																					
41.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
42. ทล.3 บางปู-อ.บางปะกง (ระยะทาง 28.572 กม. ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
42.1 สำรวจและออกแบบ																																					
42.2 ประกวดราคา																																					
42.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
43. ทล.3578 แยกทางหลวงหมายเลข 3191-แยกทางหลวงหมายเลข 3574 (ระยะทาง 7 กม. ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
43.1 สำรวจและออกแบบ																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
43.2 ประกวดราคา																																					
43.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
44. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี นครราชสีมา (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล.359)																																					
44.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
45. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-ตราด (ชลบุรี-แกลง)																																					
45.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
46. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า บางวัว (กม.39) ขาเข้า-ขาออก																																					
46.1 สำรวจและออกแบบ																																					
46.2 ประกวดราคา																																					
46.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
47. ทล.34 สะพานลอยกลับรถเกือกม้า ตระกาศ (กม.34) ขาออก																																					
47.1 สำรวจและออกแบบ																																					
47.2 ประกวดราคา																																					
47.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
48. ทล.332 แยก ทล.3 (แยกเจ)-แยก ทล.3 (แยก อุตะเภา) (ขยาย 4 ช่องจราจร)																																					
48.1 สำรวจและออกแบบ																																					
48.2 ประกวดราคา																																					
48.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
49. ทล.3 พัทยา-สัตหีบ (ระยะทา 22.242 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																					
49.1 สำรวจและออกแบบ																																					
49.2 ประกวดราคา																																					
49.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
50. ทางเลี่ยงเมืองมาตาทุต (ทางแนวใหม่ 8 ช่องจราจร)																																					
50.1 สำรวจและออกแบบ																																					
50.2 ประกวดราคา																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
50.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
51. ทล.365 ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ (ขยาย 8 ช่องจราจร รวมสะพานข้ามแม่น้ำ)																																					
51.1 สำรองและออกแบบ																																					
51.2 ประกวดราคา																																					
51.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
52. ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหินซ้อน ตอน 2 (บางคล้า-พนมสารคาม) (ขยาย 6 ช่องจราจร รวมสะพานข้ามแยก ทล.3551)																																					
52.1 สำรองและออกแบบ																																					
52.2 ประกวดราคา																																					
52.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
53. ทล.304 ฉะเชิงเทรา-เขาหินซ้อน ตอน 3 (พนมสารคาม-เขาหินซ้อน) (ขยาย 6 ช่องจราจร รวมสะพานข้ามแยก ทล.319)																																					
53.1 สำรองและออกแบบ																																					
53.2 ประกวดราคา																																					
53.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
54. ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา																																					
54.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
54.2 สำรองและออกแบบ																																					
54.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
54.4 สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
54.5 ประกวดราคา																																					
54.6 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
55. ทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม																																					
55.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
55.2 สำรองและออกแบบ																																					
55.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
55.4 สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
55.5 ประกวดราคา																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
55.6 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
56. ทล.331 แยกทางหลวงหมายเลข 36-ต่างระดับมาบเอียง (ขยาย 8 ช่องจราจร)																																					
56.1 สำรวจและออกแบบ																																					
56.2 ประกวราคา																																					
56.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
57. ทล.331 ต่างระดับมาบเอียง-แยกทางหลวงหมายเลข 344 แยกหนองปรือ (ขยาย 8 ช่องจราจร)																																					
57.1 สำรวจและออกแบบ																																					
57.2 ประกวราคา																																					
57.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
58. ทล.3191 มาบตาพุด-นิคมพัฒนา (ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
58.1 สำรวจและออกแบบ																																					
58.2 ประกวราคา																																					
58.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
59. ทล.3376 บ้านฉาง-ถนนซอย 13 ของนิคมสร้างตนเองจังหวัดระยอง (ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)																																					
59.1 สำรวจและออกแบบ																																					
59.2 ประกวราคา																																					
59.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
60. ทล.7 & 3466 ต่างระดับบ้านเก่า																																					
60.1 สำรวจและออกแบบ																																					
60.2 ประกวราคา																																					
60.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
61. ทล.36 & 331 ปรับปรุงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว																																					
61.1 สำรวจและออกแบบ																																					
61.2 ประกวราคา																																					
61.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
62. สะพานต่างระดับถนนสุขุมวิทแยกเมืองใหม่ หรือสะพานกลับรถหน้ากสิกรไทย																																					
62.1 สำรวจและออกแบบ																																					
62.2 ประกวดราคา																																					
62.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
63. สะพานกลับรถถนนสุขุมวิท บริเวณคลองบางละมุง																																					
63.1 สำรวจและออกแบบ																																					
63.2 ประกวดราคา																																					
63.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
64. ทล.3471 ตอนบางบุตร-ชุมแสง (ระยะทาง 30.416 กม. ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
64.1 สำรวจและออกแบบ																																					
64.2 ประกวดราคา																																					
64.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

1.3 กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) รวม 1 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																			
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.- ธ.ค. 61	ม.ค.- มี.ค. 62	เม.ย.- มิ.ย. 62	ก.ค.- ก.ย. 62	ต.ค.- ธ.ค. 62	ม.ค.- มี.ค. 63	เม.ย.- มิ.ย. 63	ก.ค.- ก.ย. 63	ต.ค.- ธ.ค. 63	ม.ค.- มี.ค. 64		เม.ย.- มิ.ย. 64
1. การกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับท่าอากาศยานอู่ตะเภา																																				
1.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																				

1.4 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวม 3 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																						
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป				
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64		
1. โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา ลานจัดคิวรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง													จะมอบหมายให้ กทพ. และ/หรือ ทล. เป็นเจ้าของเรื่องดำเนินการศึกษา																										
2. โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาค ตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา																																							
2.1 ศึกษาความเหมาะสม																																							
3. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC																																							
3.1 ศึกษาความเหมาะสม																																							

2. แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง รวม 9 โครงการ

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รวม 8 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
1. โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอุตุตะเภา																																					
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
1.2 สำรวจและออกแบบ																																					
1.3 ประกวดราคา																																					
1.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)																																					
2.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
2.2 สำรวจและออกแบบ																																					
2.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
2.4 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
2.5 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
2.6 ประกวดราคา																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
2.7 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
3. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.)																																					
3.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
3.2 สำรวจและออกแบบ																																					
3.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
3.4 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
3.5 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
3.6 ประกวดราคา																																					
3.7 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
4. โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง (79 กม.) และระยอง-มาบตาพุด (22 กม.)																																					
4.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
4.2 สำรวจและออกแบบ																																					
4.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
5. โครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด (150 กม.)																																					
5.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
5.2 สำรวจและออกแบบ																																					
5.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
6. โครงการทางคู่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด (188 กม.)																																					
6.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
7. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า-อรัญประเทศ (174 กม.)																																					
7.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
8. โครงการ ICD ท้องปลาตุ๊ก																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																			
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.- ธ.ค. 61	ม.ค.- มี.ค. 62	เม.ย.- มิ.ย. 62	ก.ค.- ก.ย. 62	ต.ค.- ธ.ค. 62	ม.ค.- มี.ค. 63	เม.ย.- มิ.ย. 63	ก.ค.- ก.ย. 63	ต.ค.- ธ.ค. 63	ม.ค.- มี.ค. 64		เม.ย.- มิ.ย. 64
8.1 ศึกษาความเหมาะสม																																				

2.2 เมืองพัทยา รวม 1 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																					
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป			
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
1. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี																																						
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																						
1.2 สำรวจและออกแบบ																																						
1.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																						
1.4 ครม. อนุมัติโครงการ																																						
1.5 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																						
1.6 ประกวดราคา																																						
1.7 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																						

3. แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำรวม 19 โครงการ

3.1 กรมเจ้าท่า (จท.) รวม 2 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
1. โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry																																					
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
1.2 สำรวจและออกแบบ																																					
1.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
1.4 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
1.5 สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์																																					
1.6 ประกวดราคา																																					
1.7 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน																																					
2.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
2.2 สำรวจและออกแบบ																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
2.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
2.4 ประกวดราคา																																					
2.5 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

3.2 การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) รวม 3 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
6. การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)																																					
1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3																																					
1.1 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
1.2 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
1.3 ประกวดราคา																																					
1.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. โครงการศึกษาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (SRT0)																																					
2.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
3. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)																																					
3.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

3.3 กองทัพเรือ (ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) รวม 13 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560											ปีงบประมาณ 2561											ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
1. โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และวางแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
ทำเรือพาณิชย์ลัดเทียบ																																					
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
1.2 สำรวจและออกแบบ																																					
2. โครงการจ้างศึกษา สำรวจ และออกแบบปรับปรุงร่องน้ำ และบริเวณท่าเรือจุลเสม็ด																																					
2.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
2.2 สำรวจและออกแบบ																																					
3. โครงการจ้างศึกษา สำรวจ ออกแบบก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นบริเวณเกาะจรเข้																																					
3.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
3.2 สำรวจและออกแบบ																																					
4. โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และปรับปรุงท่าเทียบเรือรับ-ส่งน้ำมันเป็นท่าเรือเอนกประสงค์																																					
4.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
4.2 สำรวจและออกแบบ																																					
5. โครงการศึกษา สำรวจและออกแบบพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่และท่าเทียบเรือเอนกประสงค์																																					
5.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
5.2 สำรวจและออกแบบ																																					
6. โครงการก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก																																					
6.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
6.2 สำรวจออกแบบ																																					
6.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
6.4 ประกวดราคา																																					
6.5 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
7. โครงการปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณพื้นที่จอดเรือ ท่าเรือจุลเสม็ด																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
7.1 ประกวดราคา																																					
7.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
8. โครงการก่อสร้างเชื่อมกันคลื่นบริเวณเกาะจรเข้																																					
8.1 ประกวดราคา																																					
8.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
9. โครงการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการรองรับการขนส่งหลายรูปแบบของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ																																					
9.1 ประกวดราคา																																					
9.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
10. โครงการจัดหาเครื่องมือและเครื่องทุ่นแรงสำหรับการขนถ่ายสินค้า																																					
10.1 ประกวดราคา																																					
10.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
11. โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ (Ferry Terminal) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก																																					
11.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
11.2 สำรวจและออกแบบ																																					
11.3 ประกวดราคา																																					
11.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
12. โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่าเรือ POL) เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์																																					
12.1 ประกวดราคา																																					
12.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
13. โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ และท่าเทียบเรือเอนกประสงค์																																					
13.1 ประกวดราคา																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.- ธ.ค. 61	ม.ค.- มี.ค. 62	เม.ย.- มิ.ย. 62	ก.ค.- ก.ย. 62	ต.ค.- ธ.ค. 62	ม.ค.- มี.ค. 63	เม.ย.- มิ.ย. 63	ก.ค.- ก.ย. 63	ต.ค.- ธ.ค. 63	ม.ค.- มี.ค. 64	เม.ย.- มิ.ย. 64	ก.ค.- ก.ย. 64	
13.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการ ก่อสร้าง																																					

3.4 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) รวม 1 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
1. การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)																																					
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
1.2 สำรวจและออกแบบ																																					
1.3 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
1.4 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
1.5 ประกวดราคา																																					
1.6 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

4. แผนการพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง รวม 20 โครงการ

4.1 กองทัพเรือ (สนามบินอุตะเนา) 19 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
1. โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม																																					
1.1 สำรวจและออกแบบ																																					
1.2 ประกวดราคา																																					
1.3 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. ก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยาน แยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร																																					
2.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
3. ก่อสร้างอาคาร จนท. บริการภาคพื้นจัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่																																					
3.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
4. โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกองขนส่งสถานีการบิน กองการบินทหารเรือ																																					
4.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
5. โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2																																					
5.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
6. จัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง x-ray และ software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และเส้นทางเข้า-ออก																																					
6.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
7. โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสนามบิน																																					
7.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
8. โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2																																					
8.1 สำรวจและออกแบบ																																					
8.2 กก.วล. พิจารณาเห็นชอบ EIA																																					
8.3 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
8.4 ประกวดราคา																																					
8.5 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
9. โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1																																					
9.1 สำรวจและออกแบบ																																					
9.2 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
9.3 ประกวดราคา																																					
9.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
10. โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่ 1																																					
10.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
10.2 สำรวจและออกแบบ																																					
10.3 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
10.4 ประกวดราคา																																					
10.5 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

4.2 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รวม 1 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
1. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul ; MRO) ณ ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา																																					
1.1 ศึกษาความเหมาะสม																																					
1.2 ครม. อนุมัติโครงการ																																					
1.3 ประกวดราคา																																					
1.4 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

5. แผนการพัฒนาระบบไฟฟ้า รวม 12 โครงการ

5.1 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) รวม 10 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
1. โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 3																																					
1.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์สั่งการจ่ายไฟ																																					
2.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
3. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ 9 ส่วนที่ 3																																					
3.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
4. โครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ห่างไกล																																					
4.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
5. โครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จ.ชลบุรี																																					
5.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
6. โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ระยะที่ 2																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี งบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
6.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
7. โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้บ้านเรือนราษฎรรายใหม่																																					
7.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
8. โครงการนำร่องสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และระบบการบริหารจัดการโครงข่ายเครื่องอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า (เส้นทางไปกลับสนามบินสุวรรณภูมิ-พัทยา)																																					
8.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
9. โครงการพัฒนาระบบขนส่งและจำหน่ายระยะที่ 1																																					
9.1 ประกวดราคา																																					
9.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
10. โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ ระยะที่ 1																																					
10.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

5.2 การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รวม 2 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.- ธ.ค. 61	ม.ค.- มี.ค. 62	เม.ย.- มิ.ย. 62	ก.ค.- ก.ย. 62	ต.ค.- ธ.ค. 62	ม.ค.- มี.ค. 63	เม.ย.- มิ.ย. 63	ก.ค.- ก.ย. 63	ต.ค.- ธ.ค. 63	ม.ค.- มี.ค. 64		เม.ย.- มิ.ย. 64	ก.ค.- ก.ย. 64
1. โครงการขยายระบบไฟฟ้า ระยะที่ 12																																					
1.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า บริเวณภาคตะวันออก เพื่อเสริมความ มั่นคงระบบไฟฟ้า																																					
2.1 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					

6. แผนการพัฒนาระบบประปา รวม 18 โครงการ

6.1 การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) รวม 18 โครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
1. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 36 ตอนชลบุรี (แยกกระทิงลาย)-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (ระยอง) ระหว่าง กม. 16+000-กม.57+000																																					
1.1 ประกวดราคา																																					
1.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
2. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้าง ทล.3 บ้านฉาง-ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																					
2.1 ประกวดราคา																																					
2.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
3. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 ตอนฉะเชิงเทรา-สุรินทร์ กม.58+885กม.71+567 (ด้านขวาทาง)																																					
3.1 ประกวดราคา																																					
3.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
4. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงชนบท สาย ฉช.2004 แยก ทล.36+บ้านเทพราช อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา																																					
4.1 ประกวดราคา																																					
4.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
5. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้าง ทล. 315 ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม (ระยะทาง 24 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
5.1 ประกวดราคา																																					
5.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
6. งานย้ายแนวท่อชลผลการก่อสร้าง ทล. 349 พนัสนิคม-หนองซาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็น ต้นไป		
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64		เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64
6.1 ประกวดราคา																																					
6.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
7. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างสาย รย.3013 แยก ทล.331-ทล.3191 ช่วง แยกบ่อวิน-วัดสะพานสี่ (ด้านขวาทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง																																					
7.1 ประกวดราคา																																					
7.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
8. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างสาย รย.3013 แยก ทล.331-ทล.3191 ช่วงวัด สะพานสี่-แยกมาบเตย (ด้านขวาและซ้าย ทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง																																					
8.1 ประกวดราคา																																					
8.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
9. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างสาย รย.3013 แยก ทล.331-ทล.3191 ช่วงวัด ห้วยปราบ-แยกมาบเตย (ด้านขวาและ ซ้ายทาง) อ.ปลวกแดง จ.ระยอง																																					
9.1 ประกวดราคา																																					
9.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
10. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการเส้นทางพิเศษ พัทยา-มาบตาพุด																									ตามแผนจะขอรับการจัดสรร งบประมาณปี 2560												
11. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวง หมายเลข 7 (กม.ที่ 107+200)-ท่าเรือ แหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ตอนที่ 3 ที่ กม.4+130-4+600)																																					
12. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา-สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 2 ถึง ซอยนาจอมเทียน 30																																					
12.1 ประกวดราคา																																					
12.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
13. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา-สัตหีบ (ฝั่งซ้าย) ตั้งแต่ซอยนาจอมเทียน 30 ถึงสามแยกบางเสร่																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																				
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.-ธ.ค. 61	ม.ค.-มี.ค. 62	เม.ย.-มิ.ย. 62	ก.ค.-ก.ย. 62	ต.ค.-ธ.ค. 62	ม.ค.-มี.ค. 63	เม.ย.-มิ.ย. 63	ก.ค.-ก.ย. 63	ต.ค.-ธ.ค. 63	ม.ค.-มี.ค. 64	เม.ย.-มิ.ย. 64	ก.ค.-ก.ย. 64	
13.1 ประกวดราคา																																					
13.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
14. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขยายถนนสายพญา-สัตหีบ (ฝั่งขวา) ตั้งแต่หมู่บ้านสิรินดา ถึงหมู่บ้านบารมี																																					
14.1 ประกวดราคา																																					
14.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
15. งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล. 344 บ้านบึง-แกลง ตอน 1 (บ้านบึง-หนองปรือ) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)																																					
15.1 ประกวดราคา																																					
15.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
16. งานย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้าง ทล.349 พนัสนิคม-หนองขาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)																																					
16.1 ประกวดราคา																																					
16.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
17. งานย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างทางหลวงบริเวณหน้าวัดโพธิ์ใหญ่ ถึงสามแยกวัดหนองเค็ด ม.7 ถนน 304 (ซ้ายทาง)																																					
17.1 ประกวดราคา																																					
17.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																					
18. งานย้ายแนวท่อประปาหลบการก่อสร้างถนนทางหลวงบริเวณหน้าทางเข้าโรงอวน ต.เมืองเก่า ถึงหน้า กรป. ถนน 304 (ขวาทาง)																																					
18.1 ประกวดราคา																																					

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)																																			
	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561										ปีงบประมาณ 2562				ปีงบประมาณ 2563				ปีงบประมาณ 2564				ปีงบประมาณ 2565 เป็นต้นไป	
	ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค.- ธ.ค. 61	ม.ค.- มี.ค. 62	เม.ย.- มิ.ย. 62	ก.ค.- ก.ย. 62	ต.ค.- ธ.ค. 62	ม.ค.- มี.ค. 63	เม.ย.- มิ.ย. 63	ก.ค.- ก.ย. 63	ต.ค.- ธ.ค. 63	ม.ค.- มี.ค. 64		เม.ย.- มิ.ย. 64
18.2 ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง																																				

ภาคผนวก ค

โครงการเพิ่มเติมที่มาจากความต้องการของพื้นที่

โครงการเพิ่มเติมที่มาจากความต้องการของพื้นที่อีกจำนวน 22 โครงการ วงเงิน 10,603.60 ล้านบาท เป็นโครงการของการประปาส่วนภูมิภาคทั้งหมด
ซึ่งฝ่ายเลขานุการจะดำเนินการปรับปรุงแผนงานโครงการภายในปี 2562

	การพัฒนาระบบประปา รวม 22 โครงการ		10,603.60	
1	ก่อสร้างระบบสูบน้ำคลองพานทองรองรับการแก้ไขปัญหาน้ำเค็ม จ.ชลบุรี (แหล่งน้ำกรมชลประทาน ผันน้ำคลองพานทอง-สถานีสูบน้ำคลองพระองค์เจ้าฯ 20 ล้านลบ.ม./ปี)	กปภ.	118.800	ปีงบประมาณ 2561 / อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562
2	ก่อสร้างระบบสูบน้ำคลองพระองค์ไชยานุชิตรองรับระบบประปาแก้ไขปัญหาน้ำเค็ม จ.ฉะเชิงเทรา (แหล่งน้ำกรมชลประทาน ผันน้ำคลองพานทอง-สถานีสูบน้ำคลองพระองค์เจ้าฯ 20 ล้านลบ.ม./ปี)	กปภ.	178.200	ปีงบประมาณ 2561 / อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562
3	ก่อสร้างระบบสูบน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำเค็ม อ.บางน้ำเปรี้ยว อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา (แหล่งน้ำกรมชลประทาน ผันน้ำคลองพานทอง-สถานีสูบน้ำคลองพระองค์เจ้าฯ)	กปภ.	198.000	ปีงบประมาณ 2561 / อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562
4	ก่อสร้างระบบประปาและโครงข่ายจ่ายน้ำประปาเพื่อรองรับศูนย์อุตสาหกรรมยานยนต์ อ.สนามชัยเขต-ท่าตะเกียบ จ.ฉะเชิงเทรา (อ่างเก็บน้ำสิียด 2 ล้าน ลบ.ม./ปี)	กปภ.	198.000	ปีงบประมาณ 2561 / อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562
5	ก่อสร้างสถานีจ่ายน้ำ และวางท่อจ่ายน้ำ ประปาเพื่อชุมชนพื้นที่ตำบลท่าถ่าน อำเภอพนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา ฝ่ายท่าลาด (แหล่งน้ำเดิม)	กปภ.	61.380	ปีงบประมาณ 2561 / อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562
6	โครงการรองรับระบบประปา EEC (ปี 2561-65) พื้นที่ กปภ.สาขา ชลบุรี-พนัสนิคม (ระยะ1) ปริมาณขอจัดสรรน้ำเพิ่มอีก 35.0 ล้าน ลบ.ม. (เดิม 13.0) จากอ่างเก็บน้ำคลองหลวง	กปภ.	2,918.270	ปีงบประมาณ 2561
7	โครงการรองรับระบบประปา EEC (ปี 2561-65) พื้นที่ กปภ.สาขา บ้านฉาง ปริมาณขอจัดสรรน้ำ 20.0 ล้าน ลบ.ม. จากอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล (เพิ่มความจุอ่าง)	กปภ.	1,530.000	ปีงบประมาณ 2561
8	โครงการรองรับระบบประปา EEC (ปี 2561-65) พื้นที่ กปภ.สาขา พนมสารคาม-บางคล้า ปริมาณขอจัดสรรน้ำเพิ่มอีก 20.0 ล้าน (เดิม 30.0) ลบ.ม. จากฝ่ายท่าลาด (เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำแควระบมและสิียด)	กปภ.	1,701.630	ปีงบประมาณ 2561
9	โครงการรองรับระบบประปา EEC (ปี 2561-65) พื้นที่ กปภ.สาขา ชลบุรี-พนัสนิคม (ระยะ2) ปริมาณขอจัดสรรน้ำเพิ่มอีก 35.0 ล้าน ลบ.ม. (เดิม 25.92 + 70.0) ผันน้ำคลองพานทอง-อ่างเก็บน้ำบางพระ	กปภ.	1,700.000	ปีงบประมาณ 2563
10	โครงการรองรับระบบประปา EEC (ปี 2561-65) พื้นที่ กปภ.สาขา พัทยา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ปริมาณขอจัดสรรน้ำ 35.0 ล้าน ลบ.ม. ผันน้ำอ่างเก็บน้ำประแสร์-หนองค้อ	กปภ.	1,500.000	ปีงบประมาณ 2563
11	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนตลาดรอยเดิม ถนนเก้าگیโล-แยกไฟแดงเก้าگیโล ถนนบายพาส หมู่ 9 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	4.420	ปีงบประมาณ 2562
12	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนซอยดับเพลิง-บายพาส-สุขาภิบาล 8 หมู่ 5 ตำบลบึง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	6.016	ปีงบประมาณ 2562

13	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนถนนสุขุมวิท-ถนนเก้ากิโล-เขาน้ำซับ หมู่ 6 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรรคบุรี จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	11.988	ปีงบประมาณ 2562
14	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนถนนสุขุมวิท-ร้านริมอ่าว หมู่ 1 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรรคบุรี จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	4.128	ปีงบประมาณ 2562
15	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนถนนสุขุมวิท-ตั้งแต่แยกไฟแดงบ่อทราย-ถนนบายพาส หมู่ 5,11 ตำบลหนองขาม อำเภอสรรคบุรี จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	3.964	ปีงบประมาณ 2562
16	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อชุมชนตั้งแต่สี่แยกหลังซังกิว-ถนนหนองพังพวย หมู่ 11 ตำบลหนองขาม อำเภอสรรคบุรี จังหวัดชลบุรี กปภ.สาขาแหลมฉบัง	กปภ.	3.692	ปีงบประมาณ 2562
17	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อรองรับพื้นที่อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา กปภ.สาขาบางคล้า	กปภ.	90.613	ปีงบประมาณ 2562
18	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อเสริมศักยภาพการจ่ายน้ำพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา กปภ.สาขาบางปะกง	กปภ.	50.000	ปีงบประมาณ 2562
19	โครงการพัฒนาระบบประปาเพื่อเสริมศักยภาพการจ่ายน้ำพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา กปภ.สาขาฉะเชิงเทรา	กปภ.	60.000	ปีงบประมาณ 2562
20	โครงการพัฒนาระบบประปารองรับ EEC พื้นที่อำเภอสว่างวีรจักร จังหวัดระยอง กปภ.สาขาปากน้ำประแสร์	กปภ.	92.500	ปีงบประมาณ 2562
21	โครงการพัฒนาระบบประปารองรับพื้นที่เมืองใหม่ (อำเภอบ้านฉาง) จังหวัดระยอง กปภ.สาขามหาสารคาม	กปภ.	81.000	ปีงบประมาณ 2562
22	โครงการพัฒนาระบบประปารองรับ EEC พื้นที่อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง กปภ.สาขามหาสารคาม	กปภ.	91.000	ปีงบประมาณ 2562