

ข้อมูลสำหรับสื่อมวลชน

ตรวจราชการจังหวัดระยองและจังหวัดจันทบุรี
และการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ณ จังหวัดระยอง

ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓



ท่านสามารถดาวน์โหลดข้อมูล
สื่อมวลชนด้วยการสแกน QR Code



สารบัญ

เรื่อง	หน้า
▪ ร่างกำหนดการ	๒
▪ เบอร์โทรศัพท์สำหรับการประสานงานต่าง ๆ	๔
▪ บทสรุป	๖
▪ ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑	๙
▪ ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดระยอง	๑๔
▪ ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดจันทบุรี	๑๙
▪ ข้อมูลศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (EOC) กรณีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙)	๒๕
▪ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด	๒๙
▪ ตลาดจำหน่ายสินค้าครบวงจร เทศบาลบ้านเพ (ตลาด ๑๐๐ เส้า)	๓๕
▪ บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด	๓๗
▪ กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน	๔๒
▪ โครงการธนาคารน้ำมันเครื่องมือสอง	๔๔
▪ การจัดที่ดินทำกินให้ชุมชน	๔๖
▪ นิทรรศการก่อนการประชุมคณะรัฐมนตรี	๔๘
▪ การนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน	๕๒

(ร่าง) กำหนดการนายกรัฐมนตรี
ในการเดินทางไปตรวจราชการจังหวัดระยอง และจังหวัดจันทบุรี
และประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ณ จังหวัดระยอง
ระหว่างวันจันทร์ที่ ๒๔ - วันอังคารที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓

วันจันทร์ที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓

เวลา ๑๒.๐๐ น. นายกรัฐมนตรีและคณะออกเดินทางจากท่าอากาศยานทหาร ๒ กองบิน ๖ (บน.๖) ดอนเมือง กรุงเทพฯ เพื่อไปตรวจราชการจังหวัดระยอง และจังหวัดจันทบุรี และประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ณ จังหวัดระยอง ระหว่างวันที่ ๒๔ - ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓

เวลา ๑๒.๔๕ น. นายกรัฐมนตรีตรวจเยี่ยมศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (EOC) กรณีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) ณ อาคารผู้โดยสารแห่งที่ ๒ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง

เวลา ๑๓.๓๐ น. นายกรัฐมนตรีเป็นประธานเปิดทางหลวงระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด

เวลา ๑๕.๑๕ น. นายกรัฐมนตรีเยี่ยมชมตลาดสินค้าครบวงจร เทศบาลบ้านเพ (ตลาด ๑๐๐ เสา) ต.เพ อ.เมืองระยอง จ.ระยอง

- นายกรัฐมนตรีพบปะตัวแทนผู้ประกอบการการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง
- นายกรัฐมนตรีชมนิทรรศการบริษัท ประชาธิปไตยสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด
- นายกรัฐมนตรีเยี่ยมชมผลิตภัณฑ์สินค้าชุมชนจาก ๘ อำเภอ และร้านค้าภายในตลาดเทศบาลบ้านเพ (ตลาด ๑๐๐ เสา)

เวลา ๑๖.๔๕ น. นายกรัฐมนตรีเยี่ยมชมวิถีกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน - แกลง ๑

- นายกรัฐมนตรีตรวจเยี่ยมการส่งเสริมอาชีพประมง การแปรรูปอาหารทะเล การฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์ทะเล และโครงการธนาคารปู
- นายกรัฐมนตรีปล่อยแม่พันธุ์ปูม้าสู่ทะเล

วันอังคารที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓

เวลา ๐๗.๓๐ น. นายกรัฐมนตรีเป็นประธานสักขีพยานในการมอบหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยในพื้นที่เป้าหมายการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มอบให้แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา และผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง ณ โรงแรมสตาร์ คอนเวนชัน ตำบลท่าประดู่ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง

เวลา ๐๘.๓๐ น. นายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ณ ห้องประชุมสุนทรภู่ ชั้น ๒ โรงแรมสตาร์ คอนเวนชัน ตำบลท่าประดู่ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง

เวลา ๑๐.๓๐ น. นายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมสุนทรภู่ ชั้น ๒ โรงแรมสตาร์ คอนเวนชัน ตำบลท่าประดู่ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง

เวลา ๑๔.๔๕ น.. นายกรัฐมนตรีตรวจเยี่ยมพื้นที่โครงการนำร่องการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน (Kick off) ณ ทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ กม.๓+๑๖๔ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอนเขาไร่ยา-แพรงขาหยั่ง ตำบลแสง อำเภอมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

เวลา ๑๗.๓๐ น. นายกรัฐมนตรีเดินทางถึงท่าอากาศยานทหาร ๒ กองบิน ๖ (บน.๖) ดอนเมือง กรุงเทพฯ

เบอร์ติดต่อประสานงาน

จังหวัดระยอง

ชื่อ-สกุล/หน่วยงาน	โทรศัพท์
คุณพิสมัย ศุภนันตฤกษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดระยอง	๐๘๘-๘๘๗๙๑๙๙
นายชยุต ชัยตระกูลทอง นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดระยอง	๐๘๑-๘๖๕๓๘๒๗
นางสรวิทย์ ทักษิณกุลทรัพย์ นายกสมาคมท่องเที่ยวเกาะเสม็ด	๐๙๘-๒๓๙๑๕๙๗
นายโชติชัย บัวดิษฐ์ นายกสมาคมการค้าท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อสุขภาพโดยชุมชนจังหวัดระยอง	๐๘๘-๕๒๘๗๙๖๗
นายไชยรัตน์ ไตรรัตน์จรัสพร ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวประเทศไทย (สทท.)	๐๘๑-๖๘๖๘๓๙๙
นายไพรัตน์ อรุณเวสสะเศรษฐ นายกเทศมนตรีตำบลเพ	๐๘-๖๘๒๒-๔๑๑
นางสาวประภาศรี พิษณุพงควิชา หัวหน้าสำนักงานจังหวัด	๐๘-๙๒๐๓-๔๓๐๔
นายเฉลิมชาติ กองแสง ผอ.กลุ่มงานยุทธศาสตร์	๐๘-๙๒๐๓-๔๓๐๓
นายสุปันท์ สังข์สุวรรณ ผอ.กลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรม	๐๘-๕๔๘๔-๒๖๑๕
พิธีเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงพัทยา – มาบตาพุด (ด่านเก็บเงิน ค่าธรรมเนียมผ่านทางอุตะเภา)	
นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง	๐๘๔-๖๔๐๐๖๙๐
นายวรพงศ์ จันท์หนูหงส์ ทางหลวงพิเศษ อุตะเภา	๐๙๔ – ๕๓๘๘๙๙๘
นายกุมพล ขวนชม ประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง	๐๙๒ – ๒๔๖๘๓๘๐

จังหวัดจันทบุรี

ชื่อ-สกุล/หน่วยงาน	โทรศัพท์
นายฤหัส ไชยศักดิ์ หัวหน้าสำนักงานจังหวัด	๐๘-๙๒๐๓๔๑๑๐
นางชนิดา นามวงษ์ ผอ.กลุ่มงานยุทธศาสตร์	๐๘-๔๓๘๗๘๗๒๒
นายภิชาติ โพธิ์บาทะ ผอ.กลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรม	๐๘-๙๒๐๓๔๑๑๕
โครงการนำร่องการใชียงพาราเพิ่มความปลอดภัยบนถนน (kick off)	
นายทวี แสงสุวรรณโณ ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ วิจัย และพัฒนา กรมทางหลวงชนบท	๐๘๑ - ๙๑๐๓๘๙๓
นายคมกริช ดีจึงวิภาต ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี	๐๘๑-๙๓๔๐๑๙๑
คุณกิตติศักดิ์ หาญกล้า ผอ.ประชาสัมพันธ์เขต ๗	๐๙๒ - ๒๔๖๘๓๑๘
คุณฐานิยา นิยมญาติ ประชาสัมพันธ์เขต ๗	๐๙๒ - ๒๔๖๘๓๗๗

บทสรุปผู้บริหาร

การตรวจราชการของนายกรัฐมนตรีในครั้งนี้ กำหนดในพื้นที่จังหวัดระยอง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวประชากรของกลุ่มจังหวัด ในปี ๒๕๖๑ มีมูลค่า ๖๘๐,๑๐๓ บาท/คน/ปี เป็นลำดับที่ ๑ ของ ๑๘ กลุ่มจังหวัด โดยจังหวัดระยองมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงที่สุดเท่ากับ ๑,๐๖๗,๔๔๙ บาท/คน/ปี ซึ่งสูงที่สุดในประเทศ จังหวัดชลบุรี ๕๖๖,๘๐๑ บาท/คน/ปี เป็นลำดับที่ ๓ ของประเทศ และจังหวัดฉะเชิงเทรา ๔๖๙,๕๓๙ บาท/คน/ปี เป็นลำดับที่ ๕ ของประเทศ จุดเด่นและศักยภาพสำคัญของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ การเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศและภูมิภาค อาทิ ปิโตรเคมี ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ โดยเฉพาะผลไม้ สุก ร ประมงทะเล มีระบบโครงข่ายคมนาคมที่สะดวกและเชื่อมโยงทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายและมีชื่อเสียงในระดับประเทศและนานาชาติ และมีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาเป็นจำนวนมาก รวมทั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) และเขตนวัตกรรมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EECi) สำหรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้ “พื้นที่พัฒนาพิเศษระดับอาเซียน แหล่งผลิตอาหารและผลไม้ปลอดภัยเพื่อการส่งออกและแหล่งท่องเที่ยวมาตรฐานระดับนานาชาติ” และมีประเด็นการพัฒนาใน ๕ ด้าน ได้แก่ (๑) พัฒนาความพร้อมของพื้นที่ สร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนอุตสาหกรรม มุ่งสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เสริมสร้างเมืองน่าอยู่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (๒) พัฒนาให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล (๓) ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว (๔) เร่งแก้ไขปัญหาวิกฤตมลพิษและพัฒนาบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น (๕) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคงปลอดภัย

การตรวจราชการของนายกรัฐมนตรีในครั้งนี้ ให้ความสำคัญกับประเด็น ดังต่อไปนี้

๑. การพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของจังหวัดระยองและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ และการสร้างขวัญกำลังใจให้กับประชาชนและผู้ประกอบการภายหลังเหตุการณ์ทหารอียิปต์ติดเชื้อโควิด-๑๙ ที่จังหวัดระยอง

๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ

๓. การอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์น้ำ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่ง รวมถึงการรักษาสมดุลของระบบนิเวศและการพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

๔. การบริหารจัดการที่ดิน โดยส่งเสริมให้ประชาชนโดยเฉพาะผู้ยากไร้มีความมั่นคงในการใช้ที่ดินอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม และการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

๕. การบูรณาการส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการคัดกรอง การติดตาม เคลื่อนย้ายผู้เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรตามระบบตรวจคนเข้าเมือง และส่งต่อไปยังสถานที่ควบคุมเพื่อสังเกตอาการของรัฐ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ ป้องปรามยับยั้งการก่อเหตุ และการปฏิบัติการอื่น ๆ ของศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (Emergency Operation Center : EOC) ภายใต้ศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-๑๙

สรุปประเด็นสำคัญของสถานที่ตรวจราชการ

๑. ศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (EOC) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา จังหวัดระยองได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (EOC) กรณีติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) เพื่อสนับสนุนศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุข โดยได้บูรณาการการทำงานของส่วนราชการต่างๆ ในพื้นที่ในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนเผชิญเหตุ การวางระบบเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุม การคัดกรอง ติดตามเคลื่อนย้ายและส่งต่อผู้ที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร รวมถึงการตอบสนองต่อเหตุโรคไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม – ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๓ มีจำนวนเที่ยวบิน ผู้เดินทางและลูกเรือที่ได้รับการคัดกรองสะสม รวม ๖๖๕ เที่ยวบิน ๑๒๐,๓๒๙ คน

๒. โครงการทางหลวงระหว่างเมืองหมายเลข ๗ สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด) เป็นหนึ่งโครงการเร่งด่วน ภายใต้แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) โดยเป็นเส้นทางหลักต่อระบบคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ซึ่งได้อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการก่อสร้างระยะทางรวม ๓๒ กิโลเมตร นับเป็นเส้นทางสายหลักเชื่อมโยงท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าเรือมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมต่างๆ และเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟและทางอากาศ ด้วยความเร็ว ๑๒๐ กม./ชม. ช่วยลดการเดินทางจากมาบตาพุดขึ้นถึงระยอง(ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)ใช้เวลาเพียง ๓๐ นาที เทียบกับการใช้ทางหลวงแผ่นดินประมาณ ๑ ชั่วโมง ขณะนี้พร้อมเปิดให้บริการด้านฯ โดยอยู่ในช่วงเปิดทดลองให้บริการยังไม่เก็บค่าผ่านทาง (ช่วงโป่ง-อู่ตะเภา และช่วงพัทยา-อู่ตะเภา) ถึงปลายเดือนสิงหาคม

๓. ตลาดสินค้าครบวงจร เทศบาลบ้านเพ (ตลาด ๑๐๐ เสา) ตั้งอยู่ในบริเวณตำบลเพ อำเภอมะขาม จังหวัดระยอง บริหารจัดการโดยเทศบาลตำบลบ้านเพ ตลาด ๑๐๐ เสา สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดและการจราจรของตลาดบ้านเพเดิม สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก ภายในมีโครงสร้างขนาดใหญ่ต้องใช้เสามากกว่า ๑๐๐ ต้น จำหน่ายสินค้าทุกประเภททั้งอาหารทะเลและผลไม้แปรรูป ผลไม้ตามฤดูกาล ของฝาก อาทิ เสื้อผ้า เครื่องประดับ ของประดับจากเปลือกหอย และอาหารเครื่องดื่ม ปัจจุบัน สินค้าในตลาดมีร้านค้ารวม ๑๙๖ แผง มีรายได้เฉลี่ย ๕๐๐-๑,๐๐๐ บาท/วัน/ร้าน สำหรับการดำเนินงานในช่วงไวรัสโควิด-๑๙ ระบาด ได้ยกเว้นค่าเช่าแผงร้านให้ผู้ค้าเป็นเวลา ๓ เดือน (พฤษภาคม – กรกฎาคม ๒๕๖๓) และได้กำหนดแนวทางในการคัดกรองและการใช้งานตามมาตรการไทยชนะ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ที่มาซื้อสินค้าทั้งนี้ ในวันที่นายกรัฐมนตรีลงพื้นที่ตรวจราชการ จะได้มีการนำเสนอผลิตภัณฑ์สินค้าชุมชนจาก ๘ อำเภอของจังหวัดระยอง และผลการดำเนินงานบริษัทประชารัฐรักสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด

๔. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน เป็นกลุ่มผู้ประกอบการประมงทะเลชายฝั่ง ทำการประมงด้วยเครื่องมือประมงพื้นบ้าน มีที่ตั้งอยู่บริเวณชายหาดสวนสน ตำบลแกลง อำเภอเมืองระยอง มีจำนวนสมาชิก รวม ๙๐ คน เรือประมง ๙๖ ลำ แบ่งเป็น กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน อบต.แกลง ๑ (สมาชิก ๓๑ คน) และกลุ่มประมงเรือเล็กสวนสน เขต อบต.๒ (สมาชิก ๕๙ คน) กิจกรรมสำคัญของกลุ่ม ได้แก่ การทำการประมงด้วยเครื่องมือประมงพื้นบ้าน ตามช่วงฤดูกาล ได้แก่ เครื่องมืออวนจมปู อวนลอยกุ้งสามชั้น อวนลอยปลาทุ และลอบหมึก ลอบปูม้า การดำเนินกิจกรรมธนาคารปูม้า รวมทั้งการตั้งแผงขายอาหารทะเลโดยชุมชน สภาพปัญหาของชุมชน ได้แก่ ผลกระทบจากการลดลงของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่โดยเฉพาะกรณีทหารอียิปต์ คลื่นลมแรงในช่วงฤดูมรสุม ต้นทุนค่าไฟฟ้าภายในกลุ่ม และการขาดแคลนน้ำจัดไว้ใช้ในกลุ่ม

๕. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ ๒) เพื่อพัฒนาปรับปรุงถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก จังหวัดระยองได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยบูรพาในการดำเนินโครงการศึกษาฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะเวลา ๑ ปี เส้นทางที่ศึกษามีระยะทางรวม ๙๕ กิโลเมตร เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์สุนทรภู่ อำเภอแกลง ผ่านแหลมแม่พิมพ์ สวนสน บ้านเพ ก้นอ่าว หาดแม่รำพึง แหลมรูงเรือง หาดแหลมเจริญ หาดแสงจันทร์ หาดสุขาดา หาดทรายทอง หาดพูน หาดปลา โดยประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ได้แก่ การเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง การแก้ไขปัญหาจราจร เพิ่มขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยว สามารถรองรับการเติบโตของสนามบินอู่ตะเภาและการท่องเที่ยวในระดับสากล ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (เส้นทางจักรยาน) และการลดการใช้พลังงาน รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

๖. โครงการนำร่องการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ณ ทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอนเขาไร่ยา - แพร่งขายยัง กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้มีพิธีเปิดโครงการนำร่องการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน (Kick off) ตามนโยบายรัฐบาลในโครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราของภาครัฐ และเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยาง ประกอบกับยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญของจันทบุรี การดำเนินโครงการได้มีการใช้แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (Rubber Fender Barrier : RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (Rubber Guide Post : RGP) ในการปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน บริเวณพื้นที่สายทางของกรมทางหลวงที่มีแบ่งทิศการจราจรแบบเกาะสี่ บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ซึ่งมีความเสี่ยงและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากผลการทดสอบ พบว่าแผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) ที่ความเร็วในการชน ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เกิดแรงกระแทกต่ำกว่าค่ามาตรฐาน National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ทำให้ช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตได้

ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ ฉบับที่ ๓ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ จัดตั้งกลุ่มจังหวัดและกำหนดจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการกลุ่มจังหวัด จำนวน ๑๘ กลุ่มจังหวัด และ ๖ ภาค ภาคตะวันออก ประกอบด้วย กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๒ โดยที่ภาคตะวันออก ๑ ประกอบด้วย ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีจังหวัดชลบุรี เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด

ส่วนที่ ๑: จุดเด่นของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑

๑.๑ ที่ตั้งของอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศและภูมิภาคอาเซียน อาทิ อุตสาหกรรม ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีเขตประกอบนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญในพื้นที่ ๓๒ แห่ง แบ่งเป็น จังหวัดชลบุรี ๑๕ แห่ง ระยอง ๑๒ แห่ง และฉะเชิงเทรา ๕ แห่ง และเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

๑.๒ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะ ผลไม้ ไข่ สุก และประมงทะเล

๑.๓ แหล่งท่องเที่ยวหลากหลายและมีชื่อเสียงในระดับประเทศและนานาชาติ อาทิ พัทยา บางแสน เกาะเสม็ด สวนนงนุช วัดโสธรวรารามวรวิหาร วัดสมานรัตนาราม เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน รวมทั้งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่สำคัญของประเทศ

๑.๔ ระบบโครงข่ายคมนาคมที่สะดวกและเชื่อมโยงทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ สนับสนุนการขนส่ง โดยมีเส้นทางถนนหลัก ๑๒ เส้นทาง รถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าความเร็วสูง (อยู่ระหว่างดำเนินการ) ท่าเรือน้ำลึก เช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือศรีราชา เป็นท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงท่าเรือเฟอร์รี่ข้ามอ่าวไทย พัทยา-หัวหิน สนามบินนานาชาติ (สนามบินอู่ตะเภา)

๑.๕ สถานศึกษาระดับอุดมศึกษาทั้งสถาบันของรัฐและเอกชนมีจำนวนมาก สำหรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเป็นกำลังหลักในการพัฒนาประเทศ อาทิ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา สถาบันวิทยสิริเมธี ตลอดจนเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) และเขตนวัตกรรมเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EECi)

ส่วนที่ ๒: ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑

๒.๑ สภาพทั่วไป

๒.๑.๑ ที่ตั้งและขนาดพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทยและมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านทิศตะวันออกของอ่าวไทย มีเนื้อที่ประมาณ ๑๓,๒๖๖ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๘,๒๙๑,๒๕๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๓ ของพื้นที่ภาคตะวันออก และร้อยละ ๒.๖ ของพื้นที่ทั้งประเทศ โดยมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดกับ จังหวัดนครนายก และจังหวัดปราจีนบุรี

- ทิศตะวันออก ติดกับ จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดสระแก้วและจังหวัดจันทบุรี
- ทิศใต้และทิศตะวันตก ติดกับ จังหวัดปทุมธานี กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ และ อ่าวไทย (มีแนวชายฝั่งทะเลยาวประมาณ ๒๘๘ กิโลเมตร แบ่งเป็น จังหวัดฉะเชิงเทรา ๑๒ กิโลเมตร จังหวัดชลบุรี ๑๗๒ กิโลเมตร และจังหวัดระยอง ๑๐๔ กิโลเมตร)

๒.๑.๒ สภาพภูมิประเทศ แบ่งออกเป็น ๓ ลักษณะ ได้แก่

๑) เขตป่าไม้ ภูเขา และเนินสูง พื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ตั้งแต่ ๑๕๐ เมตรขึ้นไป ทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกลุ่มจังหวัด มีทิวเขาสอยดาวซึ่งอยู่ในเขตจังหวัดฉะเชิงเทราต่อเนื่องจังหวัดสระแก้ว

๒) เขตที่ราบสลับภูเขา พื้นที่บริเวณตอนบนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ ได้แก่บริเวณด้านตะวันออกของจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นที่ราบสลับภูเขาและเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสายหลักของกลุ่มจังหวัด อาทิ แม่น้ำปราจีนบุรี แม่น้ำบางปะกง และต่อเนื่องถึงตอนกลางของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ของจังหวัดชลบุรีและจังหวัดระยอง มีลักษณะที่ราบลูกคลื่นสลับเนินเขาเตี้ย ๆ

๓) เขตที่ราบชายฝั่งทะเล พื้นที่บริเวณตอนล่างของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ อยู่ติดกับชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและมีลักษณะเป็นที่ราบชายฝั่ง ซึ่งครอบคลุมทั้ง ๓ จังหวัดของกลุ่มจังหวัด โดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทรายปนโคลนตะกอนและทรายล้วน

๔) เขตเกาะ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีเกาะต่าง ๆ มากกว่า ๕๐ เกาะ ซึ่งอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลตั้งแต่ ๒ - ๔๐ กิโลเมตร โดยมีเกาะที่สำคัญ อาทิ เกาะสีชัง เกาะล้าน ในจังหวัดชลบุรี เกาะมันนอก เกาะมันใน เกาะเสม็ด ในจังหวัดระยอง

๒.๑.๓ การปกครอง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๓๐ อำเภอ ๒๓๗ ตำบล ๒,๐๑๘ หมู่บ้าน และการปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด ๓ แห่ง เทศบาลนคร ๓ แห่ง เทศบาลเมือง ๑๓ แห่ง เทศบาลตำบล ๙๕ แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล ๑๖๒ แห่ง และการปกครองพิเศษ ๑ แห่ง

๒.๑.๔ ประชากร กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีประชากรตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๓,๐๑๓,๑๖๗ คน เป็นชาย ๑,๔๗๖,๖๑๘ คน (ร้อยละ ๔๙) เป็นหญิง ๑,๕๓๖,๕๔๙ คน (ร้อยละ ๕๑) และมีความหนาแน่นของประชากรประมาณ ๒๒๗ คน/ตารางกิโลเมตร โดยจังหวัดที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี จำนวน ๓๕๗ คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ จังหวัดระยอง จำนวน ๒๐๗ คน/ตารางกิโลเมตร และจังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน ๑๓๕ คน/ตารางกิโลเมตร ตามลำดับ

๒.๑.๕ เศรษฐกิจ ปี ๒๕๖๑ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ๒,๔๖๓,๒๔๙ ล้านบาท เป็นลำดับที่ ๑ ของ ๑๘ กลุ่มจังหวัด แต่ต่ำกว่ากรุงเทพมหานคร ที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์สูงถึง ๕,๓๘๖,๘๐๓ ล้านบาท และมีมูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัว ๖๘๐,๑๐๓ บาท/คน/ปี โดยจังหวัดระยองมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุด มูลค่า ๑,๐๔๕,๖๙๗ ล้านบาท รองลงมาคือ จังหวัดชลบุรี มูลค่า ๑,๐๓๐,๙๔๙ ล้านบาท และจังหวัดฉะเชิงเทรา มูลค่า

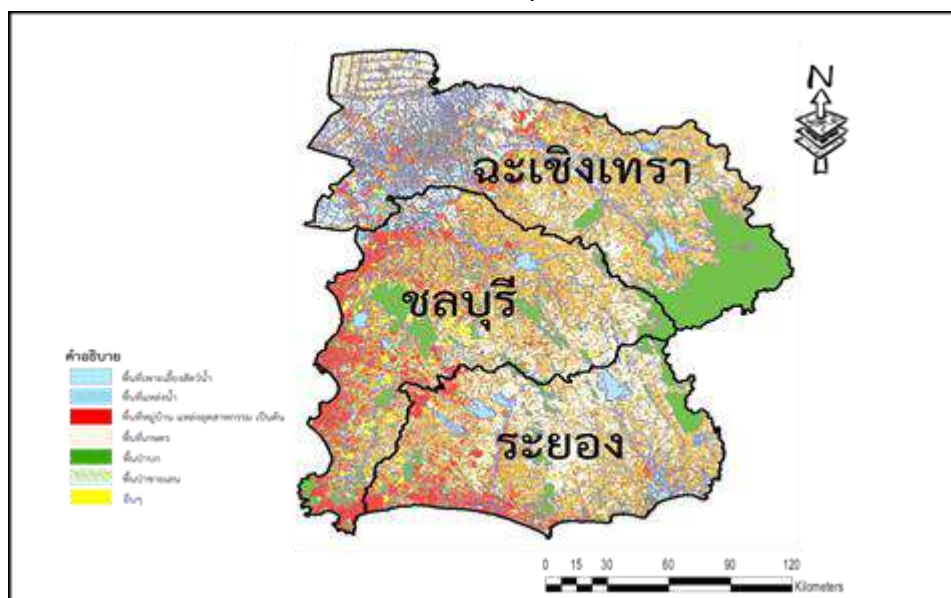
๓๘๖,๖๐๒ ล้านบาท เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ ขึ้นอยู่กับสาขาอุตสาหกรรม โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ ๑,๗๑๑,๙๑๕ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖๙.๕ สาขาบริการ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ ๖๙๔,๓๓๓ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๘.๒ และสาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้ มีมูลค่า ๕๗,๐๐๑ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒.๓ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ปี ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๓.๑ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑) อยู่ที่ร้อยละ ๒.๖

๑) เกษตร ปี ๒๕๖๑ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีพื้นที่ด้านการเกษตรทั้งหมด ๕,๕๑๔,๗๕๔ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๖๖.๕ ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยจำแนกตามสัดส่วนของการใช้พื้นที่ทำการเกษตรที่สำคัญได้ดังนี้ พื้นที่ปลูกไม้ผลและไม้ยืนต้น ๒,๔๐๒,๘๗๙ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๒๙ ของพื้นที่ทั้งหมด อาทิจับประรด ๖๙,๓๕๖ ไร่ ยางพารา ๑,๐๓๔,๖๖๙ ไร่ พื้นที่ปลูกพืชไร่ ๑,๔๒๙,๘๗๖ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๒ ของพื้นที่ทั้งหมด อาทิมันสำปะหลังโรงงาน ๓๙๖,๐๐๘ ไร่ และพื้นที่นา ๘๙๑,๗๔๗ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๘ ของพื้นที่ทั้งหมด สำหรับปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ สุกร การเลี้ยงไก่เนื้อ ไก่ไข่ รวมทั้งกระบือ สำหรับด้านประมง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง รวมทั้งการทำประมงทะเลและชายฝั่ง โดยมีพื้นที่เพาะเลี้ยงกุ้งทะเลในปี ๒๕๖๒ (กุลาคำและแวนนาไม) ๒๙,๖๑๘ ไร่

๒) อุตสาหกรรม กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีฐานอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี และระยอง ประกอบด้วยกลุ่มอุตสาหกรรม (๑) กลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วน (๒) กลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และ (๓) กลุ่มปิโตรและเคมีภัณฑ์ จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (กิจการเส้นใยประดิษฐ์ด้ายหรือผ้าพอกย้อม/พิมพ์ เครื่องนุ่งห่ม) จังหวัดระยอง ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และจังหวัดฉะเชิงเทรา ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมด้านการเกษตร อาหาร พลาสติก โลหะ และขนส่ง โดยในปี ๒๕๖๒ มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตาม พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. ๒๕๓๕ จำนวน ๑๐,๗๔๕ แห่ง มีมูลค่าเงินลงทุน ๒,๖๐๕,๘๘๓ ล้านบาท และมีแรงงาน จำนวน ๖๐๕,๖๔๖ คน

๓) การท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลาย อาทิ แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ (ส่วนใหญ่เป็นชายหาด เกาะ อุทยานแห่งชาติ) แหล่งท่องเที่ยวเชิงศาสนา ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ทั้ง ๓ จังหวัด) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (สวนสัตว์ ในลักษณะ Theme Park ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา) แหล่งท่องเที่ยวประเภทกิจกรรม และความสนใจพิเศษ (ท่องเที่ยวเชิงกีฬา เชิงเกษตร และเชิงสุขภาพ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดชลบุรี) โดยมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวน ๕๓๙ แห่ง ซึ่งจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี รองลงมาคือ จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ ในปี ๒๕๖๒ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ๒๙.๘๐ ล้านคน รายได้จากการท่องเที่ยว รวม ๓๑๗,๙๓๗ ล้านบาท โดยที่นักท่องเที่ยวชาวไทยซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก มีจำนวน ๑๙.๒๓ ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๙๒,๘๙๖ ล้านบาท และมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน ๑๐.๕๘ ล้านคน โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยว ๒๒๕,๐๔๑ ล้านบาท

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน ๒๕๕๙

๒.๑.๖ แรงงานต่างด้าว ปี ๒๕๖๒ มีแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ รวมทั้งหมด ๓๐๓,๕๘๔ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖๑.๖ จากปี ๒๕๖๑ โดยมีแรงงานต่างด้าว

ชาวกัมพูชา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๗ รองลงมา คือ ชาวเมียนมา ร้อยละ ๒๘.๔ และชาวลาว ร้อยละ ๗.๙

๒.๒ ศักยภาพ และประเด็นปัญหาสำคัญ

๒.๒.๑ ศักยภาพ

๑) เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ และมีแนวโน้มที่จะเติบโตเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญ อาทิ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรม ยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร

๒) มีท่าเรือน้ำลึก และระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนน และรถไฟที่สนับสนุนการเปิดประตูการขนส่งของประเทศเข้าสู่ระบบโครงข่ายการเดินเรื่อนานาชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งประสานโครงข่ายการขนส่งหลักของพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบโครงข่ายการขนส่งหลักของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภาคกลางตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และต่างประเทศ

๓) มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นที่รู้จักแพร่หลายในระดับชาติ และนานาชาติ โดยเฉพาะ พัทยา บางแสน รวมทั้งเกาะเสม็ดซึ่งเป็นที่ยอดนิยมของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และการพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมืองพัทยาให้มีคุณภาพ ส่งผลให้เกิดการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกมายังเมืองพัทยาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งพื้นที่หลายแห่งมีสภาพภูมิอากาศและธรรมชาติที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวแบบผจญภัย ทัวร์ป่า ล่องแก่ง และมีพื้นที่ปลูกผลไม้จำนวนมาก ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่มีประสิทธิภาพ

๔) เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญ อาทิ การปลูกไม้ผล พืชไร่ และยางพารา การปศุสัตว์ และการประมง รวมทั้งการทำประมงทะเลและชายฝั่ง และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง

๒.๒.๒ ประเด็นปัญหา

๑) การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ ในช่วงที่ผ่านมา ขาดมาตรฐานการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษขึ้น ได้แก่ มลพิษทางอากาศ ปัญหาการของเสียอุตสาหกรรม และปัญหาน้ำเสียและสารโลหะหนักในแหล่งน้ำ

๒) การขยายตัวของเมือง แหล่งอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความขัดแย้งเรื่องการใช้น้ำของประชาชน ขณะที่ไม่สามารถก่อสร้างแหล่งน้ำขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งภาวะภัยแล้งที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นทุกปี

๓) การพัฒนานวัตกรรม ขาดการวิจัยและพัฒนาที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ อาทิ การผลิตผลไม้ให้ออกผลผลิตนอกฤดูกาล และการเก็บรักษาและลำเลียงให้ถึงที่หมายก่อนการเน่าเสีย รวมทั้งการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ให้กับผลผลิตทางการเกษตร

๔) การขยายตัวอย่างรวดเร็วของภาคอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดภาวะขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะฝีมือสำหรับการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีสูงขึ้น ประกอบกับแรงงานที่เคลื่อนย้ายเข้าไม่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นแรงงานระดับล่าง นอกจากนี้ แรงงานที่มีฝีมือจะพยายามเข้าสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานและมีความมั่นคงต่ออนาคตในการทำงานมากกว่า จึงส่งผลให้เกิดการโยกย้ายการทำงานในอัตราที่สูง

๕) ประชากรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีความเสี่ยงสูงต่อการเป็นโรคไม่ติดต่อใน ๕ โรคร้ายแรง เนื่องจากสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และการดำเนินวิถีชีวิตที่ไม่เหมาะสมส่งผลกระทบต่อสุขภาพ อาทิ ทานหวานจัด เค็มจัด โดยเฉพาะโรคหลอดเลือดหัวใจ

๒.๓ เป้าหมายการพัฒนา ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑

๒.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ “พื้นที่พัฒนาพิเศษระดับอาเซียน แหล่งผลิตอาหารและผลไม้ปลอดภัยเพื่อการส่งออกและแหล่งท่องเที่ยวมาตรฐานระดับนานาชาติ”

๒.๓.๒ ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑

๑) พัฒนาความพร้อมของพื้นที่ สร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุนอุตสาหกรรมมุ่งสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เสริมสร้างเมืองน่าอยู่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒) พัฒนาให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

๓) ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว

๔) เร่งแก้ไขปัญหามลพิษและพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๕) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคงปลอดภัย

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดระยอง

ส่วนที่ ๑: จุดเด่นของจังหวัดระยอง

- ๑.๑ ปี ๒๕๖๑ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัวสูงเป็นลำดับที่ ๑ ของประเทศ (๑,๐๖๗,๔๔๙ บาท/คน/ปี)
- ๑.๒ เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่สำคัญของประเทศ ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เนื่องจากมีการลงทุนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น กลั่นน้ำมัน เหล็ก ยานยนต์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า โดยมีมูลค่าผลผลิตภาคอุตสาหกรรมสูงเป็นลำดับที่ ๑ ของประเทศ
- ๑.๓ เป็นแหล่งที่ตั้งบริษัทหรือโรงงานที่ผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้า จำนวนมาก
- ๑.๔ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นที่รู้จักแพร่หลายในระดับชาติและนานาชาติ อาทิ เกาะเสม็ด สวนสน แหลมแม่พิมพ์ และวังแก้ว
- ๑.๕ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร อาทิ ยางพารา มันสำปะหลัง ผลไม้ ไข่ กุ้งขาว และแหล่งผลิตอาหารทะเลแปรรูป
- ๑.๖ มีสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด
- ๑.๗ เป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาตามโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยมีโครงการสำคัญเพื่อรองรับการพัฒนา EEC อาทิ โครงการเมืองการบินตะวันออก โครงการท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ระยะที่ ๓ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมโยง ๓ สนามบิน โครงการรถไฟทางคู่ เชื่อม ๓ ท่าเรือ โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพัทยา-มาบตาพุด

ส่วนที่ ๒: ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดระยอง

๒.๑ สภาพทั่วไป

๒.๑.๑ ที่ตั้งและขนาดพื้นที่ จังหวัดระยอง มีพื้นที่ทั้งสิ้น ๓,๕๕๒ ตารางกิโลเมตร หรือ ๒,๒๒๐,๐๐๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๐.๗ ของพื้นที่ประเทศ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศไทย ระหว่างเส้นรุ้งที่ ๑๒-๑๓ องศาเหนือ และเส้นแวงที่ ๑๐๑-๑๐๒ องศาตะวันออก ระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปทางทิศตะวันออก ๑๗๙ กิโลเมตร และมีแนวชายฝั่งทะเลตั้งแต่อำเภอบ้านฉางถึงอำเภอแกลง ยาวประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร โดยมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดกับ จังหวัดชลบุรี
- ทิศใต้ ติดกับ อ่าวไทย
- ทิศตะวันออก ติดกับ จังหวัดจันทบุรี
- ทิศตะวันตก ติดกับ จังหวัดชลบุรี

๒.๑.๒ สภาพภูมิประเทศ จังหวัดระยอง มีพื้นที่เป็นที่ราบชายฝั่งที่เกิดจากการทับถมของตะกอนบริเวณแอ่งลุ่มน้ำระยองและเป็นที่ลาดสลับเนินเขาและภูเขา มีลักษณะเป็นลอนลูกคลื่นสูงต่ำสลับกันโดยมีพื้นที่ทิวเขา ๒ แนว คือ ทิวเขาชะเมาทางทิศตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเล ๑,๐๓๕ เมตร และทิวเขาที่อยู่ประมาณกึ่งกลางของตัวจังหวัดเป็นแนวยาวจากอำเภอมะขามขึ้นไปทางเหนือจนสุดเขตจังหวัด โดยด้านตะวันออกถึง

ตะวันตกติดกับทะเล ด้านทิศใต้เป็นที่ลุ่มต่ำและที่ราบเรียบ ด้านเหนือเป็นที่สูงชันและภูเขา สามารถแบ่งออกเป็น ๕ ลักษณะ ได้แก่

๑) เขตหาดทรายและสันทราย มีความลาดชันต่ำตามแนวตะวันออกถึงตะวันตก มีความยาวชายหาดประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่อำเภอบ้านฉางไปสิ้นสุดที่อำเภอแกลง

๒) เขตที่ลุ่มต่ำและที่ราบเรียบ ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองระยอง โดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำ ซึ่งมีน้ำทะเลท่วมถึงและน้ำแช่ขังตลอดทั้งปีหรือเกือบทั้งปี ส่วนบริเวณที่ราบเรียบพบตามแนวใกล้ลำน้ำ หรือพื้นที่ต่อเนื่องจากที่ลุ่มต่ำอยู่ไม่ไกลจากทะเล ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของจังหวัดระยอง

๓) เขตพื้นที่ลูกคลื่นลอนลาดและลูกคลื่นลอนชัน อยู่ทางด้านบนของพื้นที่ราบเรียบและที่ลุ่มต่ำ โดยมีความลาดชันประมาณร้อยละ ๓-๑๖

๔) เขตพื้นที่เนินเขาและที่ลาดเชิงเขา มีลักษณะเป็นเนินเขาเล็กๆ ติดต่อกันหรือเป็นที่ลาดเชิงเขา ที่มีความลาดชันตั้งแต่ร้อยละ ๑๖ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓๕

๕) เขตที่สูงชันและภูเขา มีความลาดชันมากกว่าร้อยละ ๓๕ และสูงจากระดับน้ำทะเล ตั้งแต่ ๑๕๐ เมตรขึ้นไป โดยจังหวัดระยองมีพื้นที่ของลักษณะภูมิประเทศดังกล่าวจำนวนมาก

๒.๑.๓ การปกครอง จังหวัดระยองแบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๘ อำเภอ (อำเภอเมือง อำเภอบ้านฉาง อำเภอแกลง อำเภอบ้านค่าย อำเภอปลวกแดง อำเภอวังจันทร์ อำเภอพัฒนา และอำเภอเขาชะเมา) ๕๔ ตำบล ๔๓๙ หมู่บ้าน ๑๘๑ ชุมชน และการปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด ๑ แห่ง เทศบาลนคร ๑ แห่ง เทศบาลเมือง ๒ แห่ง เทศบาลตำบล ๒๗ แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล ๓๗ แห่ง

๒.๑.๔ ประชากร จังหวัดระยองมีประชากรตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวนทั้งหมด ๗๓๔,๗๕๓ คน เป็นชาย ๓๖๑,๑๐๙ คน (ร้อยละ ๔๙.๑) เป็นหญิง ๓๗๓,๖๔๔ คน (ร้อยละ ๕๐.๙) และมีความหนาแน่นของประชากรประมาณ ๒๐๗ คน/ตารางกิโลเมตร บริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด คือ อำเภอเมืองระยอง รองลงมาคือ อำเภอบ้านฉาง และอำเภอนิคมพัฒนา ส่วนบริเวณที่มีประชากรอยู่อาศัยน้อยที่สุด คือ อำเภอวังจันทร์

๒.๑.๕ เศรษฐกิจ ปี ๒๕๖๑ จังหวัดระยองมีผลิตภัณฑ์มวลรวม ๑,๐๔๕,๖๙๗ ล้านบาท สูงเป็นลำดับที่ ๓ ของประเทศ มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัว ๑,๐๖๗,๔๔๙ บาท/คน/ปี ซึ่งสูงเป็นลำดับที่ ๑ ของประเทศ เศรษฐกิจของจังหวัดระยองขึ้นอยู่กับสาขาอุตสาหกรรม โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ ๘๔๑,๑๕๒ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐.๔ รองลงมาคือ สาขาบริการ มูลค่าผลิตภัณฑ์ ๑๘๕,๕๗๘ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๗.๗ และสาขาเกษตร การล่าสัตว์และการป่าไม้ มูลค่าผลิตภัณฑ์ ๑๘,๖๙๗ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๘ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ปี ๒๕๖๑ พบว่า ลดลงจากปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๑.๔ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) อยู่ที่ร้อยละ ๑.๘

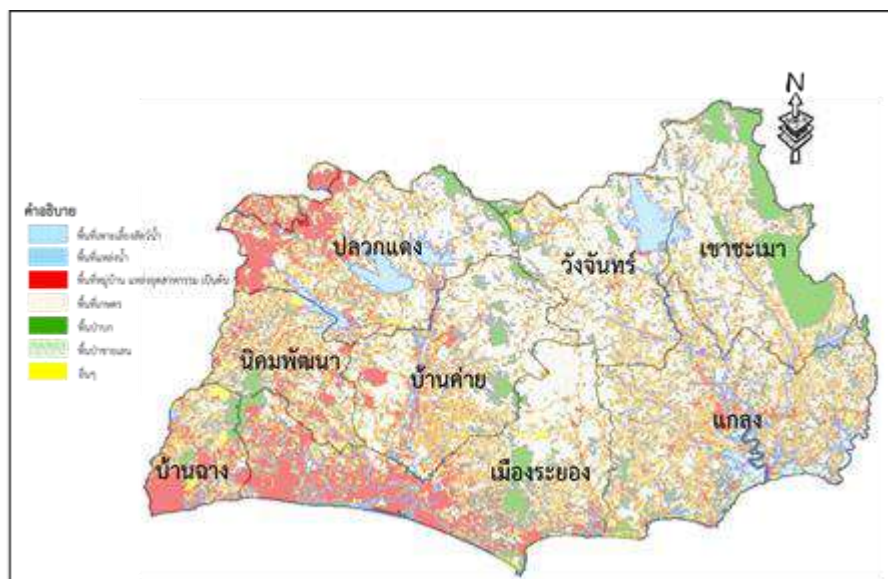
๑) เกษตร ปี ๒๕๖๑ จังหวัดระยอง มีพื้นที่ด้านการเกษตรทั้งหมด ๑,๘๖๘,๙๕๘ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๒ ของพื้นที่ทั้งหมด โดยจำแนกตามสัดส่วนของการใช้พื้นที่ทำการเกษตรที่สำคัญได้ดังนี้ พื้นที่ปลูกไม้

ผลและไม้ยืนต้น ๑,๔๓๔,๙๗๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๖ ของพื้นที่ทั้งหมด อาทิ สับปะรดโรงงาน ๓๘,๓๖๙ ไร่ ยางพารา ๖๑๖,๐๖๘ ไร่ พื้นที่ปลูกพืชไร่ ๒๕๖,๙๒๕ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๖ ของพื้นที่ทั้งหมด อาทิ มันสำปะหลัง โรงงาน ๓๒,๖๙๐ ไร่ และพื้นที่นา ๓๐,๓๖๘ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑.๔ ของพื้นที่ทั้งหมด สำหรับปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ สุกร การเลี้ยงไก่เนื้อ ไก่ไข่ รวมทั้งโคเนื้อ สำหรับด้านประมง จังหวัดระยอง มีพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง รวมทั้งการทำประมงทะเลและชายฝั่ง โดยมีพื้นที่เพาะเลี้ยงกุ้งทะเลในปี ๒๕๖๒ (กุลาดำและแวนนาไม) จำนวน ๖,๕๖๗ ไร่

๒) อุตสาหกรรม ปี ๒๕๖๒ จังหวัดระยองมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด ๓,๐๕๗ แห่ง มีเงินลงทุนมูลค่า ๑,๔๓๙,๕๓๒ ล้านบาท และแรงงาน จำนวน ๑๘๑,๗๘๕ คน ประเภทของโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง ประกอบด้วย การผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปสินค้าเกษตร การผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า การผลิตสารเคมี ซึ่งสามารถสร้างมูลค่ารวมในแต่ละปีประมาณ ๑ ใน ๓ ของงบประมาณรายจ่ายของประเทศ

๓)การท่องเที่ยว จังหวัดระยอง มีความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ทั้งหาดทราย ทะเล เกาะต่างๆ ภูเขา น้ำตก สวนผลไม้ อุทยานประวัติศาสตร์ เช่น เกาะเสม็ด หาดแม่รำพึง อุทยานแห่งชาติเขาชะเมา-เขาวง อนุสาวรีย์สุนทรภู่ เป็นต้น ในปี ๒๕๖๒ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ๗.๗๖ ล้านคน รายได้จากการท่องเที่ยวรวม ๓๗,๖๙๔ ล้านบาท โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก มีจำนวน ๗.๒๐ ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๓๒,๔๒๒ ล้านบาท และนักท่องเที่ยวต่างชาติ มีจำนวน ๐.๕๖ ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๕,๒๗๑ ล้านบาท

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดระยอง



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน ๒๕๕๙

๒.๑.๖ แรงงานต่างด้าว ปี ๒๕๖๒ มีแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดระยองรวมทั้งหมด ๙๑,๔๙๐ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗๕.๔ จากปี ๒๕๖๑ โดยมีแรงงานต่างด้าวชาวกัมพูชา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๙.๒ รองลงมา คือ ชาวเมียนมา ร้อยละ ๑๙.๓ และชาวลาว ร้อยละ ๖.๒

๒.๒ ศักยภาพ และประเด็นปัญหาสำคัญ

๒.๒.๑ ศักยภาพ

- ๑) เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญและเป็นฐานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ
- ๒) เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงเกษตร เนื่องจากมีทรัพยากร ธรรมชาติที่หลากหลาย และเป็นจุดดึงดูดสำคัญด้านการท่องเที่ยวทั้งทะเล เกาะ และการท่องเที่ยวเชิงเกษตร
- ๓) เป็นแหล่งปลูกผลไม้ พืชไร่ พืชเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง ประมงทะเล และแหล่งผลิตอาหารทั้งสดและแปรรูปที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ
- ๔) เป็นประตูสำคัญสู่พื้นที่ต่างๆ และเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออก
- ๕) ลักษณะภูมิประเทศมีความปลอดภัยสูงจากภัยธรรมชาติ
- ๖) ภาคเอกชนมีความเข้มแข็งและมีส่วนร่วมในการบริหารงานราชการภาครัฐ

๒.๒.๒ ประเด็นปัญหา

- ๑) ปัญหาสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวที่ขาดการบริหารจัดการที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ ขยะ กากของเสีย น้ำเสีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่
- ๒) ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากค่าครองชีพสูงขณะที่การกระจายรายได้ค่อนข้างต่ำ ส่งผลให้การดำรงชีวิตของประชากรในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมมีความเหลื่อมล้ำ
- ๓) การบริหารจัดการเรื่องการตลาดสินค้าเกษตรแบบครบวงจรยังไม่มีประสิทธิภาพ
- ๔) การขาดกลไกสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อย โดยเฉพาะผู้ประกอบการภาคเกษตรกรรมและภาคการท่องเที่ยว ทำให้ไม่สามารถสร้างรายได้จากการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๕) การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและการบุกรุกที่สาธารณะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น
- ๖) การเคลื่อนย้ายแรงงานเข้ามาเป็นจำนวนมาก (ประชากรแฝง) ส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหายาเสพติด ปัญหาจราจร ความต้องการบริการด้านสาธารณสุขและการศึกษา เป็นต้น อีกทั้งการขยายตัวของสังคมเมืองอย่างรวดเร็วส่งผลให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ไฟฟ้า ประปา ถนน ไม่เพียงพอ

๒.๓ เป้าหมายการพัฒนา ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

๒.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด “เมืองนวัตกรรมก้าวหน้า พัฒนาอย่างสมดุล บนพื้นฐานความพอเพียง”

๒.๓.๒ ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

- ๑) พัฒนาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร ประมง ปศุสัตว์ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ควบคู่กับการพัฒนาไปสู่เกษตรอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว
- ๒) พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวให้เติบโตควบคู่กับภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

- ๓) พัฒนาภาคอุตสาหกรรมสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ สนับสนุนการดำเนินการที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม และการสร้างนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์ รองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- ๔) ป้องกัน อนุรักษ์ ปั่นฟู และควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานของการมีส่วนร่วม
- ๕) เสริมสร้างมาตรฐานการดำรงชีวิต และการมีส่วนร่วมของประชาชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
- ๖) สร้างความเข้มแข็ง และเพิ่มขีดความสามารถของภาคพาณิชยกรรม และภาคบริการสู่การแข่งขันในระดับสากล

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดจันทบุรี

ส่วนที่ ๑: จุดเด่นของจังหวัดจันทบุรี

๑.๑ เป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพและมูลค่าสูงของประเทศ โดยเฉพาะผลไม้เมืองร้อน อาทิทุเรียน มังคุด เงาะ ลำไย รวมทั้งยางพารา การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และประมงทะเลและชายฝั่ง

๑.๒ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและเป็นที่รู้จักแพร่หลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด น้ำตก แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวชุมชน อาทิ หาดเจ้าหลาว หาดคู้วิมาน น้ำตกพลิ้ว ป้อมไทรพิณาศ โบสถ์วัดแม่พระปฏิสนธินิรมลซึ่งเป็นโบสถ์คริสต์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาสอยดาว รอยพระพุทธบาทพลวง เขาคิชฌกูฏ น้ำพุร้อนโป่งน้ำร้อน ชุมชนริมน้ำจันทบูร

๑.๓ เป็นจังหวัดที่มีโครงข่ายถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืน (Scenic Route) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ทางหลวงชนบทสาย รย. ๓๗๓๖) ผ่านจุดท่องเที่ยว อาทิ หาดคู้วิมาน จุดชมวิวเนินนางพญาซึ่งเป็นจุดชมวิวที่ขึ้นชื่อว่าสวยที่สุดเป็นอันดับหนึ่งของจังหวัดจันทบุรี คุ้งไข่ไก่

๑.๔ เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาการค้าชายแดน โดยเป็นประตูการค้าชายแดนกับประเทศกัมพูชา และเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนาม มีจุดผ่านแดนถาวร ๒ จุด (บ้านแหลมและบ้านผักกาด และจุดผ่อนปรน ๓ จุด (บ้านสวนส้ม บ้านซันตารี และบ้านบึงขันธ์ล่าง)

๑.๕ เป็นศูนย์กลางการค้าชายอัญมณี ศูนย์เจียระไน และแหล่งเผาพลอยที่มีชื่อเสียง โดยมีช่างฝีมือที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อาทิ การผลิตเครื่องประดับจากเพชรพลอย การเจียระไนพลอย การขายส่งพลอยและหินมีค่า การขายปลีกทองคำ ทองรูปพรรณ และเครื่องเพชรพลอย

ส่วนที่ ๒: ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดจันทบุรี

๒.๑ สภาพทั่วไป

๒.๑.๑ ที่ตั้งและขนาดพื้นที่ จังหวัดจันทบุรี เป็นจังหวัดหนึ่งในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๒ (ปราจีนบุรี จันทบุรี ตราด นครนายก และสระแก้ว) ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทยและมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านทิศตะวันออกของอ่าวไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครระยะทางประมาณ ๒๔๕ กิโลเมตร และมีเนื้อที่ประมาณ ๖,๓๓๘ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๓,๙๖๑,๒๕๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๖ ของพื้นที่ภาคตะวันออก และร้อยละ ๑.๘ ของพื้นที่ทั้งประเทศ โดยมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดกับ อำเภอนาทะเกียบ จังหวัดฉะเชิงเทรา และอำเภอสองแคว จังหวัดสระแก้ว
- ทิศใต้ ติดกับ ทะเลอ่าวไทย (มีแนวชายฝั่งทะเลยาวประมาณ ๘๗ กิโลเมตร)
- ทิศตะวันออก ติดกับ อำเภอบ่อไร่ อำเภอสองแคว จังหวัดตราด และจังหวัดพระตะบอง ราชอาณาจักรกัมพูชา (แนวเขตยาวประมาณ ๘๖ กิโลเมตร)
- ทิศตะวันตก ติดกับ อำเภอสองแคว อำเภอสองแคว จังหวัดระยอง และอำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี

๒.๑.๒ สภาพภูมิประเทศ ด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ป่าไม้ ภูเขาและเนินสูงโดยอยู่สูงจากระดับน้ำทะเล ๓๐ - ๑๕๐ เมตร ขณะที่ด้านทิศใต้เป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเล มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม โดยมี

บางพื้นที่เป็นอ่าว แหลม และหาดทราย สูงจากระดับน้ำทะเล ๑ – ๕ เมตร โดยแบ่งออกเป็น ๓ ลักษณะ ได้แก่

๑) เขตป่าไม้ ภูเขา และเนินสูง พื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกของจังหวัด ได้แก่ อำเภอกงหรา อำเภอกงหราใหม่ อำเภอมะขาม อำเภอสอยดาว อำเภอโป่งน้ำร้อน และด้านบนของอำเภอขลุง เป็นเขตภูเขาสูง อาทิ ทิวเขาบรรทัด ทิวเขาจันทบุรี และเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำลำธารหลายสาย รวมถึงเป็นแนวที่กั้นเขตแดนระหว่าง จังหวัดจันทบุรีกับจังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดสระแก้ว มียอดเขาสอยดาวใต้ ซึ่งเป็นยอดเขาที่มีความสูงที่สุดในภาคตะวันออก โดยมีความสูง ๑,๖๗๕ เมตร นอกจากนี้ มีเขตป่าสงวน เขตอุทยานแห่งชาติ เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

๒) เขตที่ราบลุ่มภูเขา พื้นที่บริเวณตอนกลางของจังหวัด ได้แก่ พื้นที่ในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี อำเภอเขาชีชมภู ตอนบนของอำเภอกงหราใหม่ อำเภอขลุง และตอนบนของอำเภอแหลมสิงห์

๓) เขตที่ราบฝั่งทะเล พื้นที่อำเภอนายายอาม ตอนล่างของอำเภอกงหราใหม่ อำเภอแหลมสิงห์ และอำเภอขลุง มีลักษณะเป็นที่ราบชายฝั่งทะเลสลับด้วยเนินเขา และพื้นที่ป่าชายเลน

๒.๑.๓ การปกครอง จังหวัดจันทบุรีแบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๑๐ อำเภอ ๗๖ ตำบล ๗๓๑ หมู่บ้าน ๓๓ ชุมชน ได้แก่อำเภอเมืองจันทบุรี ขลุง กงหราใหม่ โป่งน้ำร้อน มะขาม แหลมสิงห์ สอยดาว แก่งหางแมว นายายอาม และ เขาชีชมภู และการปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด ๑ แห่ง เทศบาลเมือง ๕ แห่ง เทศบาลตำบล ๔๒ แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล ๓๔ แห่ง

๒.๑.๔ ประชากร จังหวัดจันทบุรีมีประชากรตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๕๓๗,๖๘๘ คน เป็นชาย ๒๖๓,๔๘๕ คน (ร้อยละ ๔๙) เป็นหญิง ๒๗๔,๒๐๓ คน (ร้อยละ๕๑) และมีความหนาแน่นประชากรประมาณ ๘๕ คน/ตารางกิโลเมตร บริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด คือ อำเภอเมืองจันทบุรี รองลงมาคือ อำเภอกงหราใหม่ และอำเภอสอยดาว ส่วนบริเวณที่มีประชากรอยู่อาศัยน้อยที่สุด คือ อำเภอเขาชีชมภู

๒.๑.๕ เศรษฐกิจ ปี ๒๕๖๑ จังหวัดจันทบุรี มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ๑๒๐,๑๕๗ ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัว ๒๑๗,๓๙๓ บาท/คน/ปี สูงเป็นลำดับที่ ๑๕ ของประเทศ เศรษฐกิจของจังหวัดจันทบุรีขึ้นอยู่กับสาขาเกษตร การล่าสัตว์และป่าไม้ โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ ๖๕,๑๑๗ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๔.๒ รองลงมาคือ สาขาบริการ มูลค่าผลิตภัณฑ์ ๔๗,๐๐๙ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๙.๑ และสาขาอุตสาหกรรม มูลค่าผลิตภัณฑ์ ๘,๐๓๒ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๗ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ปี ๒๕๖๑ พบว่า ลดลงจากปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๑๐.๘ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑) อยู่ที่ร้อยละ ๐.๗

๑) เกษตร จังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่ทำการเกษตร จำนวน ๒,๒๘๕,๐๑๔ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๖๘ ของพื้นที่ทั้งหมด ๓,๙๖๑,๒๕๐ ไร่ โดยเป็นพื้นที่ปลูกไม้ผลยืนต้น จำนวน ๑,๖๘๙,๒๗๙ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๙๓ พืชไร่ ๓๖๙,๕๑๕ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๘๖ พืชเกษตรอื่นๆ ๑๙๓,๘๔๕ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๘.๔๘ พื้นที่นา ๓๒,๑๔๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑.๔๑ และสวนผักและไม้ดอก ๗,๒๓๖ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๐.๓๒ ผลผลิตพืชด้านพืชที่สำคัญได้แก่ทุเรียน ยางพารา ลำไย และมังคุด เป็นต้น

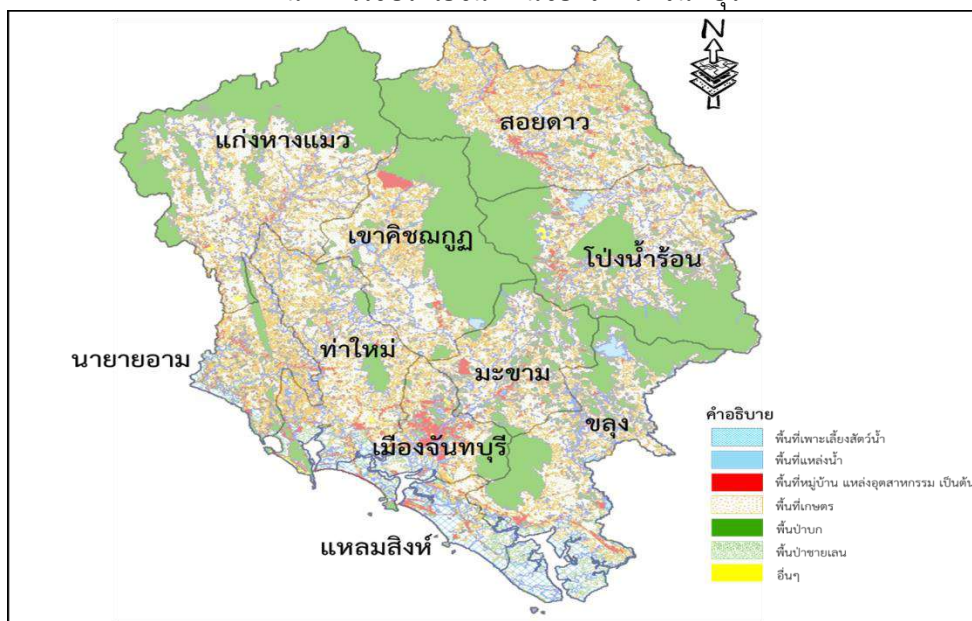
๒) อุตสาหกรรม ปี ๒๕๖๑ จังหวัดจันทบุรี มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด ๖๓๗ โรงงาน โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมด้านเกษตร มากที่สุด ๑๗๖ แห่ง อาทิ โรงงานแปรรูปผลไม้ ห้องเย็นแช่แข็งพืชผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์อาหารแช่แข็ง โรงงานแปรรูปยางพารา โรงงานแปรรูปมันสำปะหลัง โรงงานผลิตเส้นก๋วยเตี๋ยว รองลงมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรมอาหาร ๑๐๕ แห่ง สำหรับอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ จังหวัดจันทบุรีมีชื่อเสียงในด้านการเจียระไนพลอยมาตั้งแต่อดีต โดยมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอัญมณี อาทิ การผลิต

เครื่องประดับจากเพชรพลอย และการเจียรไนพลอย การขายส่งพลอยและหินมีค่าและกิจการร้านขายปลีกทองคำ ทองรูปพรรณ และเครื่องเพชรพลอย ซึ่งมีการจ้างงานกว่า ๕ หมื่นคน จังหวัดจันทบุรีเป็นศูนย์กลางการซื้อขายอัญมณีแหล่งใหญ่ที่สุดในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำรายได้ให้กับจังหวัดปีละกว่าหมื่นล้านบาท โดยมูลค่าการค้าอัญมณีและเครื่องประดับจังหวัดจันทบุรี ในปี ๒๕๖๑ มีมูลค่าเท่ากับ ๓๗,๖๓๑.๑๙ ล้านบาท ลดลง ๑,๔๒๕.๓๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๓.๖๔ เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาที่มีมูลค่า ๓๙,๐๕๖.๕๖ ล้านบาท

๓) การท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีมีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและหลากหลาย ดังนี้ (๑) แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อาทิ หมู่บ้านไร่แผ่นดิน บ้านบางชัน (๒) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ อาทิ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติพานิชย์นาวิ (๓) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ อาทิ อาสนวิหารพระนางมารีปฏิสนธินิรมล (๔) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ อาทิ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาสอยดาว (๕) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ อาทิ Oasis Sea World (๖) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม อาทิ ประเพณีแข่งเรือวัดจันทนาราม (๗) แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด อาทิ หาดเจ้าหลาว หาดแหลมเสด็จ (๘) แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก อาทิ น้ำตกพลิ้ว น้ำตกเขาสิบห้าชั้น (๙) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ อาทิ ถ้ำเขาวงกต (๑๐) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ อาทิ เกาะจิก เกาะนมสาว (๑๑) แหล่งท่องเที่ยวประเภทแก่ง อาทิ ล่องแก่งคลองโป่งน้ำร้อน (๑๒) แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อาทิ น้ำพุร้อนโป่งน้ำร้อน จากข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี ๒๕๖๒ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ๒.๕๓ ล้านคน รายได้จากการท่องเที่ยวรวม ๘,๘๗๑ ล้านบาท โดยมีนักท่องเที่ยวชาวไทยซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก จำนวน ๒.๔๓ ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๘,๓๑๘ ล้านบาท และนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน ๐.๐๙ ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๕๕๓ ล้านบาท

๔) การค้าชายแดน จังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่ติดกับประเทศกัมพูชาทางบกเป็นระยะทาง ๘๕ กิโลเมตร โดยมีจุดผ่านแดนถาวร ๒ จุด และจุดผ่อนปรนการค้า ๓ จุด การค้าชายแดนของจังหวัดจันทบุรีในปี ๒๕๖๒ มีมูลค่า ๑๕,๗๕๕ ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าสินค้าส่งออก ๑๔,๔๑๒ ล้านบาท และมูลค่าสินค้านำเข้า ๑,๓๔๓ ล้านบาท โดยชนิดสินค้าส่งออกที่สำคัญ อาทิ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี และอาหารทะเลแปรรูป และชนิดสินค้านำเข้าที่สำคัญ อาทิ ผักและของปรุงแต่งจากผัก อะลูมิเนียม และธัญพืช

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดจันทบุรี



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน ๒๕๕๙

๒.๑.๖ แรงงานต่างด้าว ปี ๒๕๖๒ มีแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดจันทบุรี รวมทั้งหมด ๔๙,๔๒๔ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๐.๒ จากปี ๒๕๖๑

๒.๒ ศักยภาพ และประเด็นปัญหาสำคัญ

๒.๒.๑ ศักยภาพ

๑) เป็นแหล่งผลิตผลไม้และสินค้าทางการเกษตรที่มีคุณภาพสูงและมีมูลค่าสูงเป็นอันดับ ๑ ของประเทศ ในปี ๒๕๖๑ สินค้าทางการเกษตรที่สำคัญของจังหวัด ด้านพืช อาทิ ทุเรียน ลำไย มังคุด ยางพารา ด้านประมง สินค้าที่สำคัญ อาทิ กุ้งขาวแวนนาไม กุ้งกุลาดำ ประเทศจีนเป็นตลาดสำคัญของการส่งออกผลไม้ โดยเฉพาะทุเรียนและลำไย

๒) เป็นแหล่งซื้อขายและเจียระไนอัญมณีที่มีคุณภาพและมีชื่อเสียงระดับโลก มีความเชี่ยวชาญเฉพาะที่สั่งสมกันมาจากอดีตถึงปัจจุบัน ทำให้ชาวต่างประเทศจำนวนมากต้องนำพลอยดิบ มาเผา และเจียระไนที่จันทบุรี มูลค่าการค้าอัญมณีและเครื่องประดับขยายตัวต่อเนื่อง เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ คณะรัฐมนตรีได้มติเห็นชอบให้สนับสนุนจังหวัดจันทบุรีเป็นนครอัญมณีศูนย์กลางการค้าอัญมณีและเครื่องประดับโลก โดยให้กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับกระทรวงแรงงาน กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการผลักดันให้เป็นรูปธรรม รวมทั้งคณะรัฐมนตรียังมีมติเห็นชอบสนับสนุนภาคตะวันออกให้เป็นมหานครผลไม้โลกอีกด้วย

๓) มีแหล่งท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วิถีชีวิตชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียง เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ทั้งที่ราบ ภูเขา แม่น้ำ พื้นที่ชายฝั่งทะเล เป็นเมืองประวัติศาสตร์สำคัญที่พระเจ้าตากสินมหาราชได้ยกทัพมารวมพลกู้ชาติ แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและมีชื่อเสียง เช่น อุทยานเรือสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช อุทยานแห่งชาติน้ำตกพลิ้ว อุทยานแห่งชาติเขาคิชฌกูฏ ศูนย์ศึกษาการพัฒนาอ่าวคุ้งกระเบนอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ชายหาดเจ้าหลาว ชายหาดคู้้งวิมาน ชายหาดแหลมสิงห์

๔) เป็นพื้นที่ทางภูมิศาสตร์การค้าเชื่อมต่อการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา และเชื่อมต่อจากประเทศกัมพูชาไปยังประเทศลาว เวียดนาม และจีน โดยทิศตะวันออก (อำเภอโป่งน้ำร้อนและอำเภอสอยดาว) มีแนวเขตติดต่อกับจังหวัดพระตะบองและจังหวัดโพนทองของประเทศกัมพูชา นอกจากนี้ จังหวัดจันทบุรีสามารถขนส่งสินค้าทางบกผ่านประเทศกัมพูชาไปยังประเทศเวียดนามได้ (ระยะทางประมาณ ๙๐๐ กิโลเมตร) และประเทศลาว (ระยะทางประมาณ ๘๐๐ กิโลเมตร) ประกอบกับ มาตรการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐในพื้นที่ใกล้เคียงจังหวัดจันทบุรี ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราดและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งนโยบายดังกล่าว จะดึงดูดการค้า ลงทุน การจ้างงานจำนวนมากในพื้นที่ใกล้เคียง

๕) มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาซึ่งมีศักยภาพเฉพาะด้านที่หลากหลาย สามารถรองรับการเติบโตของจังหวัดและภูมิภาค รวมถึงการวิจัยและพัฒนาในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี ได้แก่ (๑) มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี (ด้านการตลาด อัญมณี และการเกษตร) (๒) มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี (ด้านการตลาด อัญมณี และวิทยาศาสตร์ทางทะเล) (๓) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตจันทบุรี (ด้านพฤกษศาสตร์ และการเกษตร) (๔) วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า (ด้านการแพทย์และสาธารณสุข) และ (๕) วิทยาลัยนาฏศิลป์ (ด้านศิลปวัฒนธรรม)

๖) อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร (ประมาณ ๒๕๐ กิโลเมตร) มีเส้นทางคมนาคมสะดวก สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี

๒.๒.๒ ประเด็นปัญหา

๑) โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่และไม่เอื้ออำนวยต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ บางพื้นที่ระบบไฟฟ้าและระบบประปาเข้าถึงไม่ถึง (อำเภอแก่งหางแมว อำเภอโป่งน้ำร้อน อำเภอนายายอาม และอำเภอแหลมสิงห์) และบางพื้นที่ถนนยังเข้าถึงไม่ถึงและถนนทรุดโทรม ทำให้การเดินทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าเกษตรซึ่งเป็นสินค้าเศรษฐกิจหลักของจังหวัดเป็นไปด้วยความยากลำบาก นอกจากนี้ จังหวัดจันทบุรียังมียุทธศาสตร์การขนส่งคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดภายในประเทศและระหว่างประเทศเพียงรูปแบบเดียว คือ การคมนาคมทางบก โดยการอาศัยรถยนต์บรรทุกสินค้า ทำให้การเดินทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่อื่นเป็นไปด้วยความล่าช้า และมีต้นทุนการเดินทางและขนส่งสูง จึงควรมีการพัฒนาการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ เช่น การคมนาคมทางอากาศ (การสร้างสนามบินในพื้นที่) การคมนาคมด้วยรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

๒) แหล่งกักเก็บน้ำเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอและครอบคลุมต่อความต้องการของเกษตรกรในพื้นที่ และการบริหารจัดการน้ำขาดประสิทธิภาพ ถึงแม้จังหวัดจันทบุรีอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีฝนตกชุก มีสภาพดินและสภาพอากาศที่อุดมสมบูรณ์เหมาะกับการทำการเกษตร การทำสวนผลไม้ การประมง และการปศุสัตว์ โดยจังหวัดจันทบุรีมีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย ๑๐ ปี ย้อนหลัง (ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๐) อยู่ที่ ๓,๑๖๑ มม./ปี และมีปริมาณวันที่ฝนตกเฉลี่ย ๑๐ ปีย้อนหลัง (ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๐) จำนวน ๑๗๒ วัน/ปี (มีวันที่ฝนตกประมาณ ๖ เดือน/ปี) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากปริมาณน้ำฝนและปริมาณน้ำท่าของจังหวัดจันทบุรีมีเพียงพอต่อการอุปโภคและบริโภคและทำเกษตรของประชาชนในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม จังหวัดจันทบุรีกลับประสบภัยแล้งเป็นประจำทุกปี เนื่องจากขาดแหล่งกักเก็บน้ำเพื่อการเกษตร และพื้นที่ทำการเกษตรส่วนใหญ่อยู่นอกเขตชลประทาน

๓) ปัญหาราคาพืชผลการเกษตรตกต่ำ ขาดแคลนตลาดกลางทางการเกษตรเพื่อรองรับการเก็บรักษาผลผลิตทางการเกษตรที่มีอายุสั้น เกษตรกรมีปัญหาสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ประกอบการรับซื้อ (ล้ง) ที่ไม่เป็นธรรม ต้นทุนการผลิตค่อนข้างสูง

๔) ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ โดยครัวเรือนของจังหวัดจันทบุรีเริ่มมีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ค่อยดี อีกทั้งประชากรมีการใช้จ่ายสำหรับการดำรงชีพในสัดส่วนที่สูง

๕) ประชาชนในจังหวัดจันทบุรี มีอัตราอัตราเจ็บป่วยด้วย ๕ โรคไม่เรื้อรังที่สำคัญเพิ่มสูงขึ้น ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาสัดส่วนของคนสูบบุหรี่และคนดื่มสุรา ปี ๒๕๖๑ จังหวัดจันทบุรีมีสัดส่วนของคนสูบบุหรี่และสูราอยู่ที่ ร้อยละ ๖.๕๘ และ ร้อยละ ๗.๓๐ (สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ) และสูงเป็นอันดับที่ ๔๔ และ ๕๑ ของประเทศตามลำดับ

๖) การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลกส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดจันทบุรี ดังนี้

(๑) การเพิ่มสูงขึ้นของระดับน้ำทะเลและลมมรสุมที่รุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทวีความรุนแรงเกิดการสูญเสียพื้นดินชายหาดและแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล และส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะป่าชายเลนซึ่งเป็นแหล่งผลิตสัตว์น้ำ เป็นพื้นที่กั้นชนป้องกันแนวชายฝั่งจากการพังทลายจากแรงคลื่นลม

(๒) อุณหภูมิ น้ำทะเลและค่าความเป็นกรด-ด่างของน้ำทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้พืชและสัตว์ทะเลบางชนิดสูญพันธุ์ เกิดปรากฏการณ์ปะการังฟอกขาว และแหล่งปะการังถูกทำลาย ส่งผลกระทบต่อผลผลิตสัตว์น้ำโดยรวม

(๓) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้ปัญหาการขาดแคลนน้ำในบางพื้นที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากต้องประสบกับภาวะภัยแล้งเป็นเวลานาน และทำให้ปัญหาการแย่งชิงทรัพยากรน้ำเพิ่มมากขึ้น

ประกอบกับประสิทธิภาพและศักยภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเลของพื้นที่โดยรวมลดลง ทำให้มีแนวโน้มในการเกิดภัยพิบัติรุนแรงขึ้น

๗) ปัญหาการกำจัดของเสีย ได้แก่ มลพิษทางน้ำและขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลองเสื่อมโทรมจากการปล่อยของเสียจากบ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ นากุ้ง (อำเภอขลุง อำเภอแหลมสิงห์ อำเภอเมือง) โดยจังหวัดจันทบุรีมีระบบบำบัดน้ำเสียชุมชนเพียง ๒ แห่ง (ทม.จันทบุรี และ ทม.ขลุง) อีกทั้งระบบรวบรวมน้ำเสียยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ การจัดการขยะมูลฝอยในหลายแห่ง ยังไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ

๒.๓ เป้าหมายการพัฒนา ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

๒.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

“จันทบุรีเมืองเกษตรปลอดภัย เศรษฐกิจมูลค่าสูง สังคมมีสุขบนวิถีพอเพียง”

๒.๓.๒ ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

๑) ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานสากลและขยายฐานการตลาดนานาชาติ

๒) สร้างเสริมและยกระดับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมอัญมณี

และเครื่องประดับสู่เศรษฐกิจมูลค่าสูง

๓) พัฒนาคุณภาพชีวิต และเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยตามหลักปรัชญาของ

เศรษฐกิจพอเพียง

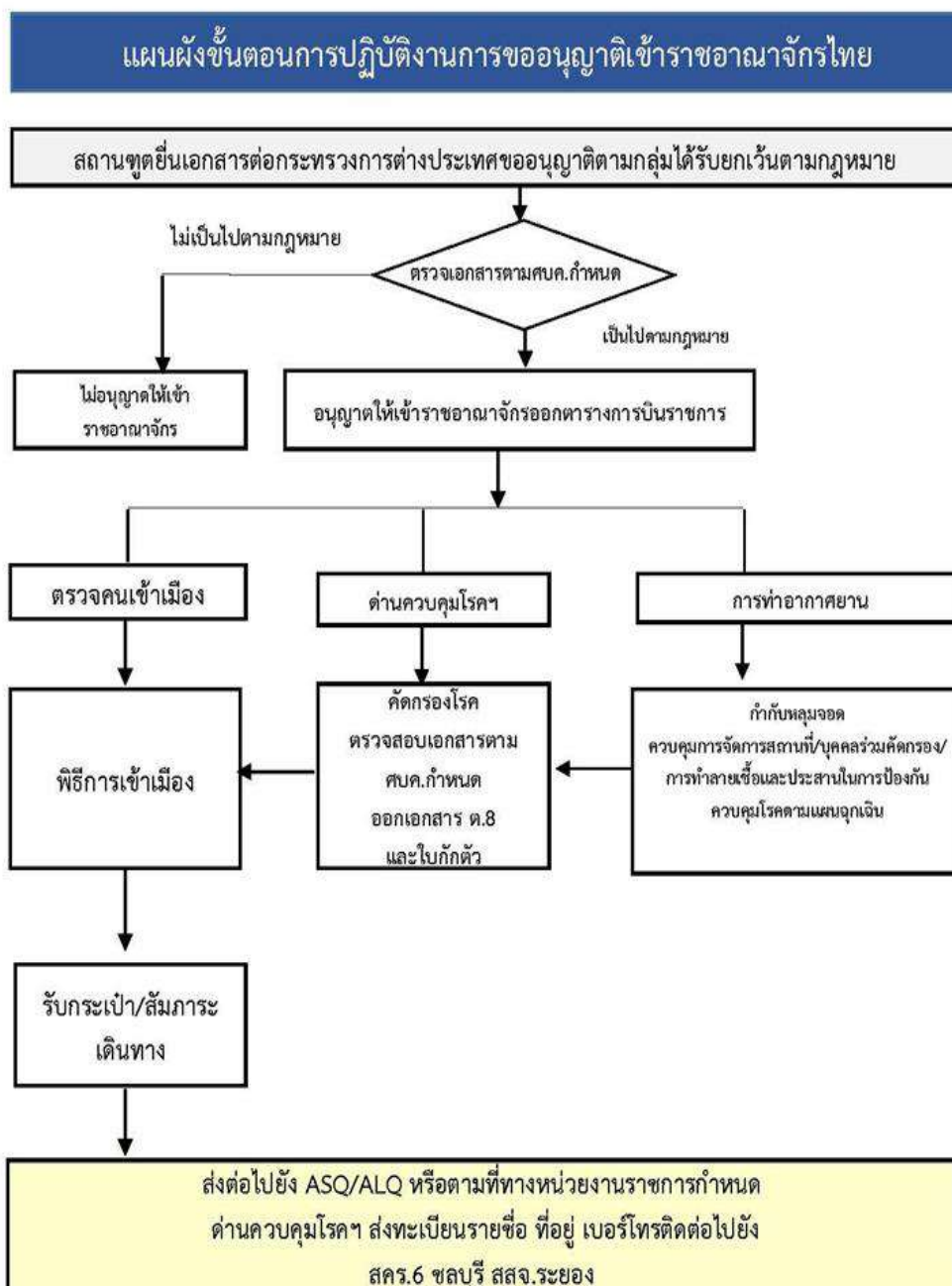
๔) พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน

ข้อมูลศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (EOC) กรณีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙)

**รายงานข้อมูลผู้เดินทางและได้รับการคัดกรอง
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างวันที่
1 มกราคม – 19 สิงหาคม 2563**

เดือน	ประเภท	จำนวนเที่ยวบิน			รวม เที่ยว บิน	ผู้เดินทางและลูกเรือ		PUI		หมายเหตุ
		พาณิชย์	ทหาร	รวม		จำนวน	รวม	จำนวน	รวม	
ม.ค.	ขาเข้า	42	0	42	60	3,751	7,028	0	0	
	ขาออก	18	0	18		3,277		0		
ก.พ.	ขาเข้า	133	0	133	253	31,025	60,660	4	4	
	ขาออก	120	0	120		29,635		0		
มี.ค.	ขาเข้า	111	0	111	165	22,611	49,200	0	0	
	ขาออก	54	0	54		26,589		0		
เม.ย.	ขาเข้า	31	12	43	78	809	1,967	0	0	
	ขาออก	23	12	35		1,158		0		
พ.ค.	ขาเข้า	17	9	26	48	363	692	0	0	
	ขาออก	13	9	22		329		0		
มิ.ย.	ขาเข้า	8	5	13	27	143	310	0	0	
	ขาออก	9	5	14		167		0		
ก.ค.	ขาเข้า	9	7	16	28	192	351	0	0	
	ขาออก	5	7	12		159		0		
ส.ค.	ขาเข้า	0	3	3	6	110	121	0	0	
	ขาออก	2	1	3		11		0		
รวมเที่ยวบิน					665	รวมผู้ เดินทาง	120,329			

การคัดกรองผู้ระหว่างประเทศในภาวะปกติ โดยด่านควบคุมโรคท่าอากาศยานอุตะเภา จังหวัดระยอง



การคัดกรองผู้เดินทางเที่ยวบินทหารอียิปต์ โดยด่านควบคุมโรคท่าอากาศยานอุต๊ะเกาะ จังหวัดระยอง



จำนวนเที่ยวบินทางการทหารอียิปต์	ลูกเรือ/ผู้เดินทางทหาร	Covid-19 test
สะสม 34 flights	สะสม 331 ราย	1
	จำนวน PUI 0 ราย	Positive

ช่วงเวลาเดือน	จำนวนเที่ยวบิน (ไป-กลับ)	จำนวนลูกเรือและทหาร	จำนวน PUI	Covid-19 Test	หมายเหตุ
เม.ย.63	8	58	0	0	-
พ.ค.63	18	183	0	0	-
มิ.ย.63	4	28	0	0	-
ก.ค.63	4	62	0	1	-
รวม	34	331	0	1	-

รวบรวมข้อมูลโดย ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศท่าอากาศยานอุต๊ะเกาะ สคร.6 ชลบุรี

การคัดกรองผู้เดินทางเที่ยวบินทหารสหรัฐอเมริกา โดยผ่านควบคุมโรคท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง วันที่ 3-4 สิงหาคม 2563



ผู้โดยสาร/ลูกเรือถึงสนามบิน



ด้านฯ คัดกรองไข้/URI



ออกใบ ต.8 และเอกสารกักตัว

ด้านฯ ตรวจสอบเอกสาร
ตาม ศบค.กำหนด
(ประเภทที่ 11)



ผู้เดินทางเข้าพักยัง ASQ 14 วัน
โดยมีการตรวจ Covid-19 test
2- 3 ครั้ง (ตามแต่ ASQ กำหนด)



รพ.คู่ขนานดำเนินการคัดกรองซ้ำ
ก่อนขึ้นรถโดยสารไปยัง ASQ



ตม.ทำพิธีการเข้าเมือง และ
ตรวจสอบเอกสารอื่นๆที่จำเป็น

วัน/เดือน/ปี	เที่ยวบิน	จาก ประเทศ	ออกจาก อู่ตะเภา	สถานที่ Quarantine ตามที่รัฐกำหนด
3 ส.ค. 2563 เวลา 7.00 น	OAE6555 แบบเครื่องบิน Boeing 767	Guam USA	3 ส.ค. 2563 เวลา 09.30 น.	- ลูกเรือ 13 คน ไม่พักค้าง (ประเภท 5) - ผู้โดยสาร พักค้างที่ ASQ Conrad Hotel Bangkok 71 คน (ประเภท 11)
3 ส.ค. 2563 เวลา 17.29 น.	RCH 552 แบบเครื่องบิน C-17	RJTY Japan	3 ส.ค. 2563 เวลา 19.30 น.	- ลูกเรือ 7 คน ไม่พักค้าง (ประเภท 5) - ผู้โดยสาร พักค้างที่ ASQ (ประเภท 11) Anantara Riverside Bangkok 32 คน
4 ส.ค. 2563 เวลา 14.10 น	TREK 948 แบบเครื่องบิน C-130	RODN Japan	5 ส.ค. 2563 เวลา 09.30 น.	- ลูกเรือพักค้างที่ SQ อาคารรับรองลัดทึบ 7 คน - ผู้โดยสาร พักค้างที่ ASQ (ประเภท 11) 1. Anantara Riverside Bangkok 4 คน 2. The Idle Residence 3 คน

ลูกเรือ จำนวน 27 คน พักค้าง SQ อาคารรับรอง หร. 1 คืนจำนวน 7 คน
ผู้โดยสารทหารอเมริกัน จำนวน 110 คน กักตัวที่ ASQ 14 วัน จำนวน 110 คน

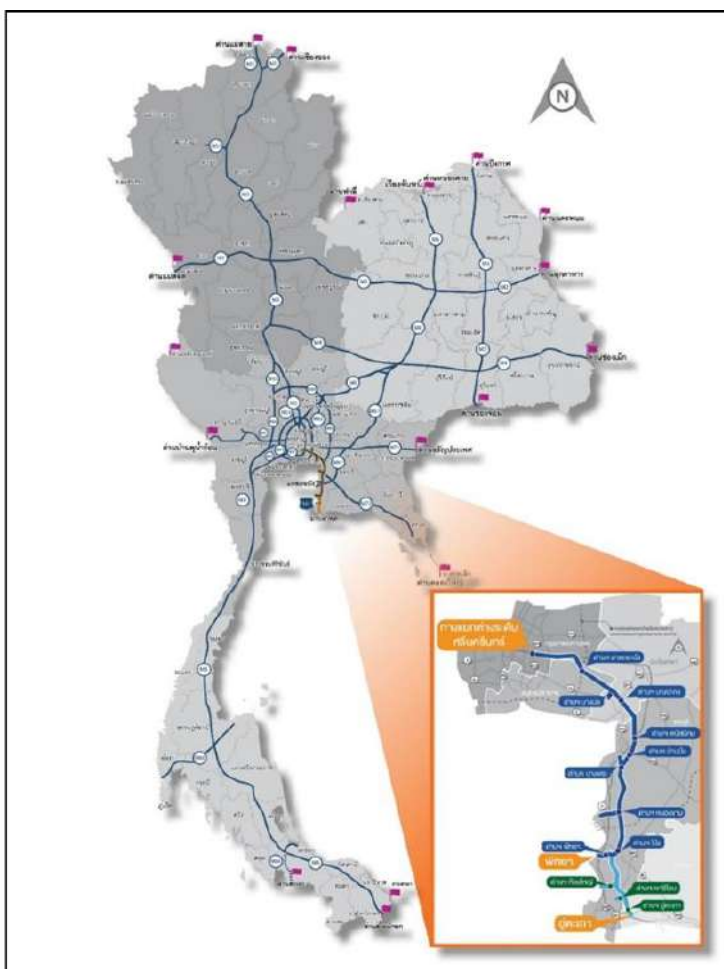
รวบรวมข้อมูลโดย ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศท่าอากาศยานอู่ตะเภา สคร.6 ชลบุรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗

ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด

๑. สาระสำคัญและความเป็นมา

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ฉบับเดิม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๔๐ จำนวน ๑๓ เส้นทาง ระยะทาง ๔,๑๕๐ กิโลเมตร ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๔๐ - ๒๕๕๙ ซึ่งต่อมา กรมทางหลวงได้ปรับปรุงเป็นแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ฉบับปรับปรุง) จำนวน ๒๑ เส้นทาง ระยะทาง ๖,๖๑๒ กิโลเมตร ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙ โดยโครงการส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด เป็นโครงข่ายยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน



ภาพตำแหน่งที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗

ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด

กรมทางหลวงได้ดำเนินการผลักดันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด มาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ปี ๒๕๓๒ คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการให้บรรจุแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
- ปี ๒๕๓๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (คค.) จัดทำแผนปรับปรุงโครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยให้ความสำคัญกับการเร่งรัดก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงชลบุรี - พัทยา และช่วงพัทยา – มาบตาพุด โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ในขณะนั้น) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยบูรณาการการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางราง ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว
- ปี ๒๕๕๓ กรมทางหลวงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการแล้วเสร็จ
- ปี ๒๕๕๕ กรมทางหลวงดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จ
- ปี ๒๕๕๗ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ
- ปี ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๒. ความสำคัญของโครงการ

ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (EEC) ท่าเรือมาบตาพุด และท่าอากาศยานแห่งชาติอู่ตะเภา เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๑ มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นและนับวันยิ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากขึ้น โดยเฉพาะมีปริมาณรถบรรทุกทุกหนักในปริมาณที่สูง เนื่องจากในพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นเขตอุตสาหกรรม สำหรับโรงงานปิโตรเคมี ก๊าซ พลังงาน เหล็ก เคมีภัณฑ์ ฯลฯ ทำให้การเดินทางไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัย ดังนั้น หากไม่มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในอนาคต จะยิ่งก่อให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

การพัฒนาโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูงรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคธุรกิจ รวมถึงจะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง

ที่สำคัญเชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกของประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก (EEC) อันจะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจของไทยในอนาคต

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด จึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (EEC) โดยเป็นแกนกลางการเดินทางขนส่งทางถนน เพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นระบบ เช่น พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจเป็นตัวนำการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๓. ลักษณะโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด มีลักษณะเป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการแยกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - พัทยา ประมาณ กม. ๑๑๙+๐๐๐ บริเวณทางแยกต่างระดับมาบประชัน ผ่านพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และไปสิ้นสุดที่บริเวณบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รวมระยะทางประมาณ ๓๒ กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษขนาด ๔ ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร ๓.๖ เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอก ๓.๖ เมตร (ด้านใน ๑.๐ เมตร) ตลอดแนวสายทางมีความกว้างเขตทางประมาณ ๗๐ – ๑๑๐ เมตร มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง (ระบบปิด) จำนวน ๓ แห่ง (ด่านฯ ห้วยใหญ่ ด่านฯ เขาชีโอน และด่านฯ อุตะเขา) และที่พักริมทาง ๒ แห่ง (จุดพักรอมาบประชัน และสถานที่บริการทางหลวงบางละมุง) ซึ่งกำหนดไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม

โครงการได้ออกแบบงานระบบตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบระบบปิด คิดอัตราค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง ประกอบด้วย ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบเงินสด (MTC) และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบอัตโนมัติ (ETC) ซึ่งในอนาคตสามารถพัฒนาสู่ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ตลอดสายทางจัดให้มีระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control Surveillance System) เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ช่วยให้การจราจรมีความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งระบบประกอบด้วย ศูนย์บริหารจัดการจราจร (CCB พัทยา) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign; VMS) ป้ายสัญญาณจราจร (Message Sign; MS) โทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System; ETS) และระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television; CCTV) ตลอดสายทาง

๔. การดำเนินงานก่อสร้าง

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด

วงเงินรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท โดยค่าก่อสร้างจำนวน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท ใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๖,๐๐๐ ล้านบาท ใช้แหล่งเงินงบประมาณ ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการดังนี้

ปี ๒๕๕๘	เริ่มดำเนินการเวนคืนจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ปี ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓	ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโดยแบ่งเป็น ๑๓ สัญญา
ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๓	ดำเนินการก่อสร้างงานระบบ ๑ สัญญา

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยใช้วงเงินรวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น ๑๖,๘๕๕ ล้านบาท

๕. อัตราค่าผ่านทาง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด คิดอัตราค่าผ่านทางแบบระบบปิด ซึ่งคิดค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริงแยกตามประเภทรถ ดังนี้

ประเภทยานพาหนะ	อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง
รถยนต์ ๔ ล้อ	ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง ๑ บาท/กิโลเมตร ค่าผ่านทางต่ำสุด ๑๐ บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง ๓๐ บาท
รถยนต์ ๖ ล้อ	ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง ๑.๖ บาท/กิโลเมตร ค่าผ่านทางต่ำสุด ๑๕ บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง ๔๕ บาท
รถยนต์มากกว่า ๖ ล้อ	ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง ๒.๓ บาท/กิโลเมตร ค่าผ่านทางต่ำสุด ๒๐ บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง ๖๕ บาท

กรมทางหลวงจะเปิดให้บริการเส้นทางส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา - มาบตาพุด อย่างเป็นทางการในวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดยยังไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ด่านลาดกระบัง ถึง ด่านอุตะเกา เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางตลอดเส้นทาง ๑๐๐ บาท (สำหรับรถยนต์ ๔ ล้อ)

ทั้งนี้ ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างเสนอกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง พ.ศ. ... เพื่อให้การเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเส้นทางช่วงส่วนต่อขยายนี้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเมื่อมีการเปิดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเต็มรูปแบบ การเดินทางจากกรุงเทพมหานคร จากด่านลาดกระบัง ถึง ด่านอุตะเกา จะเสียค่าธรรมเนียมผ่านทางตลอดเส้นทาง ๑๓๐ บาท (สำหรับรถยนต์ ๔ ล้อ)

๖. ประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

๖.๑ บรรเทาสภาพการจราจรติดขัดบนเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมต่อกับท่าเรือมาบตาพุด และพื้นที่อุตสาหกรรมการบินในอนาคต เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) และทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข ๓๓๑ ที่มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นและนับวันยิ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีปริมาณรถบรรทุกทุกหนทุกแห่งในปริมาณที่สูง เนื่องจากอยู่ในบริเวณเขตอุตสาหกรรมโรงงาน ปิโตรเคมี ก๊าซ พลังงาน เหล็ก เคมีภัณฑ์ ฯลฯ

๖.๒ สามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากพื้นที่พัทธยา ถึง สนามบินอุตะเถา ได้เหลือเพียงไม่เกิน ๓๐ นาที ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณรถเข้าใช้โครงการประมาณ ๓๖,๐๐๐ คัน/วัน ในปีเปิดให้บริการ

๖.๓ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นระบบ เช่น พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง

๖.๔ เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ สนับสนุนการเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ อากาศ ในพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

๖.๕ ส่งเสริมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจเพื่อเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๗. แผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาในอนาคต

ปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถามีแผนการพัฒนาให้เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานหลักของประเทศ โดยคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสาร ๑๒ ล้านคน ในปี พ.ศ.๒๕๗๑ และเพิ่มขึ้นเป็น ๕๕ ล้านคน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๑ ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารที่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน ดังนั้น ทางเข้าออกจากท่าอากาศยานผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) เพียงช่องทางเดียว จึงไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการในอนาคต การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักการเดินทางในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงมีความจำเป็นเพื่อส่งเสริมและรองรับการเติบโตของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาและการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

กรมทางหลวงได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา เพื่อการเสริมศักยภาพระบบการขนส่งทางถนน อันจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศ โดยปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก พร้อมทั้งเห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมถนนสุขุมวิทกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และวางแผนการก่อสร้างทางเชื่อมต่อโดยตรงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ให้แล้วเสร็จภายใต้กรอบระยะเวลาที่คณะทำงานบูรณาการการก่อสร้างกำหนด และให้กองทัพเรือสนับสนุนในเรื่องพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง

๗.๑ ลักษณะโครงการ

โครงการเป็นส่วนต่อขยายเพื่อเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา โดยมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอุตะเถา แนวสายทางมุ่งหน้า

ทิศใต้ข้ามทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งขนานกับแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตัดกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร (Terminal) ของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา โดยมีลักษณะโครงการเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจร พร้อมทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง บริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓ โดยสายทางจะขยายเป็น ๖ ช่องจราจร ช่วงจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ ก่อนเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร (Terminal) มีระยะทางรวมประมาณ ๓.๕ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๔,๒๐๐ ล้านบาท (ค่าก่อสร้าง ๓,๙๔๐ ล้านบาท และค่าเวนคืน ๒๖๐ ล้านบาท)

๗.๒ แผนการดำเนินงานโครงการ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประสานงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยวางแผนการดำเนินโครงการ ดังนี้

- | | |
|------------------|--|
| ส.ค. – ธ.ค. ๒๕๖๓ | กรมทางหลวงดำเนินการศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการเบื้องต้น (Preliminary Design) แล้วเสร็จ สำหรับการเชื่อมต่อแนวเส้นทางจากทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ พร้อมทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงหมายเลข ๓ |
| ก.ย. ๒๕๖๓ | EEC และ กิจการร่วมค้า BBS จัดส่ง Preliminary Design และ ตำแหน่ง Terminal ของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออกให้กรมทางหลวง |
| ปี ๒๕๖๔ | กรมทางหลวงดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) เส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าว |
| ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗ | กรมทางหลวงขออนุมัติโครงการและดำเนินงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และทางแยกต่างระดับจุดเชื่อมต่อถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข ๓) เพื่อเชื่อมอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ |

ตลาดจำหน่ายสินค้าครบวงจร เทศบาลบ้านเพ

(ตลาด ๑๐๐ เสา)

ประวัติความเป็นมา

ตลาดจำหน่ายสินค้าครบวงจร เทศบาลบ้านเพ (ตลาด ๑๐๐ เสา) เริ่มก่อตั้งขึ้น จากแนวคิดและนโยบายของคณะผู้บริหารเทศบาลตำบลบ้านเพ ภายใต้การนำของนายไพรัตน์ อรุณเวสสะเศรษฐ นายกเทศมนตรีตำบลบ้านเพ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการส่งเสริมอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่ให้มีรายได้จากการจำหน่ายสินค้าโดยใช้วัตถุดิบในท้องถิ่น อีกทั้งต้องการให้เป็นตลาดศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าไว้บริการและรองรับนักท่องเที่ยว ให้มาจับจ่ายซื้อของฝาก เช่น อาหารทะเลสด ผลิตภัณฑ์จากอาหารทะเล อาหารทะเลแปรรูป ผลไม้แปรรูป เสื้อผ้า ของที่ระลึกต่างๆ เป็นต้น

โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๓ บนเนื้อที่ ๓๓ ไร่ โดยการเข้าพื้นที่จากกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง มีการชำระค่าเช่าพื้นที่ปีละ ๔๓๑,๗๖๐.- บาท (สี่แสนสามหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยหกสิบ-บาทถ้วน) ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง โดยกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำนวน ๔๙,๐๐๐,๐๐๐.- บาท (สี่สิบล้านบาทถ้วน)

เอกลักษณ์ที่โดดเด่น คือมีเสาซึ่งเป็นส่วนประกอบอาคารทั้งหมด จำนวน ๑๗๑ เสา จึงเป็นที่มาของการตั้งชื่อว่า “ตลาด ๑๐๐ เสา”

ข้อมูลของผู้ประกอบการในตลาด ๑๐๐ เสา

ดำเนินการบริหารจัดการ โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการตลาด ๑๐๐ เสา ขึ้นมาบริหารจัดการ ซึ่งเป็นตัวแทนจากผู้ประกอบการในตลาด ๑๐๐ เสา โดยมีการแบ่งประเภทการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ ดังนี้

๑. ประเภทอาหารสด	จำนวน ๒๘ ร้าน
๒. ประเภทร้านอาหารและเครื่องดื่ม	จำนวน ๓๓ ร้าน
๓. ประเภทร้านขายผลิตภัณฑ์แปรรูปจาก	จำนวน ๑๒๔ ร้าน

อาหารทะเล เสื้อผ้า ของที่ระลึก เป็นต้น

ก่อนเกิดสถานการณ์ โควิด - ๑๙

๑. นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติจะเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ เฉลี่ยวันละไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ - ๑,๕๐๐ คน/วัน

๒.ผู้ประกอบการในตลาด ๑๐๐ เสา มีรายได้เฉลี่ย ประมาณ ๒,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ บาท/ร้าน/วัน

หลังเกิดสถานการณ์ โควิด - ๑๙ (ตั้งแต่เดือน มีนาคม - มิถุนายน ๒๕๖๓)

๑. หลังจากมีการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินทั่วราชอาณาจักร ไม่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลเพ

๒.ผู้ประกอบการในตลาด ๑๐๐ เสา มีรายได้เฉลี่ยลดลงเหลือ ประมาณ ๑๐๐ - ๕๐๐ บาท/ร้าน/วัน บางร้านไม่สามารถขายสินค้าได้เลยก็มี

การดำเนินการแก้ไขปัญหาช่วงสถานการณ์ โควิด - ๑๙

๑. เทศบาลตำบลบ้านเพมีการยกเว้นค่าเช่าแผงร้านจำหน่ายสินค้าให้กับผู้ประกอบการเป็นเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม-กรกฎาคม ๒๕๖๓

๒. เทศบาลตำบลบ้านเพ ได้มีการเรียกความเชื่อมั่นในการเข้ามาของนักท่องเที่ยว โดยได้ดำเนินการตามมาตรการที่ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (ศบค.) กำหนด เช่น การตั้งจุดคัดกรองผู้ที่เข้ามาในตลาด ๑๐๐ เสา , ระบบลงทะเบียนในแอปพลิเคชัน ไทยชนะ เป็นต้น

๓. เทศบาลตำบลบ้านเพสนับสนุนผู้ประกอบการร้านค้า เริ่มทำการจำหน่ายสินค้าผ่านทางช่องทางออนไลน์ ทั้ง ไลน์ เฟซบุ๊ก และช่องทางร้านค้าออนไลน์อื่นๆ เช่น Shopee และ Lazada

บริษัท ประชารัฐรักสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด

รัฐบาลได้น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา ซึ่งที่ผ่านมามีการดำเนินการในหลายมาตรการ เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรและประชาชนผู้มียาได้น้อยทั้งทางด้านการลดต้นทุนการผลิต การให้ความรู้ การสร้างมูลค่าเพิ่ม การตลาด การช่วยเหลือด้านปัจจัยการผลิต และการใช้แนวคิด "ประชารัฐ" มาเป็นตัวการแก้ไขปัญหา โดยอาศัยกลไกความร่วมมือจากทุกภาคส่วน “ประชารัฐ” คือ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ช่วยกันแก้ปัญหา และคิดหาทางสร้างอนาคตให้ประเทศไทย ผ่านโครงสร้างการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่มุ่งมั่นคงความเหลื่อมล้ำ พัฒนาคุณภาพคน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

บริษัท ประชารัฐรักสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัท เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๙ ทุนจดทะเบียน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท แบ่งออกเป็น ๔,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑,๐๐๐ บาท มีผู้ถือหุ้น จำนวน ๒๓ ราย จาก ๔ ภาคส่วน คือ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ และภาคประชาชน บริษัทฯ เกิดขึ้นตามนโยบายและแนวทางการดำเนินงานสานพลังประชารัฐของรัฐบาล เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและประชารัฐในระดับพื้นที่ ภายใต้หลักการภาครัฐ (สนับสนุน) ภาคเอกชน (ขับเคลื่อน) ภาควิชาการ (ให้องค์ความรู้) ภาคประชาสังคม (สร้างความเข้มแข็ง) และภาคประชาชน (ลงมือทำ) โดยทุกภาคส่วนร่วมมือกันแก้ไขปัญหา ส่งเสริมพัฒนาความเจริญก้าวหน้า ความเข้มแข็งของชุมชน ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจในภาพรวมทั้งประเทศเกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนตลอดไป บริษัท ประชารัฐรักสามัคคีระยอง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด ด้วยมีเป้าหมายเดียวกัน คือ “สร้างรายได้ให้กับชุมชน เพื่อประชาชนมีความสุข” ดำเนินการ ๓ เรื่อง ประกอบด้วย การเกษตร การแปรรูป (SMEs/OTOP) และการท่องเที่ยวโดยชุมชน ในรูปแบบประชารัฐ ซึ่งมีบริษัท ประชารัฐรักสามัคคีจังหวัด (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนงานภายใต้แนวคิด Social Enterprise (SE) มีเป้าหมายหลักเพื่อสังคม รายได้หลักมาจากการส่งเสริมการกระจายสินค้าและบริการต่าง ๆ ถ้าโรจะนำไปส่งเสริมชุมชนต่อไป ไม่มีการปันผลให้ผู้ถือหุ้น มีการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล และมีการจดทะเบียนเป็นรูปแบบบริษัท บริษัทประชารัฐรักสามัคคีระยอง มีนโยบายหลักดังนี้

๑. ส่งเสริมการกระจายสินค้าและสถานที่จำหน่ายสินค้าให้กับวิสาหกิจชุมชน ผลิตภัณฑ์ ชุมชน เพื่อเพิ่มรายได้ เพิ่มช่องทางการตลาด และสร้างความยั่งยืน ความเข้มแข็งให้กับชุมชน
๒. ส่งเสริมและให้คำปรึกษาเรื่องธุรกิจ การเกษตร ประมง และการท่องเที่ยวครบวงจร ให้เป็นแหล่งกระจายสินค้าที่สมบูรณ์ เป็นที่รู้จักของผู้บริโภค และนักท่องเที่ยว

ทั้งหมดนี้เป็นกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากจะขับเคลื่อนผ่านบริษัทประชารัฐรักสามัคคี มีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ถึงปลายทาง จนก่อให้เกิดรายได้แล้วนำรายได้นั้นมาต่อยอดพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนให้เข้มแข็งต่อไป

นโยบาย / เป้าหมาย

๑. บริษัทจะทำตามนโยบายของรัฐบาล มีเป้าหมาย คือการสร้างเศรษฐกิจชุมชนให้เข้มแข็งประชาชนมีความสุข และมีรายได้เพิ่มขึ้น เพื่อการพัฒนาและสร้างประสิทธิภาพโดยใช้กระบวนการขับเคลื่อน ดังนี้

- การสร้างองค์ความรู้และส่งเสริมความรู้เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับชุมชน
- การเข้าถึงปัจจัยการผลิต ทั้งด้านทรัพยากรและโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุน การวิจัย และส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันเพื่อลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต และเพิ่มประสิทธิภาพ
- การสื่อสารสร้างการรับรู้เพื่อความยั่งยืน ช่วยสร้างแบรนด์และหาช่องทางการประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่าง ๆ

๒. บริษัทจะรวมกลุ่มสร้างเครือข่ายให้มีความเข้มแข็ง เพื่อสร้างความยั่งยืน และการพัฒนาร่วมกัน โดยการจัดหาสถานที่เพื่อจัดตั้งเป็นศูนย์จำหน่ายสินค้า และการท่องเที่ยวแบบครบวงจร ประจำอำเภอ ประจำจังหวัด รวม ๘ แห่ง ซึ่งทางบริษัทเป็นผู้จัดการด้านการตลาด

กระบวนการ

กลุ่มงานหรือกลุ่มกิจการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อสร้างรายได้ที่ยั่งยืนตามกรอบคิดของคณะทำงานการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและประชารัฐ และบริษัทประชารัฐรักสามัคคี จำกัดมี ๓ กลุ่ม คือ

๑. การเกษตร เป็นการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรของชุมชน อาจเป็นพืชผลจากไร่นา สวน ผลิตภัณฑ์ประมง ปศุสัตว์ ที่ผูกโยงกับอัตลักษณ์ คุณค่าในทางหนึ่งทางใด เช่น ประวัติศาสตร์ชุมชน หรือวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชน สายพันธ์ที่เป็นเอกลักษณ์ รสชาติที่โดดเด่น เป็นผลิตภัณฑ์ที่ดีต่อสุขภาพ ผลิตภัณฑ์ปลอดภัย ปลูกหรือเลี้ยงด้วยระบบอินทรีย์ การดูแลเป็นพิเศษโดยใส่ใจต่อประโยชน์สูงสุดของผู้บริโภค รวมทั้งการดูแลสิ่งแวดล้อม เป็นต้น สามารถผูกเรื่องเป็นตำนานเรื่องเล่าให้เห็นคุณค่าที่แตกต่างได้ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์เกษตรจากระบบคุณภาพต่างๆ เช่น มาตรฐานเกษตรอินทรีย์แบบมีส่วนร่วม (PGS : Participatory guarantee system) มาตรฐานเกษตรอินทรีย์ ที่พัฒนาขึ้นโดยสหพันธ์เกษตรอินทรีย์นานาชาติ (IFOAM : International Federation of Organic Agriculture Movements) มาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (GAP : Good Agriculture Practices) มาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหาร (มาตรฐาน “Q”) เป็นต้น รวมถึงการสะสมชื่อเสียงของเกษตรกรในการดูแลผลิตภัณฑ์ของตนให้ดีพร้อมในทุกด้านอย่างสม่ำเสมอ

๒. การแปรรูป (SMEs/OTOP) เป็นการส่งเสริมการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบที่มีอยู่ในพื้นที่ทั้งที่เป็นผลิตภัณฑ์เกษตรทุกกลุ่ม (เกษตร ปศุสัตว์ ประมง) วัตถุดิบจากธรรมชาติอื่นที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากกระบวนการแปรรูป ถนอมอาหารหรือปรับปรุงรสชาติในแบบผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูป การผลิตงานฝีมือจากทักษะภูมิปัญญาชุมชน-ปราชญ์ชาวบ้าน เป็นข้าวของเครื่องใช้ประดับตกแต่ง เครื่องแต่งกาย ของฝากของที่ระลึก ซึ่งปรับเปลี่ยนจากผลิตภัณฑ์ชุมชนที่ผลิตเพื่อบริโภค-เพื่อใช้ในครัวเรือน ในชุมชนท้องถิ่น ให้เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคจากภายนอกจนสามารถเป็นสินค้าที่มีชื่อเสียงสร้างรายได้แก่คนในชุมชนได้มากขึ้น ตัวอย่างที่เด่นชัด คือ ผลิตภัณฑ์โอท็อป ผลิตภัณฑ์จากผู้ประกอบการ SMEs หลายรายได้เติบโตอย่างมากจากการพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานการผลิต การทำบรรจุภัณฑ์ การจัดการทางการตลาดที่เหมาะสม

๓. การท่องเที่ยวโดยชุมชน เป็นการส่งเสริมให้ชุมชนได้ประโยชน์จากการจัดการท่องเที่ยวของชุมชนเอง ทั้งที่เป็นการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติที่ชุมชนมีอยู่ หรือ การท่องเที่ยวที่ชุมชนสร้างขึ้นสร้างขึ้น

เชื่อมโยงกับการสืบสานวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญา การประกอบอาชีพ วิถีชีวิตพื้นถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น เป็นต้น โดยสร้างความเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน คือ มีแหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมท่องเที่ยว มีบริการมัคคุเทศก์นำเที่ยว มีร้านอาหารหรือบริการตามสั่ง มีบริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่เหมาะสม เช่น จักรยานหรือเรือให้เช่า มีผลิตภัณฑ์ชุมชนที่น่าสนใจ มีร้านจำหน่ายของฝาก-ของที่ระลึก รวมทั้งระบบการจัดการท่องเที่ยวของชุมชน เช่น โปรแกรมนำเที่ยว ราคา สถานที่ติดต่อ การรักษาความปลอดภัย-การรักษาพยาบาลพื้นฐาน ซึ่งเป็นไปตามศักยภาพของชุมชนและควรต้องมีความพร้อมที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวอยู่พอสมควร เพื่อให้มีแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยว มาใช้บริการและจับจ่ายสร้างรายได้ให้กับชุมชน

การพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดระยอง

อำเภอแกลง

จักสานบ้านกวี

บ้านมาบเหลาชะโอน ระยอง

จากภูมิปัญญาท้องถิ่นในการสานกระจูด...สืบสานจากรุ่นสู่รุ่นของบ้านมาบเหลาชะโอนสู่การต่อยอดของผู้รุ่นใหม่ช่วยผลักดันสินค้าบ้านเกิด พลิกโฉมดีไซน์เป็นสากล...เป็นเวลากว่า ๒๐๐ ปี...ที่การสานเสื่อกระจูดเป็นภูมิปัญญาดั้งเดิมของชาวบ้านมาบเหลาชะโอน และยังคงสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน จากจุดเริ่มต้น...สู่การต่อยอดพลิกโฉมดีไซน์เป็นสากล ภายใต้ผลิตภัณฑ์กระจูดในชื่อ “จักสาน บ้านกวี” โดย “กลุ่มผลิตภัณฑ์จักสานกระจูดบ้านมาบเหลาชะโอน” อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ซึ่งมีที่มาเนื่องจากในพื้นที่มี “บึงสำนัใหญ่” ซึ่งเป็นบึงกระจูดเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติกว่า ๑,๐๐๐ ไร่ เป็นแหล่งน้ำสาธารณะประจำชุมชน ชาวบ้านอาศัยใช้น้ำและหาปลาน้ำจืด รวมถึงเก็บต้นกระจูดที่ขึ้นอยู่จำนวนมาก ซึ่งวัตถุดิบที่มีในท้องถิ่นมาแปรรูปเพิ่มมูลค่าตามแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง จนถึงปัจจุบันผลิตภัณฑ์จักสานกระจูด ต่อยอดเป็นสินค้าฝีมือชุมชน ดีไซน์สวยงามและหลากหลาย เช่น กระเป๋าหัวกระเป๋าสะพาย ประเภทกล่อง ประเภทตะกร้า

อำเภอเมืองระยอง

วิสาหกิจชุมชนกลุ่มเกษตรผลิตไม้กฤษณา

ไม้กฤษณาสายพันธุ์ที่ดีที่สุด จาก ๕๒ แหล่งทั่วประเทศ คัดสรรจนเป็นไม้กฤษณาจากตำบลกะเจ็ด ต่อยอดสู่น้ำมันสมุนไพร และผลิตภัณฑ์สมุนไพร สินค้า OTOP คุณภาพดีเยี่ยม ไม้กฤษณา ตามตำราไทยระบุไว้ว่า กฤษณามีรสขมหอม สุขุม คุมธาตุ บำรุงโลหิตหัวใจ บำรุงตับ ปอด แก้ไข้อาเจียน รวมถึงการใช้แก่นไม้กฤษณาในงานพิธีต่าง ๆ ทางศาสนา จากความเชื่อและภูมิปัญญาท้องถิ่นสู่การรวมกลุ่ม กลายเป็นกลุ่มเกษตรผลิตไม้กฤษณา (สวนหอมมีสุข) เป็นการรวมกลุ่มของเกษตรกรที่ปลูกไม้กฤษณาในท้องที่ ต.กะเจ็ด อ.เมืองระยอง โดยได้คัดสรรสายพันธุ์ที่ดีที่สุดจาก ๕๒ แหล่ง ทั่วประเทศไทยมาจนประสบผลสำเร็จ มีการแลกเปลี่ยนความรู้ สร้างผลผลิตจากไม้กฤษณา มีการผลิตแบบครบวงจร ตั้งแต่พันธุ์กล้าไม้กฤษณา แก่นกฤษณา น้ำมันหอมระเหย ผลิตจากสมุนไพรธรรมชาติ ไม้ไผ่สีและสารเคมี ไปจนถึงสินค้า OTOP ที่ขายทั้งในประเทศและส่งออกต่างประเทศ

อำเภอบ้านค่าย

คุณลออ ผลิตภัณฑ์แปรรูปผลไม้

ผลไม้กวนสูตรกะทิ OTOP ๕ ดาว...คิดต่างสร้างจุดขาย

จากผลไม้ล้นตลาด การแปรรูป กลายเป็นผลไม้กวนกลายเป็นของดีและของฝากเมืองระยอง นักแปรรูปผลไม้ที่อาศัยการตลาดจนได้สูตรการปรุงรสที่แปลกใหม่อยู่ตลอดเวลา และหนึ่งในนั้นที่ทำให้นักท่องเที่ยวรู้จักผลไม้กวนของป่าละอเป็นอย่างดี ก็มาจากผลไม้กวนสูตรกะทิ ที่มาของสูตรผลไม้กวนกะทิ มาจากความต้องการของลูกค้าที่ต้องการผลไม้กวนที่มีรสชาติหวานมัน จึงทดลองนำกะทิมาเป็นส่วนผสมในการกวนผลไม้ จนได้สูตรผลไม้กวนกะทิที่ไม่เหมือนใคร จำหน่ายใน ๓ รูปแบบ คือ สูตรกวนกะทิ สูตรกวนธรรมชาติสูตรบัว

อำเภอปลวกแดง

กลุ่มวิสาหกิจชุมชนทอผ้าแสนโย คนแสนวิถี

นวัตกรรมเส้นใยจากสับปะรด...สู่การพัฒนาผลิตภัณฑ์อัตลักษณ์ระยอง

จากจุดเริ่มต้นในทอผ้าจุลลพินด้วยก็โบราณ ต่อยอดเป็นผ้าที่สะท้อนเรื่องราวของชุมชน ตามคำขวัญของอำเภอปลวกแดง ซึ่งมีท่อนหนึ่งว่า ‘สับปะรดหวานฉ่ำ’ ซึ่งสับปะรดเป็นผลไม้ที่มีอยู่ทั่วไปในพื้นที่ ถึงเวลาเก็บเกี่ยวเกษตรกรก็จะเอาหักเอาแค่ผลแล้วก็ทิ้งทิ้ง จึงเกิดการต่อยอดความเหนียวของใบสับปะรดนำมาทอเป็นผืนผ้า กระบวนการพัฒนาเส้นใยสับปะรดเริ่มต้นจากการลองผิดลองถูก บวกกับการศึกษาจุดดีจุดด้อยจากตัวอย่างผ้าใยสับปะรดของประเทศฟิลิปปินส์ สู่การปรับกระบวนการเพื่อสร้างผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานในที่สุด เส้นใยของผ้าอยู่ที่สีของใยสับปะรดในเนื้อผ้า พร้อมกับคุณสมบัติช่วยขัดผิวระหว่างสวมใส่ ด้วยภูมิปัญญาท้องถิ่นแบบง่าย ๆ ด้วยการนำเส้นใยไปตำในครกหินเพื่อกำจัดความคมของปลายใย ทำให้ผ้านุ่มขึ้น แก้ปัญหาเนื้อผ้าขัดผิวจนระคายเคือง นอกจากนี้เส้นใยสับปะรดจะดูดซับเหงื่อได้ดี จึงสวมใส่สบาย

อำเภอเขาชะเมา

กลุ่มพัฒนาผลิตภัณฑ์งานทองเหลือง ระยอง

งานทองเหลืองโบราณ...ทำมืออย่างประณีต ผสมผสานศิลปะไทย

งานทองเหลือง OTOP ๓ ดาวบ้านคลองยาง เป็นกลุ่มวิสาหกิจชุมชนตั้งอยู่ที่เขาน้อยอำเภอเขาชะเมา ได้ชื่อว่าเป็นศิลปินโอท็อป ผลิตงานทองเหลืองแบบโบราณ Handmade ๑๐๐% พิถีพิถันใส่ใจในคุณภาพ งานทองเหลืองทำมืออย่างประณีตทุกชิ้น ด้วยช่างฝีมือจำนวนไม่มาก โดยผลิตชิ้นงานที่มีความเป็นศิลปะไทย เพื่อจำหน่ายในงานเทศกาลพิเศษเฉพาะที่จะเป็นของขวัญหรือมอบให้ผู้ที่รักผู้ใหญ่ในโอกาสพิเศษ

อำเภอวังจันทร์

วิสาหกิจชุมชนกลุ่มเกษตรกรรุ่นใหม่ ผลไม้ทอดกรอบ

พลังขับเคลื่อนของคนรุ่นใหม่...พัฒนาอุตสาหกรรมผลไม้จังหวัดระยอง

จากปัญหาผลผลิตผลไม้ ออกมามากจนล้นตลาด ทำให้ราคาตกต่ำกลุ่มคนรุ่นใหม่ของจังหวัดระยอง ภายใต้ชื่อ “วิสาหกิจชุมชนกลุ่มเกษตรกรรุ่นใหม่” จึงเอาผลผลิตเหล่านี้มาแปรรูปสามารถพัฒนา ต่อยอดเชิงธุรกิจ

เกิดแนวทางการพัฒนาในรูปแบบของโครงการที่เกิดจากความร่วมมือของชุมชนอย่างแท้จริง ก่อให้เกิดความยั่งยืนในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม

อำเภอบ้านฉาง

กลุ่มวิสาหกิจชุมชนแตงบาดึก

วิสาหกิจชุมชนผู้เติบโตจากผ้าย้อมครามทะเล

“วิสาหกิจชุมชนแตงบาดึก” ตั้งต้นจากกลุ่มคนผู้รักการทำผ้าบาติก แต่ไม่หยุดยั้งพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างองค์ความรู้และการพัฒนาศักยภาพที่มีอยู่ในชุมชนให้คนรุ่นใหม่หันมาชื่นชมและภูมิใจในสินค้าภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลพลอยได้คือการสร้างวัฒนธรรมใหม่แบบร่วมสมัยให้กับจังหวัด การนำวัตถุดิบในท้องถิ่นอย่างน้ำทะเลเข้ามาทดแทนการใช้น้ำเกลือในกระบวนการย้อมผ้าคราม การใช้ลวดลายหงส์เหิน ซึ่งเป็นลวดลายจากหน้าบ้านของโบสถ์วัดลุ่ม โดยความร่วมมือกับหน่วยงานวัฒนธรรมจังหวัดระยอง ถือเป็นจุดกำเนิดของผ้าย้อมครามทะเล ของดีเฉพาะที่จังหวัดระยอง

อำเภอนิคมพัฒนา

ขวัญชัยเครื่องหนัง

ผลิตภัณฑ์เครื่องหนังทำมือ...เย็บตะเข็บด้วยฝีมือละเอียด

งานเครื่องหนังโดยฝีมือ คุณขวัญชัย คำรัตน์ ผู้มีประสบการณ์ด้านเครื่องหนัง ผ่านการเย็บมืออย่างประณีตเป็นงานแฮนด์เมดโดยเฉพาะ ขึ้นชื่อผลิตภัณฑ์สินค้า OTOP ๔ ดาว ของดีอำเภอนิคมพัฒนา สามารถออกแบบตัดเย็บให้เป็นอัตลักษณ์เฉพาะตัวจนกลายเป็นของดีจังหวัดระยอง

กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน

๑. ข้อมูลกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านจังหวัดระยอง

กลุ่มผู้ประกอบการประมงทะเลชายฝั่ง (ประมงพื้นบ้าน) ของจังหวัดระยองที่ขึ้นทะเบียนองค์กรชุมชน ประมงท้องถิ่นกับกรมประมง ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชกำหนดประมง พ.ศ.๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวม ๔๔ กลุ่ม สมาชิก ๑,๘๓๑ คน จำนวนเรือประมง ๒,๔๔๓ ลำ แบ่งระดับอำเภอ ดังนี้

- อำเภอเมืองระยอง จำนวน ๒๙ องค์กร สมาชิก ๑,๑๙๓ คน
- อำเภอแกลง จำนวน ๑๑ องค์กร สมาชิก ๔๓๘ คน
- อำเภอบ้านฉาง จำนวน ๔ องค์กร สมาชิก ๒๐๐ คน

๒. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน อำเภอเมืองระยอง

๒.๑ ความเป็นมา/ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน ตั้งอยู่บริเวณชายหาดสวนสน ถนน เพ-แกลง-กร่ำ มีความยาวบริเวณชายหาด ประมาณ ๖ กิโลเมตร ที่ตั้งกลุ่ม หมู่ที่ ๔ ตำบลแกลง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยองห่างจากตัวเมืองระยอง ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน มีการรวมกลุ่มแบบธรรมชาติ ในการทำการประมงด้วยเครื่องมือประมงพื้นบ้าน ซึ่งการทำการประมงจะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล และรวมกลุ่มเพื่อการฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์น้ำเพื่อช่วยเหลือในด้านการทำการประมงซึ่งกันและกัน มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๓๓ มีสมาชิกประมาณ ๙๐ คน และได้ขึ้นทะเบียนองค์กรชุมชนประมงท้องถิ่นกับกรมประมง ตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชกำหนดประมง พ.ศ.๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๔๘

๒.๒ กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านสวนสน รวมสมาชิก ๙๐ คน จำนวนเรือประมง ๙๖ ลำ ดังนี้

- กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน อบต.แกลง ๑ จำนวนสมาชิก ๓๑ คน ประธานกลุ่ม ได้แก่ นายสายัณ ภูระหงษ์
- กลุ่มประมงเรือเล็กสวนสน เขต อบต.๒ จำนวนสมาชิก ๕๙ คน ประธานกลุ่ม ได้แก่ นายสมพร พันธุมาศ

๒.๓ กิจกรรมสำคัญของกลุ่ม

- ทำการประมงด้วยเครื่องมือประมงพื้นบ้าน ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงฤดูกาลทำการประมง
 - เครื่องมืออวนจมปู ทำการประมงตลอดทั้งปี
 - อวนลอยกุ้งสามชั้น ทำการประมงในช่วงฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ช่วงเดือนมิถุนายนถึงกันยายนของทุกปี
 - อวนลอยปลาทุ ทำการประมงในช่วงฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือช่วงเดือนตุลาคมถึงกุมภาพันธ์ ของทุกปี
 - ลอบหมึก ลอบปูม้าแบบพับได้ ทำการประมงตลอดทั้งปี

การดำเนินกิจกรรมธนาคารปูม้า การฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์ทะเล

- การจัดสร้างแหล่งอนุรักษทรัพยากรบริเวณหน้าบ้าน และจัดสร้างซั้งเชือก ซั้งกอ เพื่อเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์น้ำ โดยการสนับสนุนของกรมประมง และภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง ในนามของประชารัฐที่ร่วมกันสนับสนุนกิจกรรมในพื้นที่

- ตลาดชุมชน

- การตั้งแผงขายอาหารทะเลโดยชุมชนประมงพื้นบ้านสวนสน ซึ่งเป็นผลผลิตจากการจับและการเพาะเลี้ยงของสมาชิก โดยส่วนใหญ่เครื่องมือประมงพื้นบ้านที่ออกไปทำการประมง จะออกทำการประมงโดยเข้าออกไปทำการประมง และจะกลับเข้าฝั่งในช่วงสาย ๆ ของวันเดียวกัน สัตว์น้ำจึงสดไม่ค้ำคิ่น เมื่อกลับเข้ามาถึงฝั่งจะนำผลผลิตสัตว์น้ำที่จับได้มาวางขาย

- จำหน่ายอาหารปรุงสุก

- การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

- ธนาคารน้ำมันมือสอง (รวบรวมน้ำมันจากการเปลี่ยนถ่ายของเครื่องยนต์เรือจำหน่ายต่อ)

- เก็บเศษขวนคัดแยกล้างทำความสะอาดและคัดแยกขยะเพื่อจำหน่าย

๒.๔ ปัญหาอุปสรรคที่กระทบต่อการประกอบอาชีพของชุมชนในปัจจุบัน

- ผลกระทบจากข่าวทหารอิรักและโควิด-๑๙ ในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ชาวประมงได้รับผลกระทบเนื่องจากไม่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระยอง ทำให้ไม่สามารถจำหน่ายสัตว์น้ำให้กับนักท่องเที่ยวได้จึงมีการจำหน่ายผ่านช่องทางอื่นบ้าง เช่น ทางไลน์ กลุ่มทางเฟซบุ๊ก เมื่อภาครัฐมีมาตรการผ่อนคลายเป็นขั้นทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าสัตว์น้ำในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

- คลื่นลมแรงบริเวณชายฝั่ง ในช่วงฤดูมรสุม ประสบปัญหาคลื่นลมแรง ทำให้เกิดคลื่นซัดชายหาดบริเวณที่จอดเรือ เรือได้รับความเสียหายบ่อยครั้ง

- ต้นทุนค่าไฟฟ้าที่ใช้ภายในกลุ่มจากธนาคารสัตว์น้ำ และแสงสว่างภายในกลุ่ม

- ยังไม่มีน้ำจืดใช้ภายในกลุ่ม

๒.๕ แนวทางแก้ไข

- ขอให้สร้างเขื่อนกันคลื่น เพื่อชะลอคลื่นลม ลดผลกระทบที่ทำให้เกิดความเสียหายกับเรือประมงภายในกลุ่มและเรือที่ทำการประมงในบริเวณใกล้เคียง

- ขอสนับสนุนพลังงานแสงอาทิตย์

- ขอสนับสนุนน้ำประปา

โครงการธนาคารน้ำมันเครื่องมือสอง

บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) หรือ GC ร่วมกับประมงจังหวัดระยอง และกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านจังหวัดระยอง จัดทำ “โครงการธนาคารน้ำมันเครื่องมือสอง” เพื่อมุ่งรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมสร้างสมดุลของระบบนิเวศให้ท้องทะเลไทย เพราะการบริหารจัดการน้ำมันเครื่องมือสองจากเรือประมงอย่างถูกวิธีนั้นจะช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดจากการจัดการที่ไม่ถูกต้อง เช่น การทิ้งลงทะเล หรือบริเวณชายหาด ทั้งนี้จึงได้ร่วมกันรณรงค์และส่งเสริมให้ชาวประมงเรือเล็กพื้นบ้านจังหวัดระยองบริหารจัดการน้ำมันเครื่องมือสองใช้แล้วอย่างถูกวิธี โดยได้จัดทำที่จัดเก็บน้ำมันเครื่องมือสองไว้แล้ว มอบให้แก่กลุ่มเรือเล็กพื้นบ้านที่สนใจเข้าร่วมโครงการจำนวน ๒๓ กลุ่ม พร้อมกันนี้ GC ยังได้สนับสนุนงบประมาณเพื่อเป็นกองทุนบริหารจัดการการซื้อ-ขายน้ำมันเครื่องมือสองใช้แล้ว ก่อให้เกิดรายได้เสริมสำหรับกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน

กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านที่เข้าร่วมโครงการ

● เขตอำเภอเมือง

๑. กลุ่มประมงเรือเล็กบ้านเกาะเสม็ด
๒. กลุ่มประมงเรือเล็กท่าถ่าน
๓. กลุ่มประมงเรือเล็กสวนสนแกลง ๑
๔. กลุ่มประมงเรือเล็กสวนสนแกลง ๒
๕. กลุ่มประมงเรือเล็กหาดสุชาดา
๖. กลุ่มประมงเรือเล็กตากวน-อ่าวประดู่
๗. กลุ่มประมงเรือเล็กหนองแฟบ
๘. กลุ่มประมงเรือเล็กเก้ายอด
๙. กลุ่มประมงเรือเล็กก้นปีกสามัคคี
๑๐. กลุ่มประมงเรือเล็กปากคลองตากวน
๑๑. กลุ่มประมงเรือเล็กหาดแสงเงิน
๑๒. กลุ่มประมงเรือเล็กบ้านตากวน
๑๓. กลุ่มประมงเรือเล็กคอกแหลมเทียน
๑๔. กลุ่มประมงเรือเล็กแหลมรุ้งเรือง

● เขตอำเภอแกลง

๑. กลุ่มประมงเรือเล็กวังแก้ว
๒. กลุ่มประมงเรือเล็กคลองลาวน
๓. กลุ่มประมงเรือเล็กเนินซ้อ
๔. กลุ่มประมงเรือเล็กอ่าวมะขามป้อม

๕. กลุ่มประมงเรือเล็กคลองน้ำแดง

๖. กลุ่มประมงเรือเล็กหัวโขด

● เขตอำเภอบ้านฉาง

๑. กลุ่มประมงเรือเล็กบ้านพูน

๒. กลุ่มประมงเรือเล็กพลา-อู่ตะเภาสามัคคี

๓. กลุ่มประมงเรือเล็กบ้านพลา

ประโยชน์ที่รับจากการดำเนินโครงการ

๑. เพื่อเป็นการรณรงค์ให้มีการจัดการน้ำมันเครื่องใช้แล้วอย่างถูกวิธี

๒. เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากการจัดการน้ำมันเครื่องใช้แล้วไม่ถูกวิธี

๓. เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้แก่กองทุนส่งเสริมอาชีพกลุ่มประมง



การจัดที่ดินทำกินให้ชุมชน

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 อนุมัติหลักการการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชนตามนโยบายรัฐบาล ในลักษณะแปลงรวมโดยมิให้กรรมสิทธิ์ แต่อนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในที่ดินของรัฐเป็นกลุ่มหรือชุมชน ตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติกำหนดในรูปแบบสหกรณ์ หรือรูปแบบอื่นที่เหมาะสม

1. พื้นที่เป้าหมายการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชน ตั้งแต่ปี 2558 – 2563 จำนวน 938 พื้นที่ 70 จังหวัด เนื้อที่ประมาณ 1,615,467-3-10.15 ไร่ ประกอบด้วย

ลำดับ	ประเภทที่ดิน	เป้าหมาย ปี 2558 - 2563			ออกหนังสืออนุญาตแล้ว			ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพ (พื้นที่)
		พื้นที่	จังหวัด	เนื้อที่ (ไร่)	พื้นที่	จังหวัด	เนื้อที่ (ไร่)	
1	ป่าสงวนแห่งชาติ	322	62	1,489,288-1-08.85	137	57	643,124-1-92.06	97
2	ป่าชายเลน	453	21	23,285-0-63.20	59	10	14,958-1-20.20	31
3	ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดิน	74	16	73,982-0-10	21	8	19,595-3-37	24
4	ที่ดินสาธารณประโยชน์	51	20	13,658-3-50.8	11	6	4,716-0-05	16
5	ที่ราชพัสดุ	7	6	6,822-1-94	2	2	41-3-00	2
6	ที่ดินสงวนเพื่อกิจการ นิคมในนิคมสร้างตนเอง	31	26	8,466-2-85	22	19	4,768-1-61	6
รวมทั้งสิ้น		938	70	1,615,467-3-10.15	252	66	687,204-3-15.26	176

2. จัดคนลงในพื้นที่แล้ว จำนวน 54,046 ราย ใน 255 พื้นที่ 65 จังหวัด เนื้อที่ 356,445-2-87.48 ไร่

3. ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพแล้ว 176 พื้นที่ 60 จังหวัด เนื้อที่ 467,140-1-24.34 ไร่

ภายใต้กรอบการดำเนินงาน 6 ด้าน ประกอบด้วย

- 3.1 ด้านการพัฒนาที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นฐานข้อมูล Zoning
- 3.2 ด้านการพัฒนาแหล่งน้ำและการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน
- 3.3 ด้านการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพ การจัดทำแผนอาชีพเชิงบูรณาการ
- 3.4 ด้านการส่งเสริมการรวมกลุ่ม
- 3.5 ด้านการสนับสนุนเข้าถึงแหล่งทุน
- 3.6 ด้านการส่งเสริมและจัดทำบัญชีครัวเรือน

* หมายเหตุ เดิมมี 919 พื้นที่ ประชุมคณะอนุกรรมการจัดที่ดิน ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 ยกเลิก 6 พื้นที่ เพิ่มเดิม 25 พื้นที่ รวมทั้งสิ้น 938 พื้นที่



สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ
ข้อมูล ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2563

พื้นที่เป้าหมายการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชนที่พร้อมจะมอบให้เข้าหาประโยชน์หรืออยู่อาศัย
(จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง)

พื้นที่เป้าหมายการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชน ที่พร้อมจะมอบให้เข้าหาประโยชน์หรืออยู่อาศัย
 (จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง)

พื้นที่เป้าหมาย	จังหวัด	ปีงบประมาณ	เนื้อที่			ผลการจัดที่ดิน	หมายเหตุ
			ไร่	งาน	ตารางวา		
ป่าสงวนแห่งชาติ							
๑. ป่าสงวนแห่งชาติป่าแควระบบและป่าสียัด	ฉะเชิงเทรา	๒๕๕๙	๒๖,๖๕๕	๐	๓๓	๔๕๙ ไร่ ๖๐๘ แปลง	ออก นส. อนุญาตแล้ว/ยังไม่ได้ออก
๒. ป่าสงวนแห่งชาติป่าบ้านนา และป่าทุ่งควายกิน ต.จันทน์ อ.เขาชะเมา	ระยอง	๒๕๖๑	๒๑,๓๙๗	๒	๒๙	๑,๑๖๐ ไร่ ๑,๓๙๖ แปลง	ออก นส. อนุญาตแล้ว/ยังไม่ได้ออก
รวมทั้งสิ้น ๒ พื้นที่	๒ จังหวัด		๔๘,๐๕๒	๒	๖๒	๑,๖๑๙ ไร่ ๑,๙๐๔ แปลง	๒ ฉบับ

นิทรรศการก่อนการประชุมคณะรัฐมนตรี
โดย สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล สังกัด กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

๑. แอปพลิเคชัน depa PM ๒.๕ (EEC)

- สอดรับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้าน Smart Environment
- พัฒนาแพลตฟอร์มดิจิทัลเพื่อตอบโจทย์และอำนวยความสะดวกภาคประชาชน โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC



สถาบันโอไอทีและนวัตกรรม โดย สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล หรือ ดีป้า สังกัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเตรียมรับมือปัญหาฝุ่น โดยร่วมกับ บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ เอไอเอส ติดตั้งเซนเซอร์ตรวจวัดอุณหภูมิ ความชื้น และ ฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ รวม ๒๐๐ จุด ขูระบบ NB-IoT Network ส่งข้อมูลเข้า Data Center ประมวลผล พร้อมรายงานข้อมูลผ่านแอปพลิเคชัน “depa PM ๒.๕” แบบเรียลไทม์

เพื่อเป็นเครื่องมือให้ประชาชนได้ใช้เพื่อรับมือกับปัญหาฝุ่นควันและมลพิษ นำร่อง ๓ จังหวัดในอีอีซี (ระยอง ชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา) เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษเป็นอย่างมากเนื่องจากมีโรงงานขนาดใหญ่ และระบบการขนส่งทั้งทางรถบรรทุกและเรือจำนวนมาก เตรียมต่อยอดขยายในพื้นที่เมืองอัจฉริยะทั่วประเทศ มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสุขภาพ

สำหรับชุดอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพแวดล้อม ภายในประกอบด้วยเซนเซอร์วัดค่าความชื้น อุณหภูมิ และ ค่าฝุ่น PM ๒.๕ โดยข้อมูลต่าง ๆ ที่วัดได้จะถูกส่งข้อมูลกลับไปยัง Magellan (IoT Platform ของเอไอเอส) ผ่าน เครือข่าย NB-IoT ซึ่งเป็นระบบส่งข้อมูลผ่านเครือข่ายโทรศัพท์ไร้สาย ใช้พลังงานต่ำ แบตเตอรี่สามารถอยู่ได้ถึง ๑๐ ปี และมีสัญญาณทะลุทะลวงสูง มีพื้นที่ให้บริการครอบคลุมทั่วประเทศ โดยการทำงานเซนเซอร์จะทำการตรวจวัดค่าทุก ๆ ๕ นาที และจะส่งข้อมูลไปยัง Magellan เพื่อประมวลผลข้อมูล และแสดงผลเป็นค่าความชื้นในอากาศ อุณหภูมิ และค่าฝุ่น PM ๒.๕ รายงานผลพื้นที่ถึงในระดับตำบล กระจายพื้นที่ ๓ จังหวัดอีอีซี นอกจากนี้ยังได้พัฒนาเป็น Dashboard แสดงผลสรุปรายเดือนในรูปแบบของ Web Based เพื่อให้ผู้บริหารเมือง หรือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการ พัฒนาเมืองได้สามารถนำมาเป็นข้อมูลเพื่อนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองที่ตอบโจทย์ประชาชนได้อย่างตรงจุดมากยิ่งขึ้น นอกจากการให้บริการข้อมูลในรูปแบบเรียลไทม์แล้ว เอไอเอสจะมีแผนบูรณาการข้อมูลร่วมกับเครือข่ายนักวิจัย โดยจะร่วมวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้สามารถวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์สภาพอากาศล่วงหน้า สำหรับ การบริหารจัดการทรัพยากร และการดูแลประชาชนในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

๒. โครงการพัฒนาระบบท่าเรืออัจฉริยะ” (Smart Port System Development Project) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

- สอดรับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้าน Smart Mobility
- การพัฒนาระบบ Truck Queuing ลดปัญหามลภาวะในพื้นที่ และ การแออัดของการเข้าเทียบท่าของ รถบรรทุกขนส่ง

ปัจจุบันปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบริเวณถนนทางเข้าบริเวณหน้าด่านตรวจสอบสินค้าและถนนภายใน การท่าเรือแหลมฉบัง นับเป็นปัญหาใหญ่ประการหนึ่งที่มีผลกระทบต่อเนื่องในหลายๆด้านทั้งในแง่ของปัญหา การจราจรติดขัดที่ต่อเนื่องออกไปภายนอกท่าเรือปัญหาความสูญเสียทางด้านเศรษฐศาสตร์ปัญหาสิ่งแวดล้อมและ ปัญหาต่อชุมชนรายรอบท่าเรือฯ เป็นต้นสภาพปัญหาส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ (เรือแม่) เข้าเทียบท่าโดยผู้ผลิตสินค้าจะระดมเรียกรถบรรทุกเข้าไปทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์แล้วขนส่ง มายังท่าเรือฯเพื่อขึ้นเรือในช่วงเวลาก่อนที่เรือแม่จะออกจากท่าเพียงเล็กน้อยจึงทำให้ปริมาณรถบรรทุกตู้สินค้าบน ท้องถนนมีปริมาณมากจนเกินกว่าระบบถนนและระบบประตูตรวจสอบสินค้าจะรองรับได้

อย่างไรก็ตามการแก้ไขปัญหาก็ไม่สามารถสัมฤทธิ์ผลสมบูรณ์ได้โดยการขยายพื้นที่จราจรและจำนวน ประตูตรวจสอบสินค้าเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์แต่เพียงประการเดียวเนื่องจากจำนวนรถยนต์จะระดมเข้ามาใน บางช่วงเวลาสั้นๆเท่านั้นในขณะที่เวลาส่วนใหญ่ของในช่วงแต่ละวันและในหลายวันในสัปดาห์มีการจราจรที่เบาบาง มากดังนั้นการแก้ไขปัญหายั่งยืน (Sustainable) จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของระบบขนส่งตู้สินค้า ใหม่ให้มีการกระจายตัวไปในแต่ละช่วงเวลาอย่างเหมาะสมซึ่งในท่าเรือทันสมัยต่างๆทั่วโลกล้วนมีการใช้ระบบการ

จองเวลาล่วงหน้าในการนำรถบรรทุกเข้ามารับ-ส่งสินค้าภายในเขตท่าเรือซึ่งโรงงานผลิตสินค้าและผู้รับขนส่งสินค้าจะรู้เวลาของตนที่จะขนย้ายตู้สินค้ามายังท่าเรือเวลาใดหากเข้ามาก่อนเวลาที่จะต้องเข้าไปจอดรอในลานจอดรถบรรทุก (Truck Parking) ที่จัดเตรียมไว้ให้

การดำเนินการภายใต้ระบบนี้จะต้องให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือทุกท่าภายในการทำเรือแหลมฉบังเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้การจัดสรรเวลาและจำนวนคิวต่างๆเป็นไปอย่างราบรื่นในภาพรวมของท่าเรือฯ โดยทุกท่าต้องเชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่ระบบส่วนกลางที่จะพัฒนาขึ้นซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงเช่นศุลกากรซึ่งมีบทบาทเป็นอย่างมากในขั้นตอนของการตรวจสอบณบริเวณประตูตรวจสอบสินค้าด้านหน้า (Main Gate) ก็มีความจำเป็นที่จะต้องเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบเพื่อให้การทำงานร่วมกันในทุกฝ่ายเป็นไปด้วยความราบรื่นด้วย

นอกจากนั้นฐานข้อมูลที่ได้จากจากระบบนี้เป็นเป็นฐานข้อมูล Big Data ที่สำคัญที่นำไปสู่การพัฒนาต่อยอดเป็นฐานข้อมูลทางการขนส่งของท่าเรือแหลมฉบังและขนส่งของภาคตะวันออกและต่อยอดสู่การเป็นระบบ LCB Port Community System เพื่อเป็น Smart Port เทียบเท่ามาตรฐานโลกซึ่งเป็นส่วนประกอบหลักที่สำคัญของ Smart City

ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับขอบเขตของโครงการพัฒนาระบบท่าเรืออัจฉริยะ

Smart Port EDI: ระบบเชื่อมต่อข้อมูลท่าเรืออัจฉริยะ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูล Big Data

Smart Truck: ระบบ Mobile Application สำหรับรถขนส่งที่ครบวงจรสำหรับการทำงานกับท่าเรือ

Smart Tasks (& Backhaul): ระบบจัดการวางแผนงานส่งออก-นำเข้าทางเรือ อ่างอิงตารางเรือ สำหรับผู้นำเข้า-ส่งออก

Smart Port Traffic: ระบบจัดการข้อมูลการจราจรท่าเรือ

๓. โครงการการพัฒนาการจัดการคลังสินค้าสำหรับวิสาหกิจชุมชนบ้านเนินสว่าง

- ต้นแบบความสำเร็จการส่งเสริมให้เกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- ชุมชนสามารถเรียนรู้เอง เข้าใจ และประยุกต์ใช้ได้เอง ตอบโจทย์อย่างยั่งยืน

สืบเนื่องจากปัญหาราคายางที่เริ่มตกต่ำลงต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบตรงต่อลูกบ้านทั้งในหมู่บ้านเองและคนส่วนใหญ่ละแวกนี้ ที่ต่างยึดอาชีพหลักในการทำสวนยาง ต่อมาทางกลุ่มเพื่อไปขอรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีความรู้เรื่องการแปรรูปยางเป็นผลิตภัณฑ์จาก กยท. (ด้านวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมยาง) โดยหวังเพิ่มทางเลือกที่ไม่ต้องรอแต่การขายยางผลผลิตเพียงทางเดียว โดยเริ่มผลิตทำครีมนยางด้วยตนเองเพื่อสำหรับการขึ้นรูปเป็นชิ้นงานต่างๆ โดยเน้นผลิตเบาะนั่งสมาธิ อาสนะ เบาะรองนั่งทำงาน ที่นอนยางพารา หมอนยางพารา ภายใต้แบรนด์ “Kaika” ซึ่งมีผลการดำเนินประจำปี ก่อนจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีตามระเบียบวิสาหกิจ เป็นเงิน ๑,๐๑๕,๐๘๔.๐๒ บาท จึงต้องเพิ่มการบริหารจัดการหน้าร้านและคลังสินค้าของวิสาหกิจชุมชนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสำนักงานได้ส่งเสริมให้ชุมชนได้เกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

๑. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการซื้อขายสินค้า และสร้างประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าของวิสาหกิจชุมชนผ่านช่องทางดิจิทัลสะดวก รวดเร็ว

๒. เพื่อส่งเสริมวิสาหกิจชุมชนต้นแบบ ในการลดต้นทุน ในการเพิ่มผลผลิตและรายได้จากการนำเทคโนโลยีมาใช้มีกำไรเพิ่มขึ้น ๑๐.๕% จากยอดขายเดิมคิดเป็นเงินประมาณ ๖๔๓,๕๙๕ บาทต่อปี

๓. เพื่อนำระบบ POS มาใช้งานเพื่อเพิ่มศักยภาพในการประกอบธุรกิจของวิสาหกิจชุมชนเนินสว่าง เทคโนโลยีที่ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุน : เทคโนโลยี ระบบบริหารจัดการร้านค้าและคลังสินค้าประยุกต์ใช้ประกอบด้วย ระบบกระบวนการรับสินค้าเข้าคลังสินค้า (Inbound Process), การจัดเก็บสินค้าขึ้นชั้นวางในคลังสินค้า (Put away), การเคลื่อนย้ายสินค้าคงคลัง (Inventory Move), การหยิบ (และบรรจุลงกล่อง) และส่งสินค้าออกจากคลังสินค้า (Outbound Process), การนับสินค้าคงคลัง (Inventory Counting), การปรับจำนวนสินค้าในคลังสินค้า (Inventory Adjustment), การจัดทำรายงานสินค้าคงคลัง (Inventory Reports)

ผลสำเร็จของโครงการ: ส่งเสริมวิสาหกิจชุมชนต้นแบบในการลดต้นทุนในการเพิ่มผลผลิตและรายได้จากการนำเทคโนโลยีมาใช้มีกำไรเพิ่มขึ้น ๑๐.๕% จากยอดขายเดิม (คิดเป็นเงินประมาณ ๖๔๓,๕๙๕ บาทต่อปี)

พื้นที่ชุมชน: วิสาหกิจชุมชนบ้านเนินสว่าง หมู่ที่ ๖ ตำบลบางบุตร อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง โครงการพัฒนาการจัดการคลังสินค้าสำหรับวิสาหกิจชุมชนบ้านเนินสว่าง วิสาหกิจชุมชนบ้านเนินสว่าง หมู่ที่ ๖ ตำบลบางบุตร อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง

**การนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยใช้แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพง
คอนกรีต (Rubber Fender Barrier : RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (Rubber Guide Post : RGP)
ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม**

ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตยางพาราที่สำคัญของโลก จากข้อมูลสถาบันวิจัยยางในปี ๒๕๖๑ ประเทศไทย มีพื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอันดับสองรองจากประเทศอินโดนีเซีย คือ ประมาณ ๒๒.๔๗ ล้านไร่ มีปริมาณการส่งออกยางพารามากเป็นอันดับหนึ่งของโลก ๔,๔๑๙,๐๐๐ ล้านบาท โดยยางพาราก่อให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่องทั้งเกษตรกร ผู้ประกอบการ และภาครัฐทั่วประเทศ ซึ่งการสนับสนุนใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ ๑๒

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ เห็นชอบการจัดทำโครงการส่งเสริมการใช้ยางของหน่วยงานภาครัฐ เป้าหมายปริมาณการใช้น้ำยางสด จำนวน ๑,๐๐๐,๐๐๐ ตัน ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ – เดือนกันยายน ๒๕๖๕ (๓ ปี) และปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน โดยกำหนดให้หน่วยงานของรัฐใช้วัตถุดิบยางพาราจากเกษตรกรชาวสวนยางและสถาบันเกษตรกรชาวสวนยางที่ขึ้นทะเบียนกับการยางแห่งประเทศไทย หรือที่การยางแห่งประเทศไทยจัดหา/ซื้อจากเกษตรกรชาวสวนยาง และสถาบันเกษตรกรชาวสวนยาง หรือยางพาราของรัฐที่การยางแห่งประเทศไทยเก็บรักษาไว้

กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลในโครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราของภาครัฐ และเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยาง จึงได้มีคำสั่งที่ ๒๓๕/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราของกระทรวงคมนาคม เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราในงานก่อสร้างทาง ทางรถไฟ และอุปกรณ์อื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยใช้วัสดุทดแทนที่ผลิตจากยางพารา และร่วมกันศึกษาวิจัยนำยางพารามาพัฒนาเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยเพื่อป้องกันหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

จากข้อมูลถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท พบว่าชนิดของเกาะกลางถนนและจำนวน ดังนี้ ๑.เกาะสี่ จำนวน ๑,๒๓๘.๘๐๐ กิโลเมตร ๒.เกาะหลุม จำนวน ๔,๓๗๒.๙๖๓ กิโลเมตร ๓.เกาะยก จำนวน ๕,๑๓๓.๔๑๔ กิโลเมตร และ ๔.กำแพงคอนกรีต จำนวน ๘๙๘.๒๗๗ กิโลเมตร รวมระยะทาง ๑๑,๖๔๓.๔๕๔ กิโลเมตร โดยบริเวณช่วงที่มีเกาะกลางถนนเป็นแบบเกาะสี่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มาก

เนื่องจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรโดยการเลี้ยวหรือการกลับรถทับเส้นเกาะกลางในบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นหลายกรณี มีทั้งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จึงควรก่อสร้างกำแพงคอนกรีตเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ อีกทั้งบริเวณทางโค้งได้มีการติดตั้งเสาหลักนำทางคอนกรีตเพื่อให้มองเห็นในเวลากลางคืน แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เสียหลักไปชนหลักนำโค้งคอนกรีต ผู้ขับขี่หรือผู้ที่โดยสารมาด้วยจะได้รับอันตราย จึงมีความจำเป็นต้องหาวิธีการแก้ไขหรือปรับปรุงเรื่องเกาะกลางถนนแบบเกาะสี่และหลักนำทางคอนกรีต

กระทรวงคมนาคมจึงได้ร่วมมือกับ (MOU) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย ศึกษาแนวทางที่เหมาะสม จากผลการศึกษาพบว่า **การนำยางพารามาผลิตอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกยับยันทองถนนมีความเหมาะสมที่สุด** โดยเฉพาะแผ่นยางพาราหุ้มแท่งคอนกรีตแบรีเออร์ (Rubber Fender Barrier , RFB) เพราะสามารถเพิ่มปริมาณการใช้อย่างพาราภายในประเทศ สร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ตลอดจนช่วยประหยัดเวลาและงบประมาณ โดยมีผลการทดสอบในประเทศไทย ๑๑ ครั้ง เพื่อเปรียบเทียบระหว่าง New Jersey Type กับ Single Slope ปรากฏว่า แบรีเออร์แบบ New Jersey Type มีโอกาสเห็นหรือทะลุไปเลนฝั่งตรงข้ามก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงกับผู้ขับขี่ แต่แบบ Single Slope มีความน่าเชื่อถือสูงที่รถจะเปลี่ยนทิศทางเมื่อได้รับแรงกระแทกและไม่เห็นข้าม ต่อมาเมื่อนำยางพาราหุ้มแท่งคอนกรีตแบบ Single Slope มีการรองรับแรงกระแทกผลเป็นที่น่าพอใจ โดยหุ่นที่อยู่ในรถมีค่าการบาดเจ็บต่ำกว่าค่ามาตรฐาน NHTSA ที่ยอมรับได้

นอกจากนี้ยังได้คิดค้นหลักนำทางจากยางพาราธรรมชาติ (Rubber guide post , RGP) โดยใช้น้ำยางพาราชั้น ๖๐ % มีวิธีการผลิตไม่ซับซ้อน ชุมชนสหกรณ์ชาวสวนยางทั่วประเทศสามารถประยุกต์เครื่องจักรที่มีอยู่นำมาปรับใช้ในการผลิตได้ มีรายงานผลจากห้องทดสอบเปรียบเทียบความปลอดภัยในการติดตั้งหลักนำทาง RGP โดยนำรถจักรยานยนต์พร้อมหุ่นติดเซ็นเซอร์เข้าชน ปรากฏว่า หุ่นที่ใช้ทดสอบไม่ได้รับแรงกระแทก ถึงขั้นได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต เพราะมีความยืดหยุ่นของยางพารา และเมื่อนำไปทดสอบในห้องทดลอง RGP มีความคงทนต่อสภาพอากาศในเมืองไทย ไม่ติดไฟ ไม่สร้างปัญหาต่อสิ่งแวดล้อม

ก่อนนำมาใช้งานได้นำอุปกรณ์ทั้งสองชนิดไปทดสอบจากสถาบันที่มีความน่าเชื่อถือและมีผลการทดสอบของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ดังนี้

๑) แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB)

- ทดสอบการชนในประเทศไทย ดำเนินการโดยสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย

ผลการทดสอบ : ช่วยในการรับแรงกระแทก ทำให้ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนขับได้

๒) หลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP)

- ทดสอบการชนในประเทศไทย ดำเนินการโดย สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย

ผลการทดสอบ : ผลจากห้องทดสอบเปรียบเทียบความปลอดภัยในการติดตั้งหลักนำทางยางธรรมชาติ โดยนำรถจักรยานยนต์พร้อมหุ่นติดเซ็นเซอร์เข้าชน พบว่า หุ่นที่ใช้ทดสอบไม่ได้รับแรงกระแทก ถึงขั้นได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต เพราะมีความยืดหยุ่นของยางพารา และเมื่อนำไปทดสอบในห้องทดลอง พบว่า มีความคงทนต่อสภาพอากาศในประเทศไทย ไม่ติดไฟ และไม่สร้างปัญหาต่อสิ่งแวดล้อม

เปรียบเทียบราคาค่าต้นทุนการผลิตกับผลประโยชน์ที่เกษตรกรได้รับของแผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) หลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) และผิวทางแบบพาราเอสฟัลต์ติกคอนกรีต (PARA AC) มีดังนี้

ผลิตภัณฑ์	ราคาค่าต้นทุน	ผลประโยชน์ ที่เกษตรกรได้รับ	ผลประโยชน์ ที่เกษตรกรได้รับ คิดเป็นร้อยละ
แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต	๓,๑๔๐ - ๓,๗๕๗ บาท/เมตร	๒,๑๘๙.๖๓ - ๒,๗๙๘.๑๐ บาท/เมตร	๗๐ - ๗๔
หลักนำทางยางธรรมชาติ	๑,๖๐๗ - ๒,๒๒๓ บาท/ตัน	๑,๑๖๒.๕๘ - ๑,๗๗๘.๑๘ บาท/ตัน	๗๒ - ๘๐
ผิวทางแบบพาราเอสฟัลต์ติกคอนกรีต (PARA AC)	๒๙๔.๙๓ บาท/ตารางเมตร	๑๕.๐๔ บาท/ตารางเมตร	๕.๑๐

หมายเหตุ : ช่วงราคาของแผ่นรวมคว้น ๓๕ - ๖๐ บาท/กิโลกรัม และราคาน้ำยางพาราชั้น ๒๕ - ๖๐ บาท/กิโลกรัม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบผลประโยชน์ที่เกษตรกรได้รับ พบว่า แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) มีผลประโยชน์สูงกว่าผิวทางแบบพาราเอสฟัลต์ติกคอนกรีต (PARA AC) มาก

แผนการดำเนินโครงการก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มด้วยแผ่นยางธรรมชาติ (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ มี RFB จำนวน ๑๒,๒๘๒.๗๓๕ กิโลเมตร RGP จำนวน ๑,๐๖๓,๖๕๑ ต้น งบประมาณรวม ๘๕,๖๒๓.๗๗๔ ล้านบาท คิดเป็นผลประโยชน์ที่เกษตรกรได้รับ จำนวน ๓๐,๑๐๘.๘๐๕ ล้านบาท ดังนี้

ปี งบประมาณ	โครงการดำเนินการ	จำนวน	งบประมาณ (ล้านบาท)		ปริมาณยางพารา (ตัน)			คิดเป็นเงินที่ เกษตรกรได้รับ (ล้านบาท)
			วงเงินโครงการ	รวม	ยางพาราแห้ง	ยางพาราชั้น	ยางพาราสด	
๒๕๖๓	กำแพงคอนกรีต หุ้ม RFB (กิโลเมตร)	๒๕๐.๐๐๐	๑,๘๕๖.๙๒๙	๒,๔๕๔.๖๔๕	๑๐,๓๔๔.๓๓๙	๑๗,๒๔๐.๕๖๕	๓๔,๔๘๑.๑๓๐	๙๕๑.๘๗๘
	หลักนำทาง ยางธรรมชาติ RGP (ต้น)	๒๘๙,๖๓๕	๕๙๗.๗๑๖					
๒๕๖๔	กำแพงคอนกรีต หุ้ม RFB (กิโลเมตร)	๕,๗๔๒.๘๑๑	๓๘,๔๗๗.๒๙๒	๓๙,๑๓๕.๐๐๘	๑๓๖,๙๐๕.๙๕๙	๒๒๘,๑๗๖.๕๙๘	๔๕๖,๓๕๓.๑๙๖	๑๓,๘๗๑.๓๗๐
	หลักนำทาง ยางธรรมชาติ RGP (ต้น)	๓๓๔,๔๕๒	๖๙๗.๗๑๖					

๒๕๖๕	กำแพงคอนกรีต หุ้ม RFB (กิโลเมตร)	๖,๒๘๙.๙๒๔	๔๓,๐๘๗.๓๘๑					
	หลักนำทาง ยางธรรมชาติ RGP (ต้น)	๔๓๙,๕๖๔	๙๐๖.๗๔๐	๔๓,๙๙๔.๑๒๑	๑๕๕,๑๓๕.๑๐๖	๒๕๘,๕๕๘.๕๐๙	๕๑๗,๑๑๗.๐๑๘	๑๕,๒๘๕.๕๕๗
รวมทั้งสิ้น	กำแพงคอนกรีต หุ้ม RFB (กิโลเมตร)	๑๒,๒๘๒.๗๓๕	๘๓,๔๒๑.๖๐๒					
	หลักนำทาง ยางธรรมชาติ RGP (ต้น)	๑,๐๖๓,๖๕๑	๒,๒๐๒.๑๗๒	๘๕,๖๒๓.๗๗๔	๓๐๒,๓๘๕.๔๐๔	๕๐๓,๙๗๕.๖๗๒	๑,๐๐๗,๙๕๑.๓๔๔	๓๐,๑๐๘.๘๐๕

หมายเหตุ : ๑. ปี ๒๕๖๓ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจะใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ จากการก่อสร้างผิวทางพาราแอลฟัลต์ติกคอนกรีต (PARA AC) ที่ได้ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เป็นผิวทางแบบแอลฟัลต์ติกคอนกรีต (AC)

๒. ปี ๒๕๖๔ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้เสนอขอรับการจัดสรรเงินกู้ภายใต้พระราชกำหนด กำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหา เยียวยา และฟื้นฟูเศรษฐกิจและสังคมฯ รวมทั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๖๓ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น

๓. ปี ๒๕๖๕ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจะเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ มาดำเนินการต่อไป

การจัดหาแผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างกับร้านสหกรณ์โดยตรง ทำให้ผลประโยชน์ ที่จะได้รับสามารถเข้าสู่สมาชิกร้านสหกรณ์ซึ่งเป็นเกษตรกรชาวสวนยางพารา ได้โดยไม่ต้องผ่านพ่อค้าคนกลาง

กระทรวงคมนาคมได้สรุปประมวลเรื่อง แนวทางการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยใช้แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓ รับทราบแนวทางการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยใช้แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ในส่วนของการปรับปรุงแก้ไขกฎกระทรวงกำหนดพัสดุและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน พ.ศ. ๒๕๖๓ และการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง สำหรับงบประมาณค่าใช้จ่ายในเรื่องนี้ ให้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแนวทางการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องอุปกรณ์ทางด้านการจราจรและอำนวยความสะดวกทางถนนที่ผลิตจากยางพาราเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในหน่วยงานภาครัฐ ระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ณ ดิสน์ดิไมตรี (หลังใน)

ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งจะได้มีการประสานงานความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฯ ในการนำผลิตภัณฑ์จากยางพารามาใช้ประโยชน์เป็นอุปกรณ์ทางการจราจรและอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน โดยผ่านกระบวนการวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมและการมุ่งสู่การนำไปใช้ประโยชน์ในหน่วยงานภาครัฐต่อไป

ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ และเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดให้มีพิธีเปิดโครงการนำร่องการนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน (Kick off) โดยใช้แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (Rubber Fender Barrier : RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (Rubber Guide Post : RGP) บริเวณพื้นที่สายทางของกรมทางหลวงที่มีแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสี่ มีความเสี่ยงและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับสหกรณ์ที่ผลิต และมีความพร้อมของพื้นที่สามารถดำเนินการได้ทันที โดยมีกำหนดการพิธีเปิดโครงการจำแนกเป็น ๓ ระยะ (ภายในเดือน ก.ย. ๒๕๖๓) ซึ่งจะได้กราบเรียนเชิญนายกรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการตามลำดับต่อไป

พื้นที่ดำเนินการโครงการนำร่อง ทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ จังหวัดจันทบุรี

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดจันทบุรี ทำรายได้หลักให้แก่จังหวัดจันทบุรีอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสำนักงานเกษตรจังหวัดจันทบุรี พบว่า ปริมาณผลผลิตยางพาราในปี ๒๕๖๑ ขยายตัวร้อยละ ๗.๖๑ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๑ จังหวัดจันทบุรี) โดยจังหวัดจันทบุรี มีพื้นที่ปลูกยางพารากว่าเจ็ดแสนไร่ ผลิตน้ำยางพาราได้กว่าสามแสนเจ็ดหมื่นตันต่อปี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศเหมาะสม และมีฝนตกชุก โดยพื้นที่จังหวัดจันทบุรียังมีกองทุนสวนยางบ้านสะท้อนที่มีความพร้อมในการผลิตผลิตภัณฑ์แปรรูปยางพาราเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น เสาลหลักนำทางยางพารา ที่นำมาใช้ในโครงการนี้อีกด้วย

ทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ชื่อตอน เขาไร่ยา - แพร่งขาหยั่ง มีระยะทางรวม ๕๙.๔๕๔ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่ ตำบลท่าช้าง อำเภอเมืองจันทบุรี บริเวณสี่แยกเขาไร่ยา (บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ และทางหลวงหมายเลข ๓๑๖) มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือผ่านพื้นที่อำเภอเขาฉกชฌกฏและวกลงมาทิศใต้ไปสิ้นสุดที่ ตำบลสองพี่น้อง อำเภอนาใหม่ จังหวัดจันทบุรี โดยบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๓๓๒๒

ทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจรไปกลับ และ ๒ ช่องจราจรไปกลับ โดยในช่วงที่มี ๔ ช่องจราจรนั้น มีการแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสี่ ซึ่งเส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่ออำเภอเมืองจันทบุรี กับอำเภอนาใหม่

ข้อมูลการจราจรเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ มีดังนี้

- ปริมาณจราจรเฉลี่ย ๑๒,๗๕๕ คันต่อวัน สัดส่วนรถบรรทุกหนักร้อยละ ๒.๗

- สถิติอุบัติเหตุในปี ๒๕๖๒ พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ๒๕ ครั้ง มีผู้เสียชีวิตรวม ๔ คน และมีผู้บาดเจ็บรวม ๓๒ คน

- ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ รถกระบะ ร้อยละ ๓๖ รองลงมาคือรถเก๋งและจักรยานยนต์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ ๒๔

- ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ ช่วง ๐๗.๐๐ - ๐๘.๐๐ น.

- มูลเหตุสันนิษฐานอันดับหนึ่ง คือ ขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑๘ ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๒

สภาพปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ มีดังนี้

- การแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสี่ และมีชุมชน พื้นที่การเกษตรสองข้างทาง ทำให้พื้นที่เกาะสี่ถูกใช้เป็นช่องจราจรสำหรับแซง และรอลี้อย่างมาก ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุชนท้ายและชนประสานงา ซึ่งมักเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและมีผู้เสียชีวิต

- สภาพภูมิประเทศเป็นเนิน (Rolling terrain) ทำให้ระยะมองเห็นสำหรับหยุดรถ หรือแซง ระยะมีระยะการมองเห็นสั้นกว่าทางราบ

- แนวเส้นทางถนนเป็นทางตรงยาว และมีโค้งหักศอก เป็นอันตรายต่อยานพาหนะที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จะควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในช่องทางไม่ได้ อาจเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำตกถนนหรือชนกับยานพาหนะในทิศทางตรงข้าม

- การมีชุมชนสองข้างทางเป็นช่วงๆ และมีถนนซอยเข้าร่วมกับทางหลักขนาด ๔ ช่องจราจรแบบเกาะสี่ ทำให้ยานพาหนะที่มาจากถนนซอยที่มาจากด้วยความเร็วต่ำ รวมกับยานพาหนะที่มาจากบนทางหลักด้วยความเร็วสูง จึงมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

การมีพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทาง ทำให้มียานพาหนะที่ใช้ในงานเกษตร เช่น รถบรรทุก รถอีแต่น ฯลฯ ใช้ถนนร่วมกับรถเก๋ง และรถจักรยานยนต์ ซึ่งยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพต่างกันมาก ทำให้มีอัตราเร่งแตกต่างกัน จึงมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

จากสภาพปัญหาดังกล่าว การดำเนินการเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ จึงมีความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ปัญหาเกาะสี่ ซึ่งเป็นสาเหตุของหลายปัญหาด้านความปลอดภัย เนื่องจากแนวคิดในการก่อสร้างเกาะสี่นั้น ได้พิจารณาให้ดำเนินการในเขตชุมชนที่มีการขับขี่ด้วยความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ต่อมาเมื่อมีการเดินทางระยะยาวผ่านตัวชุมชนมากขึ้นทำให้มีการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมากขึ้นด้วย ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยใช้แผนยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RFB) และหลักนำทางยางธรรมชาติ (RGP)

