

ทะลวง 131 โปรเจกต์ ค้างท่อ ทุ่ม 3.86 แสนล.ลุย อีอีซีเฟส 2

คมนาคม สั่งการบ้าน
หน่วยงานเกี่ยวข้องลุยปรับแผน
พัฒนาอีอีซีเฟส 2 เหตุ 131
โครงการค้างท่อ ช่องบอร์ดี
อีอีซีเคาะงบประมาณปี 2565 ภายในเดือน
พ.ย. 2564 ดันไทยศูนย์กลาง
เชื่อม CLMV

หัวใจหลักของ เศรษฐ
พัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก
หรืออีอีซี คือ รถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-
สุวรรณภูมิ-อุตะเถา) ระยะทาง
220 กิโลเมตร และมหานครการ
บินอุตะเถา แม่เหล็กใหญ่ดึงดูด
นักลงทุน กระจายเม็ดเงิน ขับ
เคลื่อนเศรษฐกิจประเทศหลัก
ดันให้ไทยเป็นศูนย์กลาง เชื่อม
โยงประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไร
ก็ตาม ยังมีโครงสร้างพื้นฐาน
รัฐอีกมากที่ยังล่าช้า งบประมาณ
ที่มีจำกัดจึงต้องจัดระบบท
พัฒนาใหม่ ในระยะที่ 2

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผย
ภายหลังประชุมคณะทำงานจัด
ทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้น
ฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
(อีอีซี) ระยะที่ 2 โดยระบุว่า ที่
ประชุมครั้งนี้ได้เห็นชอบร่วมกัน
ถึงโครงการโครงสร้างพื้นฐาน
รวม ที่จะเกิดขึ้นในช่วงของการ
พัฒนาระยะที่ 2 ในพื้นที่อีอีซี
ช่วงระหว่างปี 2565-2570 ซึ่ง
เบื้องต้นจะมีโครงการใหม่จำนวน
131 โครงการ วงเงินลงทุนกว่า
3.86 แสนล้านบาท

ทั้งนี้โครงการใหม่ที่จะ
มีการพัฒนาในระยะที่ 2 นี้ กระทรวง
มีจุดประสงค์เพื่อเพิ่ม
โครงข่ายการเชื่อมต่อจากโครงการ
พัฒนาหลักๆ ที่อยู่ในพื้นที่อีอีซี
อยู่แล้ว จากการพัฒนาในระยะ
ที่ 1 โดยเป้าหมายของการสร้าง
โครงข่ายเชื่อมโยงนี้ จะนำไปสู่
การผลักดันให้อีอีซีเป็นศูนย์กลาง

เป้าหมายการสร้าง โครงข่ายเชื่อมโยงนี้ ผลักดันให้อีอีซี เป็นศูนย์กลาง ของภูมิภาค

ของภูมิภาค เชื่อมต่อโลจิสติกส์
อีอีซีกับประเทศเพื่อนบ้านใน
CLMV

สำหรับกรอบระยะเวลา
ดำเนินงาน ภายหลังจากที่ประชุม
เห็นชอบบรรจุโครงการไว้ในแผน

พัฒนาครั้งนี้ กระทรวงฯ ได้สั่ง
การให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ
ทั้งหมด กลับไปทบทวนข้อมูล
และตรวจสอบรายละเอียด รวม
ทั้งจัดลำดับความสำคัญของการ
พัฒนา หากเกิดกรณีที่ต้องตัด
งบประมาณเพื่อนำไปช่วยเหลือ
ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ
ของโรคโควิด-19 จะได้ไม่กระทบ

ต่อความสำคัญของการดำเนิน
โครงการ

นายชัยวัฒน์ กล่าวต่อว่า
ได้สั่งการให้ทุกหน่วยงานเร่ง
ทบทวนข้อมูลดังกล่าว และส่ง
กลับมายังสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
ในฐานะเลขานุการจัดทำโครงการ
โดยกำหนดให้รายงานข้อมูล
ภายในวันที่ 14 ก.ย.นี้ หลังจาก
นั้นเมื่อ สนข. ตรวจสอบข้อมูล
แล้วเสร็จ จะส่งกลับไปยังหน่วย
งานอีกครั้ง เพื่อเตรียมเสนอ
แผนไปยังคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
(กพอ.) พิจารณานุมัติโครงการ
ภายในเดือน ต.ค.นี้ ก่อนทำเรื่อง
เสนอของงบประมาณประจำปี
2565 ในเดือน พ.ย.2564

สำหรับแผนงานพัฒนา
โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
อีอีซี ระยะที่ 2 ได้แบ่งแนวทาง
พัฒนาออกเป็น โครงการทาง
รางและระบบขนส่งมวลชน 37
โครงการ วงเงินลงทุน 1.65 แสน
ล้านบาท คิดเป็น 43% ของวงเงิน
ลงทุนทั้งหมด โครงการทางน้ำ
9 โครงการ วงเงิน 4.22 หมื่น
ล้านบาท คิดเป็น 11% โครงการ
ทางอากาศ 8 โครงการ วงเงิน
2.98 หมื่นล้านบาท คิดเป็น 8%
รวมไปถึงโครงการทาง
ถนน 44 โครงการ วงเงิน 1.13
แสนล้านบาท คิดเป็น 29%
โครงการสาธารณูปโภคหลักเพื่อ
รองรับการพัฒนาาระบบคมนาคม
14 โครงการ วงเงิน 3.12 หมื่น
ล้านบาท คิดเป็น 8% และ
มาตรการส่งเสริมและเพิ่ม
ประสิทธิภาพการเดินทาง 19



โครงการ วงเงิน 3.74 พันล้านบาท คิดเป็น1% ของวงเงินลงทุนทั้งหมด

สำหรับโครงการสำคัญที่บรรจุอยู่ในแผนระยะที่2จำนวน 131 โครงการ วงเงิน 386,565 ล้านบาท ที่ต้องเร่งดำเนินงาน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-นครราชสีมา (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี) วงเงิน 28,000 ล้านบาท โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกสนามบินอู่ตะเภา ทางหลวงสายพัทยา-ระยอง วงเงิน 350 ล้านบาท โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-ตราด (ชลบุรี-แก่ง) วงเงิน 22,000 ล้านบาท โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ระยะทาง 125 กม. และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด ระยะทาง 22 กม. วงเงิน 35,340 ล้านบาท โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง และโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ระยอง-มาบตาพุดวงเงิน15,492 ล้านบาท โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสีเบ็ก-อรัญประเทศ วงเงิน 17,833 ล้านบาท โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร (แตรม) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จังหวัดชลบุรี วงเงิน 74 ล้านบาท โครงการก่อสร้างศูนย์ท่าอากาศยาน MRO ระยะที่1 วงเงิน

10,210 ล้านบาท โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 2 วงเงิน 14,060 ล้านบาท ฯลฯ

หากดำเนินการแล้วเสร็จ จะมีโครงการดังนี้ 1.ทางถนน ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดิน ระยะทาง 1,794 กม. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์) ระยะทาง 483 กม. ทางหลวงชนบท ระยะทาง 1451 กม. 2.ทางราง ประกอบด้วย รถไฟทางคู่ ระยะทาง 538 กม. และรถไฟความเร็วสูง ระยะทาง 412 กม. 3.ทางน้ำ ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 20 ล้านตันต่อปี และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 60 ล้านตันต่อปี 4.ทางอากาศ ประกอบด้วย สนามบินอู่ตะเภา รองรับผู้โดยสาร รว 60 ล้านคนต่อปี และ 5. จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ICD 1 แห่ง และ CY อีก 4 แห่ง ส่งผลให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและเรือในพื้นที่ภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น รวมถึง โครงการขยับรถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นกว่า 220 กม. โครงการขยับรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้น 170 กม. โครงการขยับมอเตอร์เวย์เพิ่มขึ้น 150 กม. และโครงการขยับถนนเพิ่มขึ้น 75 กม. รวมทั้งมีทางแยกและสะพานที่ได้รับการปรับปรุงกว่า 30 แห่ง