

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๒/๔๕



สำนักเลขานุการรัฐมนตรี
รับที่ 5054 รวอ.
วันที่ 29 ก.ค.

สัด. 134
29 ก.ค. 57

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนิน
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ

จัดเข้าวาระ 29 ก.ค. 2557

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๒. สำเนาใบนำส่งที่ คสช. (ศก) ๑๙๙๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ มาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ข้อเท็จจริงภาคคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบัน

๑.๑ เหตุผลความจำเป็นในการพัฒนา

๑.๑.๑ ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม และภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจต่างๆ เป็นจำนวนมาก แบ่งเป็นการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๓๖ ภาคขนส่งร้อยละ ๓๕ หรือคิดเป็นประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ซึ่งล้วนก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ ๘๐๕ ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง ๒.๑๒ บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ ๘๗.๕๐ ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่ง ร้อยละ ๐.๙๕ บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด คือ ๐.๖๕ บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๑.๔๐ และ ๑๑.๐๘ ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ยังคงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ ๑๔.๓ (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ ๗.๑ ของ GDP)

ประเภทการขนส่ง	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)	สัดส่วนการขนส่ง (%)
ถนน	๘๗.๕๐	๒.๑๒
ราง	๑.๔๐	๐.๙๕
น้ำ	๑๑.๐๘	๐.๖๕
อากาศ	๐.๐๒	๑๐.๐๐

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ปี ๒๕๕๖)

/๑.๑.๒ ตามรายงาน ...

๑.๑.๒ ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๗ พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทย ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ ๖๑ ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ ๕ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย กล่าวคือ ทางถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๔๒ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ ๗ และ ๒๓ ตามลำดับ ส่วนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ประเทศไทย ถูกจัดลำดับที่ ๗๒ ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียที่อยู่ในลำดับที่ ๑๐ และ ๑๘ ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ ไทยมีลำดับที่ ๕๖ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ มีลำดับที่ ๓๔

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	๕	๗	๑๐	๑	๒
มาเลเซีย	๒๕	๒๓	๑๘	๒๑	๒๔
ไทย	๖๑	๔๒	๗๒	๓๔	๕๖

ที่มา : World Economic Forum, ๒๐๑๓-๒๐๑๔

สำหรับด้านความปลอดภัยภาคคมนาคมขนส่ง ในปี ๒๕๕๕ ประเทศไทย มีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนถึง ๘,๖๗๕ คน และในปี ๒๕๕๖ ก็ถูกจัดอันดับประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๓ ของโลก รองจากประเทศนีอูเอ (Niue) และสาธารณรัฐโดมินิกัน (Dominican Republic)

๑.๒ สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๑.๒.๑ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน ๕ เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ ๔๗ จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียว ระยะทาง ๓,๗๖๓ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๙๓ ทางคู่ระยะทาง ๑๗๓ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๔ และทางสาม ระยะทาง ๑๐๗ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๓ เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอรับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ ๖๐ ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน ๓๐ ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางลัดผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน ๒,๔๖๐ จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง จำนวนถึง ๒,๒๐๐ จุด รวมทั้งยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย จึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่องความปลอดภัย

๑.๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวง ระยะทาง ๖๖,๙๔๐ กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง ๔๗,๙๑๖ กิโลเมตร ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง ๒๐๗.๙๐ กิโลเมตร และเป็นถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ ๓๕๒,๑๕๗ กิโลเมตร โดยในปี ๒๕๕๓ มีปริมาณการเดินทางประมาณ ๒.๔ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

/ และคาดว่า ...

และคาดว่าในปี ๒๕๖๓ แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนนจะเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ ๒๑.๘๔ หรือคิดเป็น ๓.๐๗ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

๑.๒.๓ โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำแบ่งออกเป็น การขนส่งทางลำน้ำ และการขนส่งทางชายฝั่ง โดยเส้นทางการขนส่งทางลำน้ำมี ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดทั้งปี) แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ส่วนเส้นทางที่ ๒ เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศสปป.ลาว ไทย ลาว) สำหรับเส้นทางการขนส่งทางชายฝั่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

๑.๒.๔ โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานในประเทศไทยมีทั้งสิ้น ๕๘ แห่ง แบ่งตามกิจกรรม ได้เป็น ท่าอากาศยานพาณิชย์ ๓๘ แห่ง ประกอบด้วย ๑) ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือน ๒๘ แห่ง ๒) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๖ แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ๓) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด และ ๔) ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ๑ แห่ง คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา นอกจากนี้ ยังมีท่าอากาศยานที่มีใช้ท่าอากาศยานพาณิชย์อีก ๒๐ แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ เช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๓ มีการเดินทางเข้า-ออกจากรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่างๆ จำนวน ๘๔,๔๕๐ คน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐๘,๙๒๓ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี ๒๕๕๓ มีการขนส่งสินค้าปริมาณ ๓๐๓ ตันต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๓๙๖ ตันต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ ปัจจุบันท่าอากาศยานที่ต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีปริมาณผู้โดยสาร ในปี ๒๕๕๖ ถึง ๕๑.๓๖ ล้านคน เกินกว่าขีดความสามารถที่จะรองรับได้ประมาณ ๔๕ ล้านคนต่อปี และขณะนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างการพัฒนา และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐ ล้านคนต่อปี

๑.๒.๕ โครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี ๒๕๕๓ มีจำนวน ๑๑.๔๔ ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๒.๗๓ ล้านคน ในปี ๒๕๖๓ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๐๑ ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนระบบรางยังให้บริการไม่ทั่วถึง ทำให้ประชาชนยังใช้ระบบการเดินทางถนน โดยคาดว่าปริมาณการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจาก ๑๗.๘๔ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๕๓ จะเพิ่มขึ้นเป็น ๒๓.๑๘ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๐ ต่อปี ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มลดลง จาก ๒๘.๓๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี ๒๕๕๓ เหลือเพียง ๑๓.๖๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี ๒๕๖๓ ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจ (Central Business District : CBD) ก็จะใช้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นจาก ๑ ชั่วโมง ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๒ ชั่วโมง ในปี ๒๕๖๓

/๑.๒.๖ การเชื่อมต่อ ...

๑.๒.๖ การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น

๑) การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาประสิทธิภาพประตูการค้าชายแดน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีพรมแดนติดต่อกันให้สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจเกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งภายในประเทศ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยการขยายทางหลวงสายหลักระหว่างจังหวัดบนโครงข่ายถนนอาเซียนช่วงที่เป็นคอขวดให้เป็น ๔ ช่องจราจร (Missing Link AHN) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างเมืองหลักในส่วนภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๓) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดพักรถ ให้มีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากล

๒. การดำเนินงานจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

จากเหตุผลและความจำเป็นและสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบกับนโยบายของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย สรุปผลการดำเนินงานได้ดังนี้

๒.๑ นโยบายของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

คสช. ได้มอบนโยบายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ควบบริหารพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นเส้นทางใช้ประโยชน์สาธารณะ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงแหล่งผลิตเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การเชื่อมโยงอาเซียน การเดินทางระหว่างภูมิภาค และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ โดยให้ความสำคัญกับการสร้างมาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งและจราจร และคำนึงถึงความจำเป็น ความคุ้มค่า และความต้องการของประชาชนในพื้นที่เป็นสำคัญ

๒.๒ การประชุมคณะทำงานพิจารณาการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย โดยมีผู้อำนวยการสำนักบริหารการระดมทุน โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เป็นประธาน และมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคมได้พิจารณากำหนด

หลักเกณฑ์การพิจารณาแผนงาน/โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย โดยคำนึงถึงความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินงาน ตลอดจนทางเลือกแหล่งเงินลงทุน ดังนี้

๒.๒.๑ งบประมาณประจำปี จะจัดสรรให้แก่โครงการลงทุนส่วนราชการ และ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐวิสาหกิจ

๒.๒.๒ เงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จะจัดสรรให้แก่โครงการลงทุน ขนาดใหญ่ของภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ งาน Civil Work และระบบราง

๒.๒.๓ รายได้และเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจและการลงทุนในรูปแบบให้เอกชนร่วม ลงทุนในกิจการของรัฐ (PPPs) จะจัดสรรให้โครงการลงทุนระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ รวมทั้งโครงการ รัฐวิสาหกิจ

ทั้งนี้หากโครงการใดมีศักยภาพเพียงพอที่สามารถระดมทุนในรูปแบบกองทุน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) ได้ ก็จะสามารถดำเนินการในโอกาสต่อไป

๒.๓ การประชุมเพื่อขับเคลื่อนโครงการลงทุนภาครัฐด้านโครงสร้างพื้นฐาน

พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง หัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คสช. เป็นประธานการประชุมหารือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนโครงการลงทุนภาครัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมจำนวน ๖ ครั้ง เมื่อวันที่ ๘, ๑๒, ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๗ และวันที่ ๓, ๒๐, ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยมีมติที่ประชุมดังนี้

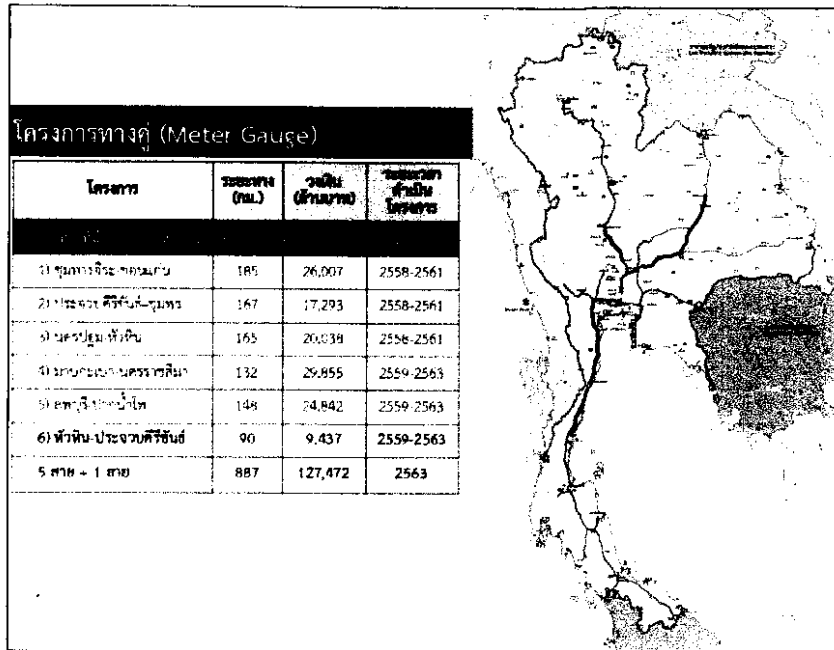
๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ประกอบด้วย ๕ แผนงาน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อ หน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความ คล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ สรุปดังนี้

(๑) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบ อุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๖ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และ สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

/ โครงการทางคู่ ...



ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง เช่น

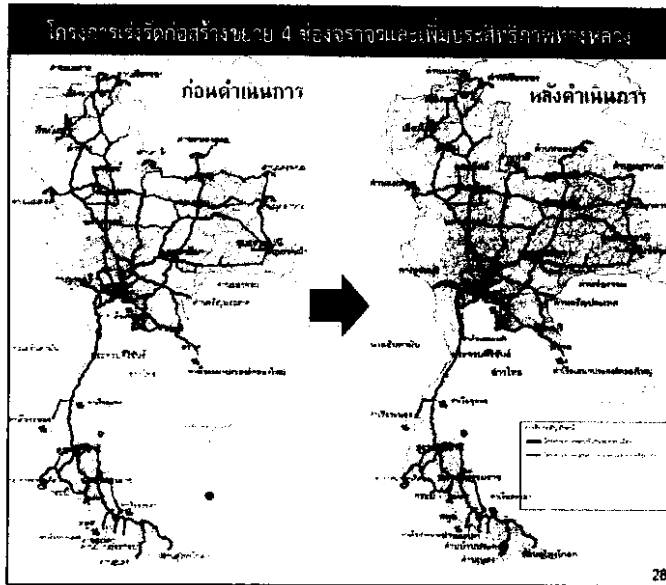
- โครงข่ายรถไฟครอบคลุมขึ้นอีก ๖ จังหวัด ทางคู่เพิ่มขึ้นอีก ๑,๓๐๐ กิโลเมตร
- เพิ่มความเร็วในการเดินทาง (รถสินค้าจาก ๒๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถด่วนพิเศษจาก ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
- เพิ่มน้ำหนักลงเพลาทำให้สามารถเพิ่มการขนส่งได้ร้อยละ ๒๕ ต่อขบวน
- สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ ๑.๕ เป็นร้อยละ ๕ ในปี ๒๕๖๓
- ประชาชนเข้าถึงรถไฟได้ง่ายขึ้น การเดินทางและขนส่งด้วยรถไฟตรงเวลา และปลอดภัยมากขึ้น
- โครงข่ายของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ได้มากยิ่งขึ้น

(๒) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหา

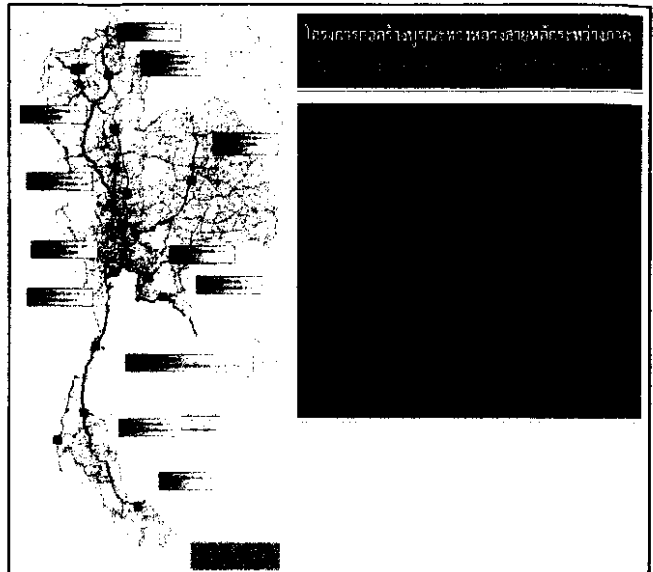
จราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

/ โครงการเร่งรัด ...



การพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลัก เป็น ๔ ช่องจราจร



การบูรณะทางหลวงสายหลัก

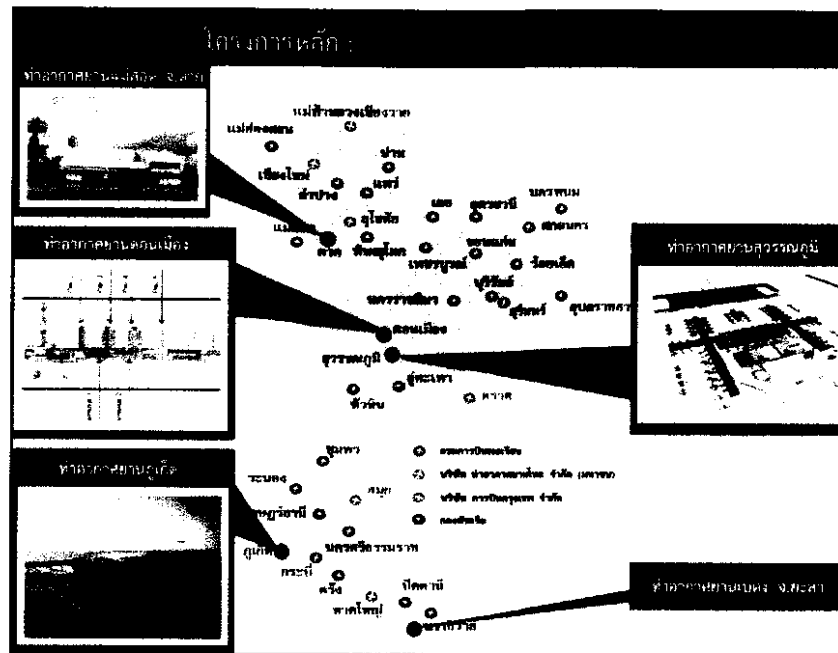
ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น

- มาตรฐานขั้นต่ำของโครงข่ายถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยาง ตั้งแต่การเดินทางระดับหมู่บ้านจนถึงระหว่างประเทศ ระยะทาง ๕๖๑,๒๒๑ กิโลเมตร
- มีถนน ๔ ช่องจราจร ๑,๘๖๔ กิโลเมตร ในทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ
- โครงข่ายทางหลวงอาเซียนทั้งหมดในไทยอย่างน้อยเป็นถนน ๔ ช่องจราจร
- มีมาตรฐานถนน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนและการขับขี
- การขนส่งทางถนนจะช่วยสนับสนุนให้การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ และทางอากาศสามารถให้บริการโดยสะดวกจากต้นทางถึงปลายทาง
- ดึงดูดการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐาน การใช้พื้นที่ของภาคต่างๆ เป็นฐานการผลิตของประเทศและของประชาคมอาเซียน
- ด้านศุลกากรที่เป็นประตูทางการค้าบริเวณชายแดนมีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนน รทางรถไฟ และท่าอากาศยานหลัก รวมทั้งมีความพร้อมและทันสมัย สามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

(๔) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

/ โครงการหลัก ...



ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

- การเดินทางระยะทางไกลด้วยการขนส่งทางอากาศสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
- ปริมาณการขนส่งสินค้าและปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานหลักเพิ่มสูงขึ้น
- ศักยภาพการให้บริการการเดินทางอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๒.๓.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะเร่งด่วน (เริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘)

เห็นชอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะเร่งด่วน (เริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘) เพื่อผลักดันแผนงาน/โครงการเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ประกอบด้วย การพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และการพัฒนารถไฟทางคู่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

๑.๑) การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประตูการค้า

การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนของประเทศ ตลอดจนพัฒนาระบบถนนเชื่อมโยงประตูการค้าดังกล่าว ให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียดและแผนงาน/โครงการพัฒนา ดังนี้

/ (๑) ประตูการ ...

(๑) ประตุการค้ำระหว่างประเทศที่สำคัญ

ประตุการค้ำระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานอุตะภา (ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ) ซึ่งในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘ มีแผนงานพัฒนาประตุการค้ำระหว่างประเทศ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น

(๒) ประตุการค้ำชายแดน

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับประเทศและระดับพื้นที่ในพื้นที่ชายแดน ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน ๑๒ แห่ง ซึ่งในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘ มีพื้นที่ที่จะเร่งรัดพัฒนา ประกอบด้วย ๔ พื้นที่ ๖ ด้านการค้ำ ได้แก่ ๑) พื้นที่ภาคเหนือ (ด่านแม่สอด จ.ตาก) ๒) พื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออก (ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว และด่านคลองใหญ่ จ.ตราด) ๓) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร) และ ๔) พื้นที่ภาคใต้ (ด่านปาดังเบซาร์ ด่านสะเตา จ.สงขลา)

(๓) ระบบถนนเชื่อมโยงประตุการค้ำของประเทศ

ระบบถนนเชื่อมโยงประตุการค้ำของประเทศ เป็นการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบถนนให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘ มีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ เช่น

(๓.๑) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

เช่น ทล. ๓ ตราด-หาดเล็ก ทล. ๑๒ ตาก-แม่สอด ตอน ๓ และ ทล. ๒๑๒ อ.โพธิ์ชัย-บึงกาฬ ตอน ๑

(๓.๒) การก่อสร้างทางหลวงชนบทเชื่อมต่อประตุการค้ำ

เช่น โครงการก่อสร้างถนนเลียบเมืองอรัญประเทศ จ.สระแก้ว โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ถนนสาย ฉช. ๓๐๐๑ แยก ทล. ๓๑๔-ลาดกระบัง/ถนนสาย นย. ๓๐๐๑ แยก ทล. ๓๐๕-บ.บางน้ำเปรี้ยว)

๑.๒) การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับเมืองหลัก

ในภูมิภาค

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ในภูมิภาค ประตุการค้ำชายแดน (Gateway) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อิทธิพลของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และกำหนดแผนงาน/โครงการให้สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ โดยมีแผนงาน/โครงการสำคัญในปี ๒๕๕๗ และ ปี ๒๕๕๘ เช่น

(๑) โครงการพัฒนาทางหลวง ๔ ช่องจราจร เช่น สายทาง

ทล. ๔ กระบี่-อ.ห้วยยอด สายทาง ทล. ๑๒ ภาพสินธุ์-อ.สมเด็จ ตอน ๒ สายทาง ๓๐๔ กบินทร์บุรี-อ.ปทุมธานี (ทางเชื่อมผืนป่า) สาย ทล. ๓๑๔ อ.บางปะกง-ฉะเชิงเทรา ตอน ๒ สาย ทล. ๓๑๓๘ อ.บ้านบึง-อ.บ้านค่าย ตอน ๓ เป็นต้น

(๒) โครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค เช่น

สาย ทล. ๑ ทล. ๒ ทล. ๑๑ ทล. ๓๒ ทล. ๓๕ ทล. ๔๑ ทล. ๔๓ ทล. ๑๑๗ และ ทล. ๓๓๑ เป็นต้น

(๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สายพิทยา-มาบตาพุด

/ (๔) โครงการ ...

(๔) โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว

(๕) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า

๑.๓) การแก้ไขปัญหาการจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่ปริมณฑลและกรุงเทพมหานครด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๑) การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ๑๐ เส้นทาง

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพัฒนาให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในปี ๒๕๕๗ และ ๒๕๕๘ มีโครงการที่จะดำเนินการ ดังนี้

(๑.๑) เร่งรัดโครงการที่อยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน

๑ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง ๑๘.๔ กิโลเมตร

(๑.๒) เร่งรัดโครงการที่พร้อมประกวดราคา รวม ๓ โครงการ

ระยะทาง ๘๖.๔ กิโลเมตร ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร

(๒) นอกจากนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะต้องมีการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้เป็นระบบสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางให้สามารถเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทางเลือกในการเดินทาง เช่น การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางได้อย่างต่อเนื่องสะดวก สบาย และปลอดภัย

๒) การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่

จากสภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟ กล่าวคือ

(๑) รถไฟตกค้างบ่อยครั้ง ทำให้ประชาชนมีความเสี่ยงในการเดินทาง (๒) ไม่สามารถทำความเร็วได้ตามมาตรฐานเนื่องจากหัวรถจักรเก่า มีอายุการใช้งานมากกว่า ๓๐ ปี (๓) เสียเวลาในการรอสับหลัก (๔) ระบบการควบคุมการเดินรถยังเป็นระบบควบคุมด้วยแรงงานคน (Manual) ทำให้การเดินรถไม่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย รวมทั้ง (๕) ปัญหาความสะอาดและการให้บริการที่ดีต่อประชาชน จากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ จึงเห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง โดยดำเนินการในช่วงระยะเวลาเร่งด่วนปี ๒๕๕๗ และปี ๒๕๕๘ ดังนี้

๒.๑) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร คือ (๑) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (๑๘๕ กม.) (๒) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (๑๖๗ กม.) (๓) นครปฐม-หัวหิน (๑๖๕ กม.) (๔) มาบกระเบา-นครราชสีมา (๑๓๒ กม.) (๕) ลพบุรี-ปากน้ำโพ (๑๔๘ กม.) และจากนั้นจะเพิ่มอีก ๑ สาย คือ หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (๙๐ กม.)

/ ๒.๒) วางมาตรฐาน ...

๒.๒) วางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๗๓๗ กิโลเมตร และเส้นทางเชียงใหม่-เด่นชัย-บ้านภาชี ระยะทาง ๖๕๕ กิโลเมตร เพื่อเป็นโครงการนำร่องเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อความเป็นบูรณาการทางเศรษฐกิจ และสร้างมาตรฐานใหม่ ความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางให้กับประชาชน

๓. ขอบกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ ประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐/๒๕๕๗ ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗ “ในระหว่างที่ยังไม่มีผู้ใดดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ให้บรรดาอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า เป็นอำนาจของนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือผู้ที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติมอบหมาย”

๓.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งหมายรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ และกระทรวงการคลัง ในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในรูปแบบคณะทำงานพิจารณาการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย รวมทั้ง การประชุมเพื่อขับเคลื่อนโครงการลงทุนภาครัฐด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คสช.เป็นประธานรวมจำนวน ๖ ครั้ง เพื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ดังกล่าวด้วยแล้ว

๕. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คสช. เห็นควรนำเสนอ คสช. เพื่อพิจารณา ดังนี้

๕.๑ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ซึ่งประกอบด้วย ๕ แผนงาน เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการในระยะต่อไป

๕.๒ เห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๗ และปี ๒๕๕๘ ประกอบด้วย

๕.๒.๑ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประตูการค้า เมืองหลักในภูมิภาค และ กทม. และปริมณฑล

/ ๕.๒.๒ การพัฒนา ...

๕.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง

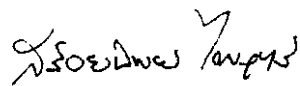
๑) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิม ในช่วงที่มี ปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร

๒) วางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๗๓๗ กิโลเมตร และเส้นทางเชียงใหม่-เด่นชัย-บ้านภาชี ระยะทาง ๖๕๕ กิโลเมตร

๕.๓ มอบหมายสำนักงบประมาณและกระทรวงการคลัง พิจารณาจัดสรรเงินลงทุน ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น ภายใน ๓๐ วัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดนำเสนอหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์)

ปลัดกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๗๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๔๙๘