

# แผนการพัฒนา ระบบการขนส่งทางราง ระดับประเทศ



มีถุนายน ๒๕๖๙  
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน  
กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

## สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
๑. เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง	๑
๒. กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางราง ที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน	๒
๓. โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง	๓
๔. รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการ	๑๐
๕. กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง	๑๑
๖. ผลการพัฒนาโครงการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ	๑๓
๗. การเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง ของแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ	๑๕

## ๑. เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ มาตรา ๑๔ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง เสนอต่อคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๙ (๑) กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยให้มีความเห็นของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน โดยมาตรา ๑๔ ได้ระบุให้แผนพัฒนาการขนส่งทางรางอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

(๑) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

(๒) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน

(๓) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางตาม (๒)

(๔) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการตาม (๓)

(๕) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ตาม (๒) และโครงการตาม (๓)

(๖) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงได้นำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) มาปรับปรุงเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ เพื่อเป็นกรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ ให้เกิดความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน

แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศฉบับนี้จะเป็นกรอบและทิศทางในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ ให้โครงข่ายระบบการขนส่งทางรางสามารถเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนาความเจริญสู่ระดับจังหวัด และภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

## ๒. กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน

แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ มีกรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางราง ดังนี้

**๒.๑ ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบการขนส่งทางราง** พิจารณาจากความสอดคล้องด้านนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมและ ระบบการขนส่งทางรางของแต่ละโครงการ ได้แก่ ยุทธศาสตร์เพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางบนโครงข่ายระบบการขนส่งทางราง ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) ระหว่างพื้นที่สำคัญเพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาค ยุทธศาสตร์การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) เพื่อให้โครงข่ายระบบการขนส่งทางรางสามารถเข้าถึงพื้นที่ โดยเฉพาะแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยว และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยุทธศาสตร์การสนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมรูปแบบอื่นและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift Support)

**๒.๒ ด้านวิศวกรรม** พิจารณาจากสถานภาพด้านวิศวกรรมของแต่ละโครงการ ได้แก่ ความพร้อมของโครงการด้านวิศวกรรมซึ่งวัดจากสถานะการมีแบบรายละเอียดพร้อมที่จะดำเนินการก่อสร้าง และการเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone: SEZ) พื้นที่และเมืองนำอยู่ อัจฉริยะ และเมืองศูนย์กลางความเจริญของภูมิภาคต่าง ๆ

**๒.๓ ด้านเศรษฐกิจ** พิจารณาจากผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจของแต่ละโครงการ ได้แก่ ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการในรูปแบบของ (EIRR) ซึ่งวิเคราะห์จากผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการด้านเศรษฐกิจ (Economic Benefit) และมูลค่าการลงทุนโครงการ (Cost)

**๒.๔ ด้านสิ่งแวดล้อม** พิจารณาจากสถานภาพด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละโครงการ ได้แก่ ความพร้อมของโครงการด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งวัดจากสถานะการพิจารณา EIA จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม/ชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

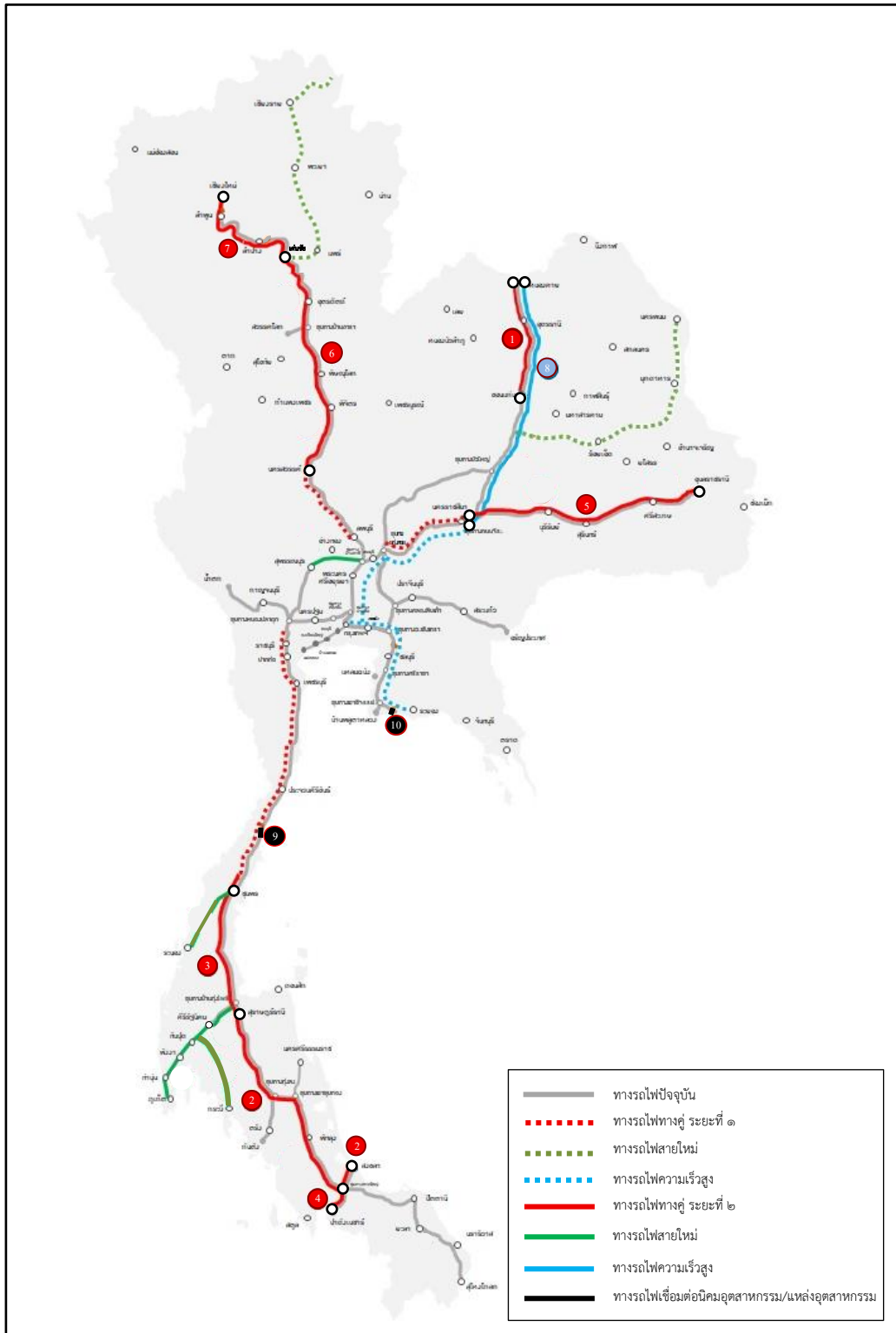
### ๓. โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ ประกอบด้วยแผนต่างๆ จำนวน ๓ กลุ่ม ดังนี้

๓.๑ กลุ่ม A๑ : แผนงานระยะเร่งด่วน (ดำเนินการทันที) มีแผนงานการพัฒนาโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑

#### ตารางที่ ๑ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๑

ลำดับที่	แผนงานการพัฒนาโครงการ	ระยะทาง (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่</b>			
๑	ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	๑๖๗	๒๙,๗๔๘
๒	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	๓๒๑	๖๖,๒๗๐.๕๑
๓	ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	๑๖๘.๒๐	๓๐,๔๒๒.๕๓
๔	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	๔๔.๕๐	๗,๗๗๒.๙๐
๕	ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	๓๐๗.๖๐	๔๔,๐๙๕.๓๖
๖	ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	๒๘๐.๕๔	๘๑,๑๔๓.๒๔
๗	ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	๑๘๙	๖๘,๒๒๒.๑๔
<b>รวม</b>		<b>๑,๔๗๗.๘๔</b>	<b>๓๒๗,๖๗๔.๖๘</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง</b>			
๘	กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ระยะที่ ๒ (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย)	๓๕๗.๑๒	๓๓๕,๖๖๕.๒๑
<b>รวม</b>		<b>๓๕๗.๑๒</b>	<b>๓๓๕,๖๖๕.๒๑</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</b>			
๙	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีล อินดัสตรี ช่วงสถานีนาฝักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	๒.๔๐	๓๙๙
๑๐	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	๓	๖๙๐
<b>รวม</b>		<b>๕.๔๐</b>	<b>๑,๐๘๙</b>
<b>รวมแผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๑</b>		<b>๑,๘๔๐.๓๖</b>	<b>๖๖๔,๔๒๘.๘๙</b>



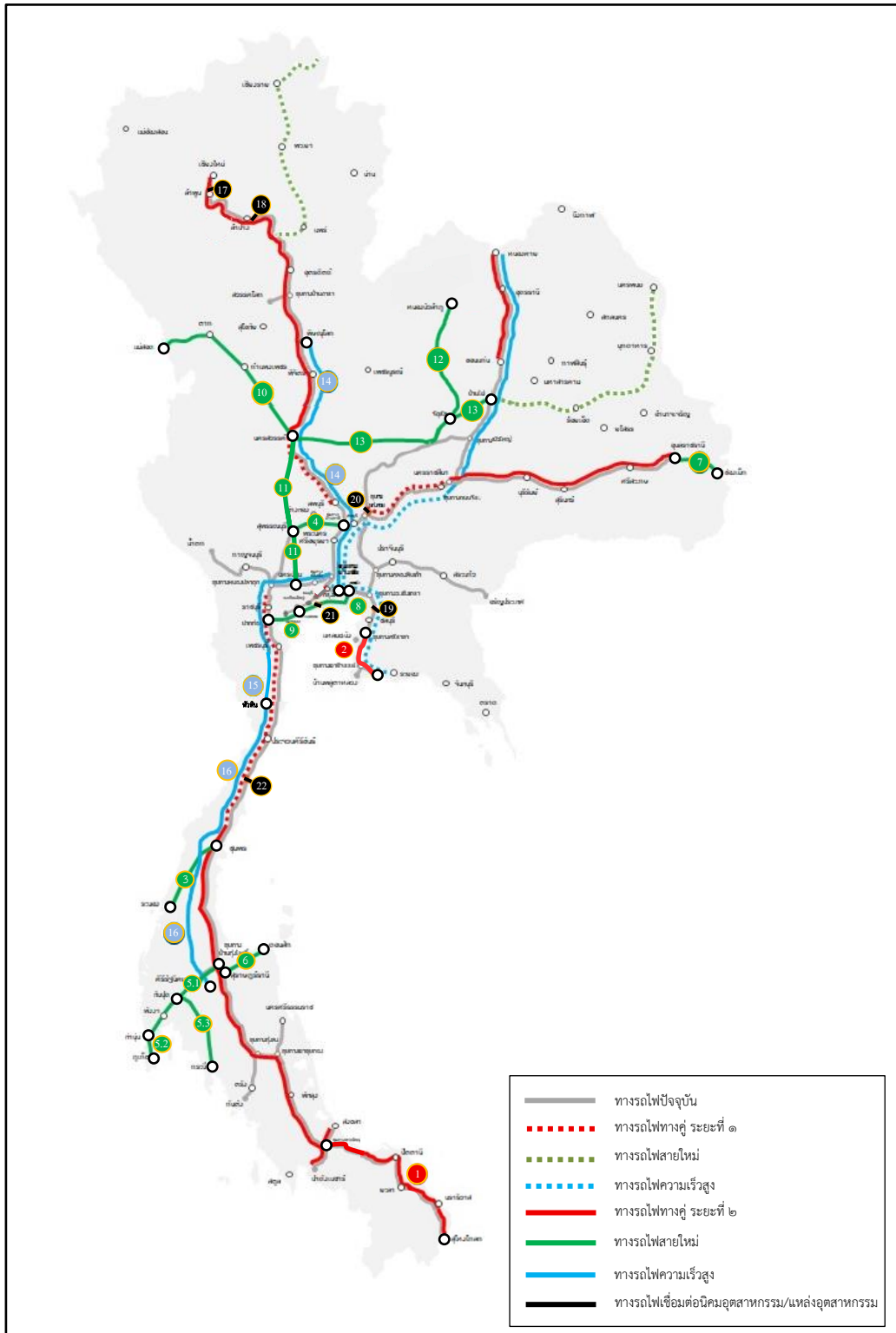
ภาพที่ ๑ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๑

๓.๒ กลุ่ม A๒ : แผนงานระยะกลาง (ดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕) มีแผนงานการพัฒนาโครงการ จำนวน ๒๒ โครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๒

ลำดับที่	แผนงานการพัฒนาโครงการ	ระยะทาง (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่</b>			
๑	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย	๒๑๖	๓๔,๕๕๐
๒	ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด	๗๐	๑๐,๔๗๒
<b>รวม</b>		<b>๒๘๖</b>	<b>๔๕,๐๒๒</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟสายใหม่</b>			
๓	ช่วงชุมพร - ระนอง (MR๘ - Landbridge)	๙๑	๔๘,๑๑๒
๔	ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (MR๑๐)	๖๘	๒๑,๘๔๐
๕	รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๑ สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่		
	๕.๑ ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ทำนุ (MR๙)	๑๕๘	๒๘,๘๕๗
	๕.๒ ช่วงทำนุ - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR๙)	๑๘	๑๔,๗๑๒
	๕.๓ ช่วงทับปุด - กระบี่	๖๘	๑๗,๒๐๑
๖	รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๒ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR๙)	๗๘	๑๙,๒๔๐
๗	ช่วงอุบลราชธานี - ด่านช่องเม็ก (MR๕)	๘๗	๑๕,๐๐๙
๘	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง - สมุทรสาคร (MR๑๐)	๙๐	๘๘,๗๓๔
๙	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR๑๐)	๔๒	๔๘,๔๓๘
๑๐	ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ (MR๔)	๒๕๖	๙๖,๗๘๕
๑๑	ช่วงนครสวรรค์ - สุพรรณบุรี - นครปฐม (MR๑)	๑๘๓	๕๑,๖๘๔
๑๒	ช่วงจัตุมิตร - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู	๒๓๐	๖๐,๓๙๙
๑๓	ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ (MR๕)	๓๐๔	๕๒,๔๔๕
<b>รวม</b>		<b>๑,๖๗๓</b>	<b>๕๖๓,๔๕๖</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง</b>			
๑๔	กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ (ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก)	๓๘๐	๒๗๖,๖๐๖
๑๕	กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๑ (ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน)	๒๑๑	๑๐๒,๐๙๐
๑๖	กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๒ (ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี)	๔๒๔	๒๕๙,๐๐๐
<b>รวม</b>		<b>๑,๐๑๕</b>	<b>๖๓๗,๖๙๖</b>

ลำดับที่	แผนงานการพัฒนาโครงการ	ระยะทาง (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</b>			
๑๗	นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ ลำพูน	๒	๑,๐๒๑
๑๘	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตร และอาหาร กฟผ.แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ ลำปาง	๒	๘๐
๑๙	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	๕	๑,๐๗๑
๒๐	นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี	๕.๑๐	๑,๗๔๙
๒๑	นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร	๖	๓,๗๙๑
๒๒	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีล อินดัสตรี ระยะที่ ๒ : ช่วงสถานีนาฝักขวง - เขตอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ	๘.๕๐	๑,๕๙๒
<b>รวม</b>		<b>๒๘.๖๐</b>	<b>๙,๓๐๔</b>
<b>รวมแผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๒</b>		<b>๓,๐๐๒.๖๐</b>	<b>๑,๒๕๕,๕๑๘</b>

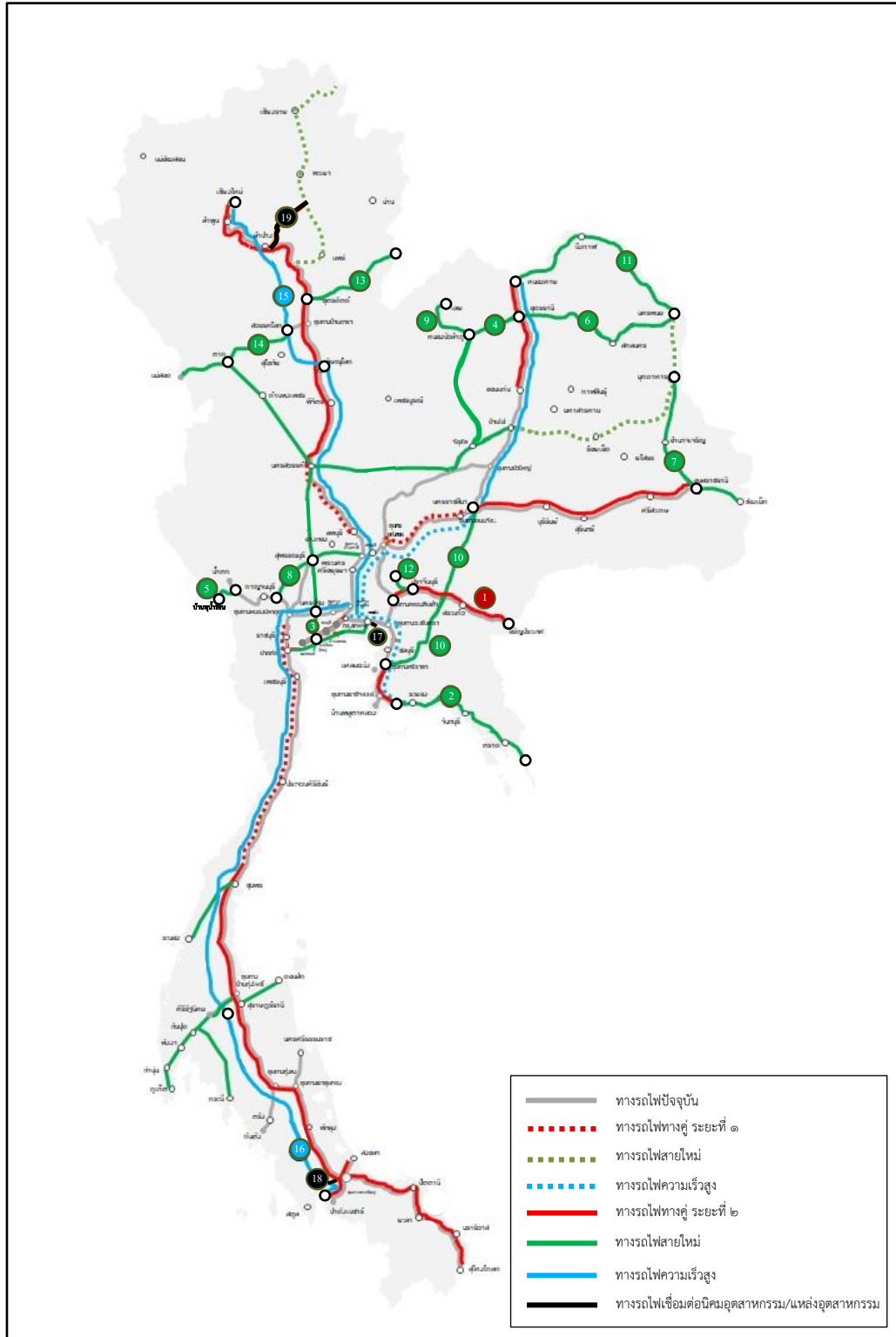


ภาพที่ ๒ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๒

๓.๓ กลุ่ม B : แผนงานกลุ่มโครงการที่สมควรได้รับการพิจารณาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเดินทาง (เส้นทางที่มีศักยภาพ) มีแผนงานการพัฒนาโครงการ จำนวน ๑๙ โครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม B

ลำดับที่	แผนงานการพัฒนาโครงการ	ระยะทาง (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่</b>			
๑	ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อัญประเทศ	๑๗๔	๒๘,๘๖๔
<b>รวม</b>		<b>๑๗๔</b>	<b>๒๘,๘๖๔</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟสายใหม่</b>			
๒	ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด (MR๗)	๑๙๗	๓๘,๒๘๑
๓	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR๑๐)	๓๕	๑๕,๒๕๘
๔	ช่วงอุดรธานี -หนองบัวลำภู	๕๓	๒๑,๑๕๗
๕	ช่วงกาญจนบุรี (ท่ากิเลน) - บ้านพุน้ำร้อน (MR๖)	๓๖	๙,๕๖๕
๖	ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม	๒๔๗.๓๐	๕๑,๑๕๗
๗	ช่วงมุกดาหาร - อำนาจเจริญ - อุบลราชธานี	๑๗๒.๖๕	๓๔,๑๕๖
๘	ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี	๗๕.๗๐	๒๖,๘๙๒
๙	ช่วงหนองบัวลำภู - เลย	๑๐๓	๓๐,๙๑๕
๑๐	ช่วงศรีราชา - ปราจีนบุรี - โนนสูง (MR๒)	๒๙๙	๑๑๔,๘๓๖
๑๑	ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม	๓๑๖.๐๗	๕๕,๓๑๑
๑๒	ช่วงปากพลี - เขื่อนขุนด่านปราการชล นครนายก	๓๒	๖,๓๗๙
๑๓	ช่วงศิลาอาสน์ - ภูเก็ต	๑๓๕	๒๒,๔๐๖
๑๔	ช่วงตาก - สวรรคโลก	๑๐๘	๒๕,๙๒๙
<b>รวม</b>		<b>๑,๘๐๙.๗๒</b>	<b>๔๕๒,๒๔๒</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง</b>			
๑๕	กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ (ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่)	๒๘๘	๒๓๒,๗๐๒
๑๖	กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๓ (ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์)	๓๓๕	๒๑๗,๑๒๖
<b>รวม</b>		<b>๖๒๓</b>	<b>๔๔๙,๘๒๘</b>
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</b>			
๑๗	นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ	๑๑	๙,๑๔๒
๑๘	นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา	๑๑.๔๐	๓,๕๐๔
๑๙	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ.แม่เมาะ ระยะที่ ๒ : ช่วง CY กฟผ.แม่เมาะ - สถานีงาว ลำปาง	๗๘	๓,๙๒๐
<b>รวม</b>		<b>๑๐๐.๔๐</b>	<b>๑๖,๕๖๖</b>
<b>รวมแผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม B</b>		<b>๒,๗๐๗.๑๒</b>	<b>๙๔๗,๕๐๐</b>



ภาพที่ ๓ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม B

## ๔. รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการ

ตารางที่ ๔ รูปแบบการดำเนินการของโครงการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

ประเภท	รูปแบบการลงทุน
โครงการรถไฟฟ้าทางคู่	รัฐ
โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่	รัฐ
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	เอกชน/หน่วยงานรัฐอื่น ๆ
โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	เอกชน/หน่วยงานรัฐอื่น ๆ

ตารางที่ ๕ การลงทุนของโครงการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กลุ่ม A๑ : แผนงานระยะเร่งด่วน (ดำเนินการทันที)	กลุ่ม A๒ : แผนงานระยะกลาง (ดำเนินการภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๗๕)	กลุ่ม B : แผนงานกลุ่มโครงการ ที่สมควรได้รับ การพิจารณาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเดินทาง (เส้นทางที่มีศักยภาพ)
<b>๑. แผนงานการพัฒนาโครงการ</b>			
๑.๑ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าทางคู่	๓๒๗,๖๗๔.๖๘	๔๕,๐๖๒	๒๘,๘๖๔
๑.๒ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่	๐	๕๖๓,๔๕๖	๔๕๒,๒๔๒
๑.๓ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	๓๓๕,๖๖๕.๒๑	๖๓๗,๖๙๖	๔๔๙,๘๒๘
๑.๔ การพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	๑,๐๘๙	๙,๓๐๔	๑๖,๕๖๖
<b>รวมทุกแผนงาน (๑.๑ - ๑.๔)</b>	<b>๖๖๔,๔๒๘.๘๙</b>	<b>๑,๒๕๕,๕๑๘</b>	<b>๙๔๗,๕๐๐</b>
<b>๒. รูปแบบการลงทุน</b>			
๒.๑ รัฐ	๓๒๗,๖๗๔.๖๘	๖๐๘,๕๑๘	๔๘๑,๑๐๖
๒.๒ เอกชน/หน่วยงานรัฐอื่น ๆ			
๒.๒.๑ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	๓๓๕,๖๖๕.๒๑	๖๓๗,๖๙๖	๔๔๙,๘๒๘
๒.๒.๒ การพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	๑,๐๘๙	๙,๓๐๔	๑๖,๕๖๖

## ๕. กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

## ตารางที่ ๖ กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

แผนงานการพัฒนาโครงการ	A๑	A๒	B
	แผนงานระยะเร่งด่วน (ดำเนินการทันที)	แผนงานระยะกลาง (ดำเนินการภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕)	แผนงานกลุ่มโครงการ ที่สมควรได้รับ การพิจารณาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเดินทาง (เส้นทางที่มีศักยภาพ)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่</b>			
ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	✓		
ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	✓		
ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	✓		
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	✓		
ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	✓		
ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	✓		
ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	✓		
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย		✓	
ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด		✓	
ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ			✓
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟสายใหม่</b>			
ช่วงชุมพร - ระนอง (MR๘ - Landbridge)		✓	
ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (MR๑๐)		✓	
รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๑ สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉนวน (MR๙)		✓	
รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๑ สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ช่วงท่าฉนวน - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR๙)		✓	
รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๑ สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ช่วงทับปุด - กระบี่		✓	
รถไฟเชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน - ดอนสัก - สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ระยะที่ ๒ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR๙)		✓	
ช่วงอุบลราชธานี - ด่านช่องเม็ก (MR๕)		✓	

แผนงานการพัฒนาโครงการ	A๑	A๒	B
	แผนงานระยะเร่งด่วน (ดำเนินการทันที)	แผนงานระยะกลาง (ดำเนินการภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๗๕)	แผนงานกลุ่มโครงการ ที่สมควรได้รับ การพิจารณาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเดินทาง (เส้นทางที่มีศักยภาพ)
ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง - สมุทรสาคร (MR๑๐)		✓	
ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR๑๐)		✓	
ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ (MR๔)		✓	
ช่วงนครสวรรค์ - สุพรรณบุรี - นครปฐม (MR๑)		✓	
ช่วงจัตูร์ส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู		✓	
ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ (MR๕)		✓	
ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด (MR๗)			✓
ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR๑๐)			✓
ช่วงอุดรธานี - หนองบัวลำภู			✓
ช่วงกาญจนบุรี (ท่ากิเลน) - บ้านพุน้ำร้อน (MR๖)			✓
ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม			✓
ช่วงมุกดาหาร - อำนาจเจริญ - อุบลราชธานี			✓
ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี			✓
ช่วงหนองบัวลำภู - เลย			✓
ช่วงศรีราชา - ปราจีนบุรี - โนนสูง (MR๒)			✓
ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม			✓
ช่วงปากพลี - เชื้อนขุนด่านปราการชล นครนายก			✓
ช่วงศิลาอาสน์ - บ้านภูดู่			✓
ช่วงตาก - สวรรคโลก			✓
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง</b>			
กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	✓		
กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก		✓	
กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน		✓	
กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๒ ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี		✓	
กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่			✓
กรุงเทพฯ - หัวหิน - สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๓ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์			✓

แผนงานการพัฒนาโครงการ	A๑	A๒	B
	แผนงานระยะเร่งด่วน (ดำเนินการทันที)	แผนงานระยะกลาง (ดำเนินการภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๗๕)	แผนงานกลุ่มโครงการ ที่สมควรได้รับ การพิจารณาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเดินทาง (เส้นทางที่มีศักยภาพ)
<b>แผนงานการพัฒนาโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</b>			
เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ช่วงสถานีนาฝักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	✓		
นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	✓		
นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ ลำพูน		✓	
นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตร และอาหาร กฟผ.แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ ลำปาง		✓	
นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี		✓	
นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี		✓	
นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร		✓	
เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ ๒ : ช่วงสถานีนาฝักขวง - เขตอุตสาหกรรม เหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ		✓	
นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ			✓
นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา			✓
นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและ อาหาร กฟผ.แม่เมาะ ระยะที่ ๒ : ช่วง CY กฟผ.แม่เมาะ - สถานีงาว ลำปาง			✓

## ๖. ผลการพัฒนาโครงการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

การประเมินผลด้านการจราจรและขนส่งจากการดำเนินการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศแบ่งออกเป็น ๒ ด้าน ดังนี้

๖.๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง) ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศไว้ดังนี้

### ตารางที่ ๗ เป้าหมายและตัวชี้วัดของการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

๖.๒ การประเมินผลด้านการจราจรและขนส่งจากการดำเนินการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ

ภายหลังการดำเนินการตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศซึ่งประกอบด้วยแผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๑ แผนงานการพัฒนาโครงการ กลุ่ม A๒ และแผนงานการพัฒนาโครงการกลุ่ม B ได้ทำการประเมินผลด้านการจราจรและขนส่ง โดยผลการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าตามแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ แสดงในตารางที่ ๘

### ตารางที่ ๘ ผลคาดการณ์สัดส่วนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้า

รูปแบบการเดินทาง	สัดส่วนการเดินทางของผู้โดยสาร (ร้อยละ)		
	พ.ศ. ๒๕๗๐	พ.ศ. ๒๕๗๕	พ.ศ. ๒๕๘๐
รถยนต์ส่วนบุคคล	๕๕.๘๒	๕๕.๒๕	๕๔.๗๗
รถโดยสารประจำทาง	๓๓.๖๐	๓๒.๓๔	๓๒.๐๓
<b>รถไฟ</b>	<b>๗.๖๔</b>	<b>๗.๘๓</b>	<b>๗.๘๕</b>
<b>รถไฟความเร็วสูง</b>	<b>๐.๐๐</b>	<b>๑.๖๖</b>	<b>๒.๔๗</b>
อากาศ	๒.๙๔	๒.๙๒	๒.๘๘
<b>รวม</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>
รูปแบบการขนส่ง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าในหน่วยตัน-กม. (ร้อยละ)		
	พ.ศ. ๒๕๗๐	พ.ศ. ๒๕๗๕	พ.ศ. ๒๕๘๐
ทางถนน	๘๓.๓๑	๘๐.๒๙	๗๘.๘๕
<b>ทางราง</b>	<b>๖.๔๕</b>	<b>๙.๒๙</b>	<b>๑๐.๗๒</b>
ทางน้ำ	๑๐.๒๒	๑๐.๔๐	๑๐.๔๑
ทางอากาศ	๐.๐๒	๐.๐๒	๐.๐๒
<b>รวม</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>

หมายเหตุ: คาดการณ์ภายใต้สมมติฐานว่ามีจำนวนหัวรถจักร ตู้โดยสาร ตู้สินค้า และแคว่ ที่เพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และนโยบายการจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management: TDM) เพื่อโน้มน้าวให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

**๗. การเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องของแผนการพัฒนา  
ระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ**

ขร. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นของแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) ซึ่งเป็นแผนที่นำมาปรับปรุงเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ โดยแผน R-Map ได้ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อมูลความรู้ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล มุมมอง ความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ และการเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม รายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ ๙ การเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องของ  
แผน R-Map**

การรับฟังความคิดเห็น	รายละเอียดสาระสำคัญ
<b>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น จำนวน ๕ ครั้ง</b>	
<p>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑ (ปฐมนิเทศโครงการ) ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องอินฟินิตีบอลรูม (ชั้น G) โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร และเผยแพร่ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น ๒๐๘ คน</li> <li>เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนินโครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขา สำหรับแนวทางในการดำเนินงานของโครงการ</li> </ul>
<p>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ ณ จังหวัดอำนาจเจริญ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมฝ้ายชิต (ชั้น ๑) โรงแรมฝ้ายชิต จังหวัดอำนาจเจริญ และเผยแพร่ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน หน่วยงานด้านวิชาการและสมาคมวิชาชีพ ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น ๓๗๔ คน</li> <li>เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนินโครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขา สำหรับแนวทางในการดำเนินงานของโครงการ</li> </ul>

การรับฟังความคิดเห็น	รายละเอียดสาระสำคัญ
<p>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓            ณ จังหวัดลำปาง เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๕ เวลา            ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมเวียงแก้ว (ชั้น ๒)            โรงแรมลำปางเวียงทอง จังหวัดลำปาง และเผยแพร่            ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน หน่วยงาน ด้านวิชาการและสมาคมวิชาชีพ ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น ๒๘๘ คน</li> <li>• เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของ โครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนิน โครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขา สำหรับแนวทางในการดำเนินงานของโครงการ</li> </ul>
<p>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๔            ณ จังหวัดกระบี่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๕ เวลา            ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมฮอว์กบิล แกรนด์            บอลรูม โรงแรมดิวาน่า พลาซ่า อ่าวนาง จังหวัดกระบี่            และเผยแพร่ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud            Meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน หน่วยงาน ด้านวิชาการและสมาคมวิชาชีพ ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น ๓๖๘ คน</li> <li>• เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของ โครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนิน โครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขา สำหรับแนวทางในการดำเนินงานของโครงการ</li> </ul>
<p>การจัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๕            ณ จังหวัดหนองบัวลำภู เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๕            เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ฌัฐพงษ์ แกรนด์            โรงแรมฌัฐพงษ์ แกรนด์ จังหวัดหนองบัวลำภู และเผยแพร่            ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน หน่วยงาน ด้านวิชาการและสมาคมวิชาชีพ ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น ๒๖๐ คน</li> <li>• เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของ โครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนิน โครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขา สำหรับแนวทางในการดำเนินงานของโครงการ</li> </ul>

ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระดับประเทศ มีความครบถ้วนสมบูรณ์ ตามมาตรา ๑๖ แห่ง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๘ จึงจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและ จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องผ่านเว็บไซต์ ขร. เป็นระยะเวลา ๓๐ วัน ตั้งแต่วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๙ ถึงวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๙

