



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



รายงานเบื้องต้น

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น
เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

(Inception Report)

กันยายน 2566

จัดทำโดย : AEC M PSK UAE

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

รายงานเบื้องต้น

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล (Inception Report)

กันยายน 2566

จัดทำโดย :     

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูโนเท็ด แอนนาลิซิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-2
1.2.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	1-2
1.2.2 ขอบเขตของงานบริการที่ปรึกษา	1-2
1.2.3 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงานแผนปฏิบัติการ	1-3
1.3 พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-3
1.4 แผนการปฏิบัติการ	1-4
1.5 การจัดองค์กรและบุคลากรของโครงการ	1-6
1.5.1 การจัดองค์กรของโครงการ	1-6
1.5.2 แผนปฏิบัติการของบุคลากรโครงการ	1-9
บทที่ 2 งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	2-1
2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคม และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	2-1
2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580)	2-1
2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ประเด็น การท่องเที่ยว	2-3
2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	2-9
2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปีพ.ศ. 2561-2580	2-11
2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	2-12
2.1.6 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-15
2.1.7 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566-2570	2-20
2.1.8 ผังนโยบายระดับประเทศ	2-31

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า	
2.1.9	ผังนโยบายระดับภาค	2-35
2.1.10	แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	2-56
2.1.11	แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว ของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน	2-57
2.1.12	แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ.2560-2564	2-61
2.1.13	แผนแม่บทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของกลุ่มจังหวัดอันดามัน	2-68
2.1.14	แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน	2-70
2.1.15	แผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ.2566-2570)	2-82
2.1.16	แผนพัฒนาจังหวัดพังงา (พ.ศ.2566-2570)	2-85
2.1.17	แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ.2566-2570)	2-89
2.1.18	แผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ (พ.ศ.2566-2570)	2-91
2.1.19	แผนพัฒนาจังหวัดตรัง (พ.ศ.2566-2570)	2-95
2.1.20	แผนพัฒนาจังหวัดสตูล (พ.ศ.2566-2570)	2-98
2.2	งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ	2-103
2.2.1	ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม	2-103
2.2.2	ข้อมูลสภาพแวดล้อมและสภาพพื้นที่ของชุมชน	2-130
2.2.3	ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-133
2.2.4	ข้อมูลสภาพการจราจร	2-148
2.2.5	ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว	2-158
2.2.6	ข้อมูลการกีดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ	2-160
2.2.7	ข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง	2-160
2.3	งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทาง ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	2-193
2.3.1	เส้นทางในประเทศ	2-193
2.3.2	เส้นทางต่างประเทศ	2-196

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร	3-1
3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงข่ายคมนาคมพร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ พร้อมจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยว	3-1
3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง	3-1
3.1.2 งานจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว	3-5
3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับ การจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง	3-35
3.2.1 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งภายในประเทศ	3-36
3.2.2 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งระหว่างประเทศ	3-36
3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับ การจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง	3-35
3.2.1 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งภายในประเทศ	3-36
3.2.2 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งระหว่างประเทศ	3-36
3.2.3 การกำหนดจุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทาง	3-37
3.2.4 การสำรวจปริมาณจราจรด้วยพนักงานรับรถ และการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง	3-38
3.2.5 การสำรวจข้อมูลความเร็วกระแสจราจร	3-43
3.2.6 ปรับแก้ปริมาณจราจรที่ได้จากการสำรวจ	3-44
3.3 งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาต่าง ๆ	3-45
3.4 งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ	3-47
3.5 งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ	3-50
3.6 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ	3-58
3.6.1 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ	3-58
บทที่ 4 งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	4-1
4.1 กรอบแนวคิดของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ	4-1

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการ	4-3
4.2 งานจัดทำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	4-5
4.2.1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว	4-5
4.3 งานคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการที่เหมาะสม	4-8
4.3.1 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว	4-8
4.3.2 กำหนดแนวทางเลือกโครงการ	4-10
บทที่ 5 งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม ของโครงการ(Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	5-1
5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)	5-1
5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการจากแบบแนวคิดเบื้องต้น	5-7
5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม	5-7
5.2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ	5-8
บทที่ 6 งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ	6-1
6.1 งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้าง ที่กีดขวางทางระบายน้ำ	6-1
6.1.1 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา	6-1
6.1.2 งานป้องกันการกัดเซาะ	6-9
6.1.3 อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ	6-9
6.2 งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)	6-11
6.3 งานประมาณมูลค่างานโครงการ	6-15
6.3.1 การออกแบบรายละเอียด	6-15

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.3.2 การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-15
6.3.3 การจัดการมลพิษที่ติดดิน	6-15
6.3.4 การก่อสร้างโครงการ	6-15
บทที่ 7 งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-1
7.1 หลักการและเหตุผล	7-1
7.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-1
7.3 พื้นที่ศึกษา	7-1
7.4 การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม	7-2
7.5 การกำหนดขอบเขตการศึกษา	7-3
7.6 แนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-6
7.7 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-6
7.8 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน	7-8
7.9 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-32
7.10 การจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-34
7.11 การจัดทำมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-34
บทที่ 8 งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	8-1
8.1 แนวทางการดำเนินงาน	8-1
8.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการ	8-2
8.3 การจัดลำดับความสำคัญโครงการ	8-3
บทที่ 9 งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-1
9.1 บทนำ	9-1
9.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน	9-2
9.3 พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย	9-2
9.4 แนวทางการดำเนินงานและกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการ มีส่วนร่วมของประชาชน	9-6

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9.4.1 งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-9
9.4.2 งานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ	9-9
9.4.3 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)	9-10
9.4.4 งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ	9-11
9.4.5 งานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น (งานจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่ เกี่ยวข้อง และงานประชาสัมพันธ์โครงการ)	9-12
9.5 การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอด องค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ต่อโครงการ	9-14
9.5.1 งานสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะ ทางเทคนิค วิชาการตามที่ สนข. มอบหมาย	9-14
9.5.2 งานถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	9-14
9.5.3 งานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	9-14
9.5.4 งานให้การสนับสนุน สนข. ในการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคม ทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	9-15

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.3-1 พื้นที่ตั้งโครงการ	1-3
รูปที่ 1.4-1 แผนگردเนินงานโครงการ	1-5
รูปที่ 1.5-1 แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ	1-7
รูปที่ 1.5-2 แผนระยะเวลาทำงานของบุคลากรหลัก	1-8
รูปที่ 1.5-3 หน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรหลัก	1-10
รูปที่ 2.1-1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	2-2
รูปที่ 2.1-2 หมายเหตุการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	2-10
รูปที่ 2.1-3 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	2-11
รูปที่ 2.1-4 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600	2-34
รูปที่ 2.1-5 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600	2-37
รูปที่ 2.1-6 ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง	2-40
รูปที่ 2.1-7 ผังเมืองรวมภูเก็ต	2-46
รูปที่ 2.1-8 ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา	2-47
รูปที่ 2.1-9 ผังเมืองจังหวัดกระบี่	2-49
รูปที่ 2.1-10 ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง	2-52
รูปที่ 2.1-11 ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล	2-55
รูปที่ 2.2-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564	2-136

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.2-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564	2-138
รูปที่ 2.2-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564	2-140
รูปที่ 2.2-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563	2-142
รูปที่ 2.2-5 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563	2-144
รูปที่ 2.2-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564	2-146
รูปที่ 2.2-7 การใช้ที่ดินในกลุ่มจังหวัดภาคใต้	2-147
รูปที่ 2.2-8 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	2-161
รูปที่ 2.2-9 แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540	2-162
รูปที่ 2.2-10 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560 - 2579	2-163
รูปที่ 2.2-11 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)	2-166
รูปที่ 2.2-12 แผนที่โครงการทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-168
รูปที่ 2.2-13 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่	2-175
รูปที่ 2.2-14 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง	2-175
รูปที่ 2.2-15 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)	2-186
รูปที่ 2.2-16 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)	2-187
รูปที่ 2.2-17 โครงข่ายรถไฟในอนาคตทั้งหมด	2-188
รูปที่ 2.2-18 โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	2-190

สารบัญญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.2-19 โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ	2-191
รูปที่ 2.3-1 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต	2-194
รูปที่ 2.3-2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเลอิตาลีริเวียร่า (Italy Riviera)	2-197
รูปที่ 2.3-3 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเลฝรั่งเศสริเวียร่า (France Riviera)	2-199
รูปที่ 3.1-1 แบบสำรวจและประเมินสภาพทางกายภาพของถนนเดิมภายในโครงการ	3-3
รูปที่ 3.1-2 การลงพื้นที่การสำรวจข้อมูลสภาพทางกายภาพของถนน	3-4
รูปที่ 3.1-3 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	3-12
รูปที่ 3.1-4 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดพังงา	3-16
รูปที่ 3.1-5 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่	3-20
รูปที่ 3.1-6 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต	3-26
รูปที่ 3.1-7 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดตรัง	3-30
รูปที่ 3.1-8 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	3-34
รูปที่ 3.1-9 ขั้นตอนการดำเนินงานในการจัดทำแผนที่ฐาน (Base Map) ของโครงการ	3-35
รูปที่ 3.2-1 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทางเบื้องต้น	3-37
รูปที่ 3.2-2 แบบฟอร์มนี้บรลโดยใช้พนักงานจำแนกตามประเภทยานพาหนะ	3-39
รูปที่ 3.2-3 แบบฟอร์มนี้บรลโดยใช้พนักงานจำแนกตามประเภทยานพาหนะ แบบใช้ร่วมกับเครื่องนับด้วยมือ	3-40
รูปที่ 3.2-4 แบบฟอร์มสำหรับการสัมภาษณ์การเดินทางริมทาง	3-41

สารบัญญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3.2-5 แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลสำหรับการวิ่งรถทดสอบ	3-44
รูปที่ 3.3-1 ขั้นตอนงานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ	3-46
รูปที่ 3.4-1 ตัวอย่างทางแยกที่เป็นจุดตัดระหว่างถนนสายหลัก – สายรองที่เชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ในพื้นที่โครงการของจังหวัดระนอง	3-48
รูปที่ 3.4-2 ตัวอย่างทางแยกจากถนนสายหลักที่เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่โครงการ ของจังหวัดพัทลุง	3-49
รูปที่ 3.4-3 ตัวอย่างการปรับปรุงทางแยกเพื่อลดจุดตัดกระแสรถจราจร	3-50
รูปที่ 3.5-1 โครงการเส้นทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระนอง	3-53
รูปที่ 3.5-2 รายงานการศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระนอง	3-53
รูปที่ 3.5-3 เส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดภูเก็ต	3-57
รูปที่ 3.6-1 โครงสร้างการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน	3-59
รูปที่ 4.1-1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทาง และรูปแบบโครงการ	4-2
รูปที่ 5.1-1 แสดงตัวอย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (1/2)	5-4
รูปที่ 5.1-2 แสดงตัวอย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (2/2)	5-4
รูปที่ 5.1-3 แสดงการออกแบบงานสถาปัตยกรรมประกอบโครงสร้างสะพาน	5-5
รูปที่ 5.1-4 แสดงตัวอย่างการออกแบบงานภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางร่วม ทางแยกอื่น ๆ	5-6
รูปที่ 5.1-5 แสดงกรณีศึกษาอาคารอื่น ๆ ประกอบโครงการ	5-7

สารบัญญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5.2-1 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ	5-8
รูปที่ 5.2-2 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน	5-11
รูปที่ 6.1-1 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดระนอง	6-2
รูปที่ 6.1-2 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดพังงา	6-3
รูปที่ 6.1-3 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดภูเก็ต	6-4
รูปที่ 6.1-4 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดกระบี่	6-5
รูปที่ 6.1-5 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดตรัง	6-6
รูปที่ 6.1-6 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดสตูล	6-7
รูปที่ 6.1-7 แผนที่โครงข่ายลำน้ำที่วางตัวอยู่ในบริเวณพื้นที่ของโครงการ	6-10
รูปที่ 6.2-1 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนเดิมบริเวณพื้นที่ทะเลนอก จังหวัดระนอง	6-12
รูปที่ 6.2-2 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนเดิมบริเวณพื้นที่น้ำตกขนิม จังหวัดพังงา	6-12
รูปที่ 6.2-3 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนบริเวณ บ้านแหลมนาว หาดคอกิ้ว หาดมณีนาคา จังหวัดระนอง	6-13
รูปที่ 6.2-4 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวและส่วนประกอบต่าง ๆ ที่สำคัญ	6-13
รูปที่ 6.2-5 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวรูปแบบต่าง ๆ	6-13
รูปที่ 6.2-6 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (ถ้ามี)	6-14
รูปที่ 6.3-1 ลำดับขั้นตอนในการจัดทำประมาณราคา	6-16
รูปที่ 7.3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น	7-2

สารบัญญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 7.7-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-7
รูปที่ 7.8-1 รูปของแปลงตัวอย่างถาวรสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาด 40X40 ตารางเมตร จำแนกออกเป็น 16 แปลงย่อย ขนาด 10X10 ตารางเมตร พร้อมกับการกำหนดเป็นแถว (Row, R) และสดมภ์ (Column, C)	7-20
รูปที่ 7.8-2 การวางแปลงย่อย	7-21
รูปที่ 7.8-3 การวัดขนาดไม้ยืนต้น	7-22
รูปที่ 8.1-1 แนวทางการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	8-1
รูปที่ 9.3-1 พื้นที่ดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-2
รูปที่ 9.4-1 ภาพรวมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-8

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1-1 ตารางเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 กับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570	2-16
ตารางที่ 2.1-2 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-17
ตารางที่ 2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	2-18
ตารางที่ 2.1-4 สรุปลังเมืองรวมจังหวัดและบทบาทที่กำหนดในพื้นที่ภาคใต้	2-56
ตารางที่ 2.1-5 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว	2-63
ตารางที่ 2.1-6 แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว	2-64
ตารางที่ 2.1-7 แผนงานการส่งเสริมการลงทุน	2-64
ตารางที่ 2.1-8 แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน	2-65
ตารางที่ 2.1-9 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่	2-65
ตารางที่ 2.1-10 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่	2-65
ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565	2-103
ตารางที่ 2.2-2 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-103
ตารางที่ 2.2-3 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2565)	2-103
ตารางที่ 2.2-4 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระนอง ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2560 - 2564	2-105
ตารางที่ 2.2-5 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงที่สุดของจังหวัดระนอง 3 ลำดับแรก	2-106

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.2-6 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงที่สุดของจังหวัดระนอง	2-106
ตารางที่ 2.2-7 ข้อมูลแรงงาน ปี พ.ศ. 2561 - 2563	2-107
ตารางที่ 2.2-8 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565	2-107
ตารางที่ 2.2-9 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-108
ตารางที่ 2.2-10 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดพังงา (พ.ศ. 2565)	2-108
ตารางที่ 2.2-11 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพังงาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2564	2-109
ตารางที่ 2.2-12 จำนวนแรงงานจังหวัดพังงา สถานภาพแรงงานไทย ปี พ.ศ. 2564	2-111
ตารางที่ 2.2-13 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565	2-111
ตารางที่ 2.2-14 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-112
ตารางที่ 2.2-15 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2565)	2-112
ตารางที่ 2.2-16 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2560 - 2564	2-113
ตารางที่ 2.2-17 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำนวน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	2-114
ตารางที่ 2.2-18 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกอำเภอ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	2-115
ตารางที่ 2.2-19 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-115
ตารางที่ 2.2-20 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดภูเก็ต จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2561-2563	2-116
ตารางที่ 2.2-21 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565	2-116
ตารางที่ 2.2-22 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-117

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.2-23 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)	2-117
ตารางที่ 2.2-24 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563	2-118
ตารางที่ 2.2-25 จำนวนโรงงานแยกตามจำพวก พ.ศ. 2564	2-119
ตารางที่ 2.2-26 ข้อมูลโรงงานในพื้นที่จังหวัดกระบี่ (แบ่งตามหมวดอุตสาหกรรม) พ.ศ. 2564	2-119
ตารางที่ 2.2-27 จำนวนผู้มีงานทำจังหวัดกระบี่จำแนกตามสภาพแรงงาน ปี 2564	2-120
ตารางที่ 2.2-28 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565	2-121
ตารางที่ 2.2-29 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-121
ตารางที่ 2.2-30 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดตรัง (พ.ศ. 2565)	2-121
ตารางที่ 2.2-31 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พ.ศ. 2559-2563 ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขากิจกรรม	2-123
ตารางที่ 2.2-32 สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง (จำพวก 2 และ 3) แยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-124
ตารางที่ 2.2-33 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2563	2-125
ตารางที่ 2.2-34 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565	2-125
ตารางที่ 2.2-35 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-126
ตารางที่ 2.2-36 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)	2-126
ตารางที่ 2.2-37 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563	2-127
ตารางที่ 2.2-38 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำพวก	2-128

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.2-39 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-129
ตารางที่ 2.2-40 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2564	2-130
ตารางที่ 2.2-41 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564	2-134
ตารางที่ 2.2-42 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564	2-137
ตารางที่ 2.2-43 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564	2-139
ตารางที่ 2.2-44 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563	2-141
ตารางที่ 2.2-45 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563	2-143
ตารางที่ 2.2-46 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564	2-145
ตารางที่ 2.2-47 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-148
ตารางที่ 2.2-48 ปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ปี พ.ศ. 2565	2-149
ตารางที่ 2.2-49 ตารางแสดงจำนวนท่าเรือสำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ	2-150
ตารางที่ 2.2-50 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-150
ตารางที่ 2.2-51 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-152
ตารางที่ 2.2-52 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีน่าในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-152
ตารางที่ 2.2-53 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-153
ตารางที่ 2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-154

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.2-55 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-157
ตารางที่ 2.2-56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ	2-158
ตารางที่ 2.2-57 โครงข่ายปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2-169
ตารางที่ 2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมิได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2-172
ตารางที่ 2.2-59 สรุปแผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน	2-180
ตารางที่ 2.2-60 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)	2-181
ตารางที่ 2.2-61 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)	2-182
ตารางที่ 2.2-62 สรุปโครงการรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนภายหลังปี พ.ศ. 2585)	2-183
ตารางที่ 2.2-63 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) ในอนาคต	2-185
ตารางที่ 2.2-64 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ในอนาคต	2-185
ตารางที่ 3.2-1 การจำแนกประเภทยานพาหนะสำหรับการนับรถ	3-38
ตารางที่ 3.2-2 การกำหนดจำนวนตัวอย่างสำหรับการสำรวจข้อมูลโครงการ	3-42
ตารางที่ 3.4-1 เกณฑ์ตัวชี้วัดความล่าช้าและระดับการให้บริการ	3-50
ตารางที่ 3.5-1 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการภายในจังหวัดระนอง	3-51
ตารางที่ 3.5-2 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการระหว่างจังหวัดของจังหวัดระนอง	3-52
ตารางที่ 3.5-3 เส้นทางรถโดยสารประจำทางให้บริการภายในจังหวัดพังงา	3-54
ตารางที่ 3.6-1 ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ตามปริมาณจราจร	3-60

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3.6-2 ระดับการให้บริการของทางหลวง 2 ช่องจราจร	3-61
ตารางที่ 3.6-3 ระดับการให้บริการของทางหลวงหลายช่องจราจร	3-62
ตารางที่ 4.1-1 หลักเกณฑ์หรือปัจจัยสำหรับการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-4
ตารางที่ 4.2-1 เกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ศักยภาพ	4-5
ตารางที่ 4.2-2 การกำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-7
ตารางที่ 5.1-1 มาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวงทั่วประเทศ	5-2
ตารางที่ 7.4-1 โครงการประเภททางหลวงซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-3
ตารางที่ 7.5-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาคัดกรองในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-4
ตารางที่ 7.8-1 ดัชนีคุณภาพอากาศ วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ	7-9
ตารางที่ 7.8-2 ดัชนีตรวจวัดระดับเสียง วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์ระดับเสียง	7-10
ตารางที่ 7.8-3 ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์	7-11
ตารางที่ 7.8-4 เกณฑ์กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อมนุษย์	7-11
ตารางที่ 7.8-5 มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)	7-12
ตารางที่ 7.8-6 ดัชนีตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	7-13
ตารางที่ 7.8-7 ดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์	7-14
ตารางที่ 7.8-8 ดัชนีและวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทะเล	7-17

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 7.8-9 สมการปริมาตรไม้แบบ Form Class Volume Table จำแนกตามชนิดไม้	7-24
ตารางที่ 7.8-10 ราคาไม้แยกตามกลุ่มและชั้นคุณภาพไม้ พ.ศ. 2554	7-25
ตารางที่ 7.8-11 การคำนวณมูลค่าไม้สุทธิ (กลุ่มที่ 6)	7-25
ตารางที่ 7.8-12 สรุปมูลค่าไม้สุทธิในแต่ละกลุ่มตามชั้นคุณภาพไม้	7-25
ตารางที่ 7.8-13 สมการอะโลเมตรีที่ใช้ในการคำนวณหามวลชีวภาพรายต้นของส่วนต่าง ๆ ของต้นไม้ในป่า ประเภทต่าง ๆ	7-26
ตารางที่ 7.8-14 สัดส่วนคาร์บอนในเนื้อไม้ของชนิด/พรรณไม้ต่าง ๆ	7-27
ตารางที่ 7.8-15 ค่าสัดส่วนน้ำหนักแห้งของรากต่อต้นของต้นไม้ (Root/Shoot Ratio)	7-28
ตารางที่ 8.3-1 ตัวอย่างการวิเคราะห์สัดส่วนคะแนนตามวิธี Multi Criteria Analysis	8-3
ตารางที่ 8.3-2 การประเมินค่าปัจจัยเชิงคุณภาพตามหลัก Linkert Scale จำแนกตามประเภทผลกระทบ	8-4
ตารางที่ 9.3-1 พื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาโครงการในเบื้องต้น	9-3
ตารางที่ 9.3-2 การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้น	9-4

Inception Report

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2563-2564 รายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศจะลดน้อยลงจากปี พ.ศ. 2562 ถึงร้อยละ 91 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งจากเดิมในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทย มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึงร้อยละ 19.21 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดรองจากกรุงเทพมหานคร คิดเป็น ร้อยละ 23 ของรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศ และจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า ปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีรูปแบบพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเปลี่ยนไป โดยนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยการขับรถ (Road Trip) มากขึ้นจากเดิมถึงร้อยละ 69.7 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นร้อยละ 85.9 ในปี พ.ศ. 2564

ยุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นการสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว โดยแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเล ตะวันตก เป็นต้น

ดังนั้น การส่งเสริมให้การท่องเที่ยวขยายตัวประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ ซึ่งจะต้องเป็นโครงข่ายที่แยกออกจากการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาด้านคมนาคม ทางบกในพื้นที่ภายใต้เลียบชายฝั่งทะเลอันดามันจึงเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

ทั้งนี้ จากการประชุมร่วมกันระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน และผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 1/2564 ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 ณ จังหวัดกระบี่ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ประสานกับสำนักงานงบประมาณ เพื่อพิจารณาบรรจุเรื่องการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามัน ไว้ในแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2566 ซึ่งต่อมากกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์หลักของโครงการ ดังนี้

- เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม (Feasibility Study) ของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล)
- เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล)
- เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ในประเด็นด้านการท่องเที่ยว

1.2.2 ขอบเขตของงานบริการที่ปรึกษา

ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วยงานหลักต่างๆ ดังนี้

- งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร
- งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น
- งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ
- งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน
- การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) และการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ
- การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์

1.2.3 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงานแผนปฏิบัติงาน

รายงานแผนปฏิบัติงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงความเป็นมาของโครงการ เหตุผลและความจำเป็นในการดำเนินโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา แผนการดำเนินงาน ผังโครงสร้างบุคลากรและการปฏิบัติงาน วิธีการศึกษาและออกแบบตามข้อกำหนดและขอบเขต (Term of Reference) ของการดำเนินงาน การจัดส่งรายงาน แบบแปลน และเอกสารต่าง ๆ รวมถึงแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ รวมทั้งผลการดำเนินงานบางส่วนซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินงานในช่วงเดือนแรกของงาน สำหรับในรายงานแผนปฏิบัติงานนี้ ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเนื้อหาบางส่วนเพื่อให้เหมาะสมกับข้อมูลและขั้นตอนการดำเนินงานในปัจจุบัน

1.3 พื้นที่ศึกษาโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ระยะทางไม่น้อยกว่า 600 กิโลเมตร มีพื้นที่ตั้งโครงการดังแสดงในรูปที่ 1.3-1 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการหารายได้จากการท่องเที่ยว โดยการฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมไปจนถึงจัดระเบียบการท่องเที่ยวให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม



รูปที่ 1.3-1 พื้นที่ตั้งโครงการ

1.4 แผนการปฏิบัติงาน

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดเตรียมแผนการปฏิบัติงานของโครงการ โดยพิจารณาจากรายละเอียดตามข้อกำหนดขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR) รวมทั้งวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานโดยละเอียด จึงได้กำหนดแผนการปฏิบัติงานโดยพิจารณาจากกรอบระยะเวลาของการปฏิบัติงานที่ต่อเนื่องและเกี่ยวข้องกัน เพื่อให้มีการทำงานที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการประสานงานกันระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และหน่วยงานอื่น ๆ ดังแสดงรายละเอียดแผนการปฏิบัติงานในรูปที่ 1.4-1 โดยสิ้นเดือนกันยายน 2566 มีผลการดำเนินงานศึกษาล่าช้ากว่าแผนการดำเนินงานเล็กน้อย โดยแผนการดำเนินงานเท่ากับ 5.60 ในขณะที่ผลการดำเนินงานเท่ากับร้อยละ 5.36 ซึ่งมีความล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 0.24

ลำดับ	หัวข้อตาม TOR	หัวข้อการดำเนินงาน	สัดส่วนโครงการ (%)	งบประมาณจัด (%)	ผลงานสะสม (%)	ผลงานงวด (%)	ปี พ.ศ. / เดือน																								
							2566						2567						2568						หมายเหตุ						
							ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.							
1	4.1.1	งานศึกษาขอบเขตการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและแผนงานทางเทคนิคและแผนงานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรม	10.00%	4.00%	4.00%	4.00%	10.00%																								
							4.00%																								
							1.00%						0.20%						0.20%												
							1.00%						0.20%						0.20%												
2	4.1.2	งานศึกษาด้านการขนส่งและจราจร	10.00%	0.80%	0.60%	0.60%	10.00%																								
							0.20%																								
							1.00%						0.10%						0.10%												
3	4.1.3	งานคัดเลือกนายช่างและรูปแบบของโครงการเบื้องต้น	10.00%	0.00%	0.00%	0.00%	10.00%																								
							4.00%																								
							6.00%																								
							20.00%																								
4	4.1.4	งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์วิศวกรรม การเงิน และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Feasibility Study) เป็นรายหัว	20.00%	0.00%	0.00%	0.00%	20.00%																								
							8.00%																								
5	4.1.5	งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคาคู่โครงการ	10.00%	0.00%	0.00%	0.00%	10.00%																								
							8.00%																								
6	4.1.6	งานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	10.00%	0.35%	0.35%	0.35%	10.00%																								
							2.00%																								
							4.00%																								
7	4.1.7	การจัดทำแบบปฏิบัติการพัฒนาคู่มือปฏิบัติงานทางเทคนิคและแผนงานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรม	10.00%	0.00%	0.00%	0.00%	10.00%																								
							5.00%																								
							5.00%																								
							10.00%																								
8	4.1.8	การประชุมชี้แจงโครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	10.00%	0.10%	0.10%	0.10%	10.00%																								
							3.00%																								
							2.00%																								
							2.00%																								
							1.00%																								
9	4.3	งานสนับสนุนและจัดหาข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายทอดความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์	5.00%	0.20%	0.20%	0.20%	5.00%																								
							1.00%																								
							1.00%																								
							1.50%																								
							1.50%																								
10	4.4	งานจัดประชุม สัมมนา และประชุมชี้แจง	5.00%	0.15%	0.10%	0.15%	5.00%																								
							3.00%																								
							1.00%																								
							1.00%																								
10.2	4.4.2	ดำเนินการประชุมชี้แจงโครงการระยะ 30 วัน และดำเนินการประชุมชี้แจงเบื้องต้นเป็นการมีลักษณะ	2.00%	0.15%	0.10%	0.15%	2.00%																								
							0.50%																								
							1.50%																								
รวมค่าจ้างเหมาบริการ (บาท)							5.60%																								
รวมค่าจ้างเหมาบริการ (บาท)							5.35%																								



รูปที่ 1.4-1 แผนกรดเงินงานโครงการ

1.5 การจัดองค์กรและบุคลากรของโครงการ

1.5.1 การจัดองค์กรของโครงการ

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ปัญญา คอนซัลแต้นท์ จำกัด และ บริษัท ยูโนเต็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด ร่วมกันในกิจการค้าร่วม (Consortium) ในการปฏิบัติงานภายใต้สัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาจนกว่างานจะแล้วเสร็จ โดย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาหลักหรือบริษัทนำ (Lead Firm) ในการดำเนินงานเกี่ยวกับโครงการนี้จนสิ้นสุดสัญญา

เพื่อให้งานบริการที่ปรึกษางานศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล สามารถดำเนินการตามแผนและแนวทางการปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา และบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกำหนด กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารงานโครงการ โดยแยกกลุ่มงานต่าง ๆ ตามภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. กลุ่มงานบริหารและจัดการโครงการ
2. กลุ่มงานด้านวิศวกรรมโยธา
3. กลุ่มงานด้านการวางแผนการขนส่งและจราจร
4. กลุ่มงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

โดยผังโครงสร้างการบริหารงานโครงการและรายชื่อบุคลากรหลักที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเคยปฏิบัติงานและมีประสบการณ์ตามตำแหน่งหน้าที่ ได้แสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-1 และมีการกำหนดแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรแต่ละตำแหน่งอย่างเหมาะสมเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติงานโครงการ ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-2



รูปที่ 1.5-1 แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ชื่อ-นามสกุล	ระยะเวลาปฏิบัติงาน (คน-เดือน)	ระยะเวลาปฏิบัติงาน (เดือน)																	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	ผู้จัดการโครงการ	นายแสงชัย สาทิววงศ์ใหญ่ชัย	12																		
2	รองผู้จัดการโครงการด้านวิศวกรรมโยธา	นายสมเกียรติ เติร์มเมแจ้งอรุณ	12																		
3	รองผู้จัดการโครงการด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจร	นายอัศวิน ศิริวิทักษ์	12																		
4	รองผู้จัดการโครงการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	ผศ. ดร. วานิดา ตรัสสวัสดิ์	12																		
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งและจราจร	ผศ. ดร. สุรเมศร์ ทริยะวัฒน์	12																		
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง	นางสาวปัทมา ศรีสุขวัฒน์	12																		
7	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ 1	นายอภิชาติ อึ้งประเสริฐ	12																		
8	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ 2	นายบรรณาการ จูรกิจกานนท์	12																		
9	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทาง 1	นายณัฐ บัวแย้ม	12																		
10	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทาง 2	นายจาตุร แสนสุวรรณ	12																		
11	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมธรณีและปฐพีวิทยา 1	นายสมพงษ์ ไร่องังสาด	12																		
12	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมธรณีและปฐพีวิทยา 2	ดร. กฤษณ์ เสาวเวียง	12																		
13	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง 1	นายบุญญู คำทอง	12																		
14	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง 2	นายธนัญญ์ จาตุภูมิ	12																		
15	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบายน้ำ 1	นางวนิดา อัมพทลักษณ์	12																		
16	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบายน้ำ 2	นายชัยยุทธ ย้อยดวงชัย	12																		
17	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา 1	นางสาวบุษวี จิตต์จำนงค์	12																		
18	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา 2	นางสาววิมลระวี นวกวงษ์	12																		
19	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก 1	นายจักรพันธ์ เลียมลักษณ์ไพศาล	12																		
20	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก 2	นายอนิรุท โคระวี	12																		
21	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	นางสาวนารัตน์ เกี้ยวมาศ	12																		
22	ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง	ดร. วิเทศ ศรีมิตร	12																		
23	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	นางสาวนวลวรรณ ศักดาเดช	12																		
24	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	นายฤทธิชัย งดงาม	12																		
25	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายภาคพื้นเมือง	นายธีรวัฒน์ ตียามชัย	12																		
26	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว	ดร. มลลิกา แจ่มจันทร์	12																		

รูปที่ 1.5-2 แผนระยะเวลาทำงานของบุคลากรหลัก

1.5.2 แผนปฏิบัติงานของบุคลากรโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดเตรียมแผนการปฏิบัติงานของบุคลากรโครงการ โดยพิจารณาจากรายการข้อกำหนด
ขอบเขตงาน แนวทางการดำเนินงานและระยะเวลาในการปฏิบัติงานในแต่ละด้าน เพื่อให้เกิดความสอดคล้อง
ของการดำเนินงานที่มีความสัมพันธ์กัน ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-3

ลำดับ	หัวข้อแผน TOR	กิจกรรม	บุคลากร																		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
			ผู้จัดการโครงการ	รองผู้จัดการโครงการด้านวิศวกรรมโยธา	รองผู้จัดการโครงการด้านการวางแผนและการเงินและจราจร	รองผู้จัดการโครงการด้านวิชาการและศิลปวัฒนธรรม	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและจราจร	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารจัดการทรัพยากร	ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายและผังเมือง	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว		
1. ขอบเขตงาน																					
1	4.1.1	งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาต้นแบบท่าเรือเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.1	1	งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาต้นแบบท่าเรือและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการในระดัจังหวัด ระดับภาค และระดับชาติ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.2	2	งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษา	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.3	3	งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษาหรือผลการดำเนินการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามันและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2	4.1.2	งานส่วนที่ 2 : งานศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.1	1	งานสำรวจพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยงที่ดำเนินการศึกษา รวมถึงข้อมูลแผนที่ภูมิประเทศในปัจจุบัน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.2	2	งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.3	3	งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่นๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาต้นแบบท่าเรือ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.4	4	งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ ที่อาจเกิดขึ้นจากบริเวณทางแยกที่เป็นจุดติดกับถนนสายหลักและสายรองที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.5	5	งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่ของโครงการที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบันและแผนการพัฒนาในอนาคต	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2.6	6	งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
3	4.1.3	งานส่วนที่ 3 : งานการคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
3.1	1	งานจัดทำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
3.2	2	งานคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการที่เหมาะสม	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
4	4.1.4	งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
4.1	1	งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ของการพัฒนาโครงการ แนวสายทาง รูปแบบถนนโครงการ พื้นที่รองรับการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (New Landmark) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
4.2	2	งานศึกษาวเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
5	4.1.5	งานส่วนที่ 5 : การจัดท่าเรือเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคาค่าโครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
5.1	1	งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ภูมิธรณีวิทยา ธรณีวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่ขัดขวางทางระบายน้ำ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
5.2	2	งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของเส้นทางถนน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
5.3	3	งานประมาณมูลค่าต้นทุนโครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
6	4.1.6	งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
-	-	งานจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (EIE)	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
7	4.1.7	งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแบบปฏิบัติการพัฒนาต้นแบบท่าเรือเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
-	-	งานจัดทำแบบปฏิบัติการพัฒนาต้นแบบท่าเรือเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8	4.1.8	งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและการระดมความคิดเห็นของประชาชน	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8.1	1	งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8.2	2	งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8.3	3	งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงงานสนับสนุนปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8.4	4	งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสมและดึงดูด	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
8.5	5	งานจัดทำมีมนานะและนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อยระดับจังหวัด การสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา และการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้(Knowledge Knowhow Transfer)																					
การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ																					
1	4.3.1	งานสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการตามที่ สนข. มอบหมาย	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2	4.3.2	งานถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
3	4.3.3	งานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาดังนี้ ให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
4	4.3.4	งานสนับสนุน สนข. ในการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบรินชายฝั่งทะเลอันดามัน ต่อกระทรวงคมนาคม	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
3. การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์																					
1	4.4.1	งานจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการและหรือเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.1	1	การสัมมนานำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.2	2	การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (2.1) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I) จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง (2.2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
1.3	3	งานสัมมนานำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	
2	4.4.2	งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการทุกระยะ 30 วัน และให้มีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ	●	●	●	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	

สัญลักษณ์ ● บริหารจัดการ ■ รับผิดชอบโดยตรง ▲ สนับสนุน

รูปที่ 1.5-3 หน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรหลัก

งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูล
ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบก
เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 2

งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนา แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังรูปที่ 2.1-1 ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง

มีเป้าหมายทั้งในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศและช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับศักยภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตร และบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่

- 1.1) การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ จัดระบบผังเมืองที่มีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วม มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพ
- 1.2) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในด้านการขนส่ง ด้านพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และการวิจัยและพัฒนา
- 1.3) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก เพื่อสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับนานาชาติ ส่งเสริมความร่วมมือกับนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านต่าง ๆ

เพิ่มบทบาทของประเทศไทยในองค์กรระหว่างประเทศ รวมถึงสร้างองค์ความรู้ด้านการต่างประเทศ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อพัฒนาคนและสังคมไทยให้เป็นรากฐานแข็งแกร่งของประเทศ มีความพร้อมทางกาย ใจ สติปัญญา มีความเป็นสากล มีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีคุณธรรมจริยธรรม รู้คุณค่าความเป็นไทย มีครอบครัวที่มั่นคง

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและ ความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติธรรมชาติ และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว

6) ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีสมรรถนะสูง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลกระจายบทบาทภารกิจไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม



ที่มา: รายงานยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา), สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.1-1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2580) ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่องการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มีจุดประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีความ

สอดคล้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกที่เน้นการสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน และเชื่อมต่อการเดินทางเชิงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศให้เข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ประเด็น การท่องเที่ยว

ประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวในฐานะกลไกหลักในการช่วยขับเคลื่อน เศรษฐกิจของประเทศ โดยในปี 2560 การท่องเที่ยวของไทยสามารถสร้างรายได้กว่า 2.75 ล้านล้านบาท และมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว (Travel & Tourism Competitiveness Index) อยู่ในอันดับที่ 34 จาก 136 ประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ผ่านมาของไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามสภาวะการณ์โลก

และพฤติกรรมของผู้บริโภค อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยจึงต้องมีการปรับตัวตามกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และวางแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด เพื่อรักษาและพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวของประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลกจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง โดยจะต้องพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ มุ่งเน้น นักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของ นักท่องเที่ยว และมุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพ แต่ยังคงรักษาจุดเด่นของประเทศ ด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม อัตลักษณ์ความเป็นไทย ตลอดจนให้คุณค่ากับสิ่งแวดล้อมไว้ได้ทั้งนี้ การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 20 ปี ในระยะแรกให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง วางรากฐานด้านการท่องเที่ยวที่เน้นมาตรฐานและคุณภาพระดับสากล สิ่งสำคัญที่สุดคือ การสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว การบังคับใช้กฎหมายให้เกิด ความปลอดภัย และไม่ให้นักท่องเที่ยวถูกเอารัดเอาเปรียบ แล้วจึงกระจายการท่องเที่ยวทั้งในมิติของพื้นที่ และรายได้สู่ชุมชน ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายสูงสุด ของการท่องเที่ยวในการเป็นเครื่องมือในการลดความเหลื่อมล้ำของสังคมไทย โดยแผนแม่บทด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

- 1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม สร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม ผสานกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต เพื่อสร้างคุณค่าให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่ตอบสนองพฤติกรรม ความต้องการนักท่องเที่ยว และสร้างทางเลือกของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว
- 2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุมการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจ หรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้ง ส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและกิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เป็นเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่

นำไปสู่การสร้างสรรคนวัตกรรม รวมถึงการสร้างเวที เจริญการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่
เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

- 3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย พัฒนาและยกระดับมาตรฐาน
การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการ บุคลากร ผู้ประกอบการ
และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว เน้นสร้างความแตกต่างและความ
เป็นเอกลักษณ์จาก การให้บริการตามแบบอย่างความเป็นไทยที่โดดเด่นในระดับสากล ร่วมกับการ
ใช้องค์ความรู้และภูมิปัญญาไทย ที่พัฒนาต่อยอดกับความคิดสร้างสรรค์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี
และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า และบริการ
- 4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยว
ไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและ
การมีส่วนร่วมของชุมชน ครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำ
สำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกใน
การท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนอง
ความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่
- 5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ยกกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทาง
การท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนา
โครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อการเชื่อมโยง เส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียน บนฐานอัตลักษณ์
เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน
- 6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถ
ในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ
การท่องเที่ยวไทย

องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ ได้คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2573 จะมีนักท่องเที่ยว
เดินทางทั่วโลก 1.8 พันล้านคน หรือขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.3 ต่อปีจึงนับเป็นโอกาสที่ดีของ
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวทั่วโลก
โดยการแสวงหาสินค้าและบริการท่องเที่ยวใหม่ ๆ ที่ไทยมีศักยภาพมีความหลากหลาย และกระจายอยู่ ทุก
ภูมิภาคของประเทศ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาส่งเสริมพัฒนาให้เต็มตาม
ศักยภาพและสร้างสรรค์คุณค่าให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ ตลอดจนยกระดับมาตรฐาน
ความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบนิเวศ และ
ทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพื่อกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่ชุมชน
และเมืองอย่างทั่วถึงและยั่งยืน บรรลุเป้าหมายด้านรายได้และการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว
ประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม**

การสร้างสรรคคุณค่าสินค้าและบริการการท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม
ผนวกกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต เพื่อสร้าง
คุณค่า ให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่ตอบสนองพฤติกรรมความต้องการนักท่องเที่ยว

และสร้างทางเลือกของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนา มีดังนี้

- 1) สร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการบนฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น ได้แก่ แหล่งอุทยานประวัติศาสตร์ เมืองมรดกโลก โบราณสถาน เมืองเก่า ย่านการค้า วิถีชีวิตลุ่มน้ำ สินค้าชุมชน อาหารไทย และแพทย์แผนไทย เพื่อนำมาสร้างสรรค์คุณค่า และมูลค่าผ่านองค์ความรู้ นวัตกรรม เทคโนโลยี และการออกแบบเพื่อสร้างสรรค์เป็นสินค้า รวมถึงการพัฒนา กิจกรรมและบริการรูปแบบใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยววิถีพุทธ การท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิม เป็นต้น
- 2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์เพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยพัฒนา และการออกแบบ การสร้างนวัตกรรม การส่งเสริมการลงทุน การสร้างเครือข่ายวิสาหกิจการท่องเที่ยว การสื่อสารและการคมนาคม การพัฒนาระบบฐานข้อมูล การส่งเสริมการตลาด และการสร้างเรื่องราวเพื่อบอกเล่านักท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) เสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อให้มีทักษะและองค์ความรู้ในธุรกิจตลอดห่วงโซ่คุณค่าของการท่องเที่ยว ทั้งด้านการออกแบบ การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรมเทคโนโลยี การบริหารจัดการธุรกิจและการตลาด เพื่อสร้างความแตกต่างและความโดดเด่น ของสินค้าและบริการ ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดท่องเที่ยว
- 4) ส่งเสริมการตลาดที่เปี่ยม การคุ้มครอง การใช้ทรัพย์สินทางปัญญาและภูมิปัญญา เพื่อสนับสนุนการพัฒนาต่อยอดไปสู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ได้แก่ แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมไทย มรดกทางวัฒนธรรม กิจกรรมและสินค้าของชุมชนอาหารไทย และการแพทย์แผนไทย
- 5) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยการนำเสนอเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น ให้เป็นที่เข้าใจในเวทีโลก ผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่าง ๆ รวมทั้งการส่งเสริม การสื่อสารเรื่องราวอันเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละภูมิภาคและจังหวัดต่าง ๆ ผ่านการพัฒนาแบรนด์และการสื่อสาร เรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ**

ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุมการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจหรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและ กิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ โดยเป็นเวทีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างสรรค์นวัตกรรม และเป็นเวทีเจรจาการค้าและ การลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจให้มีความพร้อมสำหรับการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ การจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรม การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ รวมถึงส่งเสริมการกระจายของการท่องเที่ยวธุรกิจ ไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางของการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานหรือ กิจกรรมพิเศษ และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงการจัดแสดงผลงานรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการจัดแสดงผลงานจริงและ ในรูปแบบเสมือนจริง
- 2) สนับสนุนมาตรการเพื่อสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมทั้งสร้างความพร้อมของธุรกิจที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าและระบบนิเวศของการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร การจัดเลี้ยงของที่ระลึก บริการโลจิสติกส์ สถานบันเทิง ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจการจัดงาน เป็นต้น และส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม วิสาหกิจเริ่มต้น และชุมชนท้องถิ่น ในการนำเสนอสินค้าและบริการเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมถึงการสร้างควมเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 3) ส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการเป็นเจ้าภาพจัดงานในระดับนานาชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์เมือง/พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ และส่งเสริมกิจกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ทั้งก่อน ในระหว่างและหลังการประกอบธุรกิจหรือการทำ กิจกรรมต่าง ๆ ต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ รวมถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการศึกษา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเข้าถึง การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างนวัตกรรม ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดเวทีเจรจาการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย**

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการบุคลากร ผู้ประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการสร้างแตกต่างและเอกลักษณ์จากการให้บริการตามแบบอย่างความเป็นไทยที่โดดเด่นในระดับสากล ร่วมกับการใช้องค์ความรู้และภูมิปัญญาไทยที่พัฒนาต่อยอดกับความคิดสร้างสรรค์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) ยกระดับคุณภาพการให้บริการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้ได้มาตรฐานระดับสากล ทั้งคุณภาพของสถานประกอบการและคุณภาพของผู้ให้บริการที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญให้ความสำคัญ เรื่องความสะอาดและความปลอดภัยในสถานประกอบการ ซึ่งครอบคลุมการให้บริการในธุรกิจสปาและบริการ เสริมความงาม นวดแผนไทย โยคะ การดูแลผู้สูงอายุ สถานพักผ่อนเพื่อการฟื้นฟูสุขภาพและการผ่อนคลาย
- 2) สร้างสรรค์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีศักยภาพในการบำบัด ฟื้นฟู รักษาสุขภาพ โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์นวัตกรรม และเอกลักษณ์ความเป็นไทย ในการให้บริการพร้อมทั้งสร้างความหลากหลายของกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ ในระดับสากลและเชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น การใช้พุร้อน น้ำแร่ สปาโคลน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น

- 3) พัฒนาระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ด้านแพทย์แผนไทยให้มีมาตรฐานระดับสากลและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์ โดยการวิจัยพัฒนานวัตกรรมต่อยอด ให้เกิดสินค้าใหม่ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นของผู้บริโภคต่อผลิตภัณฑ์การแพทย์แผนไทย
- 4) ส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวทางการแพทย์ที่ไทยมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อสร้างการรับรู้อย่างแพร่หลายในตลาดกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มตลาดที่มีความสนใจเฉพาะด้าน ได้แก่ ศัลยกรรมเสริม ความงาม การตรวจสุขภาพประจำปี ทันตกรรม จักษุวิทยา การรักษาภาวะผู้มีบุตรยาก ศัลยกรรมกระดูกและ ผ่าตัดหัวใจ เป็นต้น โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจรของไทย

● **แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ**

ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทยซึ่งถือเป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน การท่องเที่ยวทางน้ำ จะครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึง บริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่ โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวก่อน ระหว่าง และหลังการโดยสารด้วยเรือสำราญและเรือยอร์ช โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว ทั้งปะการัง ชายหาด และคุณภาพน้ำ รวมทั้งสร้างสรรค์และยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการกระจายกิจกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ และการสร้างความพร้อมให้แก่ชุมชนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวชายฝั่งและหมู่เกาะ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และตามลุ่มน้ำที่สำคัญ เช่น ลุ่มน้ำเจ้าพระยา และลุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทยเพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือ แวะพักเป็นท่าเรือหลักและท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- 3) พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือ และความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับ ภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ
- 4) การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวต่อเนื่องในทุกรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการทำตลาดรูปแบบใหม่บนพื้นฐาน ของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยว

และธุรกิจสายการบินเรือ ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูง รวมทั้งนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่งและลุ่มน้ำสายสำคัญ

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค**

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และ ทางอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียนเข้าด้วยกันบนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวร่วมกัน โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคตทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือใน ระดับอนุภูมิภาคและอาเซียน อาทิ กรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวยังรวมถึงการเชื่อมโยง เส้นทางท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์ และเมืองมรดกโลกภายในอนุภูมิภาค
- 2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาและยกระดับพิธี ผ่านแดนของการเดินทางในทุกรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ การปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยว และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ความรู้ เผยแพร่ข้อมูล และ อำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว
- 3) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศร่วมกันให้สอดคล้องกับทิศทางและ แนวโน้มของตลาดยุคใหม่โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยการประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ และสร้างแรงจูงใจแก่นักท่องเที่ยวบนฐานอัตลักษณ์ร่วมกันของอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นที่รู้จัก และเป็นจุดหมายปลายทางร่วมของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

- **แผนย่อยการพัฒนากระบวนนิเวศการท่องเที่ยว**

ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเป็นแนวทางการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ รวมถึงคุณภาพมาตรฐานของสินค้า บริการและสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อ สุขภาพของนักท่องเที่ยว โดยอาศัยเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ
- 2) พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ

และการท่องเที่ยว เพื่อคนทั้งมวล โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม

- 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น
- 4) พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนให้มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและ ประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่
- 5) ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวของไทย ทั้งแหล่งท่องเที่ยว สินค้าบริการ และยานการค้ำที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำเส้นทางทางการท่องเที่ยว เชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่
- 6) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการ การท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนด นโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ **ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว** ในส่วนของแผนย่อยที่ **6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว** โดยสอดคล้องกับการส่งเสริมรูปแบบการเดินทางเชิงการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวแหล่งใหม่และการเดินทางรูปแบบใหม่ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เพิ่มขึ้น รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่โดดเด่น และเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่คุณภาพ **ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล** เพื่อขยายขีดความสามารถในการเชื่อมต่อจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ภาคใต้บริเวณฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อความสะดวกในการเดินทางและรองรับการเดินทางด้วยวิธีการขับรถท่องเที่ยว (Road Trip) ที่เพิ่มมากขึ้น

2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) มีสถานะเป็นแผนระดับที่ 2 ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ และใช้เป็นกรอบสำหรับการจัดทำแผนระดับที่ 3 เพื่อให้การดำเนินงานของภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องสามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ตามกรอบระยะเวลาที่คาดหวังไว้ โดยเริ่มใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ครอบคลุมปีงบประมาณ พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งเป็นระยะ 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้ถูกจัดทำขึ้นให้เป็นแผนที่มีความชัดเจนในการกำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่ต้องการมุ่งเน้น โดยเริ่มต้นจากการสังเคราะห์ วิเคราะห์แนวโน้ม พร้อมทั้งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นทั้งภายในประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก เพื่อประเมินความท้าทายและโอกาสในการพัฒนาประเทศภายใต้บริบทเงื่อนไขข้อจำกัดที่ประเทศไทยต้องเผชิญอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยพิจารณาองค์ประกอบของการพัฒนาประเทศในมิติด้านต่าง ๆ ที่มีความเชื่อมโยงหรือเป็นองค์ประกอบของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติอย่างรอบด้าน ก่อนนำมาสู่การกำหนดจุดเน้นเชิงเป้าหมายที่ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญและมุ่งเน้นดำเนินงานให้

บรรลุผลในระยะของแผนพัฒนาฯ เพื่อให้ประเทศพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์เพื่อ พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่า อย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายหลักของการพัฒนา 5 ประการ ประกอบด้วย

- การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม
- การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่
- การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม
- การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน
- การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่

นอกจากนี้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ยังได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจ สร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังรูปที่ 2.1-2



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

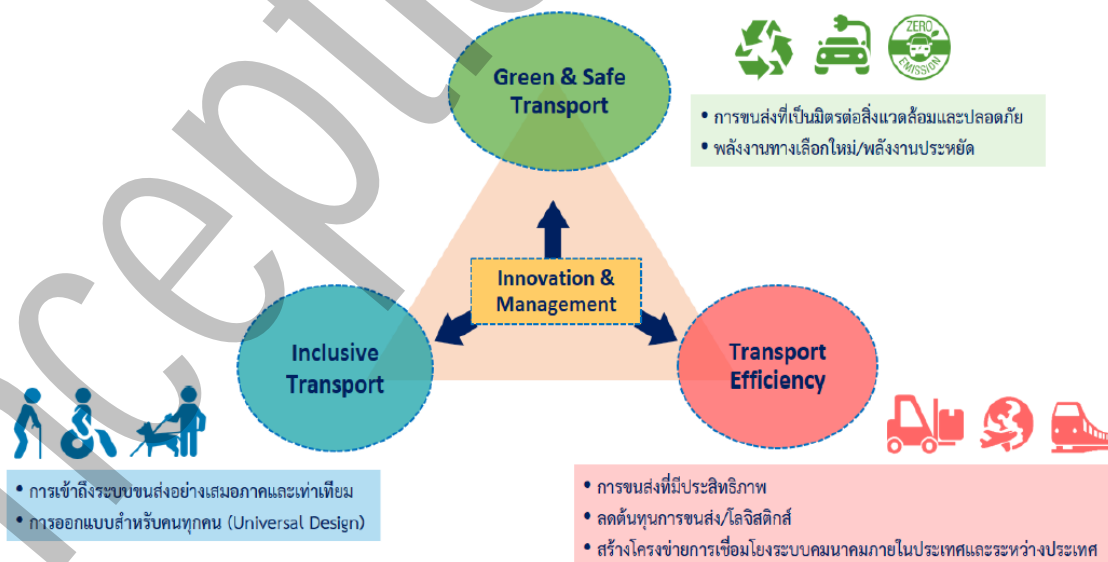
รูปที่ 2.1-2 หมุดหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ **หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน** โดยลดการท่องเที่ยวที่เน้นปริมาณ สร้างการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์

2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปีพ.ศ. 2561-2580

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
- 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) รวมถึงการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ และการใช้เทคโนโลยี GPS ในการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม
- 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2.1-3 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)** ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)** ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ
- 3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูประบบ (Regulations and Institution)** ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง
- 4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)** ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับ การเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค
- 5) **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)** ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำ เทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาคู่ขนานตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ซึ่งเป็นการพัฒนาเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย โดยเน้นรูปแบบการเดินทางเชิงท่องเที่ยว (Road Trip) ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน

2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การ

พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนสู่การปฏิบัติ อาทิ วิกฤตการณ์เมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ขึ้น โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์** “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”
- **วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์** (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (2) ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล (3) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- **เป้าหมาย** ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้น
- **ตัวชี้วัด** ประกอบด้วย (1) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี พ.ศ. 2563 (2) อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI) (3) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี พ.ศ. 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border) (4) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี พ.ศ. 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และ (5) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี พ.ศ. 2564

แผนยุทธศาสตร์ฯ นี้ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ในการดำเนินการ ดังนี้

- 1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน** เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดหมายปลายทางผู้บริโภคได้ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 : ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

กลยุทธ์ที่ 2 : เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce)

กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม Cambodia - Laos - Myanmar - Vietnam : CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์

กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 4 : เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาศูนย์กลางการค้าด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์กลางการค้าด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน / ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนารฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นการสนับสนุนการสร้างมูลค่าจากการท่องเที่ยว เน้นการขับรถท่องเที่ยวในรูปแบบ Road Trip และ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการพัฒนา เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.1.6 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

ภายใต้กรอบระยะเวลา 5 ปี ของแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมซึ่งเป็นเป้าหมายระดับแผน รวมถึงเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา เพื่อให้มีส่วนร่วมช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ประเด็นหลัก) และเป้าหมายของ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 1 ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีจำนวนแนวทางการพัฒนาเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 โดยยกการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาศักยภาพ LSPs และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ขึ้นมาเป็นแนวทางพัฒนาหลัก ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 ตารางเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 กับ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
7 ยุทธศาสตร์ (21 กลยุทธ์)	3 ยุทธศาสตร์ (11 กลยุทธ์)	5 แนวทางการพัฒนา (18 กลยุทธ์)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า/ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า		แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์		แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน		
ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์		

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

นอกจากนี้ การกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีการมอบหมายหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อน ตามแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย 7 กระทรวง คือ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวงแรงงาน เพื่อให้แนวทางการขับเคลื่อนมีความชัดเจนตามมิติของหน่วยงานสำคัญเหล่านี้ และเพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน จึงได้การตั้งเป้าหมายและกำหนดตัวชี้วัดแบ่งตามแนวทางการพัฒนา ซึ่งแตกต่างจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 ที่มีกล่าวถึงภาพรวมของเป้าหมายเพียงโดยรวมเท่านั้น ซึ่งมีรายละเอียดของตัวชี้วัดของแผนการปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้า ในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 7 ต่อปี
การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้าส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study : TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 10 ต่อปี
การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

จากการพิจารณาความต่อเนื่องการพัฒนาจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 ดังแสดงในตารางที่ 2.1-3 พบว่า มีประเด็นในการพัฒนาที่ต่อเนื่องและประเด็นใหม่ที่ถูกให้เข้ากับสถานการณ์โลกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยประเด็นที่มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการเกษตรเพื่อให้เกษตรกรมีต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลง และสร้างศักยภาพการแข่งขัน การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้มีครอบคลุมและขยายขอบเขตการดำเนินงานในระดับสากล และการค้าชายแดนเพื่อเชื่อมโยงและเปิดโอกาสทางการค้าให้กับผู้ประกอบการ เป็นต้น ในส่วนประเด็นที่มีการเพิ่มเติมและเร่งผลักดัน เช่น การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวให้เข้ากับยุคออนไลน์ (Online) และสร้างโอกาสทางการค้าได้ และมีการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว เป็นต้น ซึ่งการกำหนดแนวทางและแผนปฏิบัติการเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงประเด็นความสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศและหากได้มีการผลักดันทั้งภาครัฐและเอกชนย่อมส่งผลให้ประเทศเกิดการพัฒนาต่อไป

ตารางที่ 2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
ด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน	แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร
ด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้	แนวทางการพัฒนาที่ 4 กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล
ด้านพัฒนาพื้นที่ ด้านชายแดน และการเชื่อมโยงการค้า		
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและเป็นประตูการค้า	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIO) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน		แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนํ้า (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนํ้า (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ		
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)		
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย		

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
ด้านเทคโนโลยี และดิจิทัล		
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาบริการโลจิสติกส์
ด้าน National Single Window (NSW)		
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารจัดการระบบ NSW (Business model) ที่มีประสิทธิภาพ		
ด้านการวิจัยและพัฒนาบุคลากร		
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่าง ๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (International Certificates)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์ด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศูนย์ด้านโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	
กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์		
ยุทธศาสตร์ที่ 7 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง		
ยุทธศาสตร์ที่ 7 กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)		
ด้านสิ่งแวดล้อม		
ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.1.7 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566-2570

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยมีบทบาทความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นหนึ่งในแหล่งรายได้ที่สำคัญที่นำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ กระแส เงินตราไหลเวียนในประเทศ การสร้างงาน และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ อีกทั้ง ยังมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการค้า และการลงทุนที่ช่วยเพิ่มการขยายตัวและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย อ้างอิงจากบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Account: TSA) ในปี พ.ศ. 2562 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism Gross Domestic Product: TGDP) มากถึง 3,005,552 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 17.79 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ดังนั้น เพื่อให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการพัฒนาและกระจายผลประโยชน์ไปยังภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างต่อเนื่องและกว้างขวาง จึงจำเป็นต้องพัฒนา และจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ให้มีความสมบูรณ์ต่อเนื่อง และทันต่อเหตุการณ์ คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ท.ท.ช.) มีอำนาจและหน้าที่หลักในการ ส่งเสริม การบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ เสนอต่อ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ซึ่งผลการดำเนินงานของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ในระยะที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในด้านการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ จากการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยเฉพาะการขยายตัวของ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.92 ในปี พ.ศ. 2562 และสามารถสร้างรายได้จาก นักท่องเที่ยวต่างชาติสูงถึงเกือบ 2 ล้านล้านบาท สูงเป็นอันดับที่ 4 ของโลก 1 อย่างไรก็ตามการดำเนินงาน ตามแผนดังกล่าวยังประสบอุปสรรคและความท้าทายสำคัญหลายประการ เมื่อประเมินผลสำเร็จรายตัวชี้วัด จะพบว่า มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานสูงกว่าค่าเป้าหมายเพียง 1 ตัวชี้วัด จาก 10 ตัวชี้วัดหลัก โดยตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมายจำนวน 8 ตัวชี้วัด และมีตัวชี้วัดที่ยังไม่มีการดำเนินงานจำนวน 1 ตัวชี้วัด โดยมีข้อสังเกตว่าแนวทางการพัฒนาในแต่ละยุทธศาสตร์ยังขาดความเฉพาะเจาะจง ประกอบกับความท้าทายในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติจริงและการบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่รับผิดชอบ ขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนา ตลอดจนความท้าทายที่มาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 จึงส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแนวทางที่แนะนำในแผน นอกจากนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้ ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2565 (ฉบับปรับปรุง) เพื่อปรับปรุงให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์ชาติ โดยให้ความสำคัญกับความเข้มแข็งจากภายในการฟื้นตัวอย่างมีความ รับผิดชอบ และการเป็นจุดเชื่อมโยงการท่องเที่ยว ของภูมิภาค ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับดังกล่าวสิ้นสุด ลงในปี พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 ที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั่วโลกในปัจจุบัน นับเป็นโอกาสสำคัญที่ประเทศไทยจะได้พลิกโฉมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เกิดความ เข้มแข็งจากภายในที่ยั่งยืน เกิดความยืดหยุ่นคล่องตัว และมีการเติบโตบนพื้นฐานของเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม

การจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ได้คำนึงถึงบริบทของ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย โดยการศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์และทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยว

เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนจะมีกรอบการดำเนินงาน 6 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ 1) การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ระยะครึ่งแผนแรก 2) การศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยและของโลก 3) การศึกษาแนวโน้มการท่องเที่ยวของประเทศไทยและของโลก 4) การศึกษาทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศต้นแบบรายสำคัญ 5) การทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องของนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และ 6) การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อยการประชุมเชิงปฏิบัติการ และการประชุม เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญแก่ การพลิกฟื้นการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน (Building Forward a Better Tourism For All) โดยคำนึงถึงประโยชน์ของ 3 กลุ่มหลักดังต่อไปนี้ 1) ประชาชน (People) : การท่องเที่ยวไทยจะมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม (Social Impact) ที่ประชาชนไทยและนักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน คือ เรื่องความสะอาด ปลอดภัย และการได้รับมาตรฐานการท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมให้มีความเชื่อมโยงและยกระดับสาธารณูปโภคให้มีคุณภาพตลอดเส้นทางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมไปถึง การใช้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวจากศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (One – Stop Tourism Database) เพื่อนำไปพัฒนาการท่องเที่ยวต่อไป 2) รายได้ (Profits) : การท่องเที่ยวไทยยังคงมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economic Impact) มุ่งเน้นไปที่ การดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงจากหลากหลายประเทศอย่างสมดุล โดยพัฒนาการตลาด การท่องเที่ยวไทยให้มีความล้ำสมัย ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีศักยภาพ และสร้าง ประสบการณ์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวให้น่าประทับใจ มีคุณค่า อีกทั้ง มุ่งเน้นไปที่การตลาดรัวไหลของ รายได้จากการท่องเที่ยว และการกระจายความเจริญจากการท่องเที่ยวไปยังทุกพื้นที่ทั่วประเทศไทย รวมไปถึงการให้ความสำคัญแก่การฟื้นฟูและส่งเสริมภาคการผลิตในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้กลับมามีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก 3) ความยั่งยืน (Planet) : การท่องเที่ยวไทยจะมีส่วนช่วยในการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของสิ่งแวดล้อมและการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม (Environmental & Cultural Impact) โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพและ ต่อยอดทรัพย์สินทางวัฒนธรรมไทยและเอกลักษณ์ไทยให้เข้ากับยุคสมัยอย่างยั่งยืน

วิสัยทัศน์

การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในระหว่าง ปี พ.ศ. 2566 - 2570 จะเป็นการยกระดับและขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สอดคล้องและต่อยอดจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (พ.ศ. 2564 - 2565) โดยมุ่งเน้นการพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทย และขับเคลื่อนการพัฒนาตลอดทั้งห่วงโซ่ของอุตสาหกรรม แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ภายในระยะเวลา 5 ปี ดังนี้

“การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability and Inclusive Growth)” โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคตนับจากนี้ จะมุ่งเน้นไปที่

การดำเนินการ เพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอดการพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาส ในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับภาวะความปกติถัดไป (Next Normal) โดยจะเป็น การพลิกโฉมการท่องเที่ยวของไทยสู่การท่องเที่ยวเน้นคุณค่า (High Value Tourism) ซึ่งจะให้ความสำคัญกับ การยกระดับใน 3 มิติได้แก่ มิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสังคม (Social) และมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มีรายละเอียดดังนี้

- การพัฒนาให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นเศรษฐกิจท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Economy) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การเพิ่มค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยว (Tourism Spending) และดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง (High Quality Tourists) การเพิ่มมูลค่าให้กับ สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การปรับสมดุลและลดการพึ่งพานักท่องเที่ยวต่างชาติ การยกระดับคุณภาพของบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว เป็นต้น
- การพัฒนาให้เกิดสังคมและชุมชนท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Society) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และชุมชน การต่อยอดอัตลักษณ์ความเป็นไทย การกระจายความเจริญทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ การพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี การลดการพึ่งพาตามฤดูกาล เป็นต้น
- การต่อยอดคุณค่าให้กับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (High Value Environment) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การต่อยอดมูลค่าให้กับต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมในภาคการท่องเที่ยวการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยว ธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ การเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้น้ำและพลังงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากการท่องเที่ยว การบรรเทาผลกระทบจากเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เป็นต้น

เพื่อให้สามารถกำหนดภูมิทัศน์การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้อย่างชัดเจนจึงได้มีการกำหนดเป้าหมายที่สอดคล้องไปกับวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 กล่าวคือ ภายในปี พ.ศ. 2570 เป้าหมายของแผนฉบับที่ 3 คือการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสริม ความเข้มแข็ง ยืดหยุ่น ยั่งยืน และมีส่วนร่วม เพื่อมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่า บนพื้นฐานของ การบูรณาการ เชื่อมโยงทุกภาคส่วน โดยสามารถจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดทั้งห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวไทย ที่จะได้รับการพัฒนาตามเป้าหมาย ออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

- การพัฒนาในภาคการผลิตหรือฝ่ายอุปทาน (Supply Side) โดยมีเป้าหมายให้ผู้ประกอบการ และภาคการผลิตเข้มแข็งและเชื่อมโยงมีภูมิคุ้มกันพร้อมรับมือกับความเสถียร สามารถปรับตัวให้สอดคล้องกับภาวะปกติใหม่ (Next Normal) ตลอดจนมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และกระจายรายได้ผ่านการใช้จ่ายดุติบภายในประเทศอย่างสมดุล
- การพัฒนาในภาคนักท่องเที่ยวหรือฝ่ายอุปสงค์ (Demand Side) โดยมีเป้าหมายเพื่อมอบประสบการณ์การเดินทางที่รับผิดชอบและมีคุณค่ากับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ระบบขนส่งสาธารณะ ที่เชื่อมโยง ปลอดภัย มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมโดดเด่นหลากหลาย และประยุกต์ใช้ระบบบริหารจัดการนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การพัฒนาในภาคสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้วยเทคโนโลยี และต่อยอดเอกลักษณ์และภูมิปัญญาไทยด้วยนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์

เป้าหมายของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570)

เป้าหมายหลัก

- 1) การท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งและสมดุล (Resilience & Re-balancing Tourism)
- 2) การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity)
- 3) การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง (Entrusted Experience)
- 4) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

พันธกิจ

- 1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคการผลิต (Supply-side) ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวปรับสมดุล และกระจายความเจริญอย่างครอบคลุม ลดการรั่วไหลตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อให้พร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- 2) พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในด้านมาตรฐานสถานประกอบการแหล่งท่องเที่ยว และบุคลากร และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรให้มีคุณภาพในระดับสากล
- 3) พัฒนาและยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างครบวงจร ด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ ที่หลากหลายและการสื่อสารการตลาดที่ตรงใจ โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลาง
- 4) ส่งเสริมความยั่งยืนของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวบนพื้นฐานของความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม อัตลักษณ์ของสังคมและชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดหลัก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570)

- 1) สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25
- 2) จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Standard) และอาเซียน (Asean Standard) เพิ่มขึ้นปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ราย
- 3) จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ
 - ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่ต่ำกว่า 10 วัน
 - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี
 - ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3 วัน
 - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี
- 4) สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางครั้งแรก (First Visit) และกลุ่มเดินทางซ้ำ (Revisit) เป็น 40:60
- 5) อันดับผลการดำเนินงานภาพรวมตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) อยู่ใน 35 อันดับแรก

- 6) อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม โดย TTDI อยู่ 1 ใน 67

ยุทธศาสตร์การพัฒนา

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และพันธกิจ ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนามาออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)

การสร้าง ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย เพื่อให้ภาคการผลิตในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว (Supply-side) มีความยืดหยุ่นพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ สร้างความสมดุล ระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงความสมดุลระหว่างนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากหลากหลายประเทศ และผลักดันการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนกระจายความเจริญ จากการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่เพื่อการเติบโตอย่างมีส่วนร่วมจากการท่องเที่ยวไทย (Inclusive Growth) ด้วยการส่งเสริมให้ใช้วัตถุดิบภายในประเทศและมุ่งลดการรั่วไหลของรายได้ในภาคการท่องเที่ยว

เป้าประสงค์

- 1.1) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งยืดหยุ่น และมีศักยภาพพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและวิกฤตการณ์ทุกรูปแบบด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย
- 1.2) การท่องเที่ยวไทยช่วยในการสร้างความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำทั่วทุกพื้นที่โดยการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน
- 1.3) ประเทศไทยได้รับรายได้จากการท่องเที่ยวไทยอย่างแท้จริง โดยการลดการรั่วไหลของรายได้ตลอดห่วงโซ่อุตสาหกรรมด้วยการส่งเสริมการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ
- 1.4) การท่องเที่ยวไทยมีความสมดุลระหว่างนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติในแต่ละประเทศ และส่งเสริมนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง

กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา

กลยุทธ์ที่ 1.1 : สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการผลิตและผลักดันนวัตกรรมเพื่อให้เกิดภูมิคุ้มกันพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ (Resilient Supply – Side)

แนวทางที่ 1.1.1 : บูรณาการและสนับสนุนให้ภาคการผลิตฟื้นตัวจากวิกฤตและพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ (Boost Business)

แนวทางที่ 1.1.2: ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวนำไปสู่สินค้าและบริการที่เป็นเลิศ (Innovative Tourism Business)

แนวทางที่ 1.1.3 : สนับสนุน Startups และการพัฒนานวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์และบริการด้านการท่องเที่ยวให้โดดเด่นอย่างแตกต่างและโดนใจนักท่องเที่ยว (Tourism Startups)

แนวทางที่ 1.1.4 : ศึกษาและวิเคราะห์ความเสี่ยงด้วย AI เพื่อจัดทำแผนตั้งรับและดำเนินงานป้องกันความเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Risk Management Plan & Implementation)

กลยุทธ์ที่ 1.2 : กระจายรายได้และความเจริญจากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงทุกพื้นที่และลดการรั่วไหลในภาคการท่องเที่ยวอย่างเป็นธรรม (Equitable Tourism)

แนวทางที่ 1.2.1 : กระจายจำนวนนักท่องเที่ยวไปยังเมืองต่าง ๆ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่ระดับชุมชน (Tourism Distribution)

แนวทางที่ 1.2.2 : ส่งเสริมให้ธุรกิจบริการท่องเที่ยวใช้ทรัพยากรภายในประเทศเป็นหลัก เพื่อกระจายรายได้ให้หมุนเวียนภายในประเทศ (Local - Sourced Material)

แนวทางที่ 1.2.3 : ปรับปรุงและทบทวนกฎหมายด้านการลงทุนและการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อลดการกระจุกตัวและการรั่วไหล (Tourism Regulatory Guillotine)

แนวทางที่ 1.2.4 : สื่อสารและประชาสัมพันธ์โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่อัตลักษณ์ที่โดดเด่นของแต่ละพื้นที่อย่างเท่าเทียมและระดับประเทศอย่างเหมาะสม (Identity - Based Communication)

กลยุทธ์ที่ 1.3 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวคุณภาพที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน (Quality - Based Tourism)

แนวทางที่ 1.3.1 : ยกระดับการสร้างสรรคสินค้าและบริการท่องเที่ยวให้มีคุณค่าและมูลค่าสูงตามเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวคุณภาพและผลิตภัณฑ์เอกลักษณ์ไทย (High - Value Product and Service)

แนวทางที่ 1.3.2: สนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ด้วยวิธีการที่สร้างสรรค์ และเหมาะสมแก่นักท่องเที่ยว (Domestic Tourism Support)

แนวทางที่ 1.3.3 : ส่งเสริมการตลาดที่ตรงใจกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายที่มีคุณภาพทั้งนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อบรรลุตามเป้าหมายสัดส่วนนักท่องเที่ยว (Balanced - Ratio Marketing)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)

ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ที่จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาโดยคำนึงถึง ความยั่งยืนและความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม นอกจากนี้ยังครอบคลุมไปถึงทักษะ ความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญของบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการศึกษาในด้านการบริการ และการท่องเที่ยว รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ ที่จะต้องยกระดับให้มีความทันสมัย มีคุณภาพสูง ตามหลักสากล และมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด เป้าประสงค์

2.1) ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยง มีคุณภาพและเพียงพอ สามารถรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวครอบคลุมทั่วประเทศ

2.2) ประเทศไทยมีโครงสร้างด้านดิจิทัลและศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (One - Stop Tourism Database) ที่เชื่อมโยงอย่างแท้จริงและสามารถนำข้อมูลไปต่อยอดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- 2.3) ประเทศไทยมีการปรับปรุงและกำกับดูแลมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวให้ทันสมัย และมีการกำหนด กฎระเบียบที่ส่งเสริมประสิทธิภาพการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางท่องเที่ยว
- 2.4) บุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยมีความรู้ความสามารถ มีภาคการศึกษาด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา

กลยุทธ์ที่ 2.1 : พัฒนาความปลอดภัย สุขอนามัย และมาตรฐานการท่องเที่ยวตลอดเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว (Global Standardization)

แนวทางที่ 2.1.1 : ยกระดับและรักษามาตรฐานความสะอาดและสุขอนามัย ตลอดเส้นทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว (Hygiene and Wellness)

แนวทางที่ 2.1.2 : พัฒนาและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงกำกับดูแลนักท่องเที่ยวตลอดการท่องเที่ยว เพื่อให้ได้รับสินค้าและบริการอย่างปลอดภัย (Tourist Safety)

แนวทางที่ 2.1.3 : ควบคุม ดูแล และสนับสนุนการขึ้นทะเบียนมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวทุกประเภทอย่างสม่ำเสมอ และปรับปรุงทบทวนให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน (Reviewing and Enforcing Stringent Standards)

กลยุทธ์ที่ 2.2 : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและข้อมูลสารสนเทศ (Digital & Data Infrastructure)

แนวทางที่ 2.2.1 : สนับสนุนการขยายขอบเขตและคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศ รวมถึงปรับปรุงระบบสื่อสารให้มีความเสถียร เพื่อสนับสนุนการให้บริการด้านการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป (ICT Readiness)

แนวทางที่ 2.2.2 : ส่งเสริมและพัฒนาศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย และการบูรณาการกับทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของการจัดการภายในและนำไปสู่การให้บริการที่เป็นเลิศ (One-Stop-Database)

แนวทางที่ 2.2.3 : สนับสนุนการบริหารจัดการของหน่วยงานในภาคการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและ เอกชนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกันที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (Digital Organization)

กลยุทธ์ที่ 2.3 : พัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design)

แนวทางที่ 2.3.1 : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยว มากยิ่งขึ้น (Value - Added Destination) พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน

แนวทางที่ 2.3.2 : เชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Connecting-the-dot Transportation)

กลยุทธ์ที่ 2.4 : พัฒนาศักยภาพของบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ และมีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Thai-Class Potential)

แนวทางที่ 2.4.1 : ยกระดับกรอบสมรรถนะสำหรับบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Thai Tourism Competencies) ให้สอดคล้องตามมาตรฐานสมรรถนะบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอาเซียน และมาตรฐานระดับสากล

แนวทางที่ 2.4.2 : เพิ่มขีดความสามารถภาคการศึกษาด้านการท่องเที่ยวด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อจัดทำหลักสูตรด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับสากล (Tourism and Hospitality Education)

แนวทางที่ 2.4.3 : พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้สำหรับบุคลากรท่องเที่ยวที่ทันสมัยและเข้ากับบริบทแวดล้อมในปัจจุบัน (Upskill and Reskill) เช่น Digital Marketing การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การปรับตัวของผู้ประกอบการ เป็นต้น

แนวทางที่ 2.4.4 : เสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ที่ทำให้เกิดการพัฒนาความรู้และทักษะอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovative Learning Process)

กลยุทธ์ที่ 2.5 : สนับสนุนการใช้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว (Tourism Economy) เพื่อการกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวระดับประเทศ และการวางแผนดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ

แนวทางที่ 2.5.1 : สนับสนุนงานวิจัยเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว โดยใช้ฐานข้อมูลด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ประกอบการวิจัย (Tourism Research and Statistics)

แนวทางที่ 2.5.2 : การเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ประกอบการ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)

การมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวครบวงจรเป็นปัจจัยหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่า โดยเส้นทางท่องเที่ยวจะเริ่มตั้งแต่ก่อนการเดินทางเดินทางท่องเที่ยว การสื่อสารการตลาดที่ตรงใจและ สร้างสรรค์ การคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและมาตรฐาน แหล่งท่องเที่ยวและรูปแบบการท่องเที่ยว ที่หลากหลายพร้อมรองรับความต้องการที่แตกต่าง รวมถึงความมั่นคงปลอดภัยและความสะดวกสบายตลอด การเดินทาง ซึ่งจะสามารถยกระดับให้มีคุณค่าและคุณภาพสูงขึ้นได้ด้วยการเชื่อมโยงความร่วมมือ การคิดเชิงออกแบบ และข้อมูลเชิงลึก เป้าประสงค์

3.1) นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความเชื่อมั่นในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศไทย พร้อมได้รับประสบการณ์ที่สะดวก ปลอดภัย และบริการที่เป็นเลิศ

3.2) ประเทศไทยมีรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่โดดเด่น มีกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อรองรับความสนใจและพฤติกรรมที่แตกต่างกันของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม

3.3) การสื่อสารการตลาดการท่องเที่ยวไทยมีประสิทธิภาพและโดดเด่น มอบข้อมูลด้านการท่องเที่ยวทุกช่องทาง ทุกที่และทุกเวลา ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก และกระบวนการคิดเชิงนวัตกรรม

กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา

กลยุทธ์ที่ 3.1 : สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวอันน่าประทับใจที่มีคุณค่าเพื่อตอบสนองความต้องการ ของนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม (Value - Based Tourism)

แนวทางที่ 3.1.1 : ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเสมือนจริง (Immersive technology เช่น AR/VR) ตามจุดหมายยอดนิยมของนักท่องเที่ยวและการบริการเพื่อสร้างความแปลกใหม่และความประทับใจ แก่ นักท่องเที่ยว

แนวทางที่ 3.1.2 : สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบสถานีและระบบขนส่งมวลชน (TOD – Transit-Oriented Development)

แนวทางที่ 3.1.3 : สื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวสัมผัสถึงคุณค่าของสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ (Value - Based Communication)

แนวทางที่ 3.1.4 : ยกกระดับประสบการณ์การเดินทางเข้า - ออกประเทศที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย (Smart Borders)

กลยุทธ์ที่ 3.2 : ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่หลากหลายและสร้างสรรค์ของไทย (High Potential and Creative Tourism)

แนวทางที่ 3.2.1 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ด้วยการออกแบบและผลักดันกิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรมไทยให้โดดเด่นและดึงดูดนักท่องเที่ยว (Creative Tourism)

แนวทางที่ 3.2.2 : ยกกระดับการบริการและสถานที่ให้มีความพร้อมและส่งเสริมการท่องเที่ยว เชิงธุรกิจ (MICE) ทั้งในรูปแบบการเดินทางเพื่อเป็นรางวัล การเข้าร่วมการประชุม การสัมมนา การเจรจาธุรกิจ และการจัดงานมหกรรมแสดงสินค้าหรือบริการนานาชาติ

แนวทางที่ 3.2.3 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) ของประเทศไทยให้เป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่พำนักตั้งแต่ในระยะสั้นถึงระยะยาว ผ่านจำหน่ายสินค้าการจัดกิจกรรมนันทนาการและการแข่งขันกีฬาระดับประเทศและนานาชาติ

แนวทางที่ 3.2.4 : ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (Medical & Wellness Tourism) ผ่านการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม งานวิจัย และองค์ความรู้ มาต่อยอดภูมิปัญญาดั้งเดิมและสมุนไพรไทยเพื่อประยุกต์ใช้ในการบำบัดรักษาตามมาตรฐานสากล

แนวทางที่ 3.2.5 : พัฒนาคุณภาพกิจกรรมทางน้ำ เช่น การดำน้ำ เซิร์ฟ และพายเรือคายัค เป็นต้น รวมถึงพัฒนาการบริการ และแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มแม่น้ำสายสำคัญ โดยบูรณาการความร่วมมือทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำที่โดดเด่นและมีคุณภาพ (Coastal Maritime and River Tourism)

แนวทางที่ 3.2.6 : สนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความเชื่อมโยงระหว่างชุมชน อนุภูมิภาคและนานาชาติ (Connectivity) ผ่านการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับศักยภาพของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวแต่ละเขต (Tourism Clusters) เพื่อเพิ่มความหลากหลายของประสบการณ์การท่องเที่ยว

แนวทางที่ 3.2.7 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบ โดยการพัฒนากิจกรรมและเส้นทาง การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ไม่เกิดการทำลาย แต่ยังคงผลกระทบต่อธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และ วัฒนธรรมไทย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและองค์ความรู้เพื่อคงไว้ซึ่งความอุดมสมบูรณ์ของ ฐานทรัพยากร (Responsible Tourism)

กลยุทธ์ที่ 3.3 : ส่งเสริมการตลาดเชิงรุกมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายเชิงคุณภาพด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ (Quality - Based Marketing)

แนวทางที่ 3.3.1 : สื่อสารการตลาดท่องเที่ยวด้วยการวิเคราะห์ความต้องการเชิงลึกของนักท่องเที่ยวอย่างตรงใจ (Data-driven Personalized Marketing)

แนวทางที่ 3.3.2 : กระตุ้นนวัตกรรมทางการตลาด ส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านสื่อใหม่ และ เสริมสร้างการตลาดทุกช่องทางและเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ เพื่อการตลาดที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึง นักท่องเที่ยวทุกกลุ่มได้ทุกที่ทุกเวลา (Innovative & Omnichannel Marketing)

แนวทางที่ 3.3.3 : ประชาสัมพันธ์และสื่อสารการตลาดท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อพื้นฐานของศักยภาพการรองรับในแต่ละพื้นที่ และความพร้อมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Responsible Marketing)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

การท่องเที่ยวของประเทศจะเติบโตได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว จะต้องมีการพัฒนาบนพื้นฐานของ ความยั่งยืนของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภาคการผลิตและธุรกิจในการท่องเที่ยวมีการเติบโตอย่างยั่งยืนมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและชุมชนท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวพร้อมการบริหารจัดการจำนวนนักท่องเที่ยว และการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เช่น การปล่อยมลพิษ ของเสีย และภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การท่องเที่ยวไทยสามารถ ต่อยอดและสร้างคุณค่าจากทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม เอกลักษณ์ความเป็นไทย และแหล่งท่องเที่ยว ในปัจจุบันได้อย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์

- 4.1) การท่องเที่ยวของไทยมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ นักท่องเที่ยว อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการกระจุกตัวในแหล่งท่องเที่ยว
- 4.2) วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และเอกลักษณ์ความเป็นไทยคงอยู่ในสังคมสืบต่อไป พร้อมทั้ง มีการต่อยอดเพิ่มมูลค่าด้วยกระบวนการคิดเชิงออกแบบอย่างสร้างสรรค์
- 4.3) การท่องเที่ยวไทยมีการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ รวมถึงการกำจัดของเสียและลดมลพิษ เพื่อคงความเป็นแหล่งท่องเที่ยว ธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์
- 4.4) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรม และชุมชนของประเทศไทยมีมาตรฐานความยั่งยืนระดับสากล

กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา

กลยุทธ์ที่ 4.1 : เสริมสร้างความสมบูรณ์แก่สิ่งแวดล้อมและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (Enriched Environment)

แนวทางที่ 4.1.1 : อนุรักษ์และต่อยอดทรัพยากรธรรมชาติ จัดการแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และลด การแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากสิ่งแวดล้อม (Nature Preservation)

แนวทางที่ 4.1.2 : ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อบริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติ (Natural Resources Management)

แนวทางที่ 4.1.3 : ยกระดับการบริหารจัดการของเสียและมลพิษจากภาคการท่องเที่ยว รวมถึงการ เพิ่ม มูลค่าจากขยะ (Zero Waste Tourism)

แนวทางที่ 4.1.4: พัฒนากลยุทธ์และแนวทางในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการ ท่องเที่ยว (Carbon Footprint Control) และส่งเสริมรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมต่ำ (Low Emission Transportation)

แนวทางที่ 4.1.5: บรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่มีต่อแหล่งท่องเที่ยวและภาคธุรกิจ (Climate Change Impacts)

แนวทางที่ 4.1.6 : ผลักดันแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติให้ได้มาตรฐานความยั่งยืนระดับสากล (Green Destination Standards) เช่น มาตรฐาน GSTC หรือเป้าหมาย SDGs ที่เกี่ยวข้องกับแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 4.2: ส่งเสริมการอนุรักษ์และต่อยอดทรัพย์สินทางวัฒนธรรมและเอกลักษณ์ความเป็นไทย ด้วยการประยุกต์ให้เข้ากับยุคสมัย (Thai Cultures and Identities)

แนวทางที่ 4.2.1 : ฟื้นฟูทรัพย์สินทางวัฒนธรรมและมรดกที่เป็นสิ่งปลูกสร้างและยกระดับคุณค่าของทรัพย์สินทางวัฒนธรรมด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี (Enhance Culture)

แนวทางที่ 4.2.2 : ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวจัดกิจกรรมเทศกาลและประเพณีไทย ที่ทำให้เกิดการเรียนรู้และสืบสานวัฒนธรรมไทย อย่างสร้างสรรค์ (Unique Thai Festivals and Mega-Events)

แนวทางที่ 4.2.3: เพิ่มมูลค่าและส่งเสริมอาหารไทยผ่านการท่องเที่ยวด้วยการใช้นวัตกรรม อย่างสร้างสรรค์ (Innovative Thai Cuisine)

กลยุทธ์ที่ 4.3 : ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Tourists Management)

แนวทางที่ 4.3.1 : ทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบเรื่องขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) ของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับบริบทปัจจุบันและความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว

แนวทางที่ 4.3.2 : ส่งเสริมการบริหารจัดการขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เช่น E-ticket GPS และ Digital Platform (Data-driven Tourists Management) เป็นต้น

จาก แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตามที่ สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเสนอ ได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ ปี 2566 - 2570 ให้เกิดการพัฒนาย่างเป็นองค์รวม โดยมีเป้าหมายหลักคือ การพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน ภายใต้วิสัยทัศน์ การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม ซึ่ง นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้สะท้อนแนวทางไว้อย่างน่าสนใจ สาระสำคัญของแผนฉบับที่ 3 โดย นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กล่าวถึงสาระสำคัญของ (ร่าง) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 ว่า ให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงทุกรูปแบบ และพร้อมที่จะเติบโตอย่างยั่งยืน รวมถึงการสร้าง ความเข้มแข็งจากภายใน มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย ผ่านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ เข้าใจและสามารถปรับตัวให้เข้ากับบริบทของการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) โดยเฉพาะการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตลอดจนให้ความสำคัญกับการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน ท้องถิ่น และภาคประชาชน

ในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 ดังกล่าว ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 นี้ได้ผ่านกระบวนการรับฟังและระดมความคิดเห็นจากมีผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐ เอกชน นักวิชาการ และภาคประชาชน ทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค โดย แผนพัฒนาดังกล่าว เป็นแผนระดับ 3 ที่มีความครอบคลุม เชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นด้านท่องเที่ยว รวมถึงร่างกรอบและทิศทางของ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ยังคงมุ่งมั่นให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวในฐานะ ที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคต อีกทั้งยังได้ให้ความสำคัญ กับแนวคิดโมเดลเศรษฐกิจ BCG ที่มุ่งพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ด้วยการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ท่องเที่ยวเป็นสินทรัพย์ ที่สำคัญ อีกทั้ง นายพิพัฒน์ ยังกล่าวต่อว่า หลายๆ ประเทศในโลกไม่มีสิ่งต่าง ๆ อย่างที่ไทยมี ในโลกนี้ มีเพียง 20 - 30 ประเทศเท่านั้น ที่สามารถใช้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้ให้กับประเทศ ได้ ดังนั้น การท่องเที่ยวจะยังคงเป็นสินทรัพย์ ที่สำคัญของชาติต่อไป ทุกภาคส่วนจึงควรจะต้องร่วมมือ กันในการพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้แก่การท่องเที่ยวของไทย และก่อให้เกิดมูลค่าเป็นประโยชน์ต่อ ทุกภาคส่วน สำหรับ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 จะแตกต่างจากแผนพัฒนาการ ท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับอื่น ๆ ที่ผ่านมา คือ (ร่าง) แผนฉบับนี้ได้ครอบคลุมถึงหลักการของความยั่งยืน สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายความยั่งยืน SDGs ของประเทศไทยได้ครบทั้ง 17 เป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีส่วนช่วยในการขับเคลื่อนกรอบแผนพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 สู่การสร้างเศรษฐกิจมูลค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การสร้าง สังคมแห่งโอกาสและความเท่าเทียม การมีวิถีชีวิตที่ยั่งยืนและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉม ประเทศไทย เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand หัวใจหลักของ การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคต ซึ่งหัวใจหลักของการพัฒนาการท่องเที่ยวของ ประเทศไทยในอนาคต จะมุ่งเน้นไปที่การดำเนินการเพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอดการพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้ สอดคล้องกับภาวะความปกติถัดไป เพื่อการเติบโตอย่างครอบคลุม ด้วยการพัฒนาแบบองค์รวม โดยจะเป็น การพลิกโฉมการท่องเที่ยวของไทยไปอย่างสิ้นเชิง เพื่อตอบโจทย์เป้าหมายการท่องเที่ยวมีความเข้มแข็ง และสมดุล การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว การสร้างความเชื่อมั่น และมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผล กระทบเชิงบวกต่อสังคมที่ประชาชนชาวไทยและนักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน เศรษฐกิจพื้นตัว ตลอดจนเกิดความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน

2.1.8 ฝัังนโยบายระดับประเทศ

2.1.8.1 ฝัังประเทศไทย พ.ศ. 2600

ฝัังประเทศไทย พ.ศ. 2600 (Thailand National Spatial Development Plan) มีวิสัยทัศน์ให้ “ประเทศไทย เป็นประเทศชั้นนำของโลกในด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การเกษตร และเทคโนโลยีด้าน อาหาร การบริการด้าน สุขภาพ และการท่องเที่ยว ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ ประเทศชาติมั่นคงและมีการ พัฒนาที่ยั่งยืน”

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่

- 1.1) ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญ และฟื้นฟูบูรณะศูนย์กลางเดิม กระจายความเจริญ และ กิจกรรมทางเศรษฐกิจไปยังเมืองบริวาร และเมืองใน ภูมิภาค เพื่อสร้างความสมดุล ของระบบเมืองและการใช้ ที่ดินในขณะเดียวกัน ต้องมีการบูรณะฟื้นฟูศูนย์กลางเดิม พร้อมทั้งการปรับปรุงคุณภาพของสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น
- 1.2) ยุทธศาสตร์กลุ่มเมือง พัฒนากลุ่ม จังหวัด/กลุ่มเมือง และชุมชนอย่างเป็นระบบ โดย จัดลำดับ ความสำคัญของเมืองตามศักยภาพและบทบาทหน้าที่ เพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ
- 1.3) ยุทธศาสตร์เมืองเพื่อการสร้างสรรค์ พัฒนาเมืองเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการสร้างสรรค์และ นวัตกรรมสำหรับการพัฒนาผลผลิตด้านต่าง ๆ ทั้งด้าน เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และ การบริการ ที่ส่งเสริมให้ ประเทศสามารถพึ่งพาตนเองให้สามารถเป็นหนึ่งในผู้นำ ของโลก ได้ในอนาคต พัฒนาเมืองที่สนับสนุนให้เกิดความรู้ และการเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจ โดยมีความพร้อม ของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศเมืองเพื่อการสร้างสรรค์
- 1.4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สมดุลและ ยั่งยืน สร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนากับอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กำหนดการใช้ ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ให้กระจายอย่างเหมาะสม ตามศักยภาพของพื้นที่
- 1.5) ยุทธศาสตร์เมืองและชนบทพอเพียง ประยุกต์ใช้แนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนา พื้นที่ การพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบทให้เกิดความสมดุล ให้มี ความเชื่อมโยงเกื้อกูลซึ่งกัน และกัน มีการบริการสาธารณะ ที่เพียงพอและทั่วถึง

2. นโยบายรายสาขาที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

2.1) นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ชุมชน

- กำหนดขอบเขตเมืองให้ชัดเจน เพื่อควบคุมการขยายตัวของพื้นที่เมืองโดยใช้แนวกัน ชนสีเขียวและเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองให้เต็มประสิทธิภาพทำเมืองให้ กระชับ จัดหาที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวภายในเมืองเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและ ความน่าอยู่ให้กับเมืองพื้นที่อุตสาหกรรม
- ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรม ที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ โดยกำหนดพื้นที่ อุตสาหกรรมหลัก เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานสำคัญเชื่อมโยงการผลิต ภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมุ่งเน้นการสร้างความเป็น มิตรกับสิ่งแวดล้อมพื้นที่เกษตรกรรม
- พัฒนาการใช้พื้นที่เกษตรกรรมขั้นดีให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของภูมิภาคและ ส่งเสริมการเป็นครัวโลก โดยส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการเกษตรและการแปรรูป เพื่อเพิ่มคุณภาพผลผลิตพื้นที่สงวนและอนุรักษ์
- สงวน อนุรักษ์ พื้นที่พื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติ ป่าอนุรักษ์และพื้นที่ป่าต้นน้ำลำธาร เพื่อป้องกันการเสื่อมสภาพอันเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินผิดประเภท
- กำหนดเขตและมาตรการการอนุรักษ์และพื้นที่ชุ่มน้ำอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและ ชายฝั่ง รวมทั้งทรัพยากรป่าชายเลนให้คงสภาพสมบูรณ์อย่างยั่งยืน

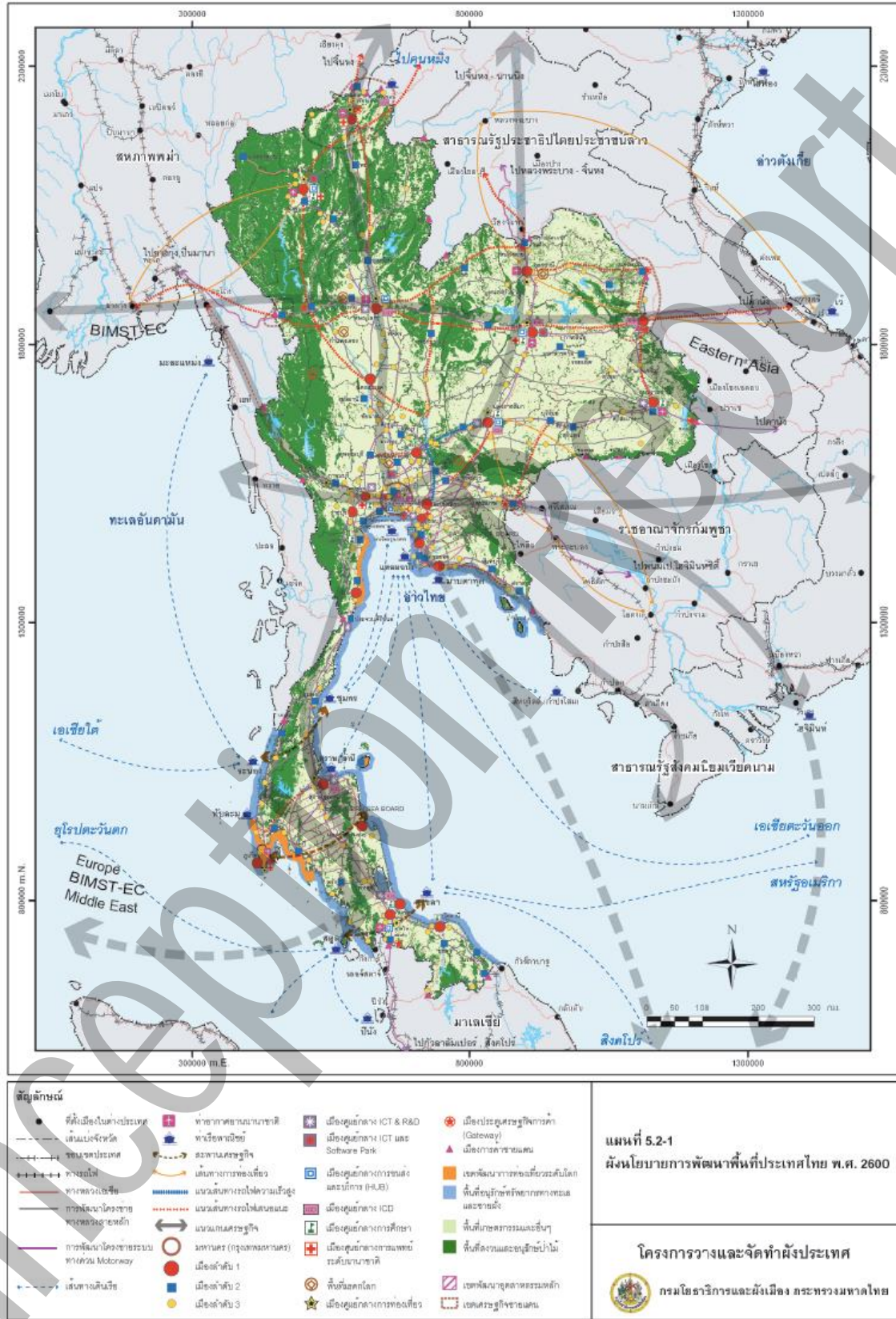
- บริหารจัดการและแก้ไขปัญหาทรัพยากรน้ำแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

1.2) นโยบายการพัฒนาเมืองและชนบท

- กระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่ภาคต่าง ๆ โดยสร้างความสมดุลของการพัฒนาเมืองเพื่อลดปัญหาเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพมหานครและส่งเสริมศักยภาพของเมืองศูนย์กลางในภาคต่าง ๆ ให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและประชากร
- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ โดยจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามองค์ประกอบบทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง
- พัฒนากทม.เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและเป็นเมืองระดับโลก ให้เกิดการพัฒนาก่อเกิดอย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนาเมืองนำอยู่โดยพัฒนาเมืองและชนบทให้มีความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

1.3) นโยบายการคมนาคมขนส่ง

- พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ทุกระบบมีประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล ประหยัด ปลอดภัย สะดวกสบายและทั่วถึง โดยสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันสมัย
- ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอาเซียน จีนตอนใต้และทวีปเอเชีย
- เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานด้านต่าง ๆ ให้ดีขึ้น และสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงาน
- พัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค
- พัฒนาพลังงานทดแทนอย่างยั่งยืนและเป็นผู้นำทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยในภูมิภาค



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-4 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600

2.1.9 ผังนโยบายระดับภาค

2.1.9.1 ผังภาคใต้ พ.ศ.2600

การวางผังภาคใต้ เป็นผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เชิงกายภาพ ที่บูรณาการในสาขาต่าง ๆ อย่างเป็นองค์รวม เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายและทิศทางการพัฒนาพื้นที่ให้กับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ซึ่งกระบวนการวางผังภาคคำนึงถึงศักยภาพโอกาสการพัฒนาพื้นที่ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อนำไปกำหนดวิสัยทัศน์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ อันจะนำไปสู่การพัฒนาเมืองและชนบทอย่างสมดุลและยั่งยืนผังภาคใต้ได้วางวิสัยทัศน์ “ภาคใต้เป็นฐานเศรษฐกิจหลักของ IMT-GT ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การค้าการบริการ และการขนส่งทางทะเล ยกระดับการผลิตและแปรรูปยางพารา และปาล์มน้ำมันคุณภาพสูง พร้อมทั้งการวิจัยพัฒนา และผลิตพลังงานหมุนเวียน นำไปสู่ความอยู่ดีมีสุข บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรมและทรัพยากร” สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ได้ ประกอบด้วย

- 1) ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค เป็นการพัฒนาเมืองขนาดกลาง เพื่อให้ระบบเมืองมีการกระจายตัวอย่างสมดุลและเหมาะสม ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคมระหว่างพื้นที่ และลดช่องว่างรายได้ของประชากรเมืองและชนบท
- 2) ยุทธศาสตร์การสร้างสมดุลของการพัฒนาเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน ในด้านการพัฒนาระหว่างเมืองและชนบท ประชากรกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ การเติบโตทางเศรษฐกิจกับความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ และการประกอบอาชีพกับการตั้งถิ่นฐาน
- 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบเมืองกลุ่มเมืองและเครือข่ายการพัฒนา การพัฒนาเมืองและชุมชนแบบเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันระหว่างเมืองขนาดใหญ่และเล็ก และสนับสนุนการพัฒนาชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน เชื่อมโยงการพัฒนา กับชุมชนชนบทอย่างเกื้อกูล
- 4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาค เป็นการจัดเตรียมความพร้อมทางด้านกายภาพ และทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อการแข่งขันทางด้านเกษตรอุตสาหกรรม การค้าสินค้า และการท่องเที่ยว
- 5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ส่งเสริมการพัฒนาชุมชนเข้มแข็งอย่างยั่งยืน เน้นการเติบโตพร้อมกันทุกด้านอย่างสอดคล้องและสมดุล ทั้งเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ศิลปกรรม วัฒนธรรมสุขภาพกายและใจของคนส่งเสริมการพึ่งตนเอง

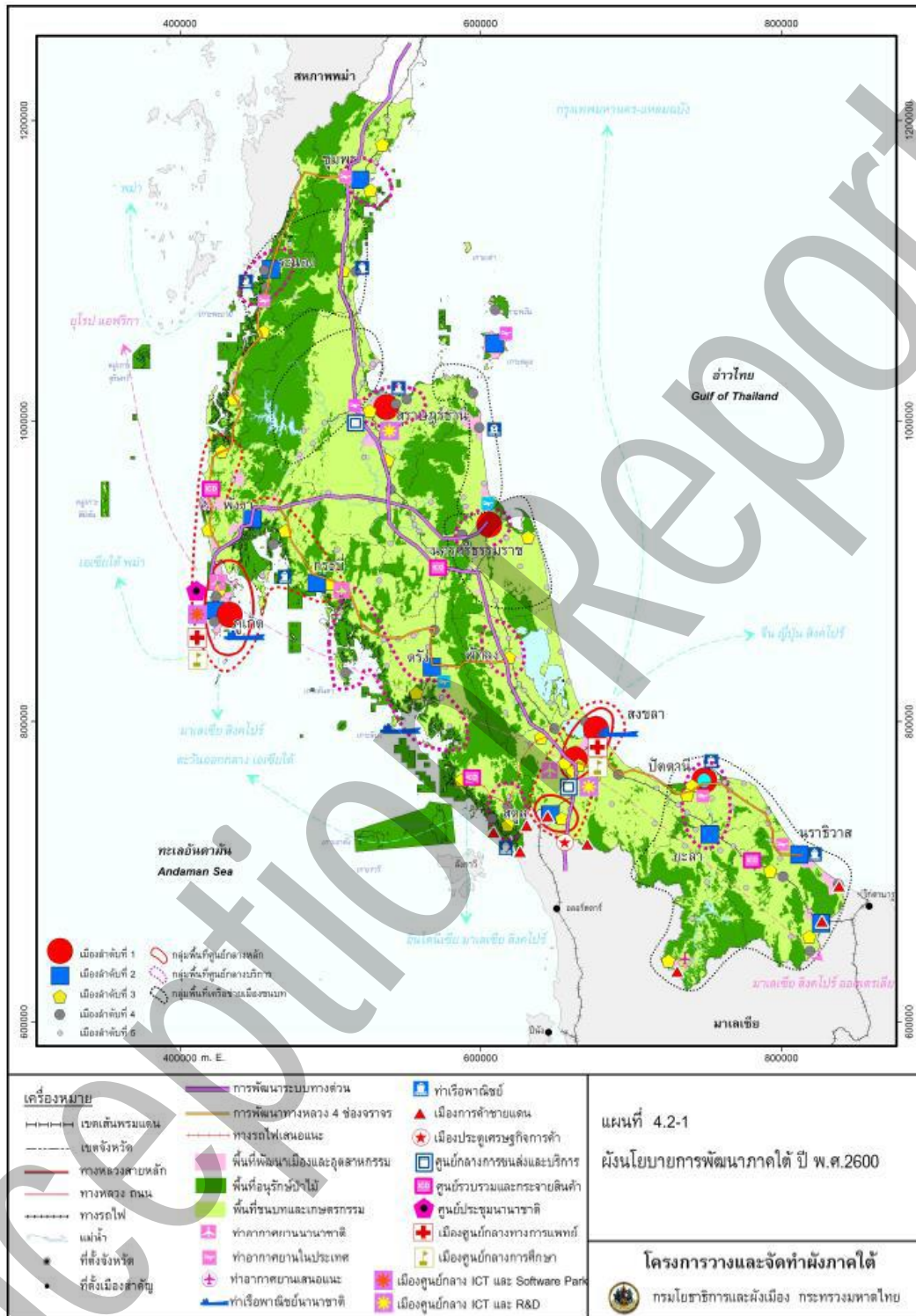
2.1.9.2 วิสัยทัศน์ในการพัฒนาระยะ 30 ปีระหว่าง พ.ศ. 2551-2580

กำหนดให้ภาคใต้เป็นฐานการผลิตและแปรรูปยางพารา รวมทั้งการบริการการท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล แหล่งผลิตสินค้า และอาหารฮาลาลที่สำคัญของภูมิภาค เป็นฐานการค้า การบริการ การท่องเที่ยว และการศึกษาค้นคว้าสูงเป็นฐานการวิจัย และผลิตพลังงานทดแทนสำหรับประเทศเพื่อก้าวสู่สังคมที่มั่นคงและยั่งยืน บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรมและทรัพยากรวิสัยทัศน์ภาคใต้ในระยะเวลา 30 ปี จะเป็นวิสัยทัศน์ที่วางไว้สู่การพัฒนาในอนาคต ซึ่งนอกเหนือจากความสอดคล้องของวิสัยทัศน์ภาคใต้กับวิสัยทัศน์ประเทศแล้วนั้น ยังอยู่ในกรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 11 และ 12 อันเป็นช่วงระยะเวลาของการวางผังภาค และเป็นกรอบการพัฒนาเชิงนโยบายที่มีความสอดคล้องครอบคลุมไปในอนาคตได้อย่างดี

2.1.9.3 โอกาส ศักยภาพ และข้อจำกัดการพัฒนาพื้นที่ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

แรงขับเคลื่อนจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนทำให้ส่งผลต่อแนวโน้มด้านเศรษฐกิจที่สำคัญดังนี้

- 1) เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ภายใต้แนวโน้มการเปลี่ยนผ่านอำนาจและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจมายังประเทศในภูมิภาคเอเชียเพิ่มขึ้น รวมทั้งการรวมตัวเป็นศูนย์กลางการเงินในภูมิภาคต่าง ๆ ในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศทั้ง ASEAN, GMS, ACMECS, BIMSTEC, โครงการ OBOR ของจีน ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นนี้จะส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสทางการค้าและการตลาดกับประเทศภายใต้ข้อตกลงที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ การเปิดเสรีทางการค้า การลงทุน การบริการและการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ จะเป็นการสร้างโอกาสในหลายมิติแก่ประเทศไทยและในระดับภูมิภาคทั้งในเรื่องของประชากรที่มีจำนวนมากขึ้น ตลาดที่มีขนาดใหญ่ เม็ดเงินลงทุนที่มีเพิ่มมากขึ้นและระบบเศรษฐกิจจะมีการขยายตัว ด้วยบริบทของแต่ละภาคประตูกการค้าระหว่างประเทศ โดย ภาคใต้ มีศักยภาพการเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย โดยมีด่านสะเดา และด่านปะดังเบซาร์ จังหวัดสงขลาเป็นประตูการค้าหลัก และยังมีด่านสุไหงโก-ลก และตากใบ จังหวัดนราธิวาส เป็นประตูการค้าอีกแห่ง โดยทั้ง 2 จังหวัดนี้รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ความแตกต่างของการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจของภาคใต้กับภาคอื่น ๆ คือภาคใต้เชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีการพัฒนาก้าวหน้ามากกว่าประเทศไทยส่งผลให้ด้านการค้า การบริการ ด้านการท่องเที่ยว ชายแดนและการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-5 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600

2.1.9.4 ผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562

เป็นมาตรการและเครื่องมือทางด้านผังเมืองที่มีผลบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ถือเป็นกฎหมายสำคัญในการควบคุมดูแลการพัฒนาและการใช้พื้นที่ให้สอดคล้องกับการดูแลรักษาสภาพแวดล้อม และวิถีชีวิตของชุมชน โดยควบคุมการวาง จัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อการพัฒนาเมือง บริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้นซึ่งสัญลักษณ์ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง ความปลอดภัยของประชาชน สวัสดิภาพของสังคม การป้องกันภัยพิบัติ และการป้องกันความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี หรือบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภูมิประเทศที่งดงามหรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ พื้นที่ภาคใต้มีเครื่องมือทางด้านผังเมืองที่เป็นผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 2 ประเภท คือ ผังเมืองรวมจังหวัด และผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน มีรายละเอียดดังนี้

1. ผังเมืองรวมจังหวัด

การวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดเป็นการกำหนดกรอบนโยบายด้านการผังเมืองในระดับจังหวัด ซึ่งจะทำหน้าที่ถ่ายทอดนโยบายจากผังประเทศ ผังภาค และผังอนุภาคลงสู่พื้นที่จังหวัด เพื่อเป็นแนวทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาการตั้งถิ่นฐาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบท โดยมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งจังหวัด ประกาศเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 จึงมีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม แนวคิดในการวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดเป็นการควบคุมในระดับนโยบาย สามารถชี้แนะการพัฒนาและเป็นผังแม่บทในการพัฒนาจังหวัด จึงมีลักษณะเป็นผังระดับนโยบายที่ประกาศบังคับใช้ตามกฎหมาย แนวทางและรูปแบบจึงมุ่งเน้นกำหนดกรอบการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับนโยบายและภาพกว้างของจังหวัดให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เป็นสำคัญ มีความยืดหยุ่นและมุ่งเน้นมาตรการในการนำไปปฏิบัติให้เป็นไปตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตที่ได้กำหนดไว้ โดยส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักอย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการควบคุมกิจกรรมที่ไม่พึงประสงค์อย่างเข้มงวด โดยพื้นที่ภาคใต้มีผังเมืองรวมจังหวัดประกาศบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 (และกำลังดำเนินการแก้ไข) จำนวน 13 จังหวัด (ยกเว้นจังหวัดภูเก็ตที่ประกาศบังคับใช้เป็นประเภทผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนทั้งจังหวัด)

2. ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และ มาตรา 26 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับ

การขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนชนบทและชุมชนเมือง ให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ
- ส่งเสริมและพัฒนาการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะการค้าชายแดน
- ส่งเสริมและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียงได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนากิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือเนกประสงค์จังหวัดระนอง เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 7 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท ท้ายกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.6 ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.17 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.25 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 และหมายเลข 5.2 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 ถึงหมายเลข 6.9 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 7 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ข้อ 8 ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น

3. ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 26 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 41 มาตรา 42 และมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดห้าปี

ข้อ 2 ให้ใช้บังคับผังเมืองรวม ในท้องที่ตำบลบึงปริง ตำบลลำน้ำผุด ตำบลท้ายช้าง ตำบลตากแดด และตำบลเกาะปันหยี อำเภอเมืองพังงา จังหวัดพังงา ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 3 การวางและจัดทำผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค การบริการสาธารณสุข และสภาพแวดล้อมในบริเวณแนวเขตตามข้อ ๒ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อ 4 ผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณสุขให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหารและการปกครองของจังหวัดพังงา
- ส่งเสริมการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- ขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองให้สัมพันธ์กับระบบถนนและการให้บริการสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ
- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 5 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.15 ที่กำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2.1 ถึงหมายเลข 2.9 ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.5 ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.21 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 ถึงหมายเลข 5.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 ถึงหมายเลข 6.4 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน มีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 7.1 ถึงหมายเลข 7.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอมม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 8.1 ถึงหมายเลข 8.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเทาอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 9.1 ถึงหมายเลข 9.26 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

4. ผังเมืองรวมภูเก็ต

เนื่องจาก จังหวัดภูเก็ตไม่มีผังเมืองรวมจังหวัด เนื่องจากมีผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนครอบคลุมทั้งจังหวัดแล้ว จึงวิเคราะห์ผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนในการวิเคราะห์ข้อมูล

โดยการวางและจัดทำผังเมืองรวมนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา การดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ โดยมีแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาภายในบริเวณแนวเขตตามข้อ ๑ ดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การท่องเที่ยว การค้าและการบริการ
- ส่งเสริมให้ภูเก็ตพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี ที่ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจดิจิทัลที่จะเติบโตขึ้นในอนาคต
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติที่มีความพร้อมด้านการคมนาคมทางอากาศ ทางทะเล ทางบก และการขนส่งมวลชน
- ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ให้สอดคล้องกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม โบราณสถาน ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน รองรับการท่องเที่ยว พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยวในระดับสากล

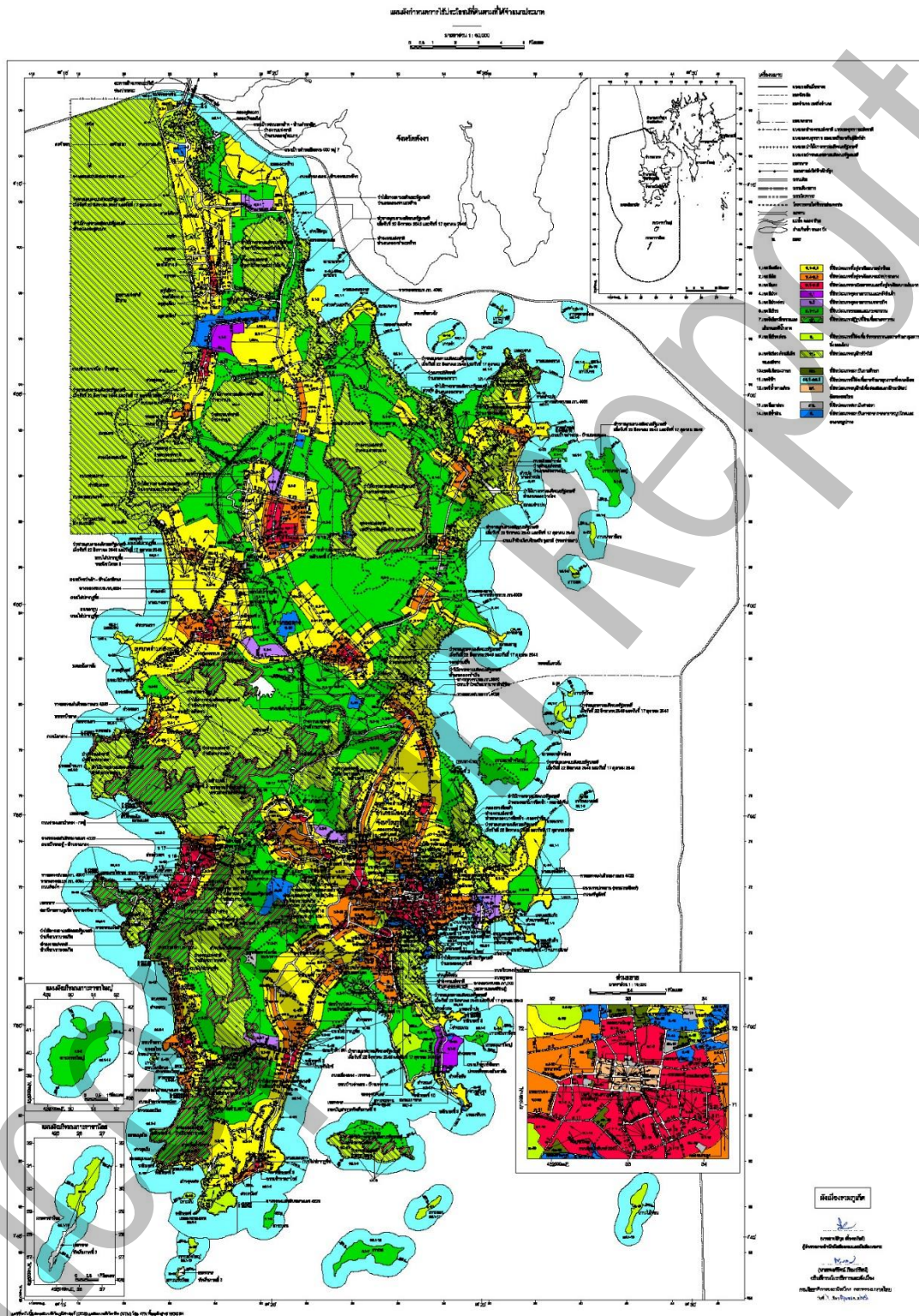
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

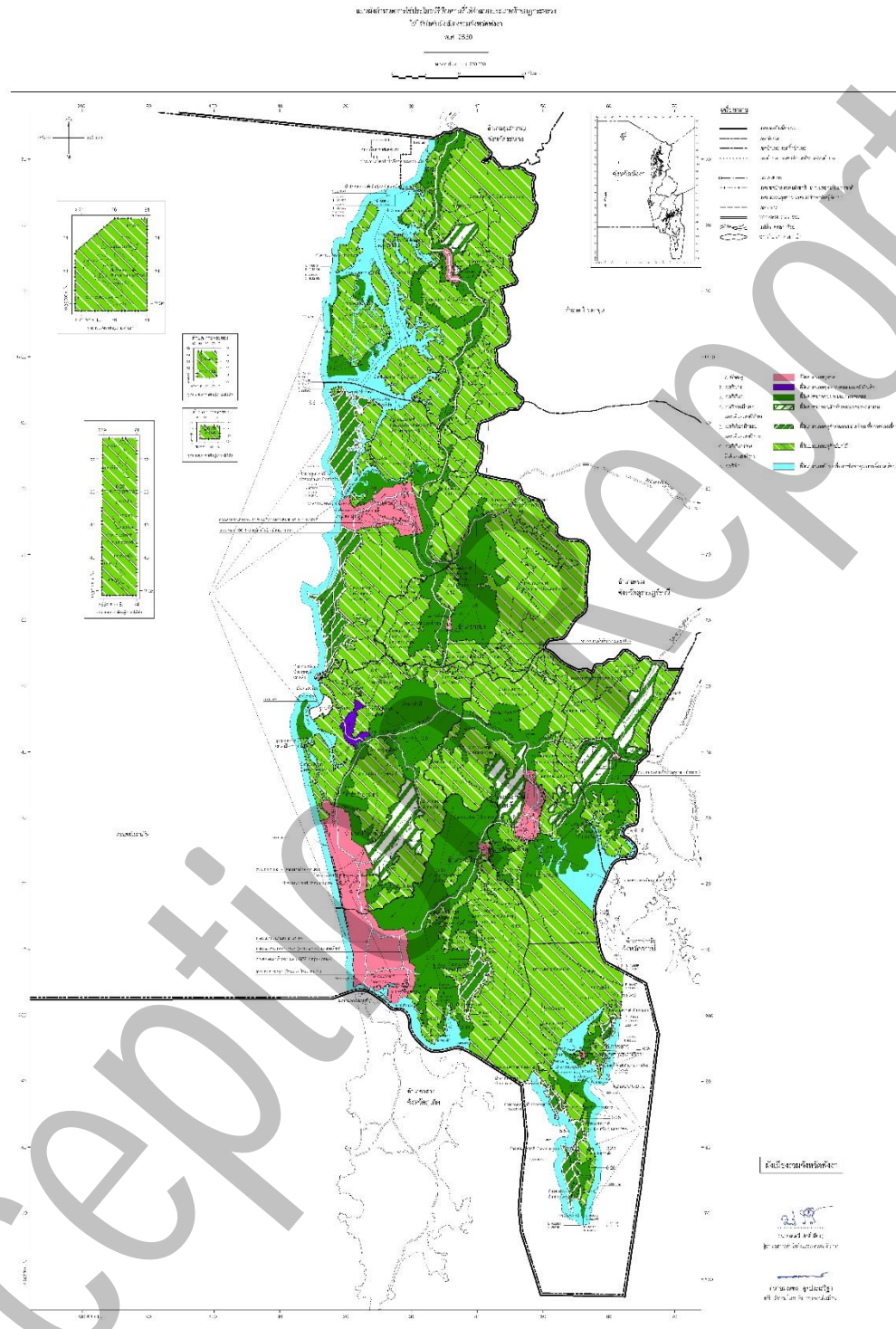
การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท ท้ายข้อ
กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- 1) ที่ดินประเภท ย.1 ถึง ย.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น
น้อย โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินประเภท ย.1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงรักษาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย
บริเวณชุมชนชานเมือง และชุมชนชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของเกาะภูเก็ต จำแนก
เป็นบริเวณ ย.1-1 ถึง ย.1-16
 - ที่ดินประเภท ย.2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย
และการท่องเที่ยว บริเวณชุมชนชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของเกาะภูเก็ต จำแนกเป็น
บริเวณ ย.2-1 ถึง ย.2-38
 - ที่ดินประเภท ย.3 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมและรองรับการขยายตัว
ของย่านที่อยู่อาศัยและการท่องเที่ยวโดยรอบศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางรอง จำแนก
เป็นบริเวณ ย.3-1 ถึง ย.3-34
- 2) ที่ดินประเภท ย.4 และ ย. ๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น
ปานกลาง โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินประเภท ย.4 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย และ
การท่องเที่ยวของศูนย์ชุมชนชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ ย.4-1 ถึง ย.4-28
 - ที่ดินประเภท ย.5 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการอยู่อาศัย และการ
ท่องเที่ยว ในบริเวณต่อเนื่องกับศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางรอง จำแนกเป็นบริเวณ
ย.5-1 ถึง ย.5-66
- 3) ที่ดินประเภท พ. ๑ ถึง พ. ๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่
อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินประเภท พ.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเชิงอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของ
ศูนย์กลางพาณิชยกรรม การท่องเที่ยว และการอยู่อาศัยในเขตเมืองเก่า จำแนกเป็น
บริเวณ พ.1-1 ถึง พ.1-16
 - ที่ดินประเภท พ.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมชุมชน กระจาย
การค้าและการบริการที่อำนวยความสะดวกต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนใน
บริเวณชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ พ.2-1 ถึง พ.2-13
 - ที่ดินประเภท พ. ๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรม สำหรับธุรกิจ
การค้าการบริการ และการท่องเที่ยว ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจดิจิทัล และการประชุมสัมมนา
จำแนกเป็นบริเวณ พ.3-1 ถึง พ. 3-12
 - ที่ดินประเภท พ.4 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรม การค้าการบริการ
และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับสากล จำแนกเป็นบริเวณ พ.4-1 ถึง พ.4-15
 - ที่ดินประเภท พ.5 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ รองรับ
ขยายตัวของธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จำแนก
เป็นบริเวณ พ.5-1 ถึง พ.5-3

- 4) ที่ดินประเภท อ.1 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับการประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมทั่วไปและอุตสาหกรรม ที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและบริการ จำแนกเป็นบริเวณ อ. 1-1 ถึง อ.1-3
- 5) ที่ดินประเภท อ.2 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วงอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการชุมชน และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและบริการ การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์และการส่งออก ที่ไม่มีมลพิษหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำแนกเป็นบริเวณ อ. 2-1 ถึง อ.2-7
- 6) ที่ดินประเภท ก.1 ถึง ก.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินประเภท ก.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อการดำรงรักษาเกษตรกรรม สภาพแวดล้อม ทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมบนเกาะบริวาร จำแนกเป็นบริเวณ ก. 1-1 ถึง ก.1-8
 - ที่ดินประเภท ก.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเกษตรกรรม การรักษาสภาพทางธรรมชาติ และส่งเสริมเศรษฐกิจการเกษตรในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำแนกเป็นบริเวณ ก.2-1 ถึง ก.2-12
 - ที่ดินประเภท ก.3 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเกษตรกรรม การควบคุมและรองรับการขยายตัวของชุมชนในพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ ก.3-1 ถึง ก.3-23
- 7) ที่ดินประเภท ปก. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม โดยมีวัตถุประสงค์ใช้เพื่อการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม จำแนกเป็นบริเวณ ปก.-1 ถึง ปก.-8
- 8) ที่ดินประเภท ล. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำแนกเป็นบริเวณ ล. -1ถึง ล.-61
- 9) ที่ดินประเภท อป. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสงวนรักษาป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้มีความสมดุลของระบบนิเวศ จำแนกเป็นบริเวณ อป.-1 ถึง อป.-21
- 10) ที่ดินประเภท ศษ. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมะกอก ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันการศึกษา หรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา จำแนกเป็นบริเวณ ศษ.-1 ถึง ศษ.-70
- 11) ที่ดินประเภท ลส.1 ถึง ลส.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีฟ้า ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
 - ที่ดินประเภท ลส.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการประมง จำแนกเป็นบริเวณ ลส.1-1 ถึง ลส.1-15
 - ที่ดินประเภท ลส. ๒ มีวัตถุประสงค์เพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ชายฝั่งทะเล จำแนกเป็นบริเวณ ลส.2-1 ถึง ลส.2-4

- ที่ดินประเภท ลส.3 มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเล จำแนกเป็นบริเวณ ลส.3-1 ถึง ลส.3-4
- 12) ที่ดินประเภท อศ. ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาลอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์และส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์





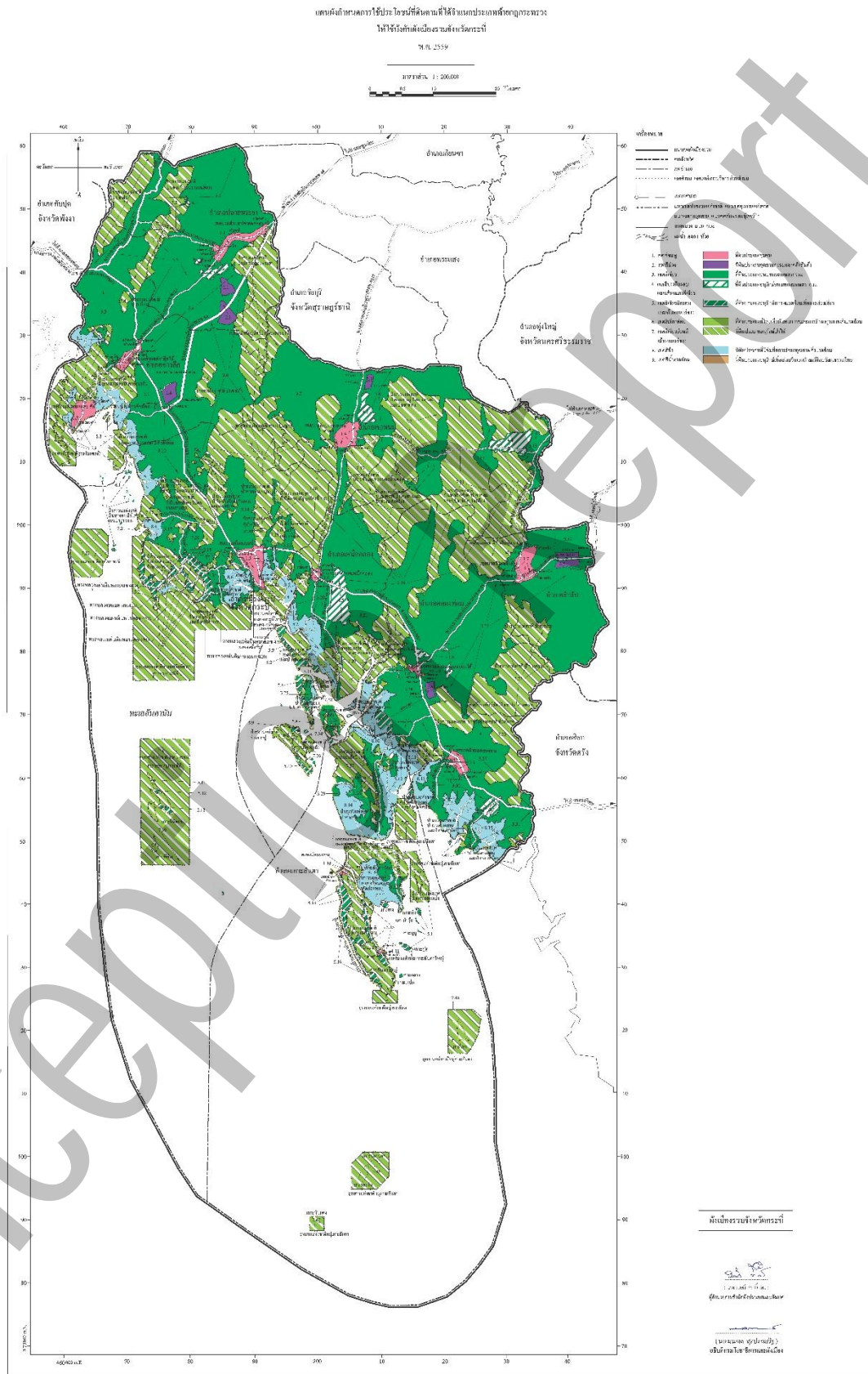
5. ผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่

ผังเมืองรวมตามกฎหมายกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและ สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา การค้า และการบริการของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย และพาณิชย์กรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชน และระบบเศรษฐกิจของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- ส่งเสริมและพัฒนาการประมงให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ส่งเสริมและอนุรักษ์ ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม
- ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำย กฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๑.๑ ถึงหมายเลข ๑.๑๑ ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๒.๑ ถึงหมายเลข ๒.๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๓.๑ ถึงหมายเลข ๓.๓๒ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๔.๑ ถึงหมายเลข ๔.๗ ที่กำหนดไว้เป็นสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๕.๑ ถึงหมายเลข ๕.๑๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์สภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๖.๑ และหมายเลข ๖.๒ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2.1-9 ผังเมืองจังหวัดกระบี่

6. ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง

ผังเมืองรวมตามกฎหมายกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎกระทรวงนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๑.๑ ถึงหมายเลข ๑.๑๔ ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๒.๑ และหมายเลข ๒.๒ ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๓.๑ ถึงหมายเลข ๓.๑๑ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๔.๑ ถึงหมายเลข ๔.๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๕.๑ ถึงหมายเลข ๕.๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๖.๑ ถึงหมายเลข ๖.๘ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๗.๑ ถึงหมายเลข ๗.๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีเทา ให้เป็นที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน

ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด

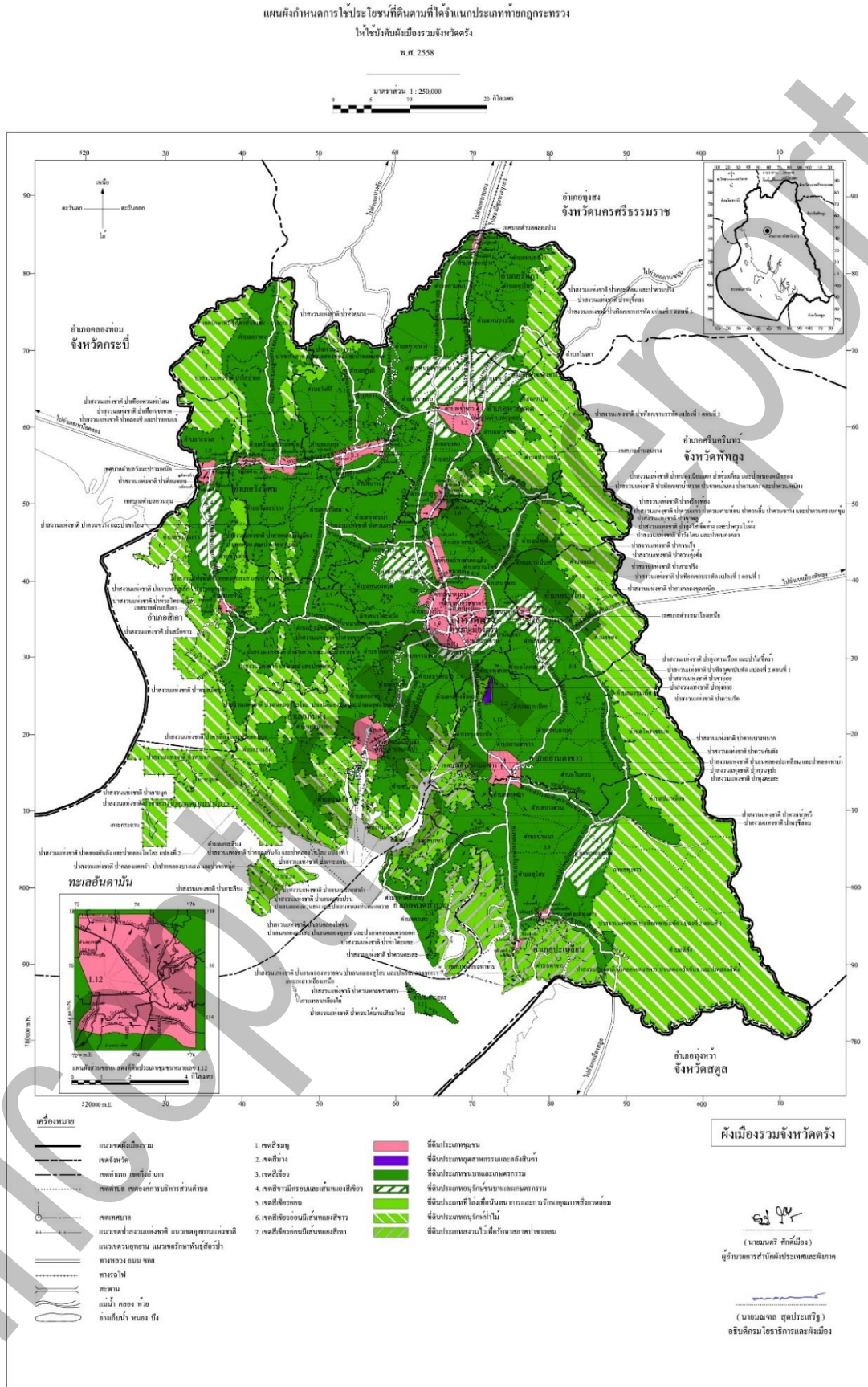
ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด

ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด

ที่ดินประเภทพื้นที่ในเขตปฏิรูปที่ดิน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือสาธารณูปโภคประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เฉพาะที่ดินซึ่งเป็นของรัฐ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ เพื่อความสมดุลของระบบนิเวศน์และสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเท่านั้น เว้นแต่ที่ดินตามหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง เลขที่ ๑๙๗๖๗ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการการท่องเที่ยว การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น



รูปที่ 2.1-10 ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง

7. ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล

ผังเมืองรวมตามกฎหมายกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดสตูลให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมและพัฒนาบริการทางสังคม การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎหมายกระทรวงนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๑.๑ ถึงหมายเลข ๑.๙ ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๒.๑ ถึงหมายเลข ๒.๑๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๓.๑ ถึงหมายเลข ๓.๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๔.๑ ถึงหมายเลข ๔.๑๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๕.๑ ถึงหมายเลข ๕.๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีเทา ให้เป็นที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน

ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรมเกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ

ที่ดินประเภทนี้ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่าต้นน้ำลำธาร แลทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับป่าไม้การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น

ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมสถาบันราชการ และการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทนี้ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และ เขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี

และกฎหมายเกี่ยวกับป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น

ที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวน และ
คุ้มครองดูแลหรือบำรุงรักษาป่าชายเลน ป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น
ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการ
ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น

ตารางที่ 2.1-4 สรุปผังเมืองรวมจังหวัดและบทบาทที่กำหนดในพื้นที่ภาคใต้

ผังเมืองรวมจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้	วันที่ประกาศบังคับใช้	บทบาทหลักที่กำหนดจากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมจังหวัด
1. ผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559	25 พ.ย.2559	1) ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมการเกษตรและสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ 2) ส่งเสริมและพัฒนาการประมงให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ 3) ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศิลปกรรมสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด
2. ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง พ.ศ.2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติมตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตรัง พ.ศ.2564	25 ธ.ค.2558	1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
3. ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา พ.ศ.2560	10 เม.ย.2560	1) ส่งเสริมและพัฒนาด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการเกษตร โดยพัฒนาเชิงคุณภาพตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่
4. ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง พ.ศ.2558	26 ส.ค.2558	1) ส่งเสริมและพัฒนาการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะการค้าชายแดน 2) ส่งเสริมและพัฒนากิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรืออเนกประสงค์จังหวัดระนอง เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ 3) ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
5. ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล พ.ศ.2560	21 เม.ย.2560	1) ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดสตูลให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ที่มา : สรุปจากกรมโยธาธิการและผังเมือง, พ.ศ.2562.

หมายเหตุ : จังหวัดภูเก็ตไม่มีผังเมืองรวมจังหวัด เนื่องจากมีผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนครอบคลุมทั้งจังหวัดแล้ว

2.1.10 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

แผนพัฒนากลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน 4 ปี (พ.ศ.2566-2570) มีเป้าหมายการพัฒนา คือ “การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและเกษตรแนวใหม่ เพื่อสังคมแห่งความสุข และวิถีชีวิตที่ยั่งยืน” ประกอบด้วยการพัฒนา 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) **ประเด็นที่ 1** พื้นฟูเศรษฐกิจและเยียวยาผู้ประกอบการ บุคลากร ด้านการท่องเที่ยวและกิจการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโรคโควิด 19 เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนโดยเร็ว สนับสนุนเงินทุนและผ่อนปรนหนี้สิน เร่งสร้างความเชื่อมั่นความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีทันสมัย และการบริการที่เป็นมาตรฐาน

- 2) **ประเด็นที่ 2** พัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างสรรค์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ด้วยทรัพยากรที่เป็นอัตลักษณ์ของอันดามัน ตอบสนองรูปแบบการท่องเที่ยวส่วนบุคคลขยายศักยภาพของ MICE, Long-Stay Tourism เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Andaman Go Green) พัฒนาการคมนาคมทางน้ำภูเก็ต-กระบี่ การจัดการน้ำให้เพียงพอ โดยเฉพาะในฤดูท่องเที่ยว การจัดการขยะด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี ลดการพึ่งพาแพลตฟอร์มผูกขาดจากต่างประเทศ ทบทวนกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวมุ่งเป้าเป็น World-Class Wellness Tourism
- 3) **ประเด็นที่ 3** ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืนและเกษตรสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ แลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ระนอง-ชุมพร เชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ พัฒนาอ่างปลายักษ์ ในทะเลอันดามัน ทั้งด้านอาหารและการท่องเที่ยว การเลี้ยงแพะครบวงจร ต่อยอดผลผลิตปาล์มน้ำมัน แปรรูปยางพาราเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง ส่งเสริมการรวมกลุ่มของเกษตรกรยุคใหม่ (Smart Farmers) มุ่งเป้าสู่ Sustainable High-Value Agriculture และ Andaman Seafood Paradise
- 4) **ประเด็นที่ 4** การพัฒนาสังคมและความมั่นคงในทุภูมิภาค มุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำและสร้างพลังทางสังคม พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลง (Resilience) โดยพัฒนาให้มีทักษะในศตวรรษที่ 21 สร้างสถาบันครอบครัว และชุมชนที่เข้มแข็ง เตรียมความพร้อมรับสังคมสูงวัย Upskill/Reskill สร้าง Talent และผู้ประกอบการสมัยใหม่ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมในอนาคต พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่เพื่อคนท้องถิ่น และดึงดูดนักลงทุน การเป็นบ้านหลังที่สองและประสานความร่วมมือภาครัฐและเอกชนอย่างเหนียวแน่น

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม **ประเด็นที่ 2** พัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างสรรค์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ด้วยทรัพยากรที่เป็นอัตลักษณ์ของทะเลไทยฝั่งอันดามัน โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพของกลุ่มผู้มีรายได้สูง และการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (Road Trip)

2.1.11 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

พัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณฝั่งอันดามัน มีวิสัยทัศน์ คือ “ฝั่งอันดามันของประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศคุณภาพ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้มแข็งแข่งขันได้ในระดับโลก สร้างรายได้แก่ประเทศกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นอย่างเป็นธรรม สมดุลและยั่งยืน” และมีเป้าประสงค์ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์การพัฒนาดังนี้

เป้าประสงค์ :

- 1) รายได้จากการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้น
- 2) ชีตความสามารถของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้น

- 3) แหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามันมีความสมดุลและยั่งยืน เอื้อต่อการท่องเที่ยวในระดับโลก มีเส้นทาง การท่องเที่ยววิเวศนานาชาติ
- 4) ประชาชน ชุมชนในพื้นที่มีงาน อาชีพ และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- 5) นักท่องเที่ยวมีความประทับใจต่อการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว การบริการทางการท่องเที่ยว

เป้าหมาย :

- 1) รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันทุกจังหวัดเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5
- 2) อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 3) อันดับขีดความสามารถด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 4) อันดับขีดความสามารถด้านสภาวะแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการดำเนินธุรกิจ เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับที่ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 5) อันดับขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์ธรรมชาติและวัฒนธรรมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับที่ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 6) กลุ่มท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวระดับโลก เพิ่มขึ้น ทั้ง 5 จังหวัด
- 7) มีรายได้หมุนเวียนในพื้นที่จากการท่องเที่ยวมากขึ้น มีการจ้างงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของ ภาคใต้ฝั่งอันดามันเพิ่มมากขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10
- 8) ร้อยละ 85 ของนักท่องเที่ยวมีความประทับใจต่อการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว การบริการ ทางการท่องเที่ยว

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ และเป้าประสงค์ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามัน พ.ศ. 2557-2561 จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยง และรองรับการท่องเที่ยวจากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลก

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการท่องเที่ยว จากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญในการแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดในด้านการท่องเที่ยวที่อาจ ส่งผลให้ศักยภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามัน โครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ ได้แก่ ระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวทั้งภายในพื้นที่กับกลุ่มจังหวัดฝั่งอ่าวไทยและระหว่าง ประเทศ และรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาการ ท่องเที่ยว โดยมีกลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนาดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทาง การท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวที่ทันสมัย สะดวก และ สากล

กลยุทธ์ที่ 3 สร้างโครงข่ายเส้นทางคมนาคม และระบบเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวกับ ประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาค

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วม ร่วม

การขยายตัวของการท่องเที่ยวโดยเน้นปริมาณนักท่องเที่ยวหรือการแสวงหารายได้จาก การท่องเที่ยวในขณะที่ขาดระบบการจัดการที่ดี และมาตรการในการรองรับขยายไปไม่ทันขาด ประสิทธิภาพ ทำให้แหล่งท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันมีความเสื่อมโทรมยุทธศาสตร์ การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วมจึงให้ความสำคัญกับ การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีทิศทางไม่ทำลาย ทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมและเอกลักษณ์ของชาติ โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการ รองรับของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อป้องกันการใช้ประโยชน์มากเกินไป และการกำหนดมาตรการใน การแก้ไขกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ให้แหล่งท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันสามารถมีศักยภาพ ในการรองรับนักท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนา และยกระดับคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ที่มีศักยภาพรองรับการท่องเที่ยว เชิงนิเวศ

กลยุทธ์ที่ 2 ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและท้องถิ่น

กลยุทธ์ที่ 3 การยกระดับคุณภาพการจัดการระบบนิเวศแหล่งท่องเที่ยว มาตรฐานความ ปลอดภัยของแหล่งท่องเที่ยว และการบริการการท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยว อาเซียน และนักท่องเที่ยวนานาชาติระดับโลก

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว เพื่อการ เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจชุมชน จังหวัด และกลุ่มจังหวัด ให้เข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานอย่างต่อเนื่องครบวงจร ความพร้อมของภาคบริการและการท่องเที่ยวแม้ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกและ ความไม่สงบภายในประเทศ แต่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ประเทศไทยยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ และมี โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว เช่น โรงแรมและสปาที่มีมาตรฐานสูง บริการท่องเที่ยวเชิง สุขภาพขยายตัวอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ได้มีบทบาทมากขึ้นในการ ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ความพยายามสำคัญของกลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามันคือการ

พัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว เพื่อการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจชุมชน
จังหวัด และกลุ่มจังหวัด ให้เข้มแข็ง

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ กิจกรรม นวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 2 การเสริมสร้างโอกาสและแรงจูงใจเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุนด้านการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนามาตรฐานสินค้า และบริการท่องเที่ยวของกลุ่มอันดามันสู่สากล

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างระบบการจัดการและการป้องกันและรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว
อย่างทั่วถึงทันสมัย และเป็นสากล

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีขีดความสามารถ
ในการแข่งขัน

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การประชาสัมพันธ์ และการจัดการการตลาดของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวฝั่ง
อันดามันทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นให้นักท่องเที่ยวรับรู้และเข้าใจในภาพลักษณ์ที่ดีของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดอัน
ดามัน เน้นการสร้างเชื่อมั่นให้นักท่องเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยว โดยการ
ดำเนินการตลาดเชิงรุก เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งใน และต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวใน
พื้นที่ ส่งเสริมการจัดงานแสดงต่าง ๆ (Event) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ให้เป็น
ที่รู้จักของนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศผ่านสื่อต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้นักท่องเที่ยว
เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวใน มากขึ้นมีการใช้จ่ายมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างและเผยแพร่ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มอันดามัน ตอกย้ำอันใจ
ปลอดภัยไปได้ทุกที่มีมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวให้ทันสมัย และพัฒนาระบบสนับสนุน
การตลาดท่องเที่ยวเฉพาะ

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อันดามันเน้นการมีตลอดทั้งปี
มุ่งสร้างรายได้เข้าพื้นที่จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างกระแสการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยไปอันดามันด้วยกลไกทาง
การตลาดและการส่งเสริมการขายตลอดทั้งปี

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคประชาชน และองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างและพัฒนากลไกในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวฝั่งอันดามันแบบหุ้นส่วน
ยุทธศาสตร์ร่วมที่เข้มแข็งของภาคีทุกภาคส่วน

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริม และเสริมสร้างจิตสำนึกผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวร่วม
รับผิดชอบต่อชุมชน ท้องถิ่น และสังคมในภาพกว้าง

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาท่องเที่ยว

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการท่องเที่ยวจากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลก โดยการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อสร้างเส้นทางทางท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

2.1.12 แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ.2560-2564

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ได้เห็นชอบให้กำหนดกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ 5 กลุ่ม เป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวนำร่อง 5 เขต และได้ออกเป็นกฎกระทรวงกำหนดให้จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง เป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ. 2559 - 2563 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 5 ปี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในระยะที่ผ่านมายังไม่สามารถขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติได้เต็มศักยภาพ และความพร้อมของพื้นที่ ทั้ง 4 จังหวัดมากนัก กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ. 2560 - 2564 ขึ้น เพื่อให้เป็นกรอบการพัฒนาและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน ในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพยากร สินค้าและบริการ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว รวมทั้งเกิดการกระจายกิจกรรมและรายได้ทั้งในมิติของพื้นที่ สาขาการผลิต และชุมชนในพื้นที่

แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวฯ ได้กำหนดตำแหน่งทางการท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัดอย่างชัดเจน เพื่อสร้างความแตกต่างและสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันในเชิงพื้นที่ และเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์และการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการเชื่อมโยงทรัพยากรการท่องเที่ยวและรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

จังหวัดเพชรบุรี : การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ (Cultural and Natural Tourism) นอกจากการนำเสนอความเป็นเมืองชายทะเลแล้วยังมุ่งนำเสนอจุดเด่น “ทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่มีความโดดเด่นทางการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี” ได้แก่ พระราชวัง งานช่างฝีมือ ศิลปะ อาหาร รวมไปถึงการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ทะเล ป่าและอุทยาน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ : การท่องเที่ยวเชิงพักผ่อนและนันทนาการ (Leisure and Recreation Tourism) ถือเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูงเนื่องจากมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวและความพร้อมด้านต่าง ๆ ดังนั้น เป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ มุ่งเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีกำลังซื้อสูงและสามารถส่งเสริมรูปแบบการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย

จังหวัดชุมพร : การท่องเที่ยวกิจกรรมทางน้ำ (Ocean and Beach Activity) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) โดยพิจารณาจากขีดความสามารถด้านทรัพยากรชายฝั่งทะเลและทรัพยากรทางทะเล และขีดความสามารถของพื้นที่ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาอื่น ๆ ช่างฝีมือ ศิลปะ อาหาร รวมไปถึงการท่องเที่ยว ทางธรรมชาติ เช่น ทะเล ป่าและอุทยาน

จังหวัดระนอง : การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการส่งเสริมสุขภาพ (Eco and Wellness Tourism) นำเสนอความโดดเด่นด้านทรัพยากรทางท่องเที่ยวที่มุ่งส่งเสริมการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพที่มีคุณภาพและน้ำแร่ของพื้นที่

แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวฯ กำหนดวิสัยทัศน์ให้พื้นที่เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก เป็น “Thailand Riviera จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวชั้นนำระดับโลก” และได้กำหนดยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้านพร้อมตัวชี้วัดที่สอดคล้อง ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มจำนวนเครือข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่กระจายในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง 20 เส้นทาง
- (2) การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 10
- (3) ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการทรัพยากรที่เพียงพอต่อความต้องการของทุกภาคส่วน
- (4) ร้อยละในการเพิ่มขึ้นของสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนศูนย์อำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวมีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละจังหวัด ๆ ละ 15 แห่ง

2) ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันทางการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่อย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวคุณภาพที่เหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 10
- (2) การเพิ่มขึ้นของรายได้จากสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ร้อยละ 10 จากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด
- (3) จำนวนแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการใหม่ที่มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากลที่สอดคล้องกับเป้าหมายทางการท่องเที่ยวของพื้นที่จังหวัดละ 5 แห่ง
- (4) ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวโดยรวม ร้อยละ 90

3) ยุทธศาสตร์ 3 : การพัฒนาและส่งเสริมอัตลักษณ์ทางการท่องเที่ยว การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มขึ้นของรายได้ที่เกิดจากสินค้าและบริการทางด้านการท่องเที่ยว ร้อยละ 15

- (2) ชุมชนต้นแบบและโฮมสเตย์ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนมาตรฐานโฮมสเตย์ไทยจังหวัดละ 20 แห่ง
 - (3) การเพิ่มขึ้นของรายได้ของชุมชน ร้อยละ 15
 - (4) ดัชนีความสุขชุมชนท่องเที่ยวจากการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวชุมชนร้อยละ 80
- 4) ยุทธศาสตร์ 4 :** การส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านท่องเที่ยว
- ตัวชี้วัด :**
- (1) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวคุณภาพ ร้อยละ 10
 - (2) ร้อยละของความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 90
- 5) ยุทธศาสตร์ 5 :** การพัฒนากลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง
- ตัวชี้วัด :**
- (1) การเพิ่มขึ้นของการนำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวไปใช้ประโยชน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว 5 ชุดข้อมูล
 - (2) จำนวนเครือข่ายการบริหารจัดการการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่นครอบคลุมพื้นที่

โดยมีแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก และโครงการเร่งด่วน ที่สามารถรองรับการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ ประกอบด้วย 6 แผนงานหลัก คือ

- 1) แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว** มีเป้าหมายที่จะพัฒนาระบบการขนส่งและการเชื่อมโยงที่สามารถสร้างการเข้าถึงสู่การเป็นศูนย์กลาง (Hub) และการกระจายนักท่องเที่ยวทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อรองรับการขยายตัวทั้งในระดับเมืองรวมถึงการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว ความปลอดภัย มาตรฐานและสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จำนวน 5 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 600 ล้านบาท ดังตารางที่ 2.1-5

ตารางที่ 2.1-5 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การพัฒนาเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเลียบชายหาด	150	กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
การปรับปรุงทัศนียภาพสถานีรถไฟและทัศนียภาพสองข้างทาง	100	การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
การยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	50	กองตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงการต่างประเทศ
การพัฒนาขีดความสามารถของสนามบินเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	150	กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
โครงการการพัฒนาท่าเรือยอร์ชหรือท่าเทียบเรือมารีน่า	150	กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

- 2) **แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว** มีเป้าหมายการยกระดับขีดความสามารถของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อให้สร้างแรงดึงดูดทางการท่องเที่ยว และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่มีมาตรฐานในระดับสากลสามารถรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพทุกกลุ่ม รวมไปถึงการพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ทุกระดับ จำนวน 6 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 430 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-6

ตารางที่ 2.1-6 แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การออกแบบยกระดับหาดและการปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อเป็นจุดหมายปลายทางหลักการท่องเที่ยว	150	กรมการท่องเที่ยว
การออกแบบเพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้แนวคิดเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design)	120	กรมการท่องเที่ยว
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดเพชรบุรี
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร	40	การรถไฟแห่งประเทศไทย
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดระนอง

- 3) **แผนงานการส่งเสริมการลงทุน** มีเป้าหมายการกำหนดแนวทางการส่งเสริมการลงทุนและการขยายการลงทุนที่สอดคล้องต่อการพัฒนาสู่การเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวชั้นนำ เช่น โรงแรม 5 ดาว สปาที่มีมาตรฐาน แหล่งท่องเที่ยวใหม่ สวนสนุก ศูนย์แสดงสินค้าและนิทรรศการและธุรกิจที่สามารถดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพสู่พื้นที่และเกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ จำนวน 1 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 20 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-7

ตารางที่ 2.1-7 แผนงานการส่งเสริมการลงทุน

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การกำหนดมาตรการการส่งเสริมการลงทุน และสิทธิประโยชน์ ธุรกิจเป้าหมายในพื้นที่ไทยแลนด์รีเวียร์	20	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- 4) **แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน** มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมอัตลักษณ์ทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ในภาพรวมและพื้นที่ในระดับจังหวัด อำเภอและชุมชนที่มีศักยภาพ การเสริมสร้างคุณค่าและมูลค่าบนฐานของอัตลักษณ์ในระดับต่าง ๆ การส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT) ภายใต้แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จำนวน 3 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 95 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-8

ตารางที่ 2.1-8 แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
ชุมชนต้นแบบการท่องเที่ยวและการเป็นเจ้าบ้านที่ดี	40	กรมการท่องเที่ยว
พัฒนาโฮมสเตย์และการส่งเสริมมาตรฐานโฮมสเตย์	35	กรมการท่องเที่ยว
การพัฒนาแม่คูกูเทรก์ท้องถิ่นและนักสื่อความหมาย	20	กรมการท่องเที่ยว

- 5) แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่ มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวชั้นนำระดับโลก กำหนดตลาดเป้าหมายทางการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพ การส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่และการเชื่อมโยงในทุกๆ ระดับ จำนวน 5 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 145 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-9

ตารางที่ 2.1-9 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การส่งเสริมกลุ่มตลาดคุณภาพ	35	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวและเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว	15	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การจัดงานเทศกาลและงานมหกรรมระดับนานาชาติ	40	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การส่งเสริมการประมูลสิทธิ์เพื่อเป็นเจ้าภาพการจัดงานระดับโลก	35	สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ
การจัดกิจกรรมกีฬาระดับนานาชาติ	20	การกีฬาแห่งประเทศไทย

- 6) แผนงานบริหารจัดการการท่องเที่ยว มีเป้าหมายการกำหนดกลไกการบริหารจัดการที่เหมาะสมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว สร้างความร่วมมือและเครือข่ายและการกำหนดรูปแบบการสร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวในพื้นที่ จำนวน 2 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 42 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-10

ตารางที่ 2.1-10 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบ Big Data	30	สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
โครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการจัดทำแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera)	12	สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

นอกจากนี้ยังมีแผนงานตามยุทธศาสตร์ระยะกลาง 19 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 1,310,000,000 บาท และแผนงานตามยุทธศาสตร์ระยะยาวอีก 10 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 405,000,000 บาท โดยโครงการภายใต้แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวมีขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินงานดังนี้

1) **โครงการพัฒนาเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเลียบชายหาด** เป็นโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาเส้นทางเพื่อการดำเนินการพัฒนาเส้นทางสำหรับการท่องเที่ยว ที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยและความเหมาะสมของพื้นที่ โดยให้ความสำคัญต่อการความสะดวกสบายในการเดินทาง และรวมถึงการสื่อความหมาย โครงการนี้ได้กำหนดพื้นที่เพื่อการพัฒนา ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย จำนวน 4 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 21 แห่ง ได้แก่

- 1.1) ถนนสายเข้าน้ำตกบกกกราย อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง
- 1.2) บ้านคลองโคน - บ้านบางตะบูน อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี
- 1.3) บ้านท่าม่วง - บ้านบางเปิด อำเภอสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.4) บ้านสระน้อย - ชายหาดน้ำปราณ อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.5) ปากทางบ้านทุ่งมะเมา - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.6) เพชรเกษม - สถานีรถไฟทุ่งประดู่ อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.7) สถานีรถไฟทุ่งประดู่ - วัดทับสะแก อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.8) แยกทางหลวงหมายเลข 4 - บ้านกรูด อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.9) แยกทางหลวงหมายเลข 3201 - บ้านบางจาก อำเภอประทิว จังหวัดชุมพร
- 1.10) สายบ้านบางคอย - บ้านทุ่งคาคอย อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- 1.11) แยกทางหลวงหมายเลข 4001 - บ้านโพธิ์แบะ อำเภอประทิว จังหวัดชุมพร
- 1.12) แยกทางหลวงหมายเลข 4198 - เทศบาลปากน้ำหลังสวน อำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร
- 1.13) แยกทางหลวงหมายเลข 4098 - บ้านหาดทรายรี-บ้านมัทรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- 1.14) ถนนเพชรเกษม - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.15) ชายหาดปากน้ำปราณ - บ้านหนองบัว อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.16) แยกทางหลวงหมายเลข 4 (กม.254) - บ้านบ่อนอก เลียบชายหาดพุน้อย
- 1.17) บ้านหนองบัว - บ้านเขากะโหลก อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.18) บ้านกรูด - บ้านกลางอ่าว อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 1.19) แยกทางหลวงหมายเลข 41 - บ้านหนองทองดา อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- 1.20) แยกทางหลวงหมายเลข 41 - บ้านคลองชุม อำเภอเมือง อำเภอสวี จังหวัดชุมพร
- 1.21) อ่าวทุ่งช้าง - หมู่ 5 บ้านบางจาก อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร

- 2) โครงการการปรับปรุงทัศนียภาพสถานีรถไฟและทัศนียภาพสองข้างทาง เป็นการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาบนพื้นฐานของอัตลักษณ์ในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการนำภูมิทัศน์วัฒนธรรมไปต่อยอดในการส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของพื้นที่ และการอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรมท้องถิ่น และเพื่อก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกด้านอุปสงค์ทางการท่องเที่ยวและผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ โครงการนี้กำหนดสถานีรถไฟพื้นที่เป้าหมายเพื่อการพัฒนา 4 แห่ง ดังนี้
 - 2.1) สถานีรถไฟเพชรบุรี แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “ถิ่นวัฒนธรรมเมืองเพชร” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่ 3 มิติหลัก คือ (1) งานช่างและศิลปแห่งชาติ (2) ศิลปะและการแสดง และ (3) วิถีชีวิตและประเพณี
 - 2.2) สถานีรถไฟหัวหิน แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “The Royal Memorable” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่หัวหิน
 - 2.3) สถานีรถไฟปราณบุรี แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “ปราณบุรี” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่วิถีชีวิตปากน้ำปราณบุรี
 - 2.4) สถานีรถไฟประจวบคีรีขันธ์ แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “สับประรด” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่และด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโรแมนติก อบอุ่นและปลอดภัย
- 3) โครงการการยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นการยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว พัฒนาเส้นทางขนส่งและด่านชายแดน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ กำหนดแนวทางมาตรการ ระเบียบการเข้าเมืองเพื่อโอกาสทางการท่องเที่ยว และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการการตรวจคนเข้าเมือง โครงการนี้ได้กำหนดด่านตรวจคนเข้าเมืองที่เป็นพื้นที่เป้าหมายเพื่อการพัฒนาจำนวน 2 แห่ง ดังนี้
 - 3.1) ด่านตรวจคนเข้าเมืองสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
 - 3.2) ด่านตรวจคนเข้าเมืองระนอง จังหวัดระนอง
- 4) โครงการพัฒนาขีดความสามารถของสนามบินเพื่อรองรับการท่องเที่ยว เป็นการกำหนดแนวทางการยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในระยะสั้น และระยะยาว กำหนดแผนพัฒนาเชิงกายภาพสนามบินในด้านที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกำหนดแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการบริการ โครงการนี้ได้กำหนดพื้นที่สนามบินเป้าหมายเพื่อการพัฒนา 3 แห่ง ดังนี้
 - 4.1) ท่าอากาศยานหัวหิน ตำบลบ่อฝ้าย อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
 - 4.2) ท่าอากาศยานชุมพร อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร
 - 4.3) ท่าอากาศยานระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง
- 5) โครงการพัฒนาท่าเรือยอร์ชหรือท่าเทียบเรือมารีน่า การศึกษาความเป็นไปได้เชิงลึกเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือมารีน่า ภายใต้กรอบแนวคิดหลัก คือ การอนุญาตให้เจ้าของเรือยอร์ชที่เข้ามา

ท่องเที่ยวและพำนักอยู่ในไทย สามารถประกอบการ ให้เช่าเรือของตนได้ไม่เกิน 1 ปี ตามหลักเกณฑ์ในกฎหมายเรือไทย รวมทั้งการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการทำเทียบเรือ และการทบทวนแนวทางการส่งเสริมการลงทุนให้ทบทวนการให้สิทธิประโยชน์หลักคือ ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปี โดยกำหนดทำเทียบเรือมารีน่าเป้าหมายเพื่อการพัฒนา 3 แห่ง ดังนี้

- 5.1) ทำเทียบเรือมารีน่าคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 5.2) ทำเทียบเรือมารีน่าทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร
- 5.3) ทำเทียบเรือมารีน่าอำเภอเมือง จังหวัดระนอง

2.1.13 แผนแม่บทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของกลุ่มจังหวัดอันดามัน

จากนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญที่ต้องนำมาใช้ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศของภาคใต้ฝั่งอันดามันที่สำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

- 1) การสร้างสังคมเป็นธรรมและเป็นสังคมที่มีคุณภาพทุกคนมีความมั่นคงในชีวิตได้รับการคุ้มครองทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมมีโอกาสเข้าถึงทรัพยากรและกระบวนการยุติธรรมอย่างเสมอภาคทุกภาคส่วนได้รับการเสริมพลังให้สามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาภายใต้ระบบบริหารจัดการภาครัฐที่โปร่งใสเป็นธรรม
- 2) การส่งเสริมการนำความคิดสร้างสรรค์และภูมิปัญญาสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน ปรับโครงสร้างการผลิตและการบริโภคให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พร้อมสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
- 3) การเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวทั้งระบบในการแข่งขันและเสริมสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศให้มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น
- 4) การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานรวมทั้งเพิ่มพื้นที่ป่าไม้เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ
- 5) การพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศพื้นที่ รองรับการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวฝั่งอันดามันกับพื้นที่ 8 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ได้แก่ สงขลา ปัตตานี นราธิวาส ยะลา สตูล ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช
- 6) เสริมสร้างความร่วมมือต่าง ๆ ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานของภาคเอกชนในการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของกรอบความร่วมมือให้กระชับ และเน้นไปสู่การปฏิบัติได้จริงของพื้นที่สะพานเศรษฐกิจในแต่ละประเทศเพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่สนับสนุนและกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่

- 7) การพัฒนาให้ฝั่งอันดามันเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อเสริมสร้างประโยชน์ร่วมกันด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการให้ความช่วยเหลือระหว่างกันประเทศกลุ่ม BIMSTEC
- 8) การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันความเสื่อมโทรมของพื้นที่จากการท่องเที่ยว และเร่งรัดดำเนินมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายป่าไม้และพื้นที่ต้นน้ำลำธารสำหรับพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติควรมีการจัดทำเครื่องมือ เพื่อการเตือนภาวะความเสื่อมโทรมของพื้นที่ เช่น การศึกษาขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว เป็นต้น
- 9) เร่งรัดพัฒนาสิ่งแวดล้อมเมืองในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมืองศูนย์กลางและเมืองชายแดน โดยเน้นการจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดหาพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ การรักษาพื้นที่ริมแม่น้ำมิให้เกิดการรुकล้ำโดยการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมควบคู่ไปกับการใช้มาตรการทางผังเมืองทุกระดับ
- 10) การสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมพานิชยานาวี เพื่อเปิดประตูการค้ากับประเทศฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยนำประเทศเข้าสู่โครงข่ายการค้าโลก พร้อมพัฒนาทำเลที่เหมาะสมในการลงทุน โดยมีองค์ประกอบของการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ
- 11) ยกระดับสามารถสร้างรายได้อย่างเต็มศักยภาพและยั่งยืนโดยรักษาความมีชื่อเสียงและเพิ่มมนต์เสน่ห์แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในกลุ่มจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาท “ICT City” ของจังหวัดภูเก็ตสู่การเป็น “ฐานอุตสาหกรรมความรู้” รวมทั้งการพัฒนากิจกรรม Mice และ Marina เพื่อเสริมบทบาทด้านการเป็น “เมืองนันทนาการ” (Leisure Polis) เพื่อเพิ่มจุดขายแก่กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้สูง (High-End) รวมทั้งการพัฒนาจังหวัดพังงาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแบบ Long Stay และจังหวัดกระบี่เป็น แหล่งท่องเที่ยวอนุรักษ์คุณภาพสูงด้วยการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยเฉพาะระบบประปา ระบบขนส่งสาธารณะ และการควบคุมมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 12) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและมาตรฐานการบริการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสุขภาพเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มตามกระแสการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถส่งเสริมให้ชุมชนหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนในการพัฒนาบริการในประเภทที่ไม่เน้นเชิงพาณิชย์มากเกินไปเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพกับจังหวัดระนอง
- 13) การพัฒนาการคมนาคมขนส่ง โดยเน้นนโยบายการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงสู่นานาชาติเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดกระบี่ ประกอบด้วยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน และระบบการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารสินค้าและบริการในลักษณะขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศและเป็นประตูการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 14) การรักษาความมีมนต์เสน่ห์ของความเป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล (Andaman Paradise) บริเวณภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ให้สามารถสร้างรายได้อย่างยั่งยืน โดยการพัฒนาบริการ

พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน เช่น การพัฒนาถนน 4 ช่องจราจร ช่วงชุมพร-ระนอง-พังงา/กระบี่-ตรัง และการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียบริเวณเกาะภูเก็ต เกาะพีพี การจัดหาแหล่งน้ำและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น

- 15) การเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการพื้นฐานด้าน ICT เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม Software รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการด้านการแพทย์และการพยาบาลตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวกลุ่ม MICE และ Marina โดยมีศูนย์กลางที่เกาะภูเก็ต
- 16) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและบนบก เช่น น้ำตก ถ้ำ และแหล่งนิเวศธรรมชาติแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา เป็นต้น ให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และการพัฒนาให้เชื่อมโยงกับศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักของพื้นที่เพื่อเพิ่มความหลากหลายและกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง
- 17) การพัฒนาบุคลากรรองรับการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการและการสร้างความแตกต่าง โดยใช้เอกลักษณ์วัฒนธรรมไทยและภูมิปัญญาท้องถิ่นมาพัฒนาเพิ่มคุณค่าด้านการท่องเที่ยว
- 18) การพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับ Carrying Capacity เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญๆ เช่น เกาะภูเก็ต เกาะพีพี เป็นต้น
- 19) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ตลอดจนปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ให้มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากล
- 20) การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพ มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนสร้างความสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์ทรัพยากรท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมสังคมและวิถีชีวิตของชุมชน
- 21) การเตรียมความพร้อมของภาคบริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวให้มีความพร้อมในการรองรับการเปลี่ยนแปลง และมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ
- 22) การสร้างความเชื่อมั่นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ
- 23) การบูรณาการงานด้านการท่องเที่ยวให้มีเอกภาพ ลดความซ้ำซ้อนของภารกิจ

2.1.14 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning)

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

ภาพรวมการท่องเที่ยวและแนวโน้มการตลาดการท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) องค์การที่ทำหน้าที่ในการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของโลกว่า การท่องเที่ยวได้มีอัตราการเติบโตไปในทิศทางที่สูงขึ้นมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 โดยทวีปที่ได้รับนิยมสูงสุดในการเดินทางท่องเที่ยว คือ ทวีปยุโรป รองลงมา คือ เอเชียหรือเอเชีย

แปซิฟิก สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Travel) ได้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourist) เพิ่มมากถึง 1,035 ล้านคน ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าการคาดการณ์แนวโน้มในระยะยาว 10 ปี (ปี 2553-2563) ว่า จะขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.8 นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลว่า ในปีพ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา คือ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีส่วนสำคัญในการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โดยในปีนี้มีนักท่องเที่ยวเดินทางทั่วโลกมากถึง 1,087 ล้านคน เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 1,159 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และจากการคาดการณ์ของ UWNTO ว่า ในปี พ.ศ. 2573 จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางทั่วโลกมากถึง 1,800 ล้านคน อย่างไรก็ตาม ในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญได้ เผชิญกับปัญหาภายในประเทศทั้งปัญหาความรุนแรงที่มีผลมาจากการเมือง และภัยพิบัติทางธรรมชาติเช่น ความขัดแย้งในประเทศอียิปต์ที่ส่งผลให้ยอดขายลดลงอีกครั้งตั้งแต่ช่วงใบไม้ร่วง ทั้งนี้เหตุการณ์ในซีเรียก็ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้รับความเสียหายเกือบทั้งหมด รวมไปถึงเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองใน ประเทศไทยและตุรกีที่อาจจะยังไม่ได้ส่งผลกระทบต่อ ยอดขายอย่างชัดเจน ส่วนตลาดท่องเที่ยวของกรีซ ได้กลับมาเติบโตเป็นอย่างมากอีกครั้งในปี 2013 หากพิจารณาข้อมูลเจาะลึกลงไป สถานการณ์การท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกก็พบว่า มีการขยายตัว อย่างเข้มแข็งมาโดยตลอดเช่นกัน โดยมีการเพิ่มขึ้นสูงสุดถึงร้อยละ 7 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของสมาคม ส่งเสริมการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (PATA) ที่ได้ให้ข้อมูลว่าในปี พ.ศ. 2555 นี้มีจำนวนนักท่องเที่ยว ต่างประเทศที่จะเดินทางเข้าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคที่ขยายตัวได้ดีที่สุด คือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 8

การท่องเที่ยวของประเทศไทย และหน่วยงาน PATA ได้นำเสนอข้อมูลว่าประเทศไทย จะมีจำนวน นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวแบบขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา ซึ่งอัตราการขยายตัวทางด้านจำนวนนักท่องเที่ยว สำหรับกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่ ได้แก่ กลุ่มเอเชีย ตะวันออกเฉียงเหนือ 6.24 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.52 กลุ่มประเทศอาเซียน 6.25 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.78 และกลุ่มยุโรป 5.61 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.12 และกลุ่มตลาดที่มีขนาดกลาง-เล็ก ได้แก่ กลุ่ม ภูมิภาคเอเชียใต้ 1.28 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.36 กลุ่มภูมิภาคอเมริกา 1.08 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.40 กลุ่มภูมิภาคโอเชียเนีย 1.04 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.13 กลุ่มภูมิภาคตะวันออกกลาง 0.60 ล้านคน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.58 และกลุ่มภูมิภาค แอฟริกา 0.16 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.36

ถึงแม้ว่าสถานการณ์ความไม่แน่นอน ทั้งจากปัญหาการเมือง ปัญหาผู้ก่อการร้าย ปัญหาที่เกิดภัย ธรรมชาติ ของเมืองท่องเที่ยวที่มีความเสี่ยง ปัญหาโรคระบาด และการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น ตลอดจนความไม่แน่นอนในด้านเศรษฐกิจ และการเมืองของหลายประเทศทั่วโลกล้วนแต่เป็นปัจจัยลบต่อการ ท่องเที่ยวและการเปลี่ยนแปลง ของขีดทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ทำให้นักท่องเที่ยวจีนออกเดินทาง ท่องเที่ยวทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยเป็น จำนวนมากส่งผลต่อการปรับตัวของธุรกิจใอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทั่วโลกเพื่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อย่างไรก็ตามแนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวยังคงเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่ององค์การการท่องเที่ยวโลก (United Nations World Tourism Organization : UWNTO) คาดการณ์ว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่างประเทศทั่วโลก เพิ่มขึ้นร้อยละ 3-4 ในทุกปี โดยมี ประเทศจีนเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวของโลก องค์การการท่องเที่ยวโลก ประเมินการว่าภายในปี พ.ศ. 2563 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวถึง 1,561 ล้านคน โดยที่มีอัตราการเติบโต ของ จำนวนนักท่องเที่ยวเฉลี่ยร้อยละ 4.1 ต่อปีและสูงมากถึง 1,800 ล้านคนในปี พ.ศ. 2573 จากการเปลี่ยนแปลง

ของภาวะทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่ทันสมัยในยุคปัจจุบัน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาการท่องเที่ยวและแนวโน้มทางการท่องเที่ยวอย่างมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยตรงข้อมูลจากการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงของความต้องการและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่า มีการปรับเปลี่ยนไปตามสภาพเศรษฐกิจส่งผลให้นักท่องเที่ยวใช้จ่าย ด้านการท่องเที่ยวอย่างระมัดระวัง กลุ่มนักท่องเที่ยว และเส้นทางการเลือกเดินทางท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงความคุ้มค่า (Value) มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยวมีการใช้กลยุทธ์ด้านราคาเพื่อถึงความสนใจของตลาดนักท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวมีทางเลือกในการเลือกจุดหมายปลายทางมากขึ้น ใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจน้อยลงในการจองและซื้อสินค้าและบริการท่องเที่ยว ก่อนการเดินทางนิยมเดินทางท่องเที่ยวระยะใกล้ โดยอาจเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศหรือภายในภูมิภาคเดียวกันมากขึ้น นักท่องเที่ยวยังมีแนวโน้มที่สนใจการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงศาสนา และท่องเที่ยวเชิงกีฬาเพิ่มขึ้นส่งผลให้การท่องเที่ยวแบบสนใจพิเศษมีการขยายตัวมากขึ้น ประกอบการนักท่องเที่ยวในอนาคตที่มีแนวโน้มที่จะเรียนรู้และได้รับประสบการณ์ที่แตกต่างในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง เข้าถึงแก่นแท้ของวิถีชีวิตและวัฒนธรรม รวมทั้งต้องการสัมผัสธรรมชาติที่บริสุทธิ์ เน้นกิจกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

สำหรับแนวโน้มของกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่จะขยายตัวมากขึ้น คือ กลุ่มชนชั้นที่มีเงินในประเทศในกลุ่ม BRICs (Brazil, Russia, India, China) มีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ ตัวอย่างเช่น คาดว่าร้อยละ 40 ของประชาชนจีน จะมีรายได้สูงถึง 634,795-1,269,625 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2563 (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2551) และขนาดเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICs จะมีขนาดเท่ากับเศรษฐกิจกลุ่มประเทศ G7 ได้ ในช่วงปี 2583-2593 จึงเป็นตัวเลขของกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจอย่างมาก

ดังนั้นในการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวประเทศไทย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาถึงแนวโน้มทิศทางการตลาดท่องเที่ยวให้ชัดเจน เพื่อการกำหนดทิศทางการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของนักท่องเที่ยวหรือผู้บริโภคกลุ่มทางการตลาดที่เป็นกลุ่มใหญ่ที่สำคัญ ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้เดินทางเข้ามาทำงานในเมืองใหญ่ส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 20-40 ปีจะนิยมเดินทางมากขึ้น โดยการเดินทางดังกล่าวจะมาแบบทำธุรกิจและพักผ่อนระยะสั้นๆ สำหรับธุรกิจที่จะตอบโจทย์ คนกลุ่มนี้ได้ คือ สายการบินต้นทุนต่ำ และโรงแรมแบบประหยัด Budget Hotel เป็นต้น
- 2) กลุ่มผู้บริหารในองค์กรภาคธุรกิจและกลุ่ม MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions) เป็นกลุ่มเป้าหมายใหม่ที่มีโอกาสและศักยภาพมาก และเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ ซึ่งประเทศหรือพื้นที่ ที่จะเตรียมตัวในการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จำเป็นต้องเร่งพัฒนานโยบาย และสิ่งอำนวยความสะดวกที่พร้อมจะรองรับ โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 18 ต่อปี และสร้างรายได้เข้าประเทศ มากกว่านักท่องเที่ยวทั่วไปโดยเฉลี่ย 2-3 เท่า

- 3) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นผู้สูงอายุก็เป็นอีกกลุ่มตลาดที่มีความสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจาก ในปี พ.ศ. 2563 คาดการณ์ว่าจะมีผู้สูงอายุ (อายุ 60-65 ปี) เพิ่มขึ้นเป็นสามเท่า ของปัจจุบันหรือประมาณ 700 ล้านคน โดยเฉพาะประชากรจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศส อังกฤษ เป็นต้น นอกจากนี้กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มคนโสด โดยเฉพาะเพศหญิงจะเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญมากขึ้น ในช่วง 5 ปี ซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งกลุ่มนี้ถือเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มีความเต็มใจจะซื้อ เพื่อความพึงพอใจสูงแนวโน้มการเติบโตของกลุ่มผู้สนใจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเองก็มีมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น สำหรับกลุ่ม ผู้รักสุขภาพจากภูมิภาคเอเชีย ก็นับว่ามีอัตราสูงอย่างต่อเนื่องประมาณ 20% และ 28%

สำหรับสถานการณ์ด้านการรวมกลุ่มกันของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของการท่องเที่ยวเช่นกัน อาทิ ผลจากการรวมกลุ่มกันของประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นยุโรปหรือ อาเซียนส่งผลต่อการรวมกลุ่มด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นปัจจัยที่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ต้องเร่งพิจารณา และปรับตัว โดยในการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศและพันธมิตรต่าง ๆ ทำให้ไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน กล่าวคือ การรวมกลุ่ม ทางเศรษฐกิจ การจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศและพันธมิตรต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ จัดทำก่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย เงินทุน บุคลากร สินค้า และบริการระหว่างภูมิภาคได้อย่างคล่องตัว และเป็น โอกาสให้ประเทศไทยสามารถดำเนินนโยบายการค้าเชิงรุก และการขยายตลาดนักท่องเที่ยวได้เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการเปิดเสรีประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 จะช่วยเพิ่มโอกาสในอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวให้แก่ประเทศไทยขณะเดียวกัน ก็อาจเกิดผลกระทบต่อไทยหากไม่สามารถเตรียมความพร้อมรองรับ การเปิดเสรีที่ดีพอ ปัจจุบันประเทศไทยมีข้อผูกพัน ในภาคการค้าบริการภายใต้ความตกลงการค้าเสรีทั้งใน ระดับพหุภาคีระดับภูมิภาค และระดับทวิภาคี โดยความตกลง ภาคการค้าบริการที่อยู่ระหว่างการเจรจามีทั้งสิ้น 9 ความตกลงส่วนความตกลงภาคการค้าบริการที่มีผลบังคับใช้แล้ว กับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ประกอบด้วย ความตกลงในระดับพหุภาคี ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ระดับภูมิภาค ได้แก่ กรอบความ ตกลงการค้าบริการในกลุ่มอาเซียน (AFAS) ระดับทวิภาคี ได้แก่ ความตกลง หุ้นส่วน เศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) และความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) โดยการรวมกลุ่ม ดังกล่าว ส่งผลต่อการ พัฒนาการท่องเที่ยว และการตลาดการท่องเที่ยวแล้วนั้น ยังส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาบุคลากร แรงงาน และ ระเบียบข้อกฎหมายที่จะเอื้อต่อการท่องเที่ยวร่วมกันซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อม และศักยภาพของแต่ละประเทศในกลุ่มด้วย

ปัจจัยสำคัญอีกประการนอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และการ รวมกลุ่ม ประเทศแล้วนั้น สิ่งที่จะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของโลก คือ การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ โลก และโรคระบาด ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้น รวมไปถึงภาวะทางเศรษฐกิจ การก่อการร้ายและภาวะการ แข่งขันทางธุรกิจ ตลอดจน การเปลี่ยนอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี ส่งผลอย่างมากต่อการปรับตัวและการ เปลี่ยนแปลงทางการท่องเที่ยว อาทิ ประเทศเวียดนามกำลังจะลงทุน 7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อ สร้างสนามบินใหม่ โดยจะรับผู้โดยสารได้ถึง 100 ล้านคน รัฐบาลของสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ จะลงทุนรวม ทั้งสิ้น 17.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อสร้าง Theme Park เรียกว่า “ดูไบแลนด์” ซึ่งเป็นทั้งดินแดน ไดโนเสาร์ โดมหิมะ และดินแดนอวกาศ จากสาเหตุดังกล่าว ส่งผลให้พฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

เปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ใส่ใจกับสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดรูปแบบและการบริการทางการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เติบโตขึ้นในประเทศต่าง ๆ ของโลกรวมถึงประเทศไทย

จากข้อมูลยังพบว่า ในปี พ.ศ. 2556 มีการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในต่างประเทศเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 หรือมีจำนวน 952 ล้านคน และมีจำนวนคืนพัก (Overnight Stay) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เช่นกัน หรือมีจำนวน 7.6 พันล้านคืน และนับเป็นครั้งแรกในปีนี้มีจำนวนคืนพักเฉลี่ยของการเดินทางระหว่างประเทศน้อยกว่า 8 คืน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 หรือมีมูลค่า 989 พันล้านยูโร และในปี 2014 จะเห็นได้ว่าการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากประเทศที่พัฒนาแล้วจะเติบโตมากกว่า ตลาดใหม่ที่ตลาดการท่องเที่ยวมีการเติบโตเป็นอย่างมากในปี 2013 โดยนักท่องเที่ยว จากกลุ่มตลาดใหม่ในเอเชีย จะเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 8 ในขณะที่ตลาดนักท่องเที่ยวจากยุโรปและอเมริกาเหนือจะเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 และ 3 ตามลำดับ ทั้งนี้สื่อสังคมออนไลน์จะเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยทุกวินาทีนักท่องเที่ยว ยุโรปจะเข้าไปมีส่วนร่วมในสื่อดังกล่าวและนักท่องเที่ยวยุโรปร้อยละ 16 ใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการหาข้อมูล การท่องเที่ยวเพื่อวางแผนการเดินทางตลอดจนใช้สื่อข้างต้นระหว่างการเดินทาง (สถิติจากIPK International : 2013) (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2556)

สำหรับประเภทการเดินทางพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวเยอรมัน ที่เดินทางท่องเที่ยวในต่างประเทศเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 หรือมีจำนวน 54.8 ล้านคน/ครั้ง ในขณะที่การเดินทางภายในประเทศเติบโตเพียงร้อยละ 3 หรือ 98.6 ล้านคน/ครั้ง ซึ่งทำให้เห็นได้ว่านักท่องเที่ยวเยอรมันมีแนวโน้มท่องเที่ยวในต่างประเทศมากกว่า โดยแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมได้แก่ ออสเตรีย ที่ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 17 ตามมาด้วยสเปนและอิตาลีด้วยส่วนแบ่ง ตลาดร้อยละ 16 และ 12 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีตุรกี(8%) เนเธอร์แลนด์ (6%) ฝรั่งเศส (6%) โดยมีเพียง อิตาลีเพียงประเทศเดียวที่มีอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวเยอรมันลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 ส่วน แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมภายในประเทศยังคงเป็นบาหลีเป็นปีที่สองติดต่อกัน จากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศขององค์การการท่องเที่ยวโลก(United Nations World Tourism Organization) พบว่า ประเทศที่ได้รับความนิยมจากการนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2556 ยังคงเป็นฝรั่งเศสเช่นเดิม สำหรับข้อมูลที่น่าสนใจคือ ประเทศทางเอเชียได้รับความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยว มากขึ้นโดยเฉพาะจีน รวมถึงประเทศไทยด้วยหากพิจารณาถึงรายได้พบว่า ประเทศที่ได้รับรายได้สูงสุดจากการท่องเที่ยว คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับประเทศไทยเป็นประเทศลำดับ 10 ของโลก ที่มีนักท่องเที่ยวระหว่าง ประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นอันดับ 7 ของโลก

ศักยภาพด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล

โดยมีทำเลที่ตั้งอยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน มีชายแดนติดประเทศมาเลเซียที่จังหวัดสตูล

ทิศเหนือ	ติดจังหวัดสุราษฎร์ธานี และระนอง
ทิศตะวันออก	ติดทะเลเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช
ทิศใต้	ติดทะเลอันดามัน ทะเลอันดามัน และประเทศมาเลเซีย
ตะวันตก	ติดทะเลอันดามัน

สรุปภาวะเศรษฐกิจระดับจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน จังหวัดภูเก็ตกระบี่ พังงา ตรังและสตูล

ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ โดยมี เกาะ ภูเก็ตเป็นศูนย์กลาง มีแหล่งนิเวศน์ป่าชายเลนและนิเวศน์ธรรมชาติป่าเขาในจังหวัดพังงา-กระบี่-ตรัง และแหล่ง น้ำแร่ธรรมชาติในจังหวัดระนองที่เป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา ส่วนการผลิตภาคการเกษตรมีจังหวัด กระบี่เป็นแหล่งปลูกปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ดังนั้น การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ต้องเชื่อมโยงภาคเกษตรและภาคบริการให้เป็นภาพกลุ่มจังหวัดอันดามันและทุกจังหวัดได้ประโยชน์ โดยพุ่งเป้า สู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ แนวคิดในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกัน คือ ร่วมกัน เกื้อหนุน และเชื่อมโยง โดย“หัวใจการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก World Class Beach Destination” คือ การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจ และผลิตภัณ์การท่องเที่ยวอันดามันให้เชื่อมโยงและเกื้อหนุนซึ่งกัน และกัน (Product/Supply) การพัฒนาการตลาดท่องเที่ยวเชิงบูรณาการเพื่อรักษาฐานนักท่องเที่ยวเดิมและ เพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวคุณภาพ (Marketing/Demand) และการพัฒนากลไกการจัดการการท่องเที่ยวกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันร่วมกัน (Product/Supply)

โครงสร้างด้านเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของภาคใต้หรือชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง โดยลักษณะทางกายภาพของ พื้นที่ประกอบด้วยผืนแผ่นดินและเกาะต่าง ๆ จำนวนมาก ซึ่งนับเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีจุดขายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศและมีชื่อเสียงระดับโลกเป็น Andaman Paradise หรือมรกตเมืองใต้ ที่มีจุดขายด้านการ ท่องเที่ยว คือ หาดทราย ชายทะเล หมู่เกาะ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น ดาน้ำ ปีนผา เป็นต้นมีศักยภาพ ในการพัฒนาเพื่อเพิ่มความหลากหลายของการท่องเที่ยวได้แก่ แหล่งนิเวศป่าชายเลน และนิเวศธรรมชาติป่าเขาในจังหวัดพังงา-กระบี่-ตรัง และแหล่งน้ำแร่ธรรมชาติในจังหวัดระนองที่เป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และสปา มีบริการพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลชั้นนำของโลก (World Class) ที่สำคัญ คือ สนามบินนานาชาติ 2 แห่ง ที่กระบี่ และภูเก็ต มีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และท่าจอดเรือยอร์ช ที่มีความสะดวกและทันสมัยที่ภูเก็ต มีสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นการเฉพาะ ในภาพรวมโครงสร้างการผลิตของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันยกเว้นจังหวัดภูเก็ต ยังคงพึ่งพิงภาคการเกษตร เป็นหลัก โดยมีสัดส่วนภาคการเกษตรรวมของกลุ่มจังหวัดสูงถึงร้อยละ 40 ของมูลค่าการผลิตรวม รองลงมา คือ ภาคบริการร้อยละ 21 จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดเดียวที่พึ่งพิงภาคบริการเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนภาคบริการรวมสูง ถึงร้อยละ 72 เฉพาะในกลุ่มโรงแรมและภัตตาคารก็มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 39 ของ GPP จังหวัด ในขณะที่มี สัดส่วนภาคเกษตรเพียงร้อยละ 8 เท่านั้น แต่จังหวัดพังงา กระบี่ และตรัง ต่างก็มีสัดส่วนภาคการเกษตรประมาณ ครึ่งหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการกสิกรรม โดยเฉพาะยางพาราและปาล์มน้ำมัน ส่วนจังหวัดระนองถึงแม้จะมีสัดส่วน ภาคการเกษตรสูงถึงร้อยละ 47 แต่มูลค่าส่วนใหญ่มาจากการประมงมากกว่าพืชเกษตร โดยทั้ง 4 จังหวัด มีสัดส่วนภาคบริการเป็นอันดับสองรองจากภาคการเกษตร แต่มีสัดส่วนเฉลี่ยเพียงร้อยละ 10-15 เท่านั้น

ด้วยความแตกต่างของสภาพเศรษฐกิจและศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันจึงมีปัญหาที่หลากหลาย ดังนั้น การกำหนดแนวทางในการพัฒนาและแก้ไข

ปัญหา ของกลุ่มจังหวัด จึงต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน และต้องครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกพื้นที่ในกลุ่ม จังหวัดมีการแก้ไขปัญหาและพัฒนาในเชิงบูรณาการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงไปในทิศทางเดียวกัน

โครงสร้างด้านสังคมและวัฒนธรรม ภาคใต้ฝั่งตะวันตก ได้แก่ บริเวณจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล สภาพทางภูมิศาสตร์ของบริเวณดังกล่าว ชายฝั่งมักแคบและลึกชัน ชายฝั่งเว้าแหว่งไม่เป็นระเบียบ มีเกาะแก่งจำนวนมาก มีแม่น้ำเป็นสายสั้น ๆ เหล่านี้เป็นเหตุให้ฐานเศรษฐกิจของชุมชนในภาคใต้ ฝั่งตะวันตกนับแต่ในอดีตไม่เอื้อให้มีบทบาททางการค้าและการเกษตร ภาคใต้ฝั่งตะวันตกจึงมีผู้คนอาศัยอยู่ น้อยกว่าฝั่งตะวันออก แต่ดั้งเดิมนั้น แร่ดีบุกคือทรัพยากรสำคัญของภาคใต้ฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นปัจจัยทำให้ผู้คน และวัฒนธรรมบริเวณนี้พัฒนามาเป็นลำดับจนมีลักษณะโดดเด่นเป็นแหล่งทารายได้เป็นจำนวนมากให้แก่ รัฐบาลกลาง แต่เนื่องจากการแปรแร่ดีบุกมาใช้ประโยชน์อยู่เหนือภูมิปัญญาของชาวบ้าน ราษฎรไทยจึงไม่สนใจ การทำกิจการเหมืองแร่ โดยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3-5 คนจีนที่อยู่ในเมืองป็นัง ไทรบุรี และเมืองใกล้เคียงเริ่มเข้ามา มาเลี้ยงชีพมากขึ้น การดำเนินกิจการเหมืองแร่ดีบุกเกือบทุกชั้นตอน ทั้งนายเหมือง แร่งาน และการค้าขายแร่ ดีบุกจะมีคนจีนเข้ามาเป็นแกนนำแทบทั้งสิ้น รวมทั้งมีการเหมาลาเรือไฟบรรทุกคนจีนเข้ายังมณฑลภูเก็ตในช่วง รศ.122 ด้วย ประชากรจีนเหล่านี้ส่งผลให้โครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรมภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีลักษณะโดดเด่นแตกต่างไปจากภาคใต้ส่วนอื่น ๆ ที่เห็นเด่นชัดคือ วัฒนธรรมด้านภาษาวัฒนธรรมด้านพาณิชยกรรมระบบ ความเชื่อประเพณีส่วนครอบครัวและส่วนสังคม ตลอดจนวัฒนธรรมด้านโภชนาการและสถาปัตยกรรม เป็นต้น จากการที่คนจีนขยัน อดทน มุ่งมั่นประกอบอาชีพโดยสุจริตพยายามปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมไทย ทำให้คน จีนจำนวนไม่น้อยมีฐานะทางเศรษฐกิจดีมาก ได้สิทธิในการครอบครองที่ดินและทรัพย์สินในท้องถิ่น เช่น ระนอง กระบุรี ตะกั่วป่า พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง ได้ช่วยกันสร้างบ้านแปงเมืองอย่างกว้างขวางในฝั่ง ตะวันตกในเขตที่มีแหล่งแร่อุดมสมบูรณ์และแหล่งธุรกิจแร่ดีบุก ครั้นกิจการเหมืองแร่เริ่มอ่อนตัวลง ก็ขยายการลงทุนทำธุรกิจไปยังภูมิภาคอื่น และเมื่อธุรกิจการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียงเริ่มเจริญขึ้น ตระกูลใหญ่ๆ ทั้งหลายได้หันมาประกอบธุรกิจโรงแรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนคนไทยซึ่งเป็นคนพื้นเมืองแท้ๆ ในภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีวัฒนธรรมความเป็นอยู่คล้ายกับคนในภาคใต้ฝั่งตะวันออก คือส่วนใหญ่ไม่ นิยมการค้าและการจัดการเชิงธุรกิจ

ในปัจจุบัน จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีโครงสร้างวัฒนธรรมทั้งในรูปแบบของสังคมเกษตร และวัฒนธรรมทางการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไปจากสังคมดั้งเดิม เนื่องจากมีโครงสร้างของประชากรที่ เปลี่ยนแปลงไป และมีทิศทางการพัฒนาทั้งในส่วนของภาคเกษตร และภาคการท่องเที่ยวตามศักยภาพของแต่ละ จังหวัด และอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ที่มีโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไปจากโครงสร้างเดิมในอดีตมากที่สุด คือ **ทუნทางเศรษฐกิจ ทუნทางกายภาพ ทางด้านทรัพยากรในพื้นที่**

- 1) เป็นแหล่งผลิตสินค้าการเกษตรประเภทยางพาราที่ใหญ่และสำคัญของประเทศไทย รวมทั้งทำให้เกิดธุรกิจแปรรูปที่เกี่ยวข้องกับยางพาราตามมามากมาย เพราะสภาพดินและอากาศที่เหมาะสมกับการ เจริญเติบโตของพืชชนิดนี้แต่ไม่สามารถเจริญเติบโตได้ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย ทำให้ผลผลิตที่ได้มีจำนวน มากและคุณภาพดีกว่า ในการปลูกบริเวณพื้นที่อื่น ทำให้เกิดธุรกิจมากมาย

เช่น ในภาคการผลิต คือ โรงงาน แปรรูปยาง ในด้านการค้าได้เกิดโรงงานหรือกลุ่มคนกลางที่หา
หน้าที่รับซื้อยางพารา ซึ่งเป็นธุรกิจเชื่อมโยงภาค การเกษตรกับภาคการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่
สำคัญอย่างหนึ่ง

- 2) เป็นศูนย์กลางด้านการผลิต แปรรูปและจำหน่ายอาหารทะเลที่มีชื่อเสียงของภาคใต้ เนื่องจาก
สภาพ ที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดนั้นติดกับพื้นที่ทะเลน้ำเค็ม ทั้งจังหวัดสงขลาและพื้นที่บางส่วนของ
จังหวัดในกลุ่มนี้ยังมี พื้นที่ติดกับทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นแหล่งน้ำกร่อยที่สร้างผลผลิตทางการ
ประมงที่สำคัญของภาคใต้ ดังนั้นธุรกิจ เกี่ยวเนื่องจากการประมง ตั้งแต่การขนส่งแลกเปลี่ยนคือ
แพปลาที่มีจำนวนมากและเป็นแหล่งกระจายสินค้าที่ สร้างรายได้ให้คนในพื้นที่และเป็นแหล่ง
เริ่มต้นของการดำเนินกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการฝากแช่แข็ง ธุรกิจการขนส่ง
ระยะไกล เป็นต้น
- 3) มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ภูเขา และน้ำตก ที่มีชื่อเสียง อันเนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่มี
ส่วนทำให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงามและดึงดูดใจ เช่น หาดสมิหลา ทะเลสาบสงขลา (อำเภอเมือง
จังหวัดสงขลา) น้ำตกโตนงาช้าง (อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา) ทะเลน้อย (จังหวัดพัทลุง)
เกาะหลีเป๊ะ (จังหวัดสตูล)
- 4) ความพร้อมในด้านระบบคมนาคมขนส่งสายหลักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขต
เศรษฐกิจหลัก โดยเฉพาะท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของจุดเริ่มต้นและการการ
กระจายของทั้งสินค้าและ นักท่องเที่ยวจึงทำให้ธุรกิจทุกประเภทโดยเฉพาะด้านการค้าและ
บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของ นักท่องเที่ยวและผู้บริโภคสินค้า และอยู่ในอำเภอ
หาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจที่พักอาศัย ธุรกิจการค้า ธุรกิจ
การท่องเที่ยว ฯลฯ

ทุนทางสังคม

ประชากรส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดนี้ โดยเฉพาะใน 3 จังหวัดชายแดน นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งวิถีการ
ดำรงชีวิตตามหลักศาสนาอิสลามเป็นโอกาสให้มีธุรกิจเฉพาะในการรองรับ ทั้งในด้านของอาหารฮา
ลาล เครื่องแต่งกาย เป็นต้น ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการผลิตเพื่อรองรับความต้องการของชาวมุสลิมใน
ภาคใต้เท่านั้น แต่ยังสามารถเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งไปยังตลาดมุสลิมทั่วโลกอีกด้วย โดยส่วนหนึ่ง
เป็นการเชื่อมโยงกับประเทศ มาเลเซียซึ่งนับถือศาสนาอิสลามเป็นศาสนาประจำชาติ ในส่วนของ
จังหวัดสงขลา เนื่องจากอำเภอหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าและธุรกิจหลายประเภท มีความ
พร้อมในด้านสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในด้านการค้า การลงทุน
การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และมีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่จำนวนมาก และ ส่งผลให้อำเภอหาดใหญ่มี
ธุรกิจที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวันที่หลากหลายมากกว่าจังหวัดอื่นในพื้นที่ ภาคใต้ชายแดน
โดยเฉพาะธุรกิจด้านการศึกษาและสาธารณสุข สำหรับด้านการศึกษาที่นั่นกล่าวได้ว่าอำเภอ หาดใหญ่
เป็นศูนย์กลางของสถานศึกษาของภาคใต้ได้เลยทีเดียว ไม่ว่าจะเป็นสถานศึกษาของภาครัฐและสถาบัน
ศึกษาของเอกชน เช่น โรงเรียนกวดวิชาสาขาย่อยจากกรุงเทพมหานคร ก็เลือกอำเภอหาดใหญ่เป็น
สถานที่ตั้ง แห่งเดียวในพื้นที่ภาคใต้ชายแดน นอกจากนี้ สถานพยาบาลของภาครัฐและเอกชนที่มี
ประสิทธิภาพด้านการ รักษาและเครื่องมือทางการแพทย์ก็มีอยู่เป็นจำนวนมากที่อำเภอหาดใหญ่

เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็น โรงพยาบาล สงขลา นครินทร์ โรงพยาบาลกรุงเทพหาดใหญ่ โรงพยาบาลศิครินทร์ เป็นต้น ธุรกิจเหล่านี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตพื้นฐานของประชากรเท่านั้น แต่ในความเป็นกลไกสำคัญในทางเศรษฐกิจ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ยังเป็นที่ตั้งของ ธุรกิจสำคัญ เช่น ธุรกิจการค้า ธุรกิจด้านการเงิน ธุรกิจด้าน บริการคมนาคม ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ ธุรกิจด้านการสื่อสาร เป็นต้น

ทูลทางด้านวัฒนธรรม

วัฒนธรรมที่เกี่ยวกับอาหารมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการประกอบธุรกิจ SMEs โดยที่พื้นที่ภาคใต้ชายแดน เป็นพื้นที่เก่าแก่ที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานสืบทอดกันมาเป็นเวลากว่าร้อยปี ดังนั้นจึงมีการดำเนินชีวิตที่เป็น แบบอย่างกันมายาวนาน โดยเฉพาะการดำเนินชีวิตประจำวัน ด้านวัฒนธรรม การรับประทานที่แตกต่างกันไป ในแต่ละส่วนของพื้นที่ภาคใต้ชายแดนทั้งจากอิทธิพลจากศาสนาหรือเชื้อชาติ หรือความเชื่อที่สั่งสมกันมา เช่น พื้นที่ฝั่งสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ปัตตานี ยะลา นราธิวาส มีอาหารที่เป็นที่ยอมรับจากผู้มาเยือนมากมาย ไม่ว่าจะเป็น โรตีมัตตาบะ ซาซึก ข้าวหมกแพะ ไก่ย่างกอ และ ซึ่งล้วนแต่เป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้กับคนใน พื้นที่และชุมชนได้อย่างมาก จังหวัดสงขลาที่มีธุรกิจด้านอาหารที่มีชื่อเสียงจนเป็นสัญลักษณ์คือ ไก่ทอด หาดใหญ่ เป็นอีกหนึ่งชนิดอาหารที่ได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมการรับประทานของชาวมุสลิมในพื้นที่อำเภอ หาดใหญ่ ตั้งแต่สมัยโบราณ อำเภอเมือง สงขลา ก็เป็นอีกพื้นที่ที่สะสมวัฒนธรรมอันเนื่องจากเป็นชุมชนโบราณที่มีชาวจีนอพยพมาอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นธุรกิจด้านวัฒนธรรมการรับประทานนั้นจึงถูกนำมาเป็นจุดเด่นของพื้นที่ นอกจากนี้ บริเวณถนนนางงามซึ่งนับเป็นถนนสายวัฒนธรรมยังมีความหลากหลายของอาหารอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น อาหารแบบชาวมุสลิม หรืออาหารไทยแท้โบราณที่หาทานไม่ได้ที่ไหนในพื้นที่ภาคใต้ชายแดน เป็นแหล่ง รวมของธุรกิจที่อาศัยชื่อเสียงของพื้นที่เป็นจุดขายตามมา

ประเพณีวัฒนธรรมในจังหวัดภาคใต้ชายแดนก็เป็นอีกหนึ่งจุดเริ่มต้นของธุรกิจที่หลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของกิจกรรมตามประเพณีนั้น ๆ เช่น การทำบุญเดือนสิบของชาวไทยพุทธในจังหวัด สงขลาเป็นประเพณีทางศาสนาที่ต้องการอาหารเฉพาะใช้ในประเพณีไม่ว่าจะเป็น ขนมลา ขนมเจาะหู ขนมข้าว พอง ฯลฯ ทำให้ช่วงเวลาของประเพณีนี้จะมีผู้ที่หันมาหาขนมประเภทนี้จำหน่าย เป็นการสร้างรายได้เสริมจาก การประกอบอาชีพอื่นอยู่ไม่น้อย แต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้สูงอายุ และเหลือผู้มีความชำนาญในการทำขนมพื้นบ้าน หรือขนมโบราณค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีอาหารบางชนิดที่ถูกแปรรูปและพัฒนาให้เป็นสากลขึ้น คือ ขนมลา นับได้ ว่าเป็นธุรกิจการผลิตที่ได้อิทธิพลจากประเพณีที่แท้จริง นอกจากนี้ยังมีธุรกิจที่ตามมาอื่น ๆ เช่นธุรกิจการ ท่องเที่ยวในเทศกาลของประเพณีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นประเพณีชักพระของจังหวัดสงขลา ประเพณีสักการะเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยวของจังหวัดปัตตานี เป็นต้น (ที่มา ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดชายแดนใต้)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาร่องท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน 5 ปี พ.ศ. 2559-2563

ในการจัดทำแผนพัฒนาร่องท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ประกอบด้วยจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล โดยคณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางการตลาด และการวิเคราะห์ปัจจัยขีดความสามารถทางการ

แข่งขัน ดังที่นำเสนอไว้ในส่วนที่ 2 และ 3 สามารถสรุปความโดดเด่นและศักยภาพของแต่ละจังหวัดที่คัดเลือกมาอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนี้

จังหวัดภูเก็ต: เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก(World Class) มีชื่อเสียงและภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวในระดับต่างประเทศ มีหมู่เกาะจำนวนมากถึง 39 เกาะ มีแหล่งเดินศึกษาธรรมชาติทางทะเลที่น่าสนใจ (Sea Walker) โดยส่วนใหญ่เกาะต่าง ๆ จะอยู่ทางทิศตะวันออกและทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต เป็นจุดในการจอดพักเที่ยว ของเรือสำราญระดับโลก รวมถึงเรือยอร์ช มีสิ่งอำนวยความสะดวกและรองรับนักท่องเที่ยวระดับนานาชาติได้ดี และการขยายอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ระดับนานาชาติและการให้บริการ ทางการศึกษาและสุขภาพที่ได้มาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

จังหวัดกระบี่ : เป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวทางทะเลในระดับโลก โดยมีเกาะพีพีเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล และแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ มีความโดดเด่นของลักษณะ ทางธรรมชาติที่มีรูปทรงสีสันแปลกตา เหมาะแก่การล่องเรือชมวิทิวทัศน์ทางทะเล เที่ยวชมเกาะรูปร่างสวยงาม น่าตื่นตาตื่นใจ ชมทะเลแหวกหนึ่งใน Unseen Thailand นอกจากนี้ยังมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น บ่อน้ำร้อน แหล่งถ้ำโบราณคดี ที่มีภาพเขียนสีหรือหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณวัตถุ ที่พิพิธภัณฑวัตถุคลองท่อม และเป็นแหล่งผลิตปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันขั้นต้นสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

จังหวัดพังงา : เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ มีเกาะแก่ง มีอุทยานแห่งชาติทางทะเลอยู่มากมาย ที่มีชื่อเสียงระดับโลก แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพังงามักเที่ยวระยะสั้นคือ ท่องเที่ยว 1 วัน เพื่อมาล่องเรือชมรอบ ๆ เกาะต่าง ๆ และการดำนาน้ำตื้นและน้ำลึก เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ อุทยานแห่งชาติ หมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่บริเวณเขาหลักยังเป็นแหล่งที่พักหลักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีรีสอร์ทที่พัก ในกลุ่ม นักท่องเที่ยวระดับบน นอกจากนี้พังงายังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่น่าสนใจ หมู่บ้านกลางน้ำชุมชน ชาวประมงพื้นบ้าน เป็นแหล่งผลิตยางพาราให้กับจังหวัดในกลุ่มและจังหวัดนอกกลุ่มไปจนถึงระดับสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

จังหวัดตรัง: มีภูมิปัญญาเรื่องอาหารท้องถิ่นจำนวนมากประชาชนเป็นมิตรเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเลและแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเป็นแหล่งท่องเที่ยวแบบพำนักรยาว (Long Stay) และเป็นแหล่ง ผลิตยางพาราให้กับจังหวัดในกลุ่ม และจังหวัดนอกกลุ่ม (ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พ.ศ. 2557-2560) นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

จังหวัดสตูล : เป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง คือ เกาะตะรุเตา เกาะหลีเป๊ะ มีความโดดเด่นในการเป็นแหล่งบรรพชีวิน ซากดึกดำบรรพ์ เป็นพื้นที่เชื่อมโยงสู่ประเทศมาเลเซีย และเป็นเมือง การค้า นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

การจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล ปี พ.ศ. 2559-2563 (ค.ศ. 2016-2020) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ มาตรการ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงานโครงการและกิจกรรมการดำเนินงานตามแผน รายละเอียด ดังนี้

1. วิสัยทัศน์การท่องเที่ยวคลัสเตอร์อันดามัน

“การท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก บนฐานวัฒนธรรมอันดามัน”

คำอธิบายวิสัยทัศน์ "พัฒนาและส่งเสริมให้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเล เมืองท่าเทียบเรือสำราญ เรือยอร์ชที่มีมาตรฐานสากลระดับโลก และเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่สะท้อนวิถีอันดามัน ซึ่งหมายถึง วัฒนธรรมและวิถีชีวิตของคนอยู่อาศัยใน 5 จังหวัดของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันที่เป็น เอกลักษณ์ ได้แก่ วิถีชาวเล คนไทยเชื้อสายจีน คนใต้ ชุมชน ย่านเก่า ประเพณี วิถีชีวิต สถาปัตยกรรมธรรมชาติ ภาษา การแต่งกาย และอาหารท้องถิ่น เป็นต้น ที่ถูกส่งมอบจากรุ่นสู่รุ่น แสดงออกให้เห็นในรูปแบบของการดำรงชีวิต ที่เป็นแบบดั้งเดิม (Traditional) และแบบร่วมสมัย (Contemporary) สอดคล้องกับการท่องเที่ยววิถีไทย บนฐานอัตลักษณ์เฉพาะของแต่ละจังหวัดในเขต อันได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรังและสตูล บนฐานความใส่ใจต่อทรัพยากร และแหล่งท่องเที่ยว"

2. พันธกิจการพัฒนาการท่องเที่ยว

- 1) พัฒนาให้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเล เรือสำราญ เรือยอร์ช มาตรฐาน ระดับโลก โดยเน้นให้จังหวัดภูเก็ตและจังหวัดกระบี่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงและกระจายนักท่องเที่ยวพร้อมทั้ง พัฒนาเมืองท่องเที่ยวรองจังหวัดพังงา ตรัง และสตูลเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพทางการแข่งขันได้ในระดับ สากล
- 2) ต่อยอดฐานและสร้างคุณค่าให้กับต้นทุนทางวิถีชีวิต วัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของอันดามันสู่กิจกรรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงร่วมกับทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเพื่อการเพิ่มวันพำนักและขยายตลาด นักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
- 3) ส่งเสริมและจัดการการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันโดยตอบสนองความต้องการ ของนักท่องเที่ยวคุณภาพครอบคลุมทุกกลุ่ม โดยเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการในทุมนุชยให้มีศักยภาพ ในการรองรับนักท่องเที่ยวได้
- 4) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ มุ่งเน้นการวิเคราะห์กลุ่มตลาดที่เหมาะสม ตลอดจนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพของคลัสเตอร์อันดามัน
- 5) ผลักดันให้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับจังหวัด ภายในเขต และภายนอกเขต ตลอดจนการเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

3 เป้าประสงค์การพัฒนาการท่องเที่ยว

- 1) เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองรองในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน 2. กระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้ทั่วถึงและเป็นธรรมภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
- 2) กระจายรายได้การท่องเที่ยวออกไปยังจังหวัดใกล้เคียงและพื้นที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวภายนอกเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน การจัดหาแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning)
- 3) พัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในเขตอันดามันทั้งด้านมิติของสังคม และวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม
- 4) รักษาและสืบทอดอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่หลากหลายของอันดามัน
- 5) ให้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันได้รับรางวัลที่เกี่ยวกับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว/การประกอบธุรกิจด้านการท่องเที่ยวในระดับชาติ และนานาชาติ

4 มาตรการของแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว

มาตรการ หมายถึง ช่วงเวลาของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการการพัฒนาการท่องเที่ยวเขตพื้นที่อันดามัน ตลอดจนระยะเวลาที่ต้องการให้เห็นผลลัพธ์ของการดำเนินงาน โดยกำหนด มาตรการออกเป็น 3 ระยะ ภายใน 5 ปี คือ ระหว่างปี 2559-2563 (ค.ศ. 2016-2020)

มาตรการระยะสั้น คือ ดำเนินการระหว่างปี 2559-2560 (ค.ศ. 2016-2017) มาตรการระยะกลาง คือ ดำเนินการระหว่างปี 2561-2562 (ค.ศ. 2018-2019) มาตรการระยะยาว คือ ดำเนินการภายในปี 2559-2563 (ค.ศ. 2016-2020)

5 ประเด็นยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวทางทะเลและวิถีอันดามัน โดยเน้นการยกระดับปัจจัยพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวและคุณภาพการให้บริการ ตลอดจนการลงทุนในทุกๆระดับ เพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลและทำเทียบเรือสำราญที่มีมาตรฐานระดับโลก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 เร่งส่งเสริมกลยุทธ์การตลาดที่เน้นคุณค่าและความคุ้มค่า (Value added) และการสร้าง ประสบการณ์ที่ดีให้กับนักท่องเที่ยว และการเจาะกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวคุณภาพทั้งตลาดต่างประเทศและ ตลาดในประเทศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เร่งสนับสนุนและขับเคลื่อนมาตรการทางด้านความปลอดภัยแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ความสะดวกในการคมนาคม มาตรการการควบคุมการดำเนินธุรกิจและจริยธรรมทางธุรกิจ ปัญหาสิ่งแวดล้อม ในแหล่งท่องเที่ยวและการจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในคลัสเตอร์อันดามัน ระหว่างคลัสเตอร์ป ระเทศ เพื่อนบ้าน และคลัสเตอร์ระดับสากล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 เร่งยกระดับและสร้างความเข้มแข็งให้กับเครือข่ายการท่องเที่ยวอันดามัน โดยการสร้าง ความเข้มแข็งให้กับเครือข่ายครอบคลุมทั้งระบบของการจัดการท่องเที่ยวอันดามัน

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 5 เร่งยกระดับและสร้างความเข้มแข็งให้กับเครือข่าย การท่องเที่ยวอันดามัน โดยการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อสร้างเส้นทางทางท่องเที่ยวที่มี คุณภาพ สนับสนุนการเดินทางเชิงท่องเที่ยว (Road Trip)

2.1.15 แผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา : ระนองเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรมูลค่าสูง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

เป้าประสงค์ :

- 1) เพื่อพัฒนาและสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชนอย่าง ยั่งยืน
 - 1.1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - 1.2) วิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยว เชิงสุขภาพและแพทย์ทางเลือก
 - 1.3) พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายและสร้างสรรค์
 - 1.4) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาดด้านการท่องเที่ยว
- 2) เพื่อพัฒนาการเกษตรมูลค่าสูง สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน
 - 2.1) พัฒนาคุณภาพวิถีเกษตรกรและส่งเสริมองค์กรเกษตรกรให้เข้มแข็ง
 - 2.2) วิจัยและพัฒนาด้านการเกษตรสมัยใหม่และเกษตรยั่งยืน ด้านศาสตร์พระราชและหลักการ เศรษฐกิจ BCG
 - 2.3) พัฒนาและยกระดับการทำเกษตรและอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร ด้วย นวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
 - 2.4) ยกระดับและพัฒนา แนวทางการตลาดสินค้าเกษตรทันสมัยและหลากหลาย
- 3) เพื่อยกระดับคุณภาพของประชาชนและพัฒนาจังหวัดระนองให้เป็นเมืองปลอดภัย น่ายู่ ภายใต้ สภาพแวดล้อมของชุมชนคนเมืองระนอง เสริมสร้างความเข้มแข็งมั่นคงชุมชนสู่การพึ่งตนเอง ที่ ยั่งยืนด้วยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
 - 3.1) พัฒนาคุณภาพชีวิตวัยทำงานและวัยสูงอายุ ลดอัตราการตายของผู้ป่วยโรคหลอดเลือด สมอง และโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันชนิด STEMI
 - 3.2) ส่งเสริมการดำเนินงาน“ชุมชนวิถีใหม่ ท่างไกล NCDs” ในชุมชน
 - 3.3) ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการตั้งครกในวัยรุ่น
 - 3.4) เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีเครือข่ายและระบบบริการอนามัยการเจริญพันธุ์
 - 3.5) พัฒนาคุณภาพชีวิตตลอดทุกช่วงวัย
 - 3.6) สังคมมีความเข้มแข็งสามัคคีปรองดอง ประชาชนอยู่ดีกินดีและมีความสุข

- 3.7) การสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- 3.8) การกำหนดเขตพื้นที่แนวกันชน พร้อมทั้งการจัดทำผังเมือง
- 3.9) สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อม
- 4) เพื่อเสริมสร้าง อนุรักษ์ ปันฟู จัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดระนอง
 - 4.1) อนุรักษ์ คุ้มครอง ปันฟู ส่งเสริม และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
 - 4.2) บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
 - 4.3) ป้องกัน รักษา และฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 - 4.4) การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- 5) เพื่อสร้างการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน
 - 5.1) พัฒนาส่งเสริมเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่
 - 5.2) พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง จากประมง
 - 5.3) การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้า เพื่อใช้เป็นฐานในการพัฒนา
 - 5.4) เพิ่มช่องทางการค้าการลงทุนส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและชุมชนอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย:

- รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเพิ่มขึ้น
- เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา:

- แหล่งท่องเที่ยว และระบบบริการพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก
- วิจัยและพัฒนา เพื่อยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและแพทย์ทางเลือก
- พัฒนากิจกรรม และบริการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และสร้างสรรค์
- ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาด ด้านการท่องเที่ยว

- 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาการเกษตรมูลค่าสูง

เป้าหมาย:

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร

- เพื่อให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น
- อัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวม ภาคการเกษตร

แนวทางการพัฒนา:

- พัฒนาคุณภาพ วิถีเกษตรกรและส่งเสริมองค์กรเกษตรกรให้เข้มแข็ง
- วิจัยและพัฒนา ด้านการเกษตรสมัยใหม่และเกษตรยั่งยืน ด้านศาสตร์พระราช และหลักการเศรษฐกิจ BCG
- พัฒนาและยกระดับการทำเกษตรและอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรด้วยนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- ยกระดับและพัฒนาแนวทางการตลาดสินค้าเกษตรทันสมัย และหลากหลาย

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

เป้าหมาย:

- ประชาชนมีพฤติกรรมสุขภาพที่พึงประสงค์ และเข้าถึงระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐาน
- การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนตลอดช่วงวัยในทุกมิติ
- ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง
- การจัดการ และป้องกันปัญหาความเสี่ยงต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติ

แนวทางการพัฒนา:

- พัฒนาคุณภาพชีวิตวัยทำงานและวัยสูงอายุลดอัตราการตายของผู้ป่วยโรคหลอดเลือดสมอง และโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันชนิด STEMI
- ส่งเสริมการดำเนินงาน“ชุมชนวิถีใหม่ ท่างไกล NCDs” ในชุมชน
- ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาการตั้งครรภ์ในวัยรุ่น
- เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีเครือข่าย และระบบบริการอนามัยการเจริญพันธุ์
- พัฒนาคุณภาพชีวิตตลอดทุกช่วงวัย
- สังคมมีความเข้มแข็งสามัคคีปรองดอง ประชาชนอยู่ดีกินดีและมีความสุข
- การสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
- การกำหนดเขตพื้นที่แนวกันชน พร้อมทั้ง การจัดทำผังเมือง
- พัฒนากลไกเฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกัน และแก้ไขปัญหา ด้านความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้น อย่างเป็นรูปธรรม

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล

เป้าหมาย:

- อนุรักษ์ คุ้มครอง ป่าฟู พัฒนาทรัพยากร ธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
- เพื่อบริหารจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐาน
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจาก สาธารณภัย
- เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากครัวเรือน

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม และลดสภาวะการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
 - อนุรักษ์ คุ้มครอง ป่าฟู ส่งเสริม และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติ และ ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
 - การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว
 - ส่งเสริมสนับสนุน และพัฒนาการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในชุมชนท้องถิ่น
 - บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
 - ป้องกัน รักษา และฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 - การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- 5) ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน

เป้าหมาย:

- เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้ากับ กลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาส่งเสริมเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าเพื่อใช้เป็นฐานในการพัฒนาของแต่ละประเทศ

2.1.16 แผนพัฒนาจังหวัดพังงา (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา: ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและสุขภาพ เกษตรยั่งยืน สังคมแห่งการเรียนรู้
สู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะ พังงาแห่งความสุข

เป้าประสงค์ :

- 1) จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 5/ปี
- 2) มูลค่าสินค้าภาคเกษตรที่เพิ่มขึ้นและปลอดภัยได้มาตรฐาน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 0.5/ปี

- 3) สัดส่วนคนจนหรือร้อยละของประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจน ไม่เกินร้อยละ 2.75
- 4) ดัชนีความก้าวหน้าของคน ปี 2563 ไม่เกินร้อยละ 0.6307

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) **ประเด็นการพัฒนาที่ 1** ส่งเสริมคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงสุขภาพครบวงจร

เป้าหมาย :

- อัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว เฉลี่ยร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อน (จากฐานนักท่องเที่ยวปี 2564 ที่มีจำนวน 676,324 คน)
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ขยายตัว
- ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับปีก่อน (จากฐาน GPP สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ปี 2563 ที่มีมูลค่า 9,965 ล้านบาท)
- จำนวนสถานประกอบการการท่องเที่ยวที่เข้าสู่ Wellness Tourism หรือ Health and Wellness
- Tourism ไม่ต่ำกว่า 6 แห่งต่อปี

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพได้มาตรฐานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรทางการท่องเที่ยว ให้มีความพร้อมและปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลง
- ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก เชื่อมโยงการท่องเที่ยวภูมิภาคและนานาชาติ
- พัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ รวมถึงผลิตภัณฑ์เสริมสุขภาพและสมุนไพร ให้เป็นหนึ่งในภูมิภาค Wellness Tourism บนฐานของเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ของพื้นที่
- ส่งเสริม พัฒนา แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและสุขภาพให้มีคุณภาพ หลากหลาย สู่มาตรฐานที่เติบโตในภูมิภาคอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานของความสะอาด ปลอดภัย
- สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว Smart Tourism

- 2) **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** พัฒนาส่งเสริมการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่า ควบคู่เกษตรสีเขียวอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย :

- เพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าสินค้าภาคเกษตรบนพื้นฐานคุณภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐาน

- ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกมาตรฐานสินค้าเกษตร
- พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- เพื่อพัฒนาส่งเสริมเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัจฉริยะ ให้มีคุณภาพตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคและการส่งออก
- เพื่อสร้างคลังอาหาร สร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างรายได้พอเพียง สำหรับการบริโภคในครัวเรือนสู่การส่งออก
- ส่งเสริมความเข้มแข็งของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร มีความมั่นคงด้านรายได้

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรด้วยสารสนเทศ เทคโนโลยี และนวัตกรรม (Smart Farm)
 - ขยายฐานการผลิตสินค้าเกษตร /แปรรูปสินค้าเกษตรมูลค่าสูง และสินค้าเกษตรในเชิงพาณิชย์
 - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารทรัพยากรการเกษตรและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม
 - ส่งเสริมการตลาดเกษตรตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง/ศาสตร์พระราชา
 - ส่งเสริมการสร้างมูลค่าภาคเกษตร และเกษตรอุตสาหกรรมสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง
 - ส่งเสริมพัฒนาองค์ความรู้ในการจัดการแบบครบวงจรให้กับสถาบันเกษตรกร / เกษตรกรรุ่นใหม่ (Smart Farmer)
 - ส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และพลังงานทดแทน
- 3) **ประเด็นการพัฒนาที่ 3 :** สงวนรักษา อนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพอย่างสมดุลยั่งยืน

เป้าหมาย :

- เพื่อให้จังหวัดพังงาเติบโตอย่างยั่งยืนบนเศรษฐกิจสีเขียวหรือเศรษฐกิจหมุนเวียน
- เพื่อรักษาทุนทรัพย์ (ต้นทุนของจังหวัด) ป่าไม้ สัตว์น้ำ/ป่า ระบบนิเวศวิทยา ให้คงความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- เพื่อสงวนรักษา อนุรักษ์ ป่าไม้และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ
- เพื่อส่งเสริมและขยายผลกระบวนการเรียนรู้และสร้างจิตสำนึกมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันอุทกภัยในพื้นที่เสี่ยง

แนวทางการพัฒนา :

- ส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าไม้ คุ้มครอง ป้องกัน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

- บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แบบบูรณาการทุกภาคส่วน
 - พัฒนาศักยภาพเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมและกระบวนการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - ส่งเสริมการนาเทคโนโลยี นวัตกรรม มาประยุกต์ใช้ในระบบการผลิต เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม
- 4) **ประเด็นการพัฒนาที่ 4 :** ยกระดับคุณภาพชีวิตสู่เมืองสุขภาพ และความปลอดภัย เพื่อสร้างสังคมให้มั่นคง น่าอยู่

เป้าหมาย :

- ประชาชนจังหวัดพังงามีความสุขบนพื้นฐานสุขภาวะที่ดีที่มีความมั่นคงอย่างยั่งยืน
- สร้างพังงาศึกษาหรือสังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดช่วงวัย
- ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- สนับสนุนกลุ่ม องค์กรชุมชน สังคมมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคมให้มีความอยู่ดีมีสุขร่วมกันอย่างยั่งยืน
- ส่งเสริมและพัฒนากิจการสร้างงาน สร้างรายได้ และขยายโอกาสผู้ด้อยโอกาสทางสังคมให้เข้าถึงและทั่วถึง
- ประชาชนสามารถดำรงชีพภายใต้บรรทัดฐานและค่านิยมของสังคมได้อย่างปกติสุข
- แรงงานและผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาส่งเสริมอาชีพ ตรงตามความต้องการของตลาดแรงงาน
- ประชาชนชาวจังหวัดพังงามีคุณธรรม จริยธรรม อยู่บนพื้นฐานปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมสังคมแห่งการเรียนรู้ “พังงาศึกษา”
- เสริมสร้างความมั่นคงในอาชีพ สร้างงานสร้างรายได้และการเข้าถึงสวัสดิการ
- เพิ่มประสิทธิภาพระบบรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในทุกพื้นที่
- ส่งเสริมจิตสำนึกและกระบวนการมีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคง และปัญหาเสพติด
- ส่งเสริมทุนทางสังคมหรือพลังทางสังคม และภาคีการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็ง
- ยกระดับคุณภาพการให้บริการสาธารณสุข ส่งเสริม ป้องกัน ฟื้นฟู สุขภาวะทุกช่วงวัย
- พัฒนาระดับศักยภาพแรงงานให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับภูมิภาค
- ส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการบริหารข้อมูลเมือง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารของภาครัฐ และการให้บริการข้อมูลแก่ประชาชน

2.1.17 แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา: ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การศึกษา นวัตกรรมบริการในระดับมาตรฐานนานาชาติ และการพัฒนาที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ :

- 1) การพัฒนาสู่เมืองเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และบริการมูลค่าสูงระดับนานาชาติ
- 2) การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 3) การพัฒนาคน สังคม บริการรัฐ และการจัดการความมั่นคง ความปลอดภัย รวมถึงความสงบเรียบร้อย

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตร พืชอัตลักษณ์ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตร ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
- ส่งเสริมการพัฒนา Smart City เพื่อให้จังหวัดภูเก็ตมีเศรษฐกิจทางเลือก และเป็นเมืองที่มีความทันสมัยในทุกด้าน
- เสริมสร้างความสามารถในการพัฒนา Sport Tourism เพื่อพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับนานาชาติ
- ส่งเสริมการพัฒนา City of Gastronomy เพื่อให้ความหลากหลายทางวัฒนธรรมทางด้านอาหาร สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมการพัฒนา Medical Hub เพื่อให้ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพในภูมิภาคอันดามัน
- ส่งเสริมการพัฒนา Marina Hub เพื่อให้ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก
- ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการค้าปลา Tuna ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลาทูน่า ในภูมิภาค ASEAN เพื่อเป็นธุรกิจอีกสาขาหนึ่งของจังหวัดภูเก็ต
- ส่งเสริมให้จังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองศูนย์กลางการศึกษานานาชาติในระดับภูมิภาค
- ส่งเสริมการเป็นศูนย์ MICE City ของภูมิภาคอันดามัน และพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง
- พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ และเป็นเมืองที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างยั่งยืน
- พัฒนาระบบบริหารจัดการ ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ (ทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ) ของจังหวัดภูเก็ตให้มีความเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางรองรับการเป็นเมืองท่องเที่ยวนานาชาติ
- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองสีเขียว การใช้พลังงานสะอาด และส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลง
- การพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง ภูมิทัศน์เมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่ยั่งยืน เป็นเมืองที่ทันสมัยระดับสากล

- พัฒนาศักยภาพของคนที่รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก พร้อมทั้งส่งเสริมทฤษฎีใหม่ และพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็งเป็นฐานรากทางเศรษฐกิจในระดับพื้นที่
- พัฒนาศักยภาพระบบการจัดการความสงบเรียบร้อย สู่เมืองแห่งความปลอดภัย ส่งเสริมความเป็นธรรม รวมถึงการเข้าถึงสิทธิและสวัสดิการในสังคม
- พัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐให้มีสมรรถนะสูง มีระบบการบริการที่มีความคล่องตัว สามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบบริการที่มีคุณภาพ ทันสมัยและได้มาตรฐาน

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) **ประเด็นการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาสู่เมืองเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และ บริการมูลค่าสูงระดับนานาชาติ

เป้าหมาย :

- เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดให้เข้มแข็ง มีผู้ประกอบการมีศักยภาพสูง และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวด้าน MICE กีฬา และ Marina ในภูมิภาคอาเซียน และนานาชาติ
- เพื่อสร้างคุณค่า มูลค่าจากการเกษตร ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว และนวัตกรรม ทาง การเกษตรสู่แบรนด์ที่แข่งขันได้
- เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน การสร้างงานอาชีพแก่ประชาชนในชุมชน
- เพื่อเสริมสร้างความพร้อมของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ การศึกษาในระดับนานาชาติ
- เพื่อพัฒนาบริการทางการแพทย์รองรับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการพัฒนาเป็น แหล่งบริการมูลค่าสูง ที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาบริการทางการแพทย์ เพื่อการ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ
- เพื่อส่งเสริมให้จังหวัดภูเก็ตได้พัฒนาเป็นศูนย์กลางในการส่งออกปลาทูน่าและผลิตภัณฑ์แปรรูป จากปลาทูน่าของภูมิภาค

- 2) **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย :

- เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคม ขนส่ง และโลจิสติกส์ของจังหวัด ที่สามารถลดมลภาวะ สร้างความปลอดภัย และมีมาตรฐานระดับสากล ครอบคลุมทั้งพื้นที่
- เพื่อพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การสื่อสาร สาธารณูปโภค และการจัดการเมืองที่มีมาตรฐานการดูแลสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาสู่ เมืองที่น่าอยู่ ยั่งยืนเป็นสากล และเป็นที่ยังพอใจ

- 3) **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาคน สังคม บริการภาครัฐ และการจัดการความมั่นคง ความปลอดภัย และความสงบเรียบร้อย

เป้าหมาย :

- เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของประชาชนที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลง โดยมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลง และวิกฤติทางเศรษฐกิจ โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัด ประเทศ และนานาชาติ
- เพื่อพัฒนาบริการของรัฐให้สามารถรองรับการแข่งขันได้ และหนุนเสริมเศรษฐกิจของจังหวัด
- เพื่อเสริมสร้างความสันติสุขในชุมชน จังหวัด ที่ทุกภาคส่วนเชื่อมั่นและวางใจได้

2.1.18 แผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา : เมืองท่องเที่ยวคุณภาพระดับนานาชาติ เกษตรอุตสาหกรรมยั่งยืน สังคมน่าอยู่ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง

เป้าประสงค์ :

- 1) พัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพที่เติบโตอย่างยั่งยืนในระดับนานาชาติ เชื่อมโยงกับศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชุมชน
- 2) เสริมสร้างศักยภาพเศรษฐกิจทั้งภาคการท่องเที่ยว เกษตร อุตสาหกรรม ของจังหวัดให้มีคุณภาพแข่งขันได้ มีคุณธรรม รับผิดชอบต่อสังคมและเป็นเศรษฐกิจบนฐานความรู้และปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
- 3) พัฒนาคคนให้มีคุณภาพ มีคุณธรรม สามารถนำความรู้และทักษะไปใช้ในการดำรงชีวิตและประกอบอาชีพได้อย่างเต็มศักยภาพ และสามารถปรับตัวรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง
- 4) ดำรงความหลากหลายทางชีวภาพ และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด :

- 1) อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๓
- 2) ประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจน ไม่เกินร้อยละ 5.69
- 3) อัตราการว่างงาน ต่ำกว่าร้อยละ ๓

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) **ประเด็นการพัฒนาที่ 1** พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและยั่งยืน เพิ่มศักยภาพให้ได้มาตรฐานสากล บนฐานอัตลักษณ์ และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคและนานาชาติ

เป้าหมาย

- เพื่อพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่หลากหลาย มีความโดดเด่น และเติบโตอย่างยั่งยืน ในระดับนานาชาติ เป็นศูนย์กลาง MICE CITY เชื่อมโยงกับศิลปวัฒนธรรม กีฬา วิถีชุมชน มีอัตลักษณ์ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- เพื่อพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ สร้างงาน สร้างรายได้ และกระจายรายได้ถึงชุมชน เพื่อพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการบริการระดับสากลบนฐานอัตลักษณ์ท้องถิ่น มีความสามารถในการปรับตัวพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมรองรับคนทั้งมวล สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว
- เพื่อการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สมดุลกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจังหวัดสู่ภูมิภาคและนานาชาติ
- เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว และมาตรฐานการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านภัยพิบัติสุขอนามัยสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และภาพลักษณ์ที่ดีแก่นักท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่หลากหลาย มีความโดดเด่น และเติบโตอย่างยั่งยืนในระดับนานาชาติ เป็นศูนย์กลาง MICE CITY เชื่อมโยงกับศิลปวัฒนธรรม กีฬา วิถีชุมชน มีอัตลักษณ์ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 - พัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์ หลากหลาย มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ สร้างงาน สร้างรายได้และกระจายรายได้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจท้องถิ่น
 - พัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการบริการระดับสากลบนฐานอัตลักษณ์ท้องถิ่น มีความสามารถในการปรับตัวพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
 - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมที่เชื่อมโยง มีความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมรองรับคนทั้งมวล ตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว
 - การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สมดุลกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจังหวัดสู่ภูมิภาคและนานาชาติ
 - ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สุขอนามัย พร้อมป้องกันและรับมือกับปัจจัยเสี่ยงทุกรูปแบบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีแก่นักท่องเที่ยว
- 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับขีดความสามารถในการผลิตด้านการเกษตร แปรรูป และตลาดสินค้า เกษตรอย่างครบวงจรควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมสะอาดและพลังงานทางเลือก

วัตถุประสงค์

- พัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นแหล่งผลิตปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มคุณภาพ

- ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพ มาตรฐาน โดยใช้องค์ความรู้ เทคโนโลยี งานวิจัย และนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการแปรรูป
- พัฒนาภาคเกษตรกรรมให้มีความหลากหลาย เพื่อให้ภาคเกษตรมีเสถียรภาพทางการเกษตรมีความมั่นคง ด้านอาหาร และปลอดภัยต่อผู้บริโภค
- ส่งเสริมการสร้างมูลค่าการผลิตสินค้าเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีความมั่นคงด้านรายได้ และเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญหลักของจังหวัด
- พัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสะอาด และมีการใช้พลังงานทดแทน

แนวทางการพัฒนา

- เพิ่มผลิตภาพการผลิตปาล์มน้ำมัน น้ำมันปาล์ม และยางพารา
- ส่งเสริมการทำเกษตรกรรมยั่งยืน เช่น เกษตรผสมผสาน เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรอินทรีย์ หรืออื่น ๆ ตามแนวทางปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
- พัฒนาศักยภาพเกษตรกร เกษตรกรรุ่นใหม่ และสถาบันเกษตรกรในการบริหารจัดการสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพแบบครบวงจร
- ขยายฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่หลากหลาย เพื่อสร้างอาชีพ สร้างรายได้ และความมั่นคงด้านอาหาร
- พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำ ให้มีประสิทธิภาพทั้งระบบน้ำในเขตชลประทาน และนอกเขตชลประทานให้ครอบคลุมทั่วถึง
- บริหารจัดการทรัพยากรดินอย่างสมดุลและยั่งยืนด้วยการฟื้นฟูปรับปรุงดิน และอนุรักษ์ดินและน้ำ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับภาคเกษตรและอุตสาหกรรม
- ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี หรืองานวิจัย หรือนวัตกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- ส่งเสริมและยกระดับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พัฒนาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่ผู้บริโภค
- ส่งเสริมการตลาด พัฒนาการตลาดสินค้าเกษตร (ทั้งตลาดออฟไลน์และออนไลน์) และทำเทียบเรือประมง ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน
- พัฒนาพลังงานทดแทนเพื่อใช้เป็นแหล่งพลังงานทางเลือกของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัดกระบี่ เข้าสู่อุตสาหกรรมสะอาดมีมาตรฐาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับ BCG MODEL

3) ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ : พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนสู่สังคมน่าอยู่ และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง

วัตถุประสงค์

- ประชาชนมีความสุข และมีคุณภาพชีวิตดี
- เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ทุกช่วงวัย และเยาวชนให้ได้รับการศึกษาที่มีคุณภาพ

- ประชาชนได้รับบริการจากสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอและมีคุณภาพ
- การบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ ให้ประชาชนได้รับบริการอย่างทั่วถึง
- ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- แรงงานมีศักยภาพและทักษะความสามารถตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานและแข่งขันได้
- แรงงานและผู้ด้อยโอกาสได้รับการคุ้มครองจากสวัสดิการ
- ประชาชนมีคุณธรรม จริยธรรม และใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อเป็นภูมิคุ้มกันในการดำรงชีวิต

แนวทางการพัฒนา

- เสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมและความร่วมมือของเครือข่ายเพื่อปรับตัวให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง
 - ปราบปราม ป้องกัน และบำบัด การแพร่ระบาดของยาเสพติดและอบายมุขทุกกลุ่ม
 - สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชาชนทุกพื้นที่
 - ยกระดับคุณภาพการศึกษาของเยาวชน และพัฒนาสังคมแห่งการเรียนรู้ทุกช่วงวัย
 - พัฒนาศักยภาพของแรงงานให้มีขีดความสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง แข่งขันได้ในระดับประเทศและสากล ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของแรงงาน
 - ยกระดับคุณภาพชีวิตครัวเรือนเพื่อให้ครัวเรือนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
 - พัฒนาสถาบันครอบครัวให้มีความเข้มแข็งพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคม
 - จัดสวัสดิการสังคมให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย และให้ความช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสในสังคมและกลุ่มเปราะบางในสังคม
 - สร้างค่านิยมที่พึงประสงค์ของคนกระบี่ เสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมในการดำรงชีวิต และอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมประเพณีเมืองกระบี่
 - ยกระดับคุณภาพการให้บริการสาธารณสุข ส่งเสริมการควบคุม ป้องกันโรค และฟื้นฟูสุขภาพ ทุกช่วงวัย
 - พัฒนาและส่งเสริมกีฬาเพื่อสร้างสุขภาวะที่ดีของประชาชน
 - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
 - ส่งเสริมการดำรงชีวิตของประชาชนตามแนวทางพระราชดำริและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์
 - สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
- 4) ประเด็นการพัฒนาที่ ๔ : อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- พื้นที่ ชุมชน มีการบริหารจัดการ รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ทรัพยากรป่าไม้ได้รับการดูแลรักษาและฟื้นฟูให้คงความอุดมสมบูรณ์

- ทรัพยากรน้ำมีคุณภาพดี มีปริมาณเพียงพอ
- เป็นเมืองสะอาด มีการบริหารจัดการขยะที่ถูกต้อง
- ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา

- คุ้มครอง ป้องกัน รักษา ป่าพื้นที่ป่า และป่าอนุรักษ์
- ป้องกันและควบคุมการสร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมโดยบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- พัฒนาระบบบำบัดมลพิษที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และเพียงพอ
- สร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการจัดการอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน
- บริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยคำนึงถึงภูมิปัญญาท้องถิ่น
- บริหารจัดการทรัพยากรน้ำแบบบูรณาการทุกภาคส่วน
- สร้างจิตสำนึกของประชาชน ไม่ให้ทำลายและมีส่วนร่วมในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมส่งเสริมกิจกรรม CSR ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2.1.19 แผนพัฒนาจังหวัดตรัง (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด : เมืองแห่งคุณภาพชีวิตที่ดีและยั่งยืน

เป้าประสงค์ :

- 1) เศรษฐกิจของจังหวัดเติบโตอย่างสมดุลและต่อเนื่อง
- 2) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีและชุมชนเข้มแข็ง
- 3) ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) สร้างฐานของเศรษฐกิจของจังหวัดด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมที่มั่นคงและยั่งยืน กำหนดเป้าประสงค์ให้เกษตรกรและผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น สินค้าเกษตรและสินค้าชุมชน ที่สำคัญของจังหวัดได้รับการพัฒนาการผลิตให้มีคุณภาพมาตรฐาน และทรัพยากรทางการเกษตร และอุตสาหกรรมมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน
- 2) ส่งเสริมและพัฒนากองท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพ เพื่อสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง กำหนดเป้าประสงค์ให้ รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐาน
- 3) เสริมสร้างความมั่นคงทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษาเรียนรู้อย่างมีคุณภาพ กำหนดเป้าประสงค์ให้ ตรังเป็นสังคมอยู่เย็นเป็นสุข ประชาชนมีรายได้และหลักประกันที่มั่นคง อัตราการตายด้วยโรคที่เป็นปัญหาสำคัญลดลง และประชาชนมีการศึกษาเรียนรู้ดีและมีคุณภาพ

- 4) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พะยูน สัตว์ทะเลหายาก และพลังงานอย่างเหมาะสมกับชุมชน/พื้นที่ และมีความยั่งยืน กำหนดเป้าประสงค์ให้ ทรัพยากรธรรมชาติ มีความอุดมสมบูรณ์ พัฒนาคนและแหล่งเรียนรู้ด้านทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานเพื่อให้ความพร้อมในการบริหารจัดการ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานมีการบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 สร้างฐานเศรษฐกิจของจังหวัดด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่มั่นคงและยั่งยืน

เป้าประสงค์

- เกษตรกรและผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น
- สินค้าเกษตรและสินค้าชุมชนที่สำคัญของจังหวัดได้รับการพัฒนาการผลิตให้มีคุณภาพมาตรฐาน
- ทรัพยากรการเกษตรและอุตสาหกรรมมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

- การสร้างความเข้มแข็งเกษตรกรและองค์กรเกษตรกร
- ส่งเสริมการผลิต การแปรรูป และการตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- การพัฒนาพืชเกษตรและสินค้า อัตลักษณ์พื้นถิ่นเข้าสู่มาตรฐาน สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)
- ส่งเสริมการทำเกษตรกรรมยั่งยืนโดยการประยุกต์ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
- การบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน

- 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนากท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพเพื่อสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

เป้าประสงค์

- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสู่มาตรฐานการท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม
- เพิ่มมูลค่า นวัตกรรมยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ บุคลากร และการบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน

- ส่งเสริมการตลาดประชาสัมพันธ์ และเทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 เสริมสร้างความมั่นคง ทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษา เรียนรู้อย่างมีคุณภาพ

เป้าประสงค์

- ตรีงเป็นสังคมอยู่เย็น เป็นสุข
- ประชาชนมีรายได้และหลักประกันที่มั่นคง
- อัตราการตายด้วยโรคที่เป็นปัญหาสำคัญลดลง
- ประชาชนมีการศึกษาเรียนรู้ดีและมีคุณภาพ

แนวทางการพัฒนา

- เสริมสร้างสังคมคุณธรรมมีจิตสาธารณะ ครอบครัวยุบอุ่น ชุมชนท้องถิ่น เข้มแข็งปลอดภัย และปลอดภัยเสพติด
- พัฒนาคุณภาพชีวิตภายใต้เศรษฐกิจฐานรากของคนทุกช่วงวัย
- ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของแรงงานในระบบและนอกระบบ แรงงานผู้สูงอายุ และแรงงานคนพิการได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายและมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- พัฒนาการศึกษาระดับและแก้ไขปัญหาเด็กและเยาวชนแบบบูรณาการ

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 บริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พะยูน สัตว์ทะเลหายาก และพลังงานอย่างเหมาะสมกับชุมชน/พื้นที่ และมีความยั่งยืน

เป้าประสงค์

- ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์
- พัฒนาคนและแหล่งเรียนรู้ด้านทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานเพื่อให้ความพร้อมในการบริหารจัดการ
- การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานมีการบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนา

- ป้องกันการบุกรุกทำลายป่า ส่งเสริมการปลูกป่าแบบบูรณาการและเพิ่มพื้นที่สีเขียว
- ส่งเสริมการอนุรักษ์ป่าต้นน้ำ แหล่งน้ำต่าง ๆ ทรัพยากร ทางทะเล และชายฝั่งโดยการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม
- บูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการบริหาร จัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม

- สนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในการจัดการขยะแบบบูรณาการและเป็นระบบ
- แก้ปัญหาการ กัดเซาะริมตลิ่งแม่น้ำและชายฝั่ง
- อนุรักษ์ ฟื้นฟู และคุ้มครองพะยูนและถิ่นที่อยู่อาศัยและสัตว์ทะเลหายาก

2.1.20 แผนพัฒนาจังหวัดสตูล (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด : สตูลเมืองแห่งความผาสุกที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ :

เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี บนพื้นฐานสังคม
พหุวัฒนธรรมประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีและชุมชนเข้มแข็ง ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การเติบโตทางเศรษฐกิจบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจฐานการเกษตรสร้างสรรค์คุณค่าที่มีคุณภาพ มาตรฐาน แข่งขันได้
- เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่มีมาตรฐานปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- เพื่อสร้าง และพัฒนาระบบเศรษฐกิจฐานรากให้มีความเข้มแข็ง เชื่อมโยงเป็นห่วงโซ่เศรษฐกิจสร้างงาน อาชีพ ให้กับประชาชนในชุมชน
- เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ และปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุน การค้า การบริการ
- เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการค้าชายแดน

แนวทางการพัฒนา :

- ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่เน้นคุณภาพและเพิ่มมูลค่าจากฐานการมีแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก (Geo-Park) และการมีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาอยู่อาศัยในระยะยาว
- การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวโดยชุมชนให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับการบริการการท่องเที่ยว โดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายและความมั่นคงทางอาหารเป็นฐาน
- เสริมสร้างศักยภาพการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับประเทศและระดับนานาชาติ

- พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว(route) ให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์และตลาดการท่องเที่ยว
 - พัฒนาศักยภาพบุคลากร ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และท่องเที่ยวธรรมชาติ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม ผสมผสานเทคโนโลยีให้เกิดนวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวสู่ตลาดการท่องเที่ยว 4.0
 - ส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่การค้า การท่องเที่ยว ให้มีความทันสมัยได้มาตรฐานและเชื่อมโยงอาเซียน
 - พัฒนาและส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลแบบครบวงจรในลักษณะ Smart Farming
 - ส่งเสริมและพัฒนาสถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบการ และเชื่อมโยงเครือข่ายภาคเกษตรกรสร้างฐานการเกษตรอุตสาหกรรมให้เข้มแข็งและแข่งขันได้
 - ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกษตรกร กลุ่มเกษตรกรให้น้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการเกษตรให้เหมาะสมกับศักยภาพพื้นที่เพื่อผลิตสินค้าเกษตรในระดับครัวเรือน และเชื่อมโยงสู่ชุมชน
 - ส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชพื้นถิ่น และพัฒนาสินค้าเกษตร GI
 - ส่งเสริมการสร้างคลังอาหารชุมชนและตลาดเกษตรอินทรีย์หรือตลาดสีเขียวเพื่อสร้างสุขอย่างยั่งยืน
 - สนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล และบริการ ฮาลาล เชื่อมโยงชายแดนใต้และสังคมมุสลิมนานาชาติ
 - สร้างการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) และอุตสาหกรรมชุมชนสีเขียว
 - พัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP และผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาท้องถิ่นและนวัตกรรมวิถีชุมชน สู่การสร้าง Brand การค้าที่สามารถแข่งขันได้
 - พัฒนา และยกระดับทักษะฝีมือแรงงาน ส่งเสริมการมีงานทำ มีทักษะแรงงานที่แข่งขันได้ และเข้าถึงสวัสดิการประกันสังคม เพื่อการพึ่งตนเองทางรายได้ที่มั่นคงและยั่งยืน
 - พัฒนาและฝึกอบรมอาชีพ ให้กับผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาส ให้มีความรู้ส่ววัย มีอาชีพ มีรายได้พึ่งพาตนเองได้
 - ส่งเสริมเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันจากผลกระทบของเศรษฐกิจมหภาค
- 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาคนคุณภาพ สังคมแห่งความสงบเรียบร้อย สันติสุข และระบบบริการรัฐที่มีประสิทธิภาพสูง

วัตถุประสงค์

- เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงในชีวิตแก่ประชาชนให้มีงานอาชีพ มีรายได้ มีที่อยู่อาศัย และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพแก่ประชาชนให้สามารถพึ่งตนเองทางสุขภาพได้
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาครอบครัว และสร้างค่านิยมการดูแลคนเปราะบาง การพัฒนาคุณภาพชีวิตคนเปราะบาง ลดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนา
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน การอนุรักษ์ ส่งเสริมวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ประเพณี และวิถีชีวิตเมืองสตูลให้ยั่งยืน
- ส่งเสริมการพัฒนาประชาชนคุณภาพรองรับการเติบโตของจังหวัดในทุกมิติ
- เพื่อส่งเสริมหมู่บ้านให้มีความเข้มแข็งในการจัดการความสงบเรียบร้อย และการเสริมสร้างสันติสุขในพื้นที่อย่างยั่งยืน เป็นเมืองพหุวัฒนธรรมที่สงบ
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาบริการของรัฐที่มีคุณภาพ เข้าถึงการบริการประชาชน เป็นที่พึงพอใจของประชาชน

แนวทางการพัฒนา :

- สร้างเมืองให้น่าอยู่ สะอาด สงบ บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรมด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เป็นสังคมพหุวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง
- ส่งเสริมความเข้มแข็ง ความอบอุ่น ความสัมพันธ์ที่ดีของสมาชิกในครอบครัว และความผาสุกในชุมชน
- สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชนเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ส่งเสริมและสนับสนุนภาคีเครือข่ายทางด้านสังคม จิตอาสาและองค์กรสาธารณประโยชน์ให้เข้มแข็งและเป็นหุ้นส่วนในการพัฒนาสังคม
- ส่งเสริมการจัดระเบียบความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้าน ชุมชนและสังคมให้มีความเข้มแข็ง มุ่งขจัดอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยคุกคามด้วยกลไกทางกฎหมาย หลักธรรมทางศาสนา และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- พัฒนาบริการทางการแพทย์ ส่งเสริม การสร้างภูมิคุ้มกันให้ประชาชน และภูมิปัญญาแพทย์แผนไทย
- พัฒนาและยกระดับคุณภาพการศึกษาการเรียนรู้ของชุมชนและประชาชนให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงทุกระดับ สมบูรณ์ด้วยทักษะศตวรรษที่ 21
- เสริมสร้างธรรมาภิบาลภาครัฐ และยกระดับมาตรฐานบริการของรัฐ ให้มีความทันสมัยเพิ่มคุณภาพการบริการตามบริบทของพื้นที่ที่ประชาชนพึงพอใจ

- บูรณาการความร่วมมือด้านกฎหมาย เพื่อสร้าง มาตรการในการให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ด้อยโอกาส ขาดที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย
- ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพและสุขภาวะของผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ด้อยโอกาส และคนยากจน ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม
- สร้างการรับรู้ ด้านกฎหมายและเคารพสิทธิ เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นต่อกระบวนการอำนวยความสะดวก ยุติธรรม และลดความเหลื่อมล้ำของสังคม

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความทันสมัยของเมือง การคมนาคมโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงภูมิภาค

วัตถุประสงค์

- เพื่อปรับปรุง พัฒนา เส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยง ให้สามารถรองรับการค้า การท่องเที่ยว การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด
- เพื่อยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาจังหวัด ชุมชน ผู้ประกอบการ และสังคมแห่งอนาคต
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่การค้าชายแดนทุกช่องทาง ทั้งทางบกและทางทะเลให้มีความพร้อมและการบริการที่ทันสมัยและมาตรฐาน
- ส่งเสริมการเปิดประตูการค้า การลงทุน และการขนส่งระดับภูมิภาคด้วยการคมนาคมหลากหลายรูปแบบ และพัฒนาเส้นทางทางทะเลเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียและภูมิภาคอื่น
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รองรับเส้นทางท่องเที่ยว ที่สอดคล้องเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐานเชื่อมโยงในภูมิภาคและต่างประเทศ
- พัฒนาพื้นที่เมืองให้เป็น Smart City

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณค่าแห่งชีวิตและการอนุรักษ์ที่ยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว และเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ในระบบนิเวศน์ป่าเขา
- เพื่อสร้างแหล่งอาหารทางทะเล และระบบนิเวศน์ทางทะเลสนับสนุนการท่องเที่ยว และการสร้างแหล่งอาหาร
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่เติบโตอย่างยั่งยืน

- เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำ รองรับความมั่นคงทางน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม
- เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงาน รองรับการผลิต การท่องเที่ยว และการพัฒนาคุณภาพชีวิต
- เพื่อสร้างมาตรฐานการจัดการขยะ น้ำเสีย มลพิษ ที่ได้มาตรฐาน บนฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน อย่างเข้มแข็ง
- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของจังหวัดในการรับมือกับภัยทางธรรมชาติ

แนวทางการพัฒนา

- สร้างวัฒนธรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชน ชุมชนและพื้นที่ท่องเที่ยวทุกแห่งให้เข้มแข็งและยั่งยืน
- พัฒนาพื้นที่เกาะให้โดดเด่นด้านธรรมชาติบริสุทธิ์ รักษาแหล่งท่องเที่ยวให้คงความเป็นธรรมชาติที่บริสุทธิ์พร้อมสร้างเมืองสตูลให้สะอาดสิ่งแวดล้อมดีบนพื้นฐานจากชุมชนหมู่บ้าน
- สร้างคุณค่าจากธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมสู่แหล่งพลังงานทดแทน พลังงานทางเลือก เพื่อพึ่งตนเองและเติมความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศ ป่าเขา นิเวศลำน้ำ นิเวศป่าชายเลน และนิเวศทางทะเล
- ส่งเสริมการจัดการขยะแบบครบวงจรสู่เมืองสะอาดระดับประเทศที่โดดเด่นด้านการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการขยะมูลฝอยตั้งแต่ต้นทาง
- ส่งเสริมและสนับสนุนการนำขยะมารีไซเคิลเพื่อหมุนเวียนนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่
- สร้างกลไกการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างเป็นระบบ ทั้งระยะสั้น กลาง ระยะยาว ด้วยการมี
- ส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และสร้างความมั่นคงทางน้ำรองรับการเติบโตของเมือง และความเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลก
- พัฒนาระบบการจัดการปัญหาทางสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบของโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- พัฒนาระบบป้องกันน้ำท่วม เชื่อมป้องกันตลิ่งให้สามารถป้องกันน้ำท่วมหรือป้องกันริมตลิ่งที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชน ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ

2.2 งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ

2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม

2.2.1.1 จังหวัดระนอง

1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดระนอง มีประชากรจำนวน 194,573 คน จำแนกเป็นเพศชาย 98,136 คน และเพศหญิงจำนวน 96,437 คน

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ระนอง	190	191	193	194	194	194

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดระนอง มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 95,752 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-2 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ระนอง	88	89	91	92	94	95

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดระนอง มีจำนวนทั้งสิ้น 102,574 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 98,821 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 3,753 คัน

ตารางที่ 2.2-3 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	98,821
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	15,453
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	635
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	18,225
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	-

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	-
- ไม่ระบุ	-
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รย.10 รถยนต์บริการทัศนาวจร Tour Taxi	4
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	63,880
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	227
รย.14 รถบดถนน Road Roller	57
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	1
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	4
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	334
รย. 18 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	3,753
รวมรถโดยสาร Bus : Total	564
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	413
หมวด 1	100
หมวด 2	26
หมวด 3	75
หมวด 4	207
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	5
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	134
ไม่ประจำทาง	134
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	17
ส่วนบุคคล	17
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	3,189
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	801
ไม่ประจำทาง	801
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	2,388
ส่วนบุคคล	2,388
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
รวมทั้งสิ้น	102,574

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัดระนอง (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดระนองมีผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 29,823ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-4 โครงสร้างผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัดระนอง ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2560 - 2564

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตรกรรม	11,550	11,749	11,264	13,628	13,616
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	11,550	11,749	11,264	13,628	13,616
ภาคนอกเกษตร	16,386	16,514	16,588	17,110	16,206
อุตสาหกรรม	2,672	3,167	2,774	3,046	2,755
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	127	138	138	135	150
การผลิต	2,019	2,544	2,153	2,385	2,093
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	420	372	383	411	405
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	107	113	100	115	107
บริการ	13,714	13,347	13,814	14,064	13,451
การก่อสร้าง	1,054	1,090	1,343	1,140	1,030
การขายส่งและการขายปลีก	4,329	4,275	4,157	4,639	4,598
การขนส่งและการเก็บรักษา	2,718	2,082	2,155	2,168	1,650
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	305	345	367	194	127
ข้อมูลและการสื่อสาร	206	207	226	212	290
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	1,406	1,470	1,492	1,485	1,473
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	914	935	999	1,134	1,145
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	2	3	4	3	3
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	87	93	98	35	16
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	799	846	905	940	982
การศึกษา	1,095	1,053	1,051	1,046	1,070
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และสังคมสงเคราะห์	625	690	755	802	821
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	78	91	106	97	105
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	96	168	157	170	171
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด (GPP)	27,935	28,263	27,929	30,223	29,823
ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	104,757	104,891	101,861	108,395	105,256

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566

5) อุตสาหกรรม

โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดระนองส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม โดยข้อมูลสะสม ณ 30 พฤศจิกายน 2565 มีจำนวนโรงงาน รวมทั้งสิ้น จำนวน 227 โรงงาน มีเงินลงทุนทั้งสิ้น จำนวน 4,325.109 ล้านบาท และมีคนงาน ทั้งสิ้น จำนวน 6,644 คน

โรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ ตั้งอยู่ในเขต อำเภอเมือง เนื่องจากมีความเจริญด้านสาธารณูปการต่าง ๆ โรงงานตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง อำเภอกระบุรี อำเภอกะเปอร์ อำเภอสuš สำราญและอำเภอละอุ่น ตามลำดับ อุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระนอง พิจารณาตามหมวดอุตสาหกรรม พบว่า หมวดอุตสาหกรรม ที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ดังนี้

- 1) อุตสาหกรรมหมวดอาหาร ประกอบด้วยการผลิตเกี่ยวกับสัตว์น้ำเป็นหลัก เช่น การแปรรูปอาหารทะเล รองลงมา ได้แก่ การผลิตเกี่ยวกับการทำน้ำแข็งหรือบดย่อน้ำแข็ง และการผลิตเกี่ยวกับอาหารสัตว์ (ปลาป่น) ตามลำดับ
- 2) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วยการไส ซอยไม้แปรรูป แปรรูปไม้ยางพารา รองลงมาได้แก่การเลื่อยไม้ ทำวงกบประตูหน้าต่างไม้ และเครื่องเรือนจากไม้
- 3) อุตสาหกรรมหมวดขนส่ง ประกอบด้วย การผลิตเกี่ยวกับยานที่ขับเคลื่อน ด้วยเครื่องยนต์ หรือส่วนประกอบของยานดังกล่าวเป็นหลัก เช่น การซ่อมรถยนต์และเครื่องยนต์ รองลงมา ได้แก่ การผลิตเกี่ยวกับการซ่อมเรือ

ตารางที่ 2.2-5 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุดของจังหวัดระนอง 3 ลำดับแรก

ประเภท	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
อุตสาหกรรมอาหาร	62	1,961,487	4,112
อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	29	607,620	992
อุตสาหกรรมหมวดขนส่ง	13	332,398	191
รวม	104	2,901.507	5,295

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระนอง

อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงสุดที่สุดของจังหวัดระนอง คือ อุตสาหกรรมหมวดอาหาร มีเงินลงทุนทั้งสิ้น 2,162.6 ล้านบาท (ข้อมูล กรกฎาคม - ธันวาคม 2563)

ตารางที่ 2.2-6 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงสุดที่สุดของจังหวัดระนอง

กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุนรวม (ล้านบาท)	คนงานรวม
เกษตร	4	74.5	352
อาหาร	64	2,162.6	3,806
เครื่องดัด	2	364.6	128
แปรรูปไม้	29	543.3	632
เครื่องเรือน	1	2.8	31
ปิโตรเคมีฯ	7	127.2	57
ยาง	5	94.5	60
พลาสติก	3	24.5	47
โลหะ	17	205.7	156
โลหะ	3	4.6	53

กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุนรวม (ล้านบาท)	คนงานรวม
ซ่อมแซมโลหะ	4	27.8	37
เครื่องจักรกล	9	35.7	115
ผลิตยานพาหนะ	13	188.6	207

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระนอง

6) แรงงาน

ข้อมูลแรงงานจังหวัดระนอง พ.ศ. 2560 – 2563 พบว่า ในปี 2563 จังหวัดระนองมีประชากรจำนวน 194,573 คน เป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 134,679 คน จำแนกเป็นผู้มีงานทำจำนวน 133,024 คน ผู้ว่างงาน จำนวน 1,655 คน และผู้อยู่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน (ทำงานบ้าน เรียนหนังสือ และอื่น ๆ) จำนวน 70,215 คน

ตารางที่ 2.2-7 ข้อมูลแรงงาน ปี พ.ศ. 2561 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (คน)			
	2560	2561	2562	2563
ข้อมูลแรงงาน				
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	201,835	203,007	204,007	204,894
ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	138,532	137,193	136,128	134,679
ผู้มีงานทำ	137,766	136,445	134,778	133,024
ผู้ว่างงาน	707	748	1,275	1,655
ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	63,363	65,814	67,879	70,215

ที่มา: สำนักงานแรงงานจังหวัดระนอง

2.2.1.2 จังหวัดพังงา

1) จำนวนประชากร

จากสถิติจำนวนประชากรจังหวัดพังงาตามกรมการปกครอง พบว่าจังหวัดพังงามีประชากรทั้งสิ้น 267,440 คน แบ่งเป็นเพศชาย 133,459 คน และเพศหญิง 133,983 คน

ตารางที่ 2.2-8 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
พังงา	267	268	269	268	268	267

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

จากสถิติจำนวนครัวเรือนของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดพังงามีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 122,210 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-9 จำนวนคร้วเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนคร้วเรือน (พันคร้วเรือน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
พังงา	112	114	116	119	121	122

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดพังงา มีจำนวนทั้งสิ้น 126,864 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 122,808 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 4,056 คัน

ตารางที่ 2.2-10 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดพังงา (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	122,808
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	18,526
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	839
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	19,508
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	-
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	-
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	221
รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	90
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	83,175
รถแทรกเตอร์ Tractor	204
รถบดถนน Road Roller	25
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	1
รถพ่วง Automobile Trailer	5
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	210
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	4,056
รวมรถโดยสาร Bus : Total	1,387
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	278
หมวด 1	94

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
หมวด 2	-
หมวด 3	16
หมวด 4	156
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	12
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	1,037
ไม่ประจำทาง	1,037
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	72
ส่วนบุคคล	72
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	2,660
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	326
ไม่ประจำทาง	326
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	2,334
ส่วนบุคคล	2,334
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	9
รวมทั้งสิ้น	126,864

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลกระทบมวลรวมของจังหวัด

เศรษฐกิจของจังหวัดพังงา มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2564 มูลค่า 83,646 ล้านบาท โดยมูลค่าส่วนใหญ่ยังคงขึ้นอยู่กับภาคนอกการเกษตรเป็นหลักโดยเฉพาะสาขาที่พักและบริการด้านอาหาร แต่ก็ยังต้องพึ่งพาภาคการเกษตรที่ช่วยเกื้อหนุน

ตารางที่ 2.2-11 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพังงาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2564

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตร	16,923	15,989	17,323	19,357	31,671
สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้และการประมง	16,923	15,989	17,323	19,357	31,671
ภาคนอกเกษตร	57,542	59,964	63,361	35,501	51,973
ภาคอุตสาหกรรม	3,282	3,414	3,421	3,183	6,143
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	593	595	664	657	800
การผลิต	1,967	2,144	2,034	1,852	4,141
ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	648	600	640	587	997
การจัดหาน้ำ การจัดการ และการบำบัดน้ำเสีย ของเสีย และสิ่งปฏิกูล	73	75	84	87	204
ภาคบริการ	54,260	56,551	59,939	32,318	45,830

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
การก่อสร้าง	1,014	1,146	1,203	719	2,497
การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และ จักรยานยนต์	5,825	5,311	5,593	3,692	10,111
การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	6,744	4,833	5,192	4,356	6,141
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	28,328	32,103	34,466	9,965	10,403
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	405	443	516	506	719
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	2,194	2,305	2,353	2,334	3,692
กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	1,287	1,309	1,278	1,298	2,432
กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	19	19	22	20	23
กิจกรรมการบริหารและการบริการสนับสนุน	2,600	2,942	2,998	489	524
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคม ภาคบังคับ	2,092	2,323	2,425	2,378	3,331
การศึกษา	2,430	2,322	2,315	2,353	3,372
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	970	1,103	1,191	1,172	1,973
ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	113	129	144	120	217
กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	240	263	243	225	393
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	74,465	75,954	80,684	54,859	83,646
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	296,634	303,764	317,077	214,110	194,282

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดพังงา มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวนทั้งสิ้น 313 โรงงาน เงินลงทุนรวม 5,700.28 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 4,979 คน โดยจำแนกออกเป็นจำพวกโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรกของจังหวัด ได้แก่

- 1) อุตสาหกรรมทั่วไป ประกอบด้วยการผลิตที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์วัสดุที่ใช้สำหรับการก่อสร้างเป็นหลัก เช่น การขุด ตัก ลอก คัด ล้างกรวดทรายหรือดินในที่ดินกรรมสิทธิ์เพื่อจำหน่าย รองลงมาเป็นไม้ บด ย่อยหิน และดูดทราย ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 216 โรงงาน เงินลงทุน 3,292.45 ล้านบาท คนงาน 1,672 คน
- 2) อุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วยการผลิตที่เกี่ยวข้องกับอาหารเป็นหลัก รองลงมา ได้แก่ สกัดน้ำมันปาล์มดิบ ผลิตอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง ผลิตปลาป่น ผลิตอาหารเม็ด สำหรับปลาแปรรูปอาหารทะเล ผลิตไอศกรีม ผลิตเส้นก๋วยเตี๋ยวและเส้นหมี่เหลือง ผลิตเครื่องดื่มสมุนไพร และผลิตขนมอบแห้ง ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 45 โรงงาน เงินลงทุน 1,243.47 ล้านบาท คนงาน 1,188 คน
- 3) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วยการผลิตไม้ยางพาราแปรรูปเป็นหลัก เช่น ผลิตไม้แผ่นบางหรือไม้อัด และไม้ปาร์ติเกิ้ลบอร์ด รองลงมาเป็น แปรรูป-อัดน้ำยา และอบไม้

ยางพารา ทำวงกบประตู-หน้าต่างจากไม้ ทำลึงจากไม้ยางพารา และเผาถ่านจากไม้ยางพารา ตามลำดับปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 52 โรงงาน เงินลงทุน 1,185.16 ล้านบาท คนงาน 2,119 คน

6) แรงงาน

ข้อมูลการทำงานของประชากรจังหวัดพังงา ผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป 108,827 คน เป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม 61,458 คน และผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน 47,359 คน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2.3-8

ตารางที่ 2.2-12 จำนวนแรงงานจังหวัดพังงา สถานภาพแรงงานไทย ปี พ.ศ. 2564

สถานภาพแรงงาน	ปี 2564
มีอายุ 15 ปีขึ้นไป	108,827
ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	61,468
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	61,458
1.1 ผู้มีงานทำ	58,177
1.2 ผู้ว่างงาน	3,281
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	10
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	47,359
2.1 ทำงานบ้าน	26,407
2.2 เรียนหนังสือ	7,294
2.3 เด็ก/ชรา ทำงานไม่ได้	3,080
2.3 อื่น ๆ	10,579

ที่มา: การสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

2.2.1.3 จังหวัดภูเก็ต

1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดภูเก็ต มีประชากรจำนวน 417,891 คน จำแนกเป็นเพศชาย 197,101 คน และเพศหญิงจำนวน 220,790 คน

ตารางที่ 2.2-13 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ภูเก็ต	402,017	410,211	416,582	414,471	419,217	417,891

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดภูเก็ต มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 281,204 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-14 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ภูเก็ต	247	253	266	272	277	281

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต มีจำนวนทั้งสิ้น 481,700 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 470,703 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 10,997 คัน

ตารางที่ 2.2-15 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	470,703
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	130,761
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	3,125
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	42,511
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	14
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	302
- บุคคลธรรมดา	188
- นิติบุคคล	114
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	517
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	1,893
รถยนต์บริการทัศนอาจร Tour Taxi	1,846
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	288,141
รถแทรกเตอร์ Tractor	346
รถบดถนน Road Roller	27
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	-
รถพ่วง Automobile Trailer	19
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	1,057
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	144
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	10,997
รวมรถโดยสาร Bus : Total	6,928
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	371
หมวด 1	38
หมวด 2	32

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
หมวด 3	71
หมวด 4	230
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	-
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	6,381
ไม่ประจำทาง	6,381
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	176
ส่วนบุคคล	176
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	4,069
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	527
ไม่ประจำทาง	527
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	3,542
ส่วนบุคคล	3,542
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
รวมทั้งสิ้น	481,700

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ในปี 2564 จังหวัดภูเก็ตมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี (Gross Provincial product : GPP) เท่ากับ 99,545 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-16 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2560 – 2564

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
เกษตร	6,067	6,371	7,401	9,048	7,054
- เกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้	6,067	6,371	7,401	9,048	7,054
นอกภาคเกษตร	206,784	229,842	241,315	125,568	92,490
ภาคอุตสาหกรรม	6,607	6,857	7,600	6,488	6,021
- การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน	0	0	0	0	0
- การผลิตอุตสาหกรรม	3,284	3,655	4,104	3,832	3,632
- การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	2,868	2,706	2,960	2,276	2,032
- การจัดหาน้ำ	455	496	536	380	357
ภาคบริการ	200,177	222,985	233,715	119,080	86,469
- การก่อสร้าง	4,969	6,336	6,581	4,451	4,211
- การขายส่ง การขายปลีก	12,523	13,600	13,461	9,629	7,630
- การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า	41,124	44,741	43,860	26,776	18,664

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
- ที่พักแรม และบริการด้านอาหาร	95,719	108,343	115,890	37,907	16,846
- ข้อมูลข่าวสาร และการสื่อสาร	1,971	2,614	2,724	2,556	2,845
- กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	10,034	11,053	11,309	10,455	9,991
- กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	5,340	5,523	6,020	5,831	5,900
- กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	761	845	995	690	570
- กิจกรรมการบริหาร และการบริการสนับสนุน	11,337	12,182	13,254	2,881	993
- การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	6,757	6,988	7,744	7,764	8,924
- การศึกษา	1,593	1,909	2,184	2,276	2,368
- กิจกรรมด้านสุขภาพ และงานสังคมสงเคราะห์	3,958	4,143	4,863	5,171	5,391
- ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	1,453	1,507	1,475	724	498
- กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	2,641	3,199	3,354	1,969	1,631
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	212,851	236,213	248,716	136,189	99,545
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	296,634	303,764	317,076	214,110	194,282

ที่มา : สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต มีโรงงานที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 จำนวนทั้งสิ้น 254 โรงงาน เงินลงทุนรวม 11,087.50 ล้านบาท และจำนวนคนงานรวม 7,348 คน โดยจำแนกออกเป็นจำพวกโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ดังนี้

ตารางที่ 2.2-17 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำนวน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

โรงงานจำพวกที่	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
1	1	4.05	96
2	1	12.01	55
3	282	1,1071.44	7,197
รวม	284	1,1087.50	7,348

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2.2-18 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกอำเภอ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

อำเภอ	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	ร้อยละ	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
เมืองภูเก็ต	1	61.61	5,913.39	4,067
ถลาง	1	31.69	4,483.09	3,001
กะทู้	282	6.7	691.03	280
รวม	284	100	1,1087.50	7,348

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

กลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมที่มากที่สุดคือ ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ มีจำนวนโรงงาน 66 โรงงาน และกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมที่น้อยที่สุดคือ ผลิตภัณฑ์จากพืชสิ่งทอ ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์ขั้นมูลฐาน

ตารางที่ 2.2-19 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)	เครื่องจักร (แรงม้า)
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	1	12.01	55	49.46
2	อุตสาหกรรมอาหาร	17	1,272.73	928	50,558.66
3	อุตสาหกรรมเครื่องตีมี สิ่งทอ	6	338.27	85	906.70
4	สิ่งทอ	1	203.20	71	543.17
5	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	18	213.77	470	3,447.53
6	เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ	18	534.01	866	5,455.93
7	ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1	3.23	46	108.49
8	การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์	2	61.69	40	228.02
9	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	1	511.40	8	1,668.47
10	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	2	231.00	426	44,844.07
11	ผลิตภัณฑ์พลาสติก	10	151.25	195	4,196.03
12	ผลิตภัณฑ์ท่อโลหะ	46	1,375.21	991	11,604.27
13	ผลิตภัณฑ์ขั้นมูลฐาน	1	30.00	215	15,869.28
14	ผลิตภัณฑ์โลหะ	22	188.33	247	2,950.47
15	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	5	5.00	40	678.87
16	ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	2	6.59	106	75.99
17	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	66	3,393.94	1,481	13,936.85
18	การผลิตอื่นๆ	45	2,557.87	1,078	74,947.80
	รวม	284	11,087.50	7,348	232,102.05

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

6) แรงงาน

จากข้อมูลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร ปี 2563 จังหวัดภูเก็ตมีประชากรในวัยทำงาน (อายุ 15 ปีขึ้นไป) จำนวน 453,383 คน ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 322,305

คน โดยมีกำลังแรงงานปัจจุบัน จำนวน 321,949 คน จำแนกเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 306,392 คน ผู้ว่างงาน จำนวน 15,557 คน และผู้รอฤดูกาล จำนวน 356 คน ส่วนผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 131,078 คน

ตารางที่ 2.2-20 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดภูเก็ต จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2561-2563

สถานภาพแรงงาน	ปี 2561			ปี 2562			ปี 2563		
	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง
ผู้มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป	450,136	224,296	225,840	451,756	225,060	226,696	453,383	225,827	227,556
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	322,166	179,638	142,527	325,058	179,721	145,337	322,305	177,768	144,537
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	322,166	179,638	142,527	324,993	179,721	145,272	321,949	177,621	144,328
1.1.1 ผู้มีงานทำ	318,904	177,540	141,364	320,659	177,216	143,443	306,392	170,126	136,266
1.1.2 ผู้ว่างงาน	3,261	2,098	1,163	4,334	2,505	1,829	15,557	7,495	8,062
1.2 ผู้รอฤดูกาล	-	-	-	65	0	65	356	147	209
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	127,970	44,658	83,313	126,698	45,339	81,359	131,078	48,059	83,019
2.1 ทำงานบ้าน	40,147	1,152	38,995	39,057	872	38,185	37,693	1,097	36,596
2.2 เรียนหนังสือ	37,448	16,218	21,230	34,498	15,571	18,927	36,242	17,466	18,776
2.3 อื่น ๆ	50,375	27,287	23,088	53,144	28,896	24,248	57,143	29,496	27,647

ที่มา : การสำรวจภาวะการทำงานของประชากรสำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต ณ เดือนมีนาคม 2564

2.2.1.4 จังหวัดกระบี่

1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดกระบี่มีประชากรจำนวน 469,769 คน จำแนกเป็นเพศชาย 233,442 คน และเพศหญิงจำนวน 236,327 คน

ตารางที่ 2.2-21 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
กระบี่	469	473	476	477	479	469

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ.2565 จังหวัดกระบี่มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 201,080 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-22 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
กระบี่	181	185	189	193	197	201

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีจำนวนทั้งสิ้น 271,091 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 263,752 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 7,339 คัน

ตารางที่ 2.2-23 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	263,752
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	63,936
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	2,098
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	58,172
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	21
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	21
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	51
รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	376
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	138,221
รถแทรกเตอร์ Tractor	493
รถบดถนน Road Roller	57
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	3
รถพ่วง Automobile Trailer	13
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	301
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	6
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	7,339
รวมรถโดยสาร Bus : Total	1,679
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	515
หมวด 1	60

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
หมวด 2	-
หมวด 3	89
หมวด 4	364
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	2
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	1,090
ไม่ประจำทาง	1,090
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	74
ส่วนบุคคล	74
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	5,659
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	901
ไม่ประจำทาง	901
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	4,758
ส่วนบุคคล	4,758
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	1
รวมทั้งสิ้น	271,091

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดกระบี่ (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดกระบี่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 7,2061 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-24 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตรกรรม	22,492	22,781	19,483	18,827	22,601	27,315
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	22,492	22,781	19,483	18,827	22,601	27,315
ภาคนอกเกษตร	59,439	63,866	64,274	63,885	46,608	44,745
อุตสาหกรรม	5,550	5,969	5,448	5,340	5,190	6,222
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	630	452	533	348	279	285
การผลิต	3,649	4,227	3,698	3,679	3,686	4,745
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	1,106	1,126	1,047	1,113	1,033	994
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	165	165	170	200	192	196
บริการ	53,889	57,897	58,826	58,544	41,418	38,523

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564
การก่อสร้าง	2,835	2,212	2,465	2,571	2,408	2,479
การขายส่งและการขายปลีก	8,344	8,937	8,099	7,999	8,634	9,589
การขนส่งและการเก็บรักษา	14,990	15,443	13,745	11,828	8,346	9,016
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	12,388	14,744	16,692	17,581	6,556	2,576
ข้อมูลและการสื่อสาร	413	493	567	635	586	679
กิจกรรมทางการเงินและการ ประกันภัย	3,364	3,563	3,828	4,067	4,019	3,528
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	1,720	1,949	1,774	1,803	2,051	1,935
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และ เทคนิค	24	25	33	38	26	22
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	2,806	3,562	3,987	4,121	680	148
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	2,848	2,722	3,286	3,309	3,416	3,502
การศึกษา	2,530	2,555	2,466	2,449	2,482	2,517
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และ สังคมสงเคราะห์	1,312	1,367	1,478	1,609	1,828	2,211
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	78	83	90	107	92	104
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	238	244	316	428	295	216
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	81,931	86,646	83,757	82,712	69,208	7,2061
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	259,315	296,634	303,764	317,077	21,4110	194,282

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563

5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ รวมทั้งสิ้นจำนวน 358 โรงงาน มีจำนวนเงินทุนรวม 31,206.29 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 8,615 คน ซึ่งประกอบด้วย

ตารางที่ 2.2-25 จำนวนโรงงานแยกตามจำพวก พ.ศ. 2564

ประเภทโรงงาน	จำนวนโรงงาน (โรง)	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
จำพวกที่ 1 (5 - 20 hp)	-	-	-
จำพวกที่ 2 (มากกว่า 20 hp แต่ไม่เกิน 50 hp)	12	93.67	83
จำพวกที่ 3 (มากกว่า 50 hp)	346	31,112.62	8,532
รวม	358	31,206.29	8,615

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดกระบี่, 2564

ตารางที่ 2.2-26 ข้อมูลโรงงานในพื้นที่จังหวัดกระบี่ (แบ่งตามหมวดอุตสาหกรรม) พ.ศ. 2564

ที่	หมวดอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
1	การเกษตร	2	113.2	31
2	อาหาร	54	6,428.25	2,430

ที่	หมวดอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
3	เครื่องดื่ม	2	11.25	26
4	สิ่งทอ	-	-	-
5	เครื่องแต่งกาย	-	-	-
6	เครื่องหนัง	-	-	-
7	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	31	973.17	2,422
8	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	2	78.39	255
9	กระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ	1	7.7	25
10	สิ่งพิมพ์	-	-	-
11	เคมี	3	138.74	24
12	ปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	23	556.02	212
13	ยางพารา	21	1,185.28	1,009
14	พลาสติก	3	21.7	43
15	อลูมิเนียม	42	426.36	349
16	โลหะ	10	73.42	115
17	ผลิตภัณฑ์โลหะ	-	-	-
18	เครื่องจักรกล	2	6.27	20
19	ไฟฟ้า	-	-	-
20	ผลิตภัณฑ์ยานพาหนะและอุปกรณ์	27	1,358.77	586
21	อื่น ๆ	135	19,827.77	1,068
รวม		358	31,206.29	8,615

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดกระบี่, 2564

6) แรงงาน

จังหวัดกระบี่ในปี 2564 มีผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 215,646 คน โดยจำแนกเป็นผู้มีงานทำ 207,985 คน ผู้ว่างงาน 7,660 คน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-27 จำนวนผู้มีงานทำจังหวัดกระบี่จำแนกตามสภาพแรงงาน ปี 2564

สถานภาพแรงงาน	2560	2561	2562	2563	2564
ประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไป	291,997	294,093	295,719	297,302	298,254
ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	212,707	219,458	219,490	218,485	215,646
- ผู้มีงานทำ	210,196	216,281	215,609	212,767	207,985
- ผู้ว่างงาน	2,511	3,177	3,881	5,717	7,660
- กำลังแรงงานที่รอดฤดูกาล	-	-	-	-	-
ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	79,290	74,634	76,230	78,817	82,608
- ท างานบ้าน	31,059	32,373	21,079	32,514	34,508
- เรียนหนังสือ	20,394	18,064	18,998	19,898	22,296
- อื่น ๆ	27,837	21,197	26,153	26,405	25,804

ที่มา: สำนักงานแรงงานจังหวัดกระบี่, 2564

2.2.1.5 จังหวัดตรัง

1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดตรัง มีประชากรจำนวน 638,206 คน จำแนกเป็นเพศชาย 311,849 คน และหญิงจำนวน 326,357 คน

ตารางที่ 2.2-28 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ตรัง	643	643	643	640	639	638

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดตรัง มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 241,159 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-29 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ตรัง	226	229	232	234	238	241

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดตรัง มีจำนวนทั้งสิ้น 367,012 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 470,703 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 8,200 คัน

ตารางที่ 2.2-30 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดตรัง (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	358,812
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	71,033
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	1,525
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	58,326
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	23
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	10
- บุคคลธรรมดา	-

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
- นิติบุคคล	10
- ไม่ระบุ	-
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	155
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รย.10 รถยนต์บริการทัศนอาจร Tour Taxi	5
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	21
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	226,217
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	740
รย.14 รถบดถนน Road Roller	134
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	3
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	5
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	615
รย. 18 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	8,200
รวมรถโดยสาร Bus : Total	782
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	454
หมวด 1	16
หมวด 2	-
หมวด 3	305
หมวด 4	128
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	5
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	207
ไม่ประจำทาง	207
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	121
ส่วนบุคคล	121
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	7,417
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	2,100
ไม่ประจำทาง	2,100
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	5,317
ส่วนบุคคล	5,317
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	1
รวมทั้งสิ้น	367,012

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดตรัง (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดตรัง มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 69,352 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-31 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พ.ศ. 2559-2563 ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขากิจกรรม

สาขา	มูลค่า (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคการเกษตร	20,761	17,647	18,599	20,333	21,210
เกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง	20,761	17,647	18,599	20,333	21,210
ภาคนอกเกษตร	50,130	45,241	45,627	46,268	47,942
ภาคอุตสาหกรรม	13,645	10,209	9,902	10,552	12,933
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	409	438	481	490	583
การผลิต	12,050	8,690	8,299	8,811	11,034
ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	940	830	873	988	1,058
การจัดการน้ำ การจัดการ และการบำบัดน้ำเสีย ของเสีย และสิ่งปฏิกูล	246	251	249	264	258
ภาคบริการ	36,484	35,033	35,726	35,716	35,009
การก่อสร้าง	2,329	2,571	2,434	2,431	2,489
การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยายนต์	9,786	8,634	8,550	9,057	8,909
การขายส่งและสถานที่เก็บสินค้า	4,016	2,643	2,986	2,897	2,738
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	1,239	1,404	1,494	907	618
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	561	647	918	720	853
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	4,373	4,573	4,830	4,862	4,184
กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	2,084	2,314	2,244	2,215	2,443
กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	58	52	52	56	51
กิจกรรมการบริหารและการบริการสนับสนุน	366	402	409	205	168
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	2,492	2,579	2,645	2,824	2,892
การศึกษา	5,537	5,511	5,478	5,634	5,714
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	2,822	2,985	3,143	3,411	3,639
ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	137	160	190	169	196
กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	683	558	354	331	313
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	70,891	62,889	64,226	66,601	69,352
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	296,634	303,764	317,076	214,110	1942,822

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5) อุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง ปี 2563 แสดงเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมจากพวกที่ 2 และ 3 และแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรมเป็น 15 กลุ่ม จากข้อมูลเงินลงทุนเฉลี่ยต่อโรงงานและการจ้างงานเฉลี่ยต่อ 1 โรงงานพบว่า การจ้างงานของโรงงานในกลุ่ม เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ จะสูงสุดที่ 106.43 คนต่อ 1 โรงงาน รองมาคือ โรงงานในกลุ่ม แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ที่มีการจ้างงาน 93.12 คนต่อโรงงาน และอันดับ 3 คือ โรงงานในกลุ่ม ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ที่มีการจ้างงานต่อ 1 โรงงานเท่ากับ 92.83 คน

กลุ่มโรงงานที่มีมูลค่าลงทุนสูงสุดคือ กลุ่มเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี มีค่าการลงทุนเฉลี่ย 180 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน อันดับ 2 คือยางและผลิตภัณฑ์ยาง ที่ 80.03 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน และอันดับ 3 กลุ่มแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ มูลค่าลงทุนเฉลี่ย 62.36 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน

ตารางที่ 2.2-32 สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง (จำพวก 2 และ 3) แยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินทุนรวม (ลบ.)	จำนวนคนงาน	จำนวนโรงงาน	ลงทุน/โรงงาน	คนงาน/โรงงาน
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	117.07	329	5	23.41	65.80
2	อุตสาหกรรมอาหาร	1,057.43	3,157	43	24.59	73.42
3	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	5,113.31	7,636	82	62.36	93.12
4	เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ	144.96	745	7	20.71	106.43
5	ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1.50	4	1	1.50	4.00
6	การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทาปกหรือการทาสีพิมพ์	19.00	8	1	19.00	8.00
7	เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	180.00	33	1	180.00	33.00
8	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	62.98	66	9	7.00	7.33
9	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	5,041.83	5,848	63	80.03	92.83
10	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	323.68	731	29	11.16	25.21
11	ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	9.38	45	3	3.13	15.00
12	ผลิตภัณฑ์โลหะ	143.18	204	12	11.93	17.00
13	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	268.95	96	7	38.42	13.71
14	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์	430.43	314	16	26.90	19.63
15	การผลิตอื่น ๆ	1,036.24	5,429	186	5.57	29.19
รวม		13,949.94	24,645	465	34.38	40.24

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตรัง

6) แรงงาน

จากผลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากรในเดือนธันวาคม พ.ศ.2563 พ.ศ. พบว่า จังหวัดตรังมีประชากรทั้งสิ้น จำนวน 640,574 คน ในจำนวนนี้เป็นประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 515,631 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 80.50 ของประชากรทั้งหมด กำลังแรงงานซึ่งเป็นผู้พร้อมที่จะทำงานในปี 2563 มีจำนวน 388,263 คน เป็นผู้มีงานทำ 381,200 คน คิดเป็นร้อยละ 98.18 เมื่อเปรียบเทียบการมีงานทำปี 2562 พบว่า กำลังแรงงานในปีนี้มีงานทำเพิ่มขึ้น 12,912 คน คิดเป็นร้อยละ 3.44 มีผู้ว่างงาน 7,063 คน คิดเป็นร้อยละ 1.82 ของกำลังแรงงานทั้งหมด เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาพบว่า มีผู้ว่างงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 204.05 หรือเพิ่มขึ้น 4,740 คน

ตารางที่ 2.2-33 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2563

สถานภาพแรงงาน	2562	2563
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	375351	388263
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	375351	388263
1.1.1 ผู้มีงานทำ	373028	381200
1.1.2 ผู้ว่างงาน	2323	7063
1.2 ผู้รอฤดูกาล	0	0
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	136543	127368
2.1 ทำงานบ้าน	42287	48253
2.2 เรียนหนังสือ	34875	36526
2.3 อื่น ๆ	53385	48555

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล ข้อมูล : ณ เดือนธันวาคม 2563

2.2.1.6 จังหวัดสตูล

1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดสตูล มีประชากรจำนวน 325,303 คน จำแนกเป็นเพศชาย 161,878 คน และเพศหญิงจำนวน 163,425 คน

ตารางที่ 2.2-34 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
สตูล	319	321	323	324	324	325

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดสตูล มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 109,030 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-35 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
สตูล	101	103	104	106	107	109

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีจำนวนทั้งสิ้น 142,100 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 139,504 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 2,596 คัน

ตารางที่ 2.2-36 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	139,504
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	22,707
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	885
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	16,456
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	1
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	1
- ไม่ระบุ	-
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รย.10 รถยนต์บริการทัศนจร Tour Taxi	1
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	98,941
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	253
รย.14 รถบดถนน Road Roller	48
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	-
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	1
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	207
รย. 18 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	2,596
รวมรถโดยสาร Bus : Total	539
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	268
หมวด 1	74
หมวด 2	-
หมวด 3	110
หมวด 4	82
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	2
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	233
ไม่ประจำทาง	233
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	38
ส่วนบุคคล	38
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	2,055
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	334
ไม่ประจำทาง	334
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	1,721
ส่วนบุคคล	1,721
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	2
รวมทั้งสิ้น	142,100

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสตูล (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดสตูลมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 33,662 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-37 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตรกรรม	11,870	10,724	11,328	13,247	13,889
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	11,870	10,724	11,328	13,247	13,889
ภาคนอกเกษตร	19,960	19,228	19,593	19,655	19,773
อุตสาหกรรม	3,819	3,500	3,423	3,399	3,911
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	258	249	213	201	238
การผลิต	3,102	2,838	2,784	2,753	3,205

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ใอน้ำ และระบบปรับอากาศ	371	326	344	359	380
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	88	88	83	86	87
บริการ	16,141	15,728	16,170	16,256	15,862
การก่อสร้าง	1,271	1,339	1,360	1,447	1,521
การขายส่งและการขายปลีก	3,954	3,677	3,789	4,273	4,163
การขนส่งและการเก็บรักษา	3,326	2,592	2,631	2,051	1,774
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	358	406	464	317	232
ข้อมูลและการสื่อสาร	248	270	319	315	357
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	1,328	1,438	1,478	1,511	1,366
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	1,020	1,151	1,143	1,224	1,292
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	9	13	65	143	67
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	245	258	292	125	61
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	1,126	1,248	1,259	1,335	1,378
การศึกษา	2,329	2,248	2,238	2,245	2,295
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และสังคม สงเคราะห์	736	846	888	1,035	1,122
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	35	39	44	37	43
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	155	202	200	197	189
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	31,830	29,953	30,921	32,902	33,662
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	296,634	303,764	317,077	214,110	194,282

ที่มา : สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5) อุตสาหกรรม

จังหวัดสตูล มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 216 โรงงาน เงินลงทุนรวม 4,703.11 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 4,644 คน โดยจำแนกโรงงานตามหมวดอุตสาหกรรมตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.2-38 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำพวก

โรงงานจำพวกที่	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
2	2	1.73	13
3	207	4,315.69	4,604
รวม	209	4,317.42	4,617

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสตูล, ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรที่สำคัญของจังหวัดสตูล ได้แก่

- 1) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปไม้ยางพารา ทำวงกบ ประตู หน้าต่าง ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 19 โรงงาน เงินลงทุน 431.92 ล้านบาท คนงาน 1,385 คน
- 2) อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง ประกอบด้วย การผลิตยางแท่งมาตรฐาน STR 20 และยางผสม (Compound Rubber) ทำยางแผ่นผึ่งแห้ง/รมควัน ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 23 โรงงาน เงินลงทุน 845.33 ล้านบาท คนงาน 391 คน แผนพัฒนาจังหวัดสตูล 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570)
- 3) อุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วย การสกัดน้ำมันปาล์ม การทำอาหารทะเลกระป๋อง ตามลำดับปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 23 โรงงาน เงินลงทุน 445.44 ล้านบาท คนงาน 1,708 คน

ตารางที่ 2.2-39 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	ปี พ.ศ.2562		ปี พ.ศ.2563		ปี พ.ศ.2564	
		จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)
1	อุตสาหกรรมการเกษตร (โรงสีข้าว)	75	32.53	-	-	-	-
2	อุตสาหกรรมอาหาร	33	433.99	23	445.44	24	472.44
3	อุตสาหกรรมเครื่องดัด	6	13.10	-	-	-	-
4	อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	37	653.45	19	431.92	18	628.69
5	อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	3	1.85	-	-	-	-
6	อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	1	0.75	-	-	-	-
7	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	3	55.08	4	96.58	5	186.58
8	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	34	882.31	23	845.33	22	837.03
9	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	15	191.09	12	201.56	15	254.96
10	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	10	24.98	3	48.62	2	47.88
11	อุตสาหกรรมเครื่องจักรและเครื่องกล	3	7.13	2	4.99	3	5.73
12	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะ	26	361.23	19	312.75	19	312.75
13	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก	2	24.84	1	22.84	1	22.84
14	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	109	1,875.48	103	1,907.39	107	1,934.94
รวม		357	4,557.81	209	4,317.42	216	4,703.84

6) แรงงาน

สภาพภาพแรงงานของประชากรจังหวัดสตูล ในปี 2559-2563 มีสัดส่วนผู้อยู่ในกำลังแรงงานเฉลี่ยต่อประชากร คิดเป็นร้อยละ 53.26, 53.62, 53.63, 53.45, 51.90 ตามลำดับ โดยเป็นผู้มีงานทำเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 98.36, 97.35, 97.21, 98.24, 99.95 ของกำลังแรงงาน ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-40 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2564

สภาพภาพแรงงาน	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ผู้มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป	211,725	213,494	215,573	3 216,280	217,625	218,905
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	149,594	151,308	152,245	151,962	148,071	15,000
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	149,131	150,607	151,279	151,892	148,003	149,818
1.1.1 ผู้มีงานทำ	147,145	147,295	148,003	149,292	144,561	145,129
1.1.2 ผู้ว่างงาน	1,986	2,611	2,310	2,600	3,442	4,689
1.2 ผู้รอฤดูกาล	463	701	966	70	68	182
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	62,140	62,887	64,294	64,318	69,554	68,905
2.1 ทำงานบ้าน	22,808	22,731	23,380	21,336	22,325	22,395
2.2 เรียนหนังสือ	13,214	12,659	13,407	13,849	17,135	17,208
2.3 อื่น ๆ	26,118	27,497	27,507	29,133	30,094	29,302
อายุต่ำกว่า 15 ปี	69,136	68,701	68,332	68,081	67,668	67,278
อัตราการว่างงาน	1.33	1.73	1.53	1.71	2.32	3.1

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล ข้อมูล : ณ เดือนกรกฎาคม 2564

2.2.2 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและสภาพพื้นที่ของชุมชน

ภาคใต้ เป็นภาคที่มีความพร้อมทางทำเลที่ตั้งมีความหลากหลายอุดมสมบูรณ์ มีโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ และระบบนิเวศที่หลากหลาย การพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรเช่นการแปรรูปยาง ไม้ยาง ปาล์ม น้ำมัน และอุตสาหกรรมประมงเพื่อการส่งออก ตลอดจนการขยายผลจากโครงการพัฒนาต่างๆ ส่งผลให้ เมืองภูเก็ต มีบทบาทในการพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค และมีการพัฒนาเมืองกระบี่ให้เป็นเมืองนำอยู่ รวมทั้งการพัฒนาเมืองระนอง เป็นเมืองในพื้นที่พิเศษที่มีการพัฒนาให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การพัฒนาพื้นที่บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบริเวณเมืองชายแดนต่าง ให้เป็นเมืองการค้าและเมืองท่องเที่ยวชายแดน มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านการเปลี่ยนแปลงเมืองในภาคใต้เปรียบเทียบกับพ.ศ. 2555 – 2565 พบว่า ภาคใต้มีการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองทั้งสิ้น 157 แห่ง ซึ่งจากเดิมปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 190 แห่ง และเพิ่มเป็น 347 แห่งในปี พ.ศ. 2565 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงอยู่ที่ 6.21 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ชุมชนเมือง 6994.5 ตร.กม. โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อยู่ที่ 11.06 จังหวัดที่มีจำนวนชุมชนเมืองเพิ่มขึ้นมากที่สุดสามอันดับ ได้แก่ จังหวัดพัทลุง มีจำนวนชุมชนเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ 39 แห่ง ส่วน จังหวัดสตูล ไม่มีการเปลี่ยนแปลงชุมชนเมืองจากการติดตามและวิเคราะห์ ขนาดและการกระจายตัวของเมืองและชุมชนในโครงการ พบว่า

จังหวัดระนอง ถือเป็นอีกจังหวัดหนึ่งมีอัตลักษณ์และมรดกทางวัฒนธรรมด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลายจึงมีเป้าหมายที่จะกระตุ้นให้การท่องเที่ยวในชุมชนเป็นที่รู้จักทั้งในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสภาพแวดล้อมส่วนใหญ่อุดมไปด้วยพื้นที่ป่า อุทยานแห่งชาติและทะเล โดยสภาพแวดล้อมจังหวัดระนองพบว่า จังหวัดระนองมีพื้นที่ป่าบก เหลืออยู่ 1,027,508 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 49.80 ของพื้นที่จังหวัด เมื่อรวมพื้นที่ป่าชายเลนอีก จำนวน 156,822 ไร่ แล้วจะมีพื้นที่ป่าทั้งสิ้น 1,184,330 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.40 ของพื้นที่จังหวัดทั้งหมด ป่าชายเลน จังหวัดระนองอยู่ติดกับทะเลอันดามัน ชายฝั่งมีน้ำทะเลท่วมถึง ทำให้เกิดสภาพป่าอีกชนิดหนึ่งเรียกว่า ป่าชายเลน เป็นป่าที่มีสภาพทางนิเวศวิทยาที่สำคัญมากเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำวัยอ่อน มีไม้ที่สำคัญ ได้แก่ โกงกาง ประจิว ตะบูน ประสัก และอื่น ๆ จากภาพถ่ายดาวเทียม ปัจจุบัน จังหวัดระนองมีพื้นที่ป่าชายเลนที่คงสภาพประมาณ 158,301.25 ไร่ คิดเป็น 8.09 % ของพื้นที่จังหวัด แต่ในปี 2547 มีเนื้อที่ป่าชายเลนเหลืออยู่ 156,822 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.61 ทำให้อยู่ชุมชนในจังหวัดระนองส่วนใหญ่ อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี ได้แก่ ชุมชนท่องเที่ยววนวัตวิถีบ้านเกาะพยาม หมู่ 1 ต.เกาะพยาม อ.เมืองระนอง, ชุมชนท่องเที่ยววนวัตวิถีบ้านพรรั้ง หมู่ 3 ต.บางรี อ.เมืองระนอง, ชุมชนท่องเที่ยว วนวัตวิถีบ้านแหลมนาว หมู่ 6 ต.นาคา อ.สุขสำราญ จ.ระนอง, ชุมชนท่องเที่ยว วนวัตวิถีบ้านไร่ใน หมู่ 7 ต.นาคา อ.สุขสำราญ จ.ระนอง, ชุมชนท่องเที่ยว วนวัตวิถีบ้านเขาฝาชี หมู่ 4 ต.บางแก้ว อ.ละอุ่น จ.ระนอง, ชุมชนท่องเที่ยว วนวัตวิถีชุมชนตลาดใหม่-เสาดง เทศบาลเมืองระนอง จ.ระนอง และ ชุมชนท่องเที่ยววนวัตวิถี บ้านหาดส้มแป้น หมู่ 3 ต.หาดส้มแป้น อ.เมืองระนอง

จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดที่เต็มไปด้วยแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์ เป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ทั้งหมู่เกาะสิมิลัน หมู่เกาะสุรินทร์ ยังมีที่เที่ยวพังงาทั้งบนบกและใต้น้ำ ดังนั้นสภาพชุมชนเมืองที่อยู่ในพื้นที่เมืองหลักในจังหวัดแล้ว ยังมีสถานที่ชุมชนสำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ป่าสงวน พื้นที่ป่าอุทยานรวมถึงพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ติดทะเล อาทิ ชุมชนท่องเที่ยว OTOP วนวัตวิถี บ้านครูด ต.บางวัน อ.กระบุรี บ้านบางกุ่ม ต.กะปง อ.กะปง บ้านตีนเป็ด ต.ลำภี อ.ท้ายเหมือง บ้านบางพัฒนา ต.บางเตย อ.เมืองพังงา บ้านโคกไคร้ ต.มะรุ่ย อ.ทับปุด บ้านท่าเขา ต.เกาะยวน้อย อ.เกาะยว บ้านบางซอย ต.กระ อ.กระบุรี และ เกาะปันหยี อำเภอเมือง เป็นต้น

จังหวัดภูเก็ต เป็นจังหวัดที่เต็มไปด้วยแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์ เป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ทั้งจุดหมายการเดินทางไปยังหมู่เกาะต่างๆ แล้ว สภาพของการเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก ทำให้ความเป็นชุมชนดั้งเดิมหายไป กลายเป็นย่านที่พักอาศัย โรงแรมสำหรับรองรับการท่องเที่ยว ดังนั้นสภาพชุมชนที่ยังคงเหลืออยู่จะเป็นชุมชนกึ่งชนบทที่อยู่ในพื้นที่เพาะปลูกและพื้นที่เกษตรกรรมที่เหลือในสัดส่วนที่น้อยกว่าพื้นที่เมืองและสิ่งปลูกสร้าง อาทิ ชุมชนบ้านท่าฉัตรไชย ชุมชนตำบลปากคอก ชุมชนบ้านแชนน-เทพกระษัตรี ชุมชนย่านเมืองภูเก็ต ชุมชนบ้านบางเทา-เชิงทะเล ชุมชนตำบลกมลา ชุมชนตำบลราไวย์ (เกาะโหลน) เป็นต้น

จังหวัดกระบี่ จังหวัดกระบี่ตั้งอยู่ทางด้านฝั่งทะเลตะวันตกของภาคใต้ติดกับทะเลอันดามันอยู่ห่างมีพื้นที่ ทั้งหมด 4,708.512 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2,942,820 ไร่ มีทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรป่าไม้ ป่าไม้ สภาพป่าไม้ส่วนใหญ่เป็นป่าดิบชื้นและป่าเบญจพรรณ แบ่งเป็นพื้นที่ป่าจำนวน 45 ป่า เนื้อที่ 1,415,952 ไร่ แบ่งเป็น 5 ประเภท คือ ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรีและป่าไม้ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และป่าชายเลน สำหรับพื้นที่ป่าอนุรักษ์ในจังหวัดกระบี่ ได้แก่ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ

(Natural Park) จำนวน 4 แห่ง พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า (Wildlife Sanctuary) จำนวน 2 แห่ง และพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า (Non - Hunting Area) จำนวน 1 แห่ง ในภาพรวมของจังหวัดกระบี่ มีพื้นที่ป่าไม้จากการสำรวจของกรมป่าไม้ ปี 2549 ประมาณ 540,806.25 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.38 ของพื้นที่จังหวัด ปัญหาด้านป่าไม้ที่สำคัญ คือ การบุกรุกแผ้วถางป่าเพื่อปลูกพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติซึ่งเป็นต้นน้ำ พื้นที่ป่าที่ถูกบุกรุกเฉลี่ยระหว่าง 2,000 - 2,500 ไร่ จากลักษณะและจุดเด่นที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ทราบถึงศักยภาพของชุมชนในกระบี่ว่า เป็นชุมชนที่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะสมในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นชุมชนบนเกาะลันตาน้อย ลันตาใหญ่ ชุมชนท่องเที่ยวแหลมสัก ชุมชนท่องเที่ยวบ้านถ้ำเสือ ชุมชนท่องเที่ยวบ้านหนองทะเล และชุมชนท่องเที่ยวบ้านทุ่งหยีเพ็ง เป็นต้น

จังหวัดตรัง ตั้งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคใต้ฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย ตั้งอยู่ภาคใต้ฝั่งตะวันตกติดกับทะเลอันดามันแห่งมหาสมุทรอินเดีย มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 4,917.519 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,088,399.375 ไร่ มีขนาดพื้นที่ใหญ่เป็นลำดับที่ 4 ของภาคใต้ ตามเส้นทางสายเพชรเกษม 828 กิโลเมตร มีพื้นที่ฝั่งทะเลตลอดแนวเขตจังหวัดยาว 119 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยเกาะน้อยใหญ่จำนวน 46 เกาะ โดยมีเกาะที่สำคัญ เช่นเกาะลิบง ซึ่งเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุด เกาะมุก เกาะกระดาน เป็นต้นสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่โดยทั่วไปจะเป็นเนินสูง - ต่ำ สลับด้วยภูเขาใหญ่เล็กกระจายอยู่ทั่วไป พื้นที่ราบเรียบมีจำนวนน้อยซึ่งใช้เพาะปลูกข้าว ทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดยาวจากเหนือจรดใต้ และเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง มีพื้นที่ป่าประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่จังหวัด สภาพป่าเป็นป่าดิบชื้น สำหรับพื้นที่ที่อยู่ติดกับทะเลมีป่าชายหาดที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์มีพื้นที่เป็นเกาะจำนวน 46 เกาะอยู่ในพื้นที่อำเภอกันตัง 12 เกาะอำเภอปะเหลียน 13 เกาะ และอำเภอสิเกา 21 เกาะ

โดยมีชุมชนที่มีศักยภาพสำคัญและอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การส่งเสริมเป็นเมืองหรือชุมชนรองรับการท่องเที่ยว 12 ชุมชน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วง Green Season และขยายฐานตลาดนักท่องเที่ยว จำนวน 12 ชุมชนประกอบด้วย 1.ชุมชนย่านเมืองเก่าทับเที่ยง : เก่าแต่เก่า 2. ชุมชนเขาหลัก : ล่องแก่ง ชมถ้ำ เดินป่า 3. ชุมชนบ่อหิน : ชุมชนแห่งการเรียนรู้วิถี 4. ชุมชนบ้านน้ำราบ : ล่องแพ เข่เรือ แลโขงกาง 5. ชุมชนเกาะลิบง : เก็บลิบงไว้หลงรัก 6. ชุมชนนาหมื่นศรี : ทอรักถักสายใย 7.ชุมชนล าขนุน : เที่ยวหลากหลายสไตล์สีเขียว 8. ชุมชนหยงสตาร์ : ความหลากหลายทางวัฒนธรรมแห่งกาย มาลายู 9. ชุมชนเกาะสุกร : กินแดง แผลงใต้ แลควายเล 10. ชุมชนบ้านเขากอบ : จรุงจิต จรุงใจ ในมวงคล 11. ชุมชนหน้าเขาในวัง : เยือนถิ่นโบราณดินแดนแห่งหุบเขา และ 12. ชุมชนย่านชื้อ เป็นต้น

จังหวัดสตูล มีพื้นที่ติดทะเลฝั่งอันดามัน มีเกาะอยู่ในเขตพื้นที่มากกว่าหนึ่งร้อยเกาะ แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมของจังหวัดสตูลจึงเป็นเกาะมากกว่าแหล่งท่องเที่ยวแบบอื่น แต่สตูลก็ยังมีแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่น่าสนใจไม่น้อย ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม หรือวิถีชีวิตของชาวบ้าน จังหวัดสตูลแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสตูล อำเภอควนโดน อำเภอท่าแพ อำเภอควนกาหลง อำเภอละงู อำเภอทุ่งหว้า และกิ่งอำเภอมะนังประเทศ โดยจังหวัดสตูล มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบสลับกับภูเขา พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นเนินเขาและภูเขาสูง โดยมีเทือกเขาสำคัญ ๆ คือ ภูเขาสันกาลาศีรี พื้นที่ค่อย ๆ ลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านตะวันตกและทิศใต้มีที่ราบแคบ ๆ ขนานไปกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบลงไปเป็นป่าชายหาด น้ำเค็มขึ้นถึงมีป่าเสมหหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นจังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่มีลำน้ำสายสั้นๆไหลผ่านซึ่งเกิดจากภูเขาโดยรอบ พื้นที่ทางตอนเหนือ และทิศตะวันออกของจังหวัด

ประกอบด้วยภูเขาสลับซับซ้อนโดยมีทิวเขานครศรีธรรมราชแบ่งเขตจังหวัดสตูลกับจังหวัดสงขลา และทิวเขา
สันกาลาคีรีแบ่งเขตประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ ยังมีภูเขาน้อยใหญ่อยู่กระจัดกระจายใน
ตอนล่างและชายฝั่งตะวันตก ภูเขาที่สำคัญได้แก่เขาจีน เขาบารัง เขาหัวกาหมิง เขาใหญ่ เขาทะนาน เขาควน
กาหลง และเขาโต๊ะพญาวัง ทำให้จังหวัดสตูลมีสภาพแวดล้อมโดยรอบชุมชนที่ดี โดยมีชุมชนสำคัญในจังหวัด
แหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยว พบว่า ส่วนใหญ่มีศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในระดับสูง คือ ชุมชน
ท่องเที่ยวบ้านเกิดริชุมชนท่องเที่ยวบ้านพญาบังสา ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบากันใหญ่ ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบากัน
เคย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านตำมะลัง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบ่อเจ็ดลูก และชุมชน ท่องเที่ยวบ้านภูผาเพชร ส่วน
ชุมชนท่องเที่ยวบ้านหัวทาง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านโคกพะยอม ชุมชนท่องเที่ยว บ้านหัวหิน ชุมชนท่องเที่ยว
บ้านบุโบย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านวังตง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านทุ่งสะโงะและชุมชน ท่องเที่ยวบ้านสาคร

2.2.3 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากกระแสการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกและภายในประเทศมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการ
พัฒนาประเทศไทยและถ่ายทอดนโยบายไปสู่ภาคต่าง ๆ ตามบทบาท ศักยภาพ ปัญหา ข้อจำกัด และแนวโน้ม
การพัฒนา โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงและเงื่อนไขโอกาสหรือผลกระทบจากนโยบาย ยุทธศาสตร์การพัฒนา
การพัฒนาตามฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติ
การเติบโตและกระแสการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในรูปแบบใหม่ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การค้าบริการ
และการท่องเที่ยว แนวโน้มและรูปแบบการขยายตัวหรือลดต่ำประชากร การพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยง
และโครงสร้างพื้นฐาน โดยปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและรูปแบบการพัฒนาเมืองทั้งใน
พื้นที่เมืองเดิม พื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของชุมชนในเขตชนบทและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่ง
จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

**การวางแผนการใช้ทรัพยากร และการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในสถานการณ์
ปัจจุบันและในอนาคต** ให้พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคและ
ในระดับภูมิภาค อันเนื่องมาจากโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ เช่น โครงการความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) โครงการความร่วมมือในอนุทวีป (BIMSTEC) โครงการความร่วมมือในการ
พัฒนาพื้นที่ชายแดน ไทย มาเลเซีย (JDS) ซึ่งจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศทำให้เกิดแผนแม่บท
แผนงานโครงการต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนา แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์
ภาคใต้ อันได้แก่ แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนโดยการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า
อาเซียน (ASEAN Dry Port) โครงข่ายทางหลวงอาเซียน และเส้นทางรถไฟสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL) **โครงการ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหาดใหญ่-สะเดาโครงการพัฒนาท่าเรือนาเกลือ จังหวัดตรัง** และพัฒนา
เส้นทางเดินเรือเฟอร์รี่ขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (Ferry RoRo Services) เชื่อมโยงกับป็นังและเบลาวัน
โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลาโครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าทุ่งสง จังหวัด
นครศรีธรรมราช (ICD Thungsong City) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดนในจังหวัดสงขลา
นราธิวาส ปัตตานี และยะลา เป็นต้นหากพิจารณาจากกรอบนโยบายในระดับประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ
20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศ การพัฒนา
ภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
โดยเฉพาะการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ต่อจากสายกรุงเทพ - หัวหิน ซึ่งมีสถานีหลัก
ชุมพร สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการ

เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวกลุ่มฝั่งทะเลตะวันตก หรือ Royal Coast (เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ชุมพร ระนอง) และกลุ่มอันดามัน (ภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรังสตูล) ทำให้ภาคใต้และพื้นที่ศึกษา มีศักยภาพสูงการเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศ และภายนอกประเทศ ด้วยโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และจะส่งเสริมศักยภาพของภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค สนับสนุนให้เกิดการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตร และพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Cluster) เพื่อการส่งออกไปค้าขายยังต่างประเทศผ่านชายแดนของภาค (กลุ่มจังหวัดนราธิวาส ปัตตานี ยะลา สงขลา สตูล) และจะเป็นการส่งเสริมบทบาทและทิศทางการพัฒนาเมืองในลักษณะกลุ่มคลัสเตอร์เช่นกัน อาทิ กลุ่มเมืองสงขลา หาดใหญ่สะเดา มีบทบาทการพัฒนาศูนย์กลางหลักด้านการค้าการท่องเที่ยวและการบริการ และความเป็น Border Cluster กลุ่มเมืองภูเก็ต พังงา กระบี่ ยังคงบทบาทศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศ และกลุ่มเมืองปัตตานี ยะลา นราธิวาส เป็นศูนย์กลางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสังคมและการค้าชายแดน

ทั้งนี้เพื่อสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่อย่างทั่วถึงทุกจังหวัดพื้นที่ที่โครงการจำเป็นต้องส่งเสริมบทบาทเมืองศูนย์กลางระดับรองด้านอื่น ๆ อาทิ ด้านการศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร ปศุสัตว์และการประมง เป็นต้น ทำให้ต้องมีการศึกษาถึงสภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการ ผลจากการทบทวนข้อมูลพบว่าพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายของทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรดิน ทรัพยากรดิน ทรัพยากรแร่และทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะบริเวณตะวันตก ตอนกลางและตอนใต้ของภาคสามารถแบ่งเป็นรายจังหวัดได้ดังนี้

จังหวัดระนอง

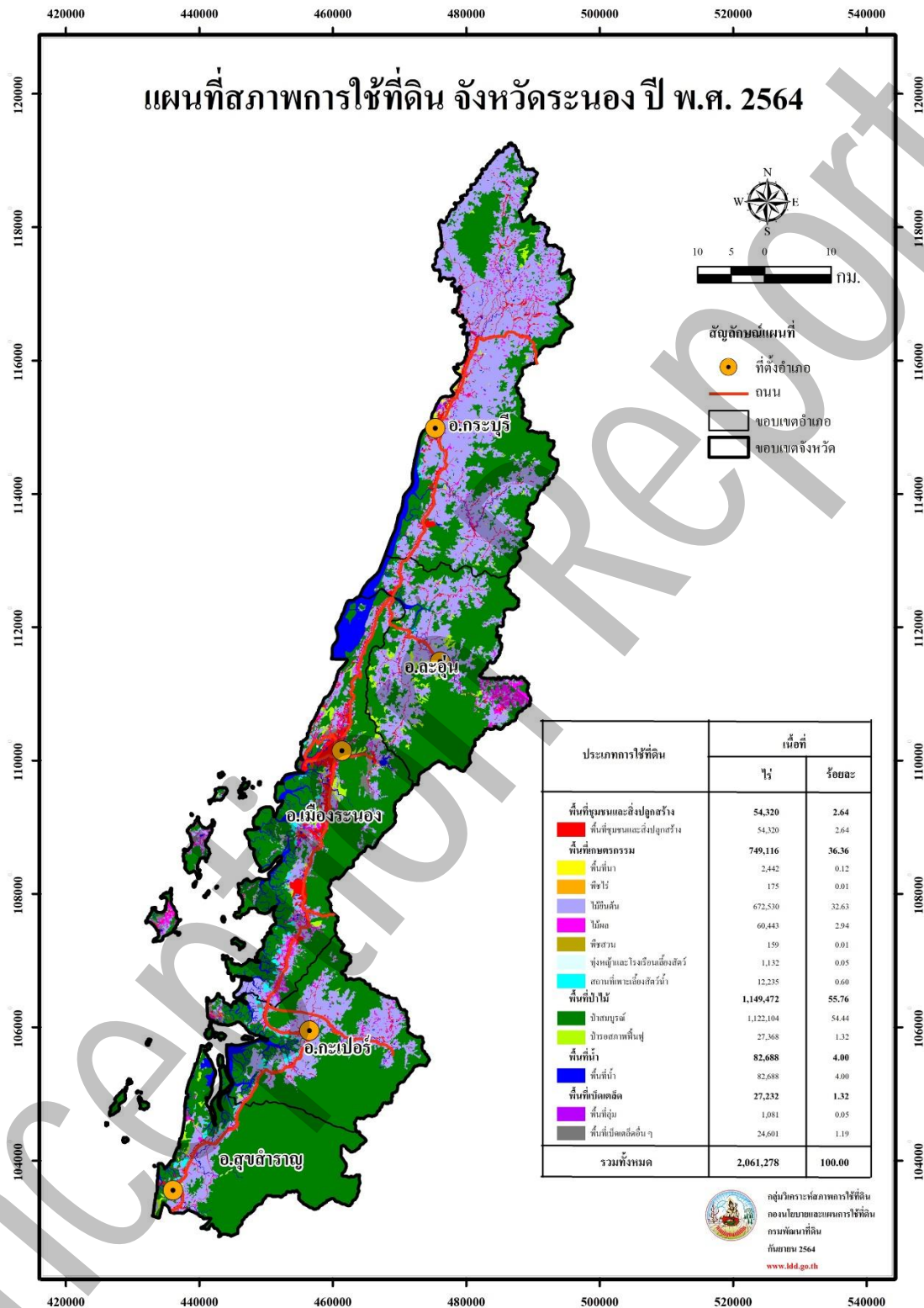
ปัจจุบันมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 104,555 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม 99,225 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด และพื้นที่เบ็ดเตล็ด ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-41 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	54,320	2.64
A	พื้นที่เกษตรกรรม	99,225	29.25
A1	พื้นที่นา	1,285	0.38
A2	พืชไร่	2,727	0.80
A3	ไม้ยืนต้น	77,020	22.69
A4	ไม้ผล	11,219	3.31
A5	พืชสวน	778	0.23
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	735	0.22
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	5,065	1.50
F	พื้นที่ป่าไม้	104,555	30.79

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
W	พื้นที่น้ำ	7,756	2.29
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	21,649	6.37
รวมทั้งหมด		339,396	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564

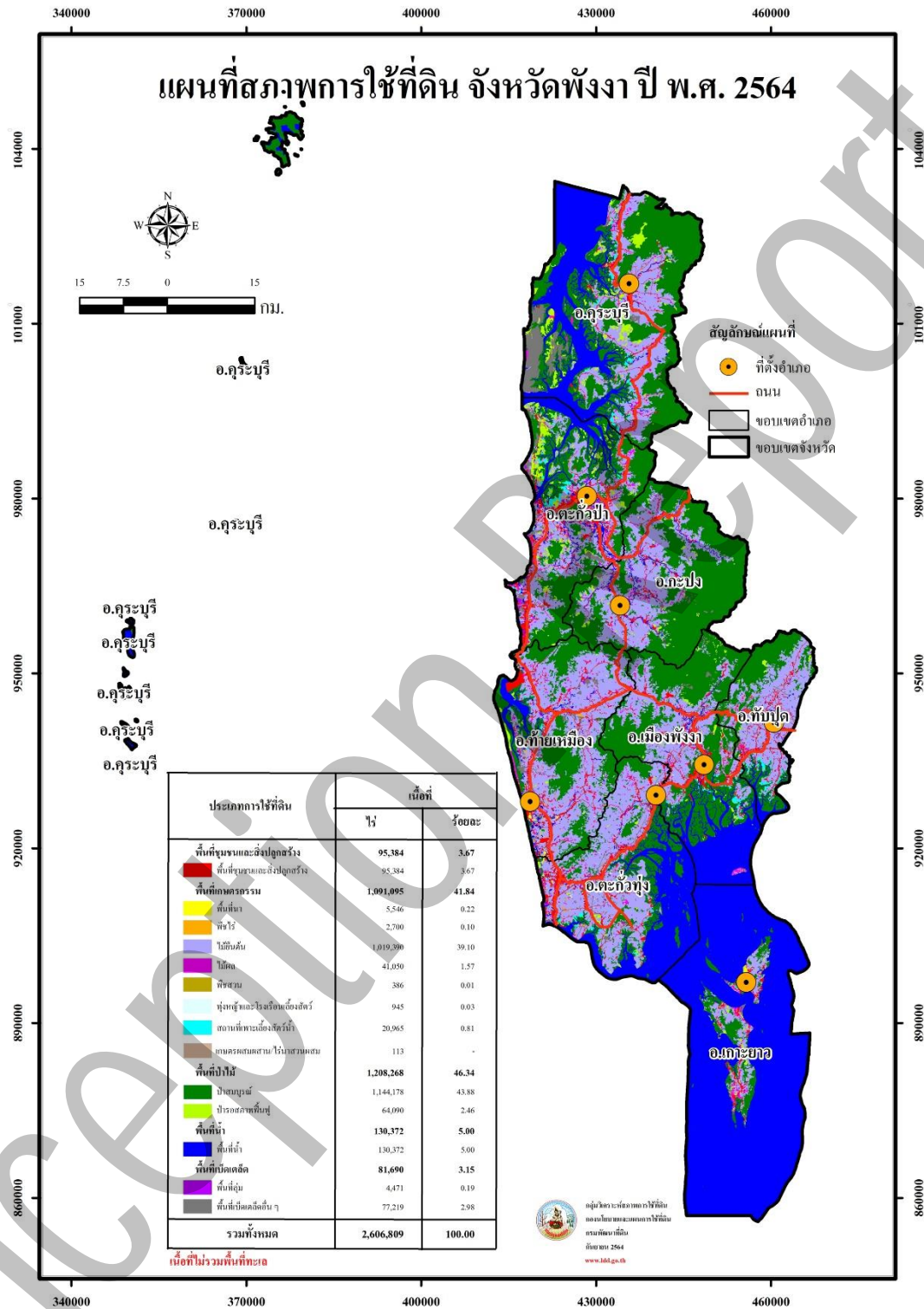
จังหวัดพังงา

ปัจจุบันมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 1,208,268 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม 1,091,095 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด พื้นที่น้ำ 130,372 ไร่ และพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-42 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	95,384	3.67
A	พื้นที่เกษตรกรรม	1,091,095	41.84
A1	พื้นที่นา	5,546	0.22
A2	พืชไร่	2,700	0.10
A3	ไม้ยืนต้น	1,019,390	39.10
A4	ไม้ผล	41,050	1.57
A5	พืชสวน	386	0.01
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	945	0.03
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	20,965	0.81
F	พื้นที่ป่าไม้	1,208,268	46.34
W	พื้นที่น้ำ	130,372	5.00
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	81,690	3.15
	รวมทั้งหมด	2,606,809	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564

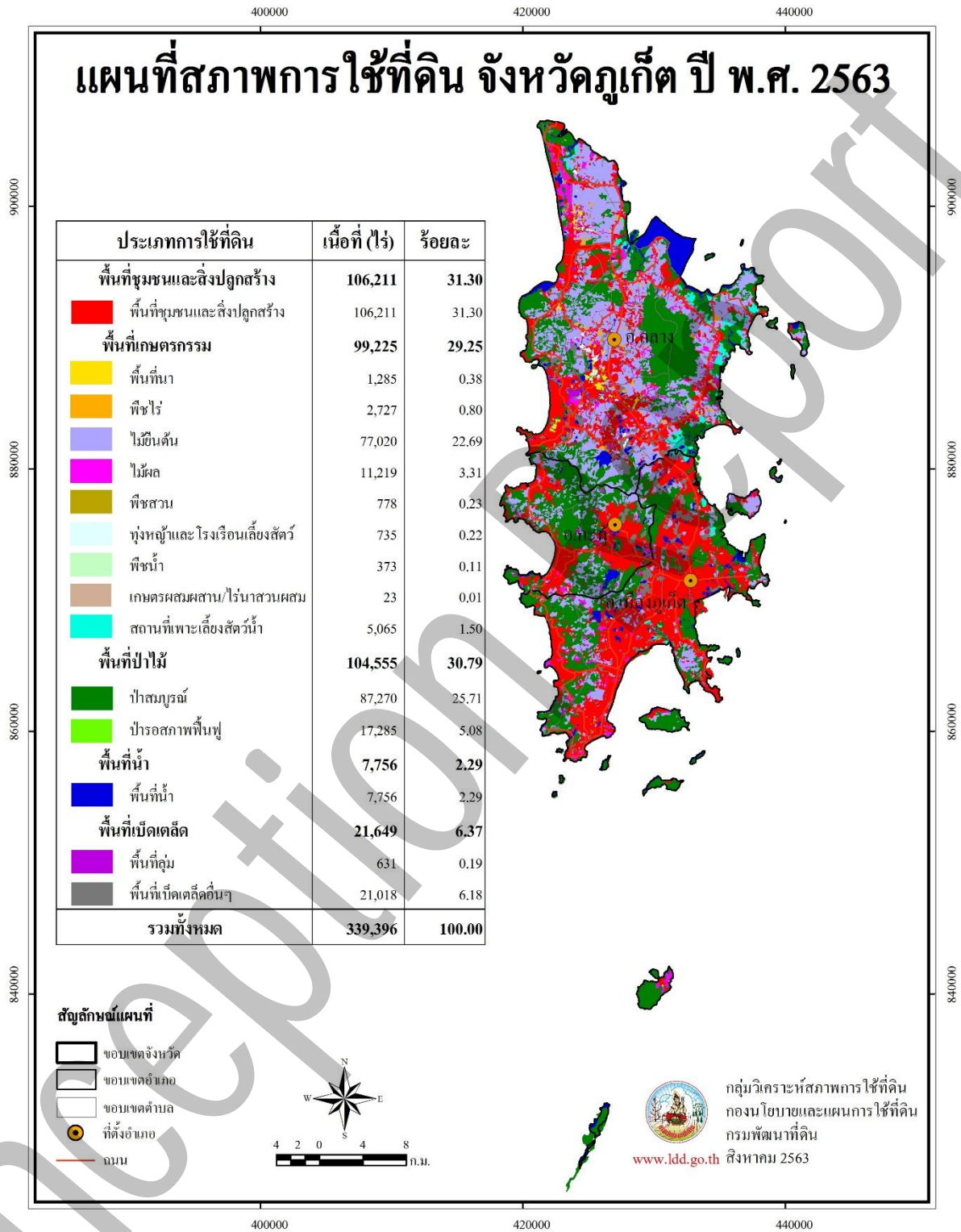
จังหวัดภูเก็ต

ปัจจุบันมีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด ประมาณ 106,211 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 104,555 ไร่ และ เกษตรกรรม 99,225 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-43 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	106,211	31.30
A	พื้นที่เกษตรกรรม	99,225	29.25
A1	พื้นที่นา	1,285	0.38
A2	พืชไร่	2,727	0.80
A3	ไม้ยืนต้น	77,020	22.69
A4	ไม้ผล	11,219	3.3
A5	พืชสวน	778	0.23
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	735	0.22
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	20,965	0.81
F	พื้นที่ป่าไม้	104,555	30.79
W	พื้นที่น้ำ	7,756	2.2
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	21,649	6.37
	รวมทั้งหมด	339,396	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564

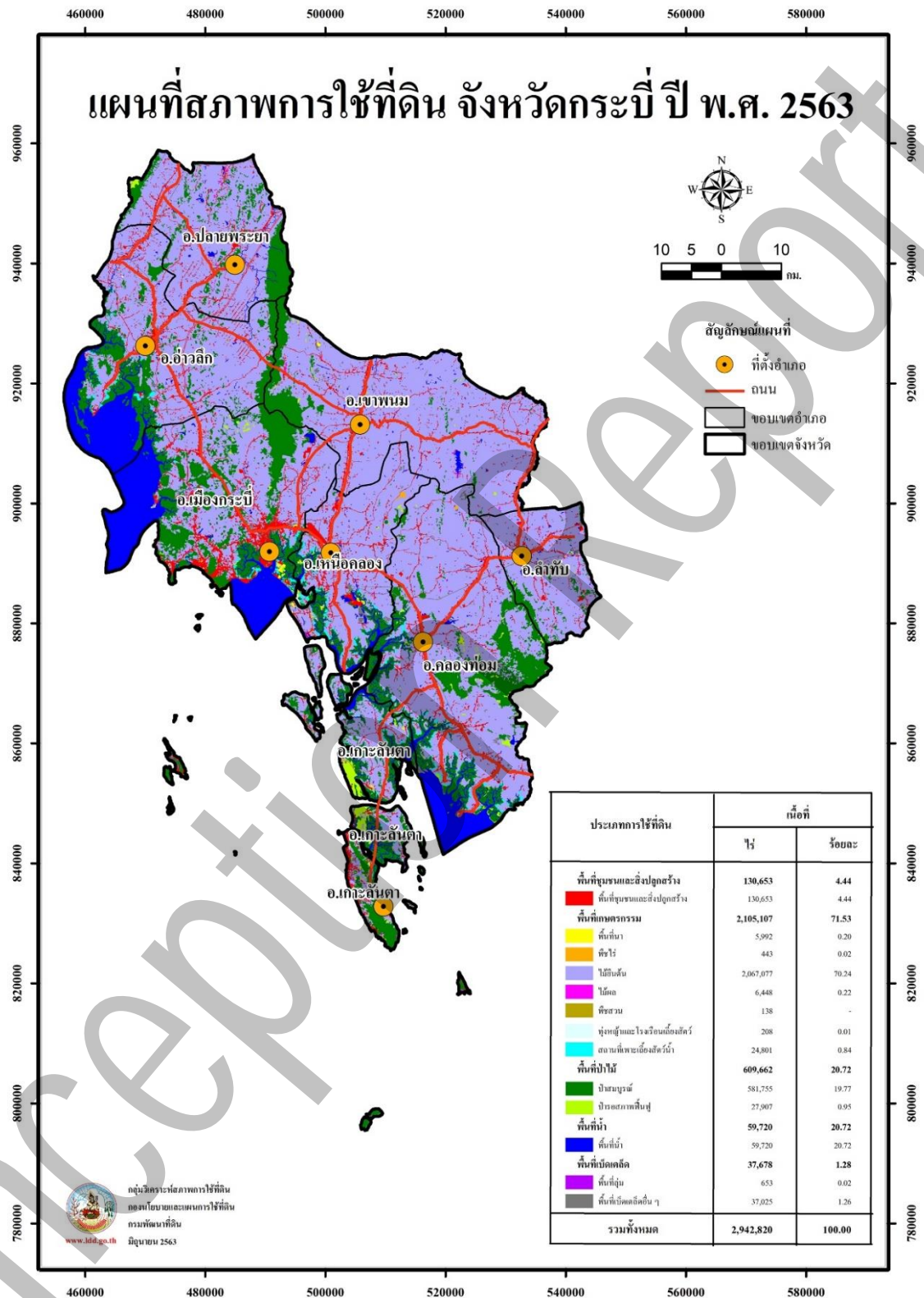
จังหวัดกระบี่

ปัจจุบันมีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง มากที่สุด ประมาณ 2,105,107 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 609,662 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-44 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	130,653	4.44
A	พื้นที่เกษตรกรรม	2,105,107	71.53
A1	พื้นที่นา	5,992	0.20
A2	พืชไร่	443	0.02
A3	ไม้ยืนต้น	2,067,077	70.24
A4	ไม้ผล	6,448	0.22
A5	พืชสวน	138	0
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	208	0.01
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	24,801	0.84
F	พื้นที่ป่าไม้	609,662	20.72
W	พื้นที่น้ำ	59,720	2.03
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	37,678	1.28
	รวมทั้งหมด	2,942,820	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563

รูปที่ 2.2-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563

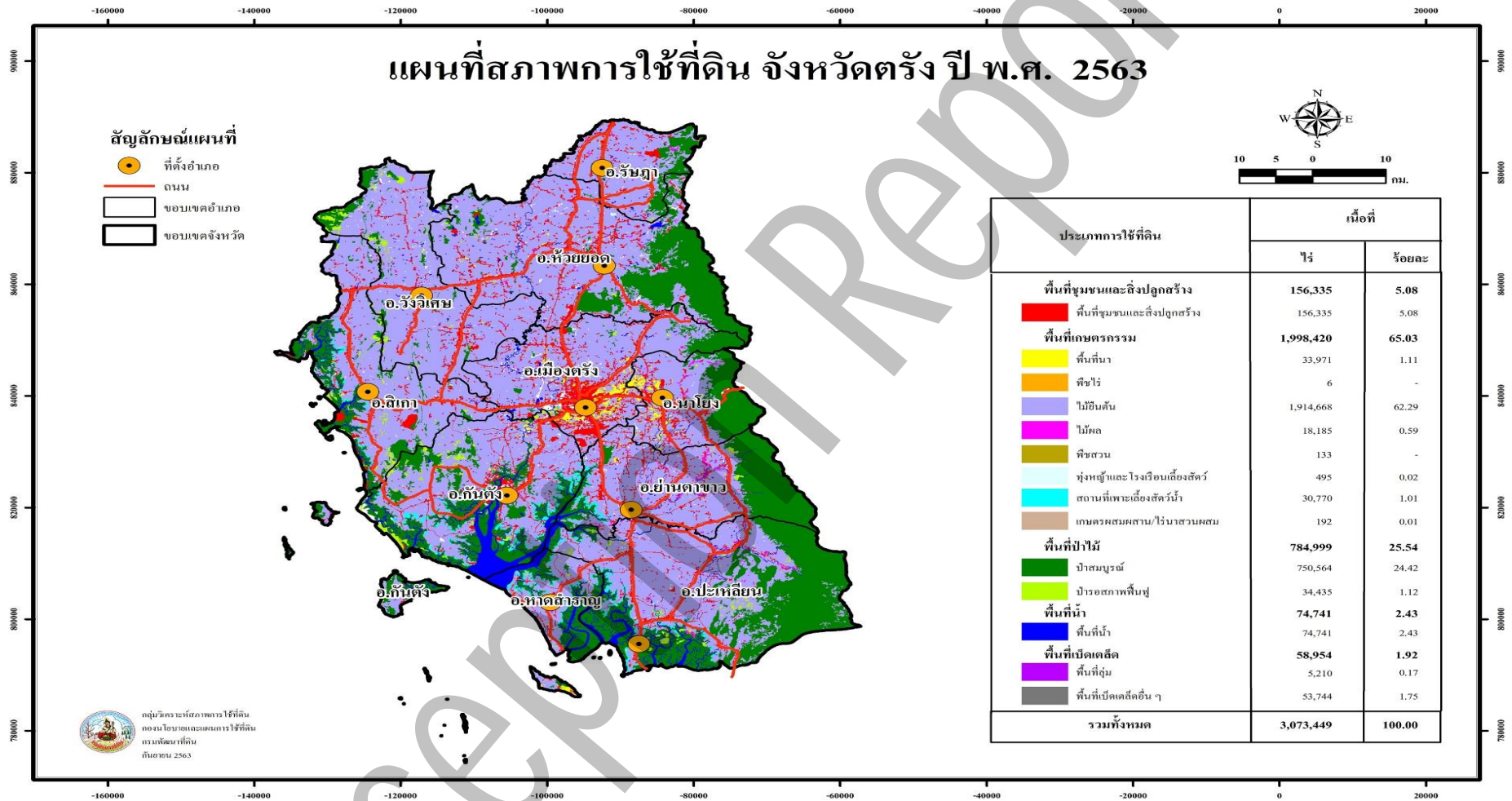
จังหวัดตรัง

ปัจจุบันมีพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรม มากที่สุด ประมาณ 1,998,420 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 784,999 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 156,335 ไร่ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-45 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	156,335	5.08
A	พื้นที่เกษตรกรรม	1,998,420	65.03
A1	พื้นที่นา	33,971	1.11
A2	พืชไร่	6	0
A3	ไม้ยืนต้น	1,914,668	62.29
A4	ไม้ผล	18,185	0.59
A5	พืชสวน	133	0
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	495	0.02
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	30,770	1.01
F	พื้นที่ป่าไม้	784,999	25.54
W	พื้นที่น้ำ	74,741	2.43
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	58,954	1.92
รวมทั้งหมด		3,073,449	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563

รูปที่ 2.2-5 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563

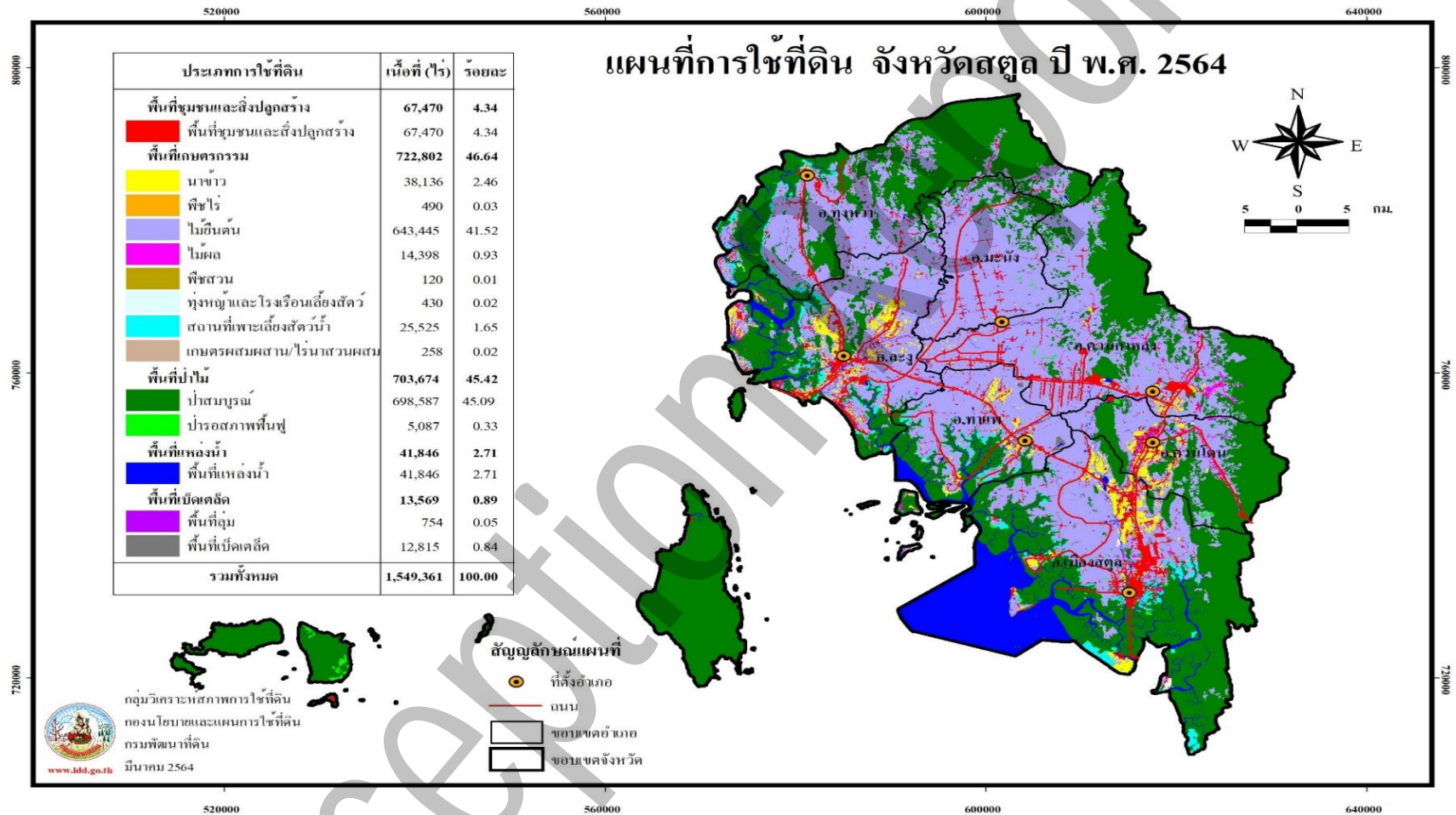
จังหวัดสตูล

ปัจจุบันมีพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรม มากที่สุด ประมาณ 722,802 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 703,674 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 67,470ไร่ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-46 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564

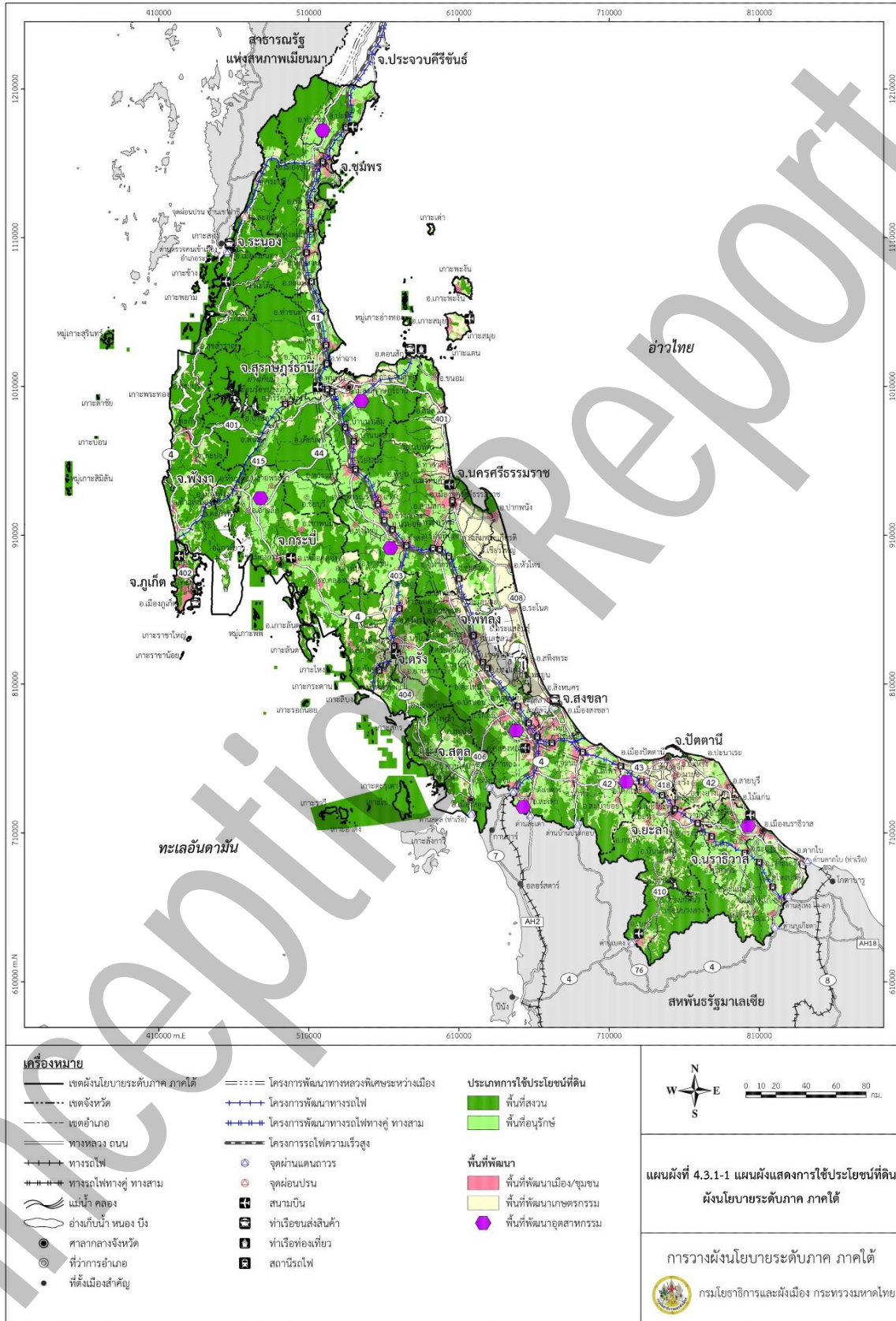
สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	67,470	4.34
A	พื้นที่เกษตรกรรม	722,802	46.64
A1	พื้นที่นา	38,136	2.46
A2	พืชไร่	490	0.03
A3	ไม้ยืนต้น	643,445	41.52
A4	ไม้ผล	14,398	0.93
A5	พืชสวน	120	0.01
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	430	0.02
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	25,525	1.65
F	พื้นที่ป่าไม้	703,674	45.42
W	พื้นที่น้ำ	41,846	2.71
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	13,569	0.89
รวมทั้งหมด		1,549,361	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564



ที่มา : ปรับปรุงจากกรมโยธาธิการและผังเมือง, พ.ศ.2562.

รูปที่ 2.2-7 การใช้ที่ดินในกลุ่มจังหวัดภาคใต้

2.2.4 ข้อมูลสภาพการจราจร

2.2.4.1 จังหวัดระนอง

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งประกอบด้วย 3 ระบบ ได้แก่ โครงข่ายทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดระนองมีโครงข่ายถนนสายหลักที่สำคัญ 1 สาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 นอกจากนี้ยังมีถนนสายย่อยต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงระนองทั้งสิ้น 7 สายทาง รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 262.13 กิโลเมตร โดยมีปริมาณการจราจรในสายทางหลักโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.2-47 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	801	เสียบญวน - กระบุรี	528+103	1,134	688	84	4,250	6,156	11.2
4	802	กระบุรี - หงาว	565+823	2,187	1,802	162	2,035	6,186	14.8
4	802	กระบุรี - หงาว	590+103	1,942	1,445	354	2,779	6,520	16.7
4	802	กระบุรี - หงาว	608+465	6,231	1,252	158	2,617	10,258	7.4
4	803	หงาว - อ่าวเคย	644+321	956	471	125	2,696	4,248	9.2
4	803	หงาว - อ่าวเคย	675+021	1,307	1,062	26	1,382	3,777	11.2
4	803	หงาว - อ่าวเคย	691+821	395	316	27	1,624	2,362	9.4
412	100	ทางเข้าระนอง	0+140	4,831	4,628	364	2,978	12,801	2.8
4006	100	ราชกรูด - วังตะกอก	2+500	572	115	25	1,358	2,070	22.4
4091	101	บางสีกิม - เขาค่าย	2+500	372	52	2	594	1,020	7.3
4091	101	บางสีกิม - เขาค่าย	19+088	281	24	17	482	804	5.2
4091	101	บางสีกิม - เขาค่าย	43+173	843	64	3	666	1,576	11.3

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

2) ทางน้ำ

จังหวัดระนองมีท่าเทียบเรือ แยกประเภทได้ ดังนี้

- ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (ท่าเรือระนอง) ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาด 12,000 เดดเวตตัน (DWT) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของท่าเทียบเรือแห่งประเทศไทยกระทรวงคมนาคมจำนวน 1 แห่ง

- ทำเทียบเรือประมง จำนวน 1 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง
- ทำเทียบเรือ สำหรับเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว จำนวน 2 แห่ง

3) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานระนอง ตั้งอยู่ เลขที่ 91 หมู่ 3 ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองจังหวัดระนอง 85000 สังกัดกรมท่าอากาศยานกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันมี 2 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ และ สายการบินไทยแอร์เอเชียพื้นที่โดยรอบริมทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) หลักกิโลเมตรที่ 634-636 ห่างจากตัวเมืองระนองประมาณ 22.2 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 1,855 ไร่

2.2.4.2 จังหวัดพังงา

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

การคมนาคมขนส่งในตัวเมืองจังหวัดพังงาและรอบนอกมีความคล่องตัวสูง เนื่องจากจังหวัดพังงา เป็นจังหวัดเล็ก ๆ ถนนหนทางมีเพียงพอสำหรับการจราจร ไม่มีสภาพการจราจรที่แออัดเช่นเมืองใหญ่อื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดิน เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพังงากับจังหวัดใกล้เคียงและระหว่างจังหวัดพังงา กับอำเภอต่าง ๆ ครอบคลุมพื้นที่

สำหรับปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 โดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของจังหวัดพังงา ปี พ.ศ.2565 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.2-48

ตารางที่ 2.2-48 ปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	711+821	2,570	250	78	2,611	5,509	16.954
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	741+421	2,235	90	38	1,945	4,308	11.792
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	762+021	2,704	244	91	1,539	4,578	18.174
4	902	ตะกั่วป่า - บางสัก	770+127	5,026	4,803	805	2,134	12,768	12.57
4	903	คลองบางดินสอ - นาเหนือ	874+208	2,758	1,441	334	3,941	8,474	25.336
4	1001	บางสัก - ท้ายเหมือง	825+553	1,779	1,073	40	2,713	5,605	5.87
4	1002	ท้ายเหมือง - คลองบางดินสอ	837+753	2,817	1,491	237	4,594	9,139	9.224

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

2) ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำในจังหวัดพังงาส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะสั้น ระหว่างเกาะต่าง ๆ เช่น อ. เกาะยาว กับตัวจังหวัด หรือเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางไปหมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน เกาะปันหยี หรือแหล่งท่องเที่ยวอื่น โดยมีท่าเรือที่สำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ มีดังนี้

ตารางที่ 2.2-49 ตารางแสดงจำนวนท่าเรือสำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หมายเหตุ
1	จำนวนท่าเทียบเรือ	23 ท่า	
2	จำนวนเที่ยวเรือที่ออกต่อวัน	500-600 (ลำ/ต่อวัน)	ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว/ เทศกาลและสภาพอากาศ
3	จำนวนผู้โดยสารท่าเรือ ต่อวัน	6,000-8,000 (คน/ต่อวัน)	

ที่มา: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพังงา

3) ทางอากาศ

การเดินทางทางอากาศยานต้องอาศัยการเดินทางผ่านสนามบินนานาชาติภูเก็ต และเดินทางต่อด้วยรถยนต์ จากสนามบินนานาชาติภูเก็ตถึงตัวจังหวัดพังงา ด้วยระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 และ 4144 นอกจากนี้ยังสามารถใช้บริการจากสนามบิน จังหวัดกระบี่ได้อีกด้วย

2.2.4.3 จังหวัดภูเก็ต

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

การคมนาคมทางถนน มีทางหลวงหมายเลข 402 เป็นเส้นทางหลัก และมีทางหลวงของจังหวัดรอบเกาะ รวมทั้งเส้นทางอื่น ๆ ที่แยกออกจากทางหลวงหมายเลข 402 ไปยังชุมชน และสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.2-50 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
402	101	โคกกลอย - หมากปรก	11+206	8,751	3,696	300	12,660	25,407	9.206
402	102	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	44+656	18,867	1,183	429	14,544	35,023	3.312
4020	100	เมืองภูเก็ต - กะทู้	1+112	12,121	1,043	363	6,210	19,737	2.974
4021	100	เมืองภูเก็ต - ท่าแยกฉลอง	0+651	5,918	4,447	231	5,117	15,713	1.909
4022	100	โรงเรียนวิชิตสงคราม - สนามสุรกุล	0+200	2,780	193	48	1,695	4,716	0.806

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4023	100	เมืองภูเก็ต-แหลมพันวา	2+450	1,524	1,596	56	1,495	4,671	1.499
4023	100	เมืองภูเก็ต-แหลมพันวา	6+800	2,353	1,951	66	1,974	6,344	1.387
4024	101	บางคู - ตีนเขา	2+000	11,939	2,553	272	12,280	27,044	3.886
4024	101	บางคู - ตีนเขา	11+037	22,517	403	174	15,789	38,883	0.738
4024	102	ตีนเขา - หาดราไวย์	19+559	1,932	1,990	68	1,775	5,765	1.318
4025	100	ท่าเรือ - เชียงทะเล	3+160	3,462	3,149	65	3,877	10,553	0.654
4026	100	ทางข้ามนามบินภูเก็ต	1+500	7,481	1,017	159	3,303	11,960	2.174
4027	100	ท่าเรือ - เมืองใหม่	0+500	7,474	625	90	9,719	17,908	4.054
4028	100	ห้าแยกฉลอง - กระรน	0+500	2,964	2,788	60	2,557	8,369	1.04
4029	100	กะทู้ - ป่าตอง	0+000	6,852	4,530	222	4,401	16,005	2.218
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	1+000	1,954	1,192	94	2,418	5,658	2.421
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	13+950	2,050	1,048	84	2,417	5,599	2.697
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	24+140	3,762	4,047	107	3,620	11,536	1.474
4031	100	มุดดอกขาว - สนามบินภูเก็ต	1+200	2,606	789	122	2,652	6,169	5.074
4031	100	มุดดอกขาว - สนามบินภูเก็ต	10+722	2,002	1,239	0	1,248	4,489	0.379
4302	100	หาดทรายแก้ว-ท่าขุน	2+000	2,714	735	143	4,183	7,775	12.334
4353	100	ท่าฉัตรไชย-หมวดกลาง	0+600	203	39	21	276	539	3.711

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

2) ทางน้ำ

จังหวัดภูเก็ต มีท่าเรือน้ำลึก จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม ตำบลวิชิต อำเภอเมืองภูเก็ต ใช้เป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าและเพื่อการท่องเที่ยว และมีจำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตทั้งสิ้น 55 แห่ง ประกอบไปด้วยรายละเอียดดังตารางที่ 2.2-51 ถึง ตารางที่ 2.2-52

ตารางที่ 2.2-51 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

ท่าเทียบเรือ	จำนวน (แห่ง)
1.ท่าเทียบเรือ เพื่อรับขนถ่ายสินค้าสาธารณะทั่วไป	4
2.ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือสำราญ/กีฬา	20
3.ท่าเทียบเรือของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ	5
4.ท่าเทียบเรือประมง	11
5.ท่าเทียบเรือใช้ในกิจการของโรงแรม ร้านอาหาร	15
รวมทั้งสิ้น	55

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ณ เดือนกันยายน 2564

ตารางที่ 2.2-52 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีนาในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

มารีนา	ที่ตั้ง	จำนวนที่จอดเรือในน้ำ (ลำ)	จำนวนที่จอดเรือบนบก (ลำ)	ความยาวเรือสูงสุดที่สามารถเข้าเทียบท่า(เมตร)	อัตราการกินน้ำลึกสูงสุดที่สามารถเข้ามาเทียบได้ (เมตร)
1.โบ๊ท ลากูน มารีนา (The boat lagoon Marina)	22/1 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อ.เมือง จังหวัดภูเก็ต	173	135	24.384 (80 ฟุต)	2-2.5
2.รอยัล ภูเก็ต มารีนา (Royal Phuket Marina)	68 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อ.เมือง จังหวัดภูเก็ต	76	35	37	3
3. ยอร์ชเฮเวน (The yacht haven Marina)	141/2 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลไม้ขาว อ.กลาง จังหวัดภูเก็ต	300	-	80	3
4.อ่าวโป แกรนด์มารีนา (Ao Po Grand Marina)	113/1 ม.6 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลปากคอก อ.กลาง จังหวัดภูเก็ต	300	100	80	10
5. อ่าวฉลอง มารีนา (Ao Chalong Marina)	46/20 ตำบลฉลอง อ.เมือง จังหวัดภูเก็ต 83130	44	-	30	2

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ณ เดือนกันยายน 2564

3) ทางอากาศ

การคมนาคมทางอากาศ มีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ซึ่งเป็นสนามบินตั้งอยู่ที่เหนือสุดของเกาะภูเก็ตเป็นท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินหนาแน่นเป็นอันดับที่สามของประเทศ โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 6,500,000 คนต่อปี รองจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

2.2.4.4 จังหวัดกระบี่

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านจังหวัดเพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร - ระนอง - พังงา - กระบี่ รวมระยะทางประมาณ 946 กิโลเมตร หรือใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงจังหวัดชุมพร ต่อด้วยทางหลวงหมายเลขแผ่นดินหมายเลข 41 ผ่านอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรเข้าอำเภอ ไชยา อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากนั้นใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4035 ผ่าน

อำเภออ่าวลึก และใช้ทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้งเข้าสู่จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง 814 กิโลเมตร ถ้าเดินทางจากภูเก็ต ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ต่อด้วยทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอทับปุด จังหวัดพังงา เข้าอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ รวมระยะทางประมาณ 185 กิโลเมตร และสำหรับปริมาณจราจร (AADT) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตารางที่ 2.2-53

ตารางที่ 2.2-53 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	925+127	2,489	2,309	202	4,089	9,089	14.567
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	941+327	5,477	2,630	394	4,575	13,076	12.55
4	1102	ตลาดเก่า-คลองท่อม	979+327	13,204	14,201	9,453	17,579	54,437	10.298
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1010+765	3,111	3,218	124	2,155	8,608	17.53
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1016+865	2,939	3,421	358	2,631	9,349	17.884
44	100	อ่าวลึก - บางสวรรค์	29+000	2,584	1,991	106	2,959	7,640	15.039
415	100	นาเหนือ-บางคราม	15+520	2,522	2,431	341	4,226	9,520	14.884
4009	300	บางหล่อ - อ่าวลึก	131+937	2,963	2,701	324	5,037	11,025	21.85
4009	300	บางหล่อ - อ่าวลึก	143+237	2,756	1,869	82	3,305	8,012	18.747
4033	100	ในช่อง - ในไร่	3+000	2,135	103	228	541	3,007	13.302
4034	100	ปากน้ำกระเปาะ-เขาทอง	11+400	2,825	553	149	1,992	5,519	3.497
4037	100	เหนือคลอง-สองแพรก	23+000	3,539	3,553	100	2,677	9,869	8.785
4038	100	คลองท่อม - ทุ่งใหญ่	5+000	1,128	931	104	1,935	4,098	20.327
4041	100	บางฝั่ง - โคกยาง	2+000	698	388	89	948	2,123	7.866
4151	400	บางขัน - ลำทับ	100+693	1,138	908	75	2,725	4,846	23.112
4156	100	เขาพนม - ทุ่งใหญ่	5+000	1,208	468	119	3,707	5,502	18.012
4197	100	เขาต่อ-ปลายพระยา	11+000	2,080	1,874	365	3,954	8,273	24.356
4201	100	ช่องฟลี - อ่าวพระนาง	2+000	2,735	1,098	277	1,754	5,864	1.825
4202	100	ช่องฟลี - หาดนพรัตน์ธารา	4+000	2,652	877	1,095	2,291	6,915	3.933
4203	100	อ่าวน้ำเมา - หาดนพรัตน์ธารา	4+000	3,532	610	849	1,691	6,682	3.861
4204	100	ไล่ไทย - สุสานหอย 75 ล้านปี	3+000	1,955	384	253	1,183	3,775	3.603
4206	100	ห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง	3+000	1,350	1,154	297	3,246	6,047	8.318
4225	100	สวนปาล์ม - คลองซี	1+300	595	33	1	600	1,229	12.286

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

2) ทางราง

เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์และสินค้าของโรงงานในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง แต่ไม่นิยมใช้บริการเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูงและระยะทางไม่ไกล ในอนาคตจะเปลี่ยนสภาพเป็นรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่เส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟกรุงเทพ สามารถลงได้ที่สถานีรถไฟดังนี้

- สถานีรถไฟจังหวัดตรัง (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทาง 150 กิโลเมตร)

3) ทางน้ำ

จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว ท่าเทียบเรือพาณิชย์ และท่าเทียบเรือประมง มีจำนวนดังนี้

- ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว 24 ท่า
- ท่าเทียบเรือพาณิชย์ 3 ท่า
- ท่าเทียบเรือประมง 32 ท่า

4) ทางอากาศ

จังหวัดกระบี่มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่งคือท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่ สังกัดกรมการบินพลเรือน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตรท่าอากาศยานกระบี่มีบทบาทสำคัญที่สามารถรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศของจังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบายและเป็นการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่สามารถให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 36,000 คนต่อวัน

2.2.4.5 จังหวัดตรัง

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดตรังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นถนนสายหลัก ในการคมนาคมขนส่งทางบก นอกจากนั้นยังมีถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดไปอำเภอต่าง ๆ สามารถเดินทางติดต่อกันได้อย่างสะดวก โดยข้อมูลโครงข่ายถนนสายหลักในจังหวัดตรังแสดงดังตารางที่ 2.2-54

ตารางที่ 2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1046+265	3,268	494	151	1,350	5,263	19.419
4	1201	นาวง - ห้วยยอด	1062+265	3,295	714	109	2,550	6,668	7.154
4	1201	นาวง - ห้วยยอด	1076+665	2,624	1,189	13	4,575	8,401	4.428
4	1202	ห้วยยอด - ลำภูรา	1095+200	2,606	247	33	2,981	5,867	4.227
4	1203	ลำภูรา - ตรัง	1099+615	7,195	7,196	499	8,669	23,559	4.504
4	1204	ตรัง - เขาพับผ้า	1115+547	7,659	2,513	142	8,680	18,994	5.244
403	301	กะปาง - ห้วยนาง	68+567	2,864	1,595	1,076	9,988	15,523	26.548
403	302	ห้วยนาง - ต้นม่วง	92+497	3,339	933	80	5,396	9,748	21.779
403	303	ต้นม่วง - ตรัง	101+411	2,744	1,232	206	6,188	10,370	18.206
403	304	ตรัง - กันตัง	126+435	9,248	8,955	251	7,305	25,759	3.719
404	100	ตรัง - บ้านนา	15+000	5,407	4,236	257	8,864	18,764	6.534

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
404	201	บ้านนา - ละงู	35+000	6,750	5,033	3,129	11,250	26,162	26.026
404	201	บ้านนา - ละงู	44+936	5,828	5,263	4,073	15,816	30,980	35.646
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	2+500	5,358	3,547	45	5,745	14,695	7.54
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	15+500	2,658	1,704	1	5,045	9,408	9.099
4045	100	บางรัก - ควนขัน	2+665	5,517	3,192	138	7,578	16,425	2.721
4046	101	ตรัง - สิเกา	9+479	4,297	3,638	0	7,298	15,233	9.223
4046	102	ถนนเลียบเมืองสิเกา	32+879	2,212	2,026	0	3,505	7,743	11.895
4046	200	สิเกา - ควนกูน	41+865	1,425	122	91	961	2,599	21.47
4123	100	บ้านโพธิ์ - ห้วยยอด	0+950	2,830	520	30	1,767	5,147	2.37
4124	100	นาโยงเหนือ - ย่านตาขาว	8+650	1,085	279	5	3,053	4,422	6.106
4125	100	ท่าพญา - พังยาว	5+000	2,224	39	12	314	2,589	9.154
4151	300	น้ำตก - กะปาง	60+693	2,329	354	111	3,228	6,022	10.827
4158	100	คลองตัง - เขวีสเค	4+100	2,473	460	2	6,858	9,793	10.671
4159	100	นาวง - ต้นซด	2+800	2,197	126	8	3,769	6,100	11.016
4162	100	ต้นมะม่วง - ปากเมง	2+800	2,352	470	0	4,351	7,173	10.135
4225	100	สวนปาล์ม - คลองชี	31+500	144	32	2	794	972	8.23
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	1+300	2,037	2,013	179	3,778	8,007	3.934
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	30+288	327	181	33	1,068	1,609	13.176
4236	100	ถนนแพรง - ลำนาว	1+400	437	295	5	1,294	2,031	15.313
4258	100	ห้วยนาง - บ้านซา	2+200	953	144	14	1,424	2,535	5.444
4258	200	บ้านซา - ควนขัน	11+000	39	34	0	496	569	2.285
4261	100	ป่าเตียว - พังค้าย	6+100	735	439	11	2,494	3,679	11.634
4264	100	บ้านช่อง - หาดเลา	9+200	610	169	11	1,903	2,693	5.421
4267	100	ห้วยนาง - ท้องบัว	3+950	1,170	363	4	2,990	4,527	13.033
4268	100	ควนตอ - บ้านควน	6+614	1,162	590	32	2,041	3,825	6.405
4269	101	ห้วยยอด - คลองมวน	3+400	1,308	192	10	1,816	3,326	6.013
4269	102	คลองมวน - คลองโกล	14+530	4,105	490	26	4,397	9,018	5.023
4270	101	ห้วยยอด - พังวี	5+000	695	292	0	1,133	2,120	0.943
4276	100	ท่าประดู่ - สวนหมาก	2+000	0	0	0	263	263	0
4278	100	ทอนแจ้ - อ่าวตง	2+000	53	32	0	285	370	0
4289	100	สามแยกทางรถไฟ - วังสมบูรณ	0+200	150	27	3	451	631	7.448
4315	100	บางรัก - ควนปริง	0+335	1,725	1,508	60	2,763	6,056	8.719
4345	100	ควนกูน - หนองชุมแสง	2+000	326	14	1	219	560	13.393
4347	100	ตลาดคูน - บ้านซา	0+400	605	132	3	736	1,476	0.271
4348	100	ห้วยเจ - ควนอารีย์	1+500	48	21	0	608	677	0

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

2) ทางราง

จังหวัดตรังมีการคมนาคมทางรางเพียงจังหวัดเดียวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยมีสถานีรถไฟกันตัง (Kantang Railway Station) เป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายชุมทางทุ่งสง - กันตัง ตั้งอยู่ที่ถนนหน้าค่าย ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 850.08 กิโลเมตร มีบริการรถไฟ 2 ขบวน คือ ขบวนรถเร็ว กันตัง - กรุงเทพฯ ทุกวันๆ ละ 1 ขบวน และขบวนรถด่วน ตรัง - กรุงเทพฯ ทุกวันๆ ละ 1 ขบวน

3) ทางน้ำ

จังหวัดตรังมีท่าเรือแยกประเภทเป็น ท่าเรือพาณิชย์และท่าเรือท่องเที่ยวดังนี้

- ท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 5 ท่า ตั้งอยู่ในอำเภอกันตังทั้ง 5 ท่า ได้แก่
- ท่าเทียบเรือกันตัง ขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรังตำบลกันตัง ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ รองรับเรือลำเลียงสินค้า
- ท่าเทียบเรือแสงทองขนส่งภาคใต้ เป็นท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบางเป่า เป็นท่าเทียบเรือสินค้าประเภทเทกอง รองรับเรือลำเลียงสินค้า
- ท่าเทียบเรือตรังฮาเบอร์ ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลนาเกลือ ขนส่งสินค้าประเภทเทกอง รองรับเรือลำเลียงสินค้าขนาด 1,500 ตันกรอส
- ท่าเทียบเรือยูโสบ ขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลปอน้ำร้อน บริการสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ รองรับเรือลำเลียงสินค้าขนาด 1,500-2,500 ตันกรอส
- ท่าเทียบเรือนาเกลือ กว้าง 29.00 เมตร ยาว 185 เมตร ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ
- ท่าเรือท่องเที่ยว จำนวน 5 ท่า คือ
- ท่าเทียบเรือปากเมง ตั้งบริเวณอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา
- ท่าเทียบเรือควนตุงกู ตั้งอยู่บริเวณบ้านควนตุงกู อำเภอกันตัง มีเรือโดยสารและบรรทุกสินค้า เลาไปจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน ให้บริการวิ่งระหว่างท่าเรือควนตุงกูกับเกาะมุก
- ท่าเทียบเรือทุ่งคลองสน ตั้งอยู่บริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลปอหิน อำเภอสิเกามีเรือโดยสารและเลาไปจักรยาวและเรือโดยสารขนาดใหญ่
- ท่าเทียบเรือตะเสะ ตั้งอยู่บริเวณ หมู่ที่ 5 ตำบลตะเสะ อำเภอหาดสำราญ มีเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าเลาไปจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน - เป็นท่าเรือประมงเข้า-ออก มีจำนวน 34 ท่า/แพปลา
- ท่าเรือหยงสตาร์ตั้งอยู่บริเวณตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง

4) ทางอากาศ

จังหวัดตรังมีท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองตรัง ห่างจากเทศบาลนครตรัง ประมาณ 7 กิโลเมตร โดยท่าอากาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอากาศยาน ขนาด 150 ที่นั่ง มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอากาศยานขนาดกลางได้ 2 ลำในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

2.2.4.6 จังหวัดสตูล

1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดสตูล มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด ที่เชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดระหว่างอำเภอ และระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในตารางที่ 2.2-55

ตารางที่ 2.2-55 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
404	201	บ้านนา - ละงู	70+936	4,839	3,022	2,430	12,696	45,145	4.698
404	201	บ้านนา - ละงู	94+836	2,396	2,000	2,206	12,067	22,358	32.847
404	202	ละงู - ฉลุง	97+663	3,124	3,347	62	12,550	19,152	38.503
404	202	ละงู - ฉลุง	112+213	2,497	2,933	104	4,111	10,644	5.862
406	102	ค่ายรวมมิตร - คลองขุด	88+595	3,394	2,043	523	3,153	8,687	8.806
406	103	ศาลากันตง - ต่ามะลิ่ง	95+540	2,183	2,284	46	2,801	8,761	9.097
4051	100	นาลาน - เจ๊ะบิลัง	1+000	2,193	2,440	11	2,673	7,186	4.342
4052	100	เขาขาว - ท่าเรือปากบารา	3+663	3,429	3,733	149	2,935	7,579	4.512
4137	100	ทุ่งตำเสา - สวนเทศ	1+000	1,541	875	419	3,832	11,143	5.313
4184	100	ควนสตอ - ด่านชายแดนวังประจัน(เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	3+500	473	305	22	2,713	5,548	25.865

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

2) ทางน้ำ

ความยาวชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล 144.8 กิโลเมตร มีคลองสายหลัก 6 สาย ความยาว รวม 277.55 กิโลเมตรมีเกาะในทะเลจำนวน 105 เกาะ เกาะที่มีผู้คนมาถิ่นฐานอาศัยอยู่ จำนวน 9 เกาะ การคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศไปยังประเทศมาเลเซียทางทะเล จังหวัดสตูลมีท่าเรือจำนวน 2 ท่าเรือ ดังนี้

1. ท่าเรือตำมะลิ่ง เป็นท่าเทียบเรือ ตั้งอยู่ใน ต.ตำมะลิ่ง อ.เมือง จ.สตูล เป็นท่าที่สามารถเดินทางไปยังเกาะลังกาวิ ประเทศมาเลเซียโดยเรือเฟอร์รี่ มีเรือออกจากท่าเรือทุกวัน
2. ท่าเรือปากบาราอยู่ห่างจากอำเภอละงูประมาณ 8 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ปากคลอง ละงู ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู เป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้เกาะตะรุเตามากที่สุด ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร และใกล้ท่าเรือเป็นที่ตั้งของศูนย์บริการนักท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติตะรุเตา บริเวณท่าเรือปากบารา ยังมีบริษัทเอกชนนำเที่ยวและบริการเรือของบริษัทเอกชนไปยังเกาะตะรุเตา และเกาะหลีเป๊ะ

3) ทางอากาศ

การคมนาคมทางอากาศไม่มีเที่ยวบินตรงจากกรุงเทพฯ แต่สามารถเดินทางจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หรือจังหวัดตรัง ดังนี้

1. เส้นทางที่ 1 กรุงเทพฯ-หาดใหญ่แล้วต่อรถแท็กซี่หรือรถโดยสารประจำทางจากตัวอำเภอหาดใหญ่เข้าจังหวัดสตูลอีกประมาณ 98 กิโลเมตร
2. เส้นทางที่ 2 กรุงเทพฯ – ตรัง แล้วต่อด้วยรถประจำทาง รถตู้ หรือรถแท็กซี่จากในเมือง สู่อำเภอสตูล ประมาณ 150 กิโลเมตร

2.2.5 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีศักยภาพสูง มีความสวยงาม ความโดดเด่น และเอกลักษณ์ของมรดกธรรมชาติในพื้นที่ที่มีความสวยงามตั้งแต่ท้องทะเล ถึงภูเขาสูง มีศิลปวัฒนธรรมที่หลากหลายตามประวัติศาสตร์ความเจริญรุ่งเรืองในอดีต ที่มีการผสมผสานทางอารยธรรมระหว่าง พุทธ-คริสต์-พราหมณ์-ขงจื้อและเต๋า-อิสลาม ซึ่งสามารถสร้างรายได้หลักจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้สูง และยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปี โดยในปี 2559 มีผู้เยี่ยมเยือนรวม 27,455,201 คน มีรายได้การท่องเที่ยวรวม 528,876 ล้านบาท แสดงได้ดังตารางที่ 2.2-56

ตารางที่ 2.2-56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด/ชายทะเล	ธรรมชาติ/ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา/วัฒนธรรม/ ประเพณี
ระนอง	คอคอดกระ ภูเขาหญ้า กาหยูหวาน ธารน้ำแร่ มุกแท้ันดามัน				
	- เกาะพยาม - หาดแหลมสน - หาดประพาส - หาดทรายดำ	- บ่อน้ำร้อน - สวนรักชะวากิน - น้ำพุร้อนบ้านพรรั้ง - ภูเขาหญ้า - น้ำตกหงาว - น้ำตกปูลูญบาล	- บ้านเกาะหาด ทรายดำ - มโนราห์เด็ก ด.บางน้ำจืด - บ้านเขาฝาชี หมู่บ้านชายแดน ไทย-พม่า - กลุ่มหม่อมใหม่ วัฒนธรรมพื้นที่ ราบสูง - กลุ่มร้าวคนระวี บ้านระวี	-อนุสาวรีย์ อนุสรณ์ สถาน เช่น ศิลาสลัก พระบรมภิกไธย สุสานเจ้าเมือง ระนอง -พระราชวังรัตน รังสรรค์ -พระราชวัง พระ ตำหนัก พระที่นั่ง เช่น จวนเจ้าเมือง ระนอง บ้านค่าย เจ้าเมือง ระนอง	- งานปิดทองพระถ้ำ พระขยงค์ - งานเสด็จพระแข่งเรือ อ.กระบุรี - งานกาหยู - งานเปิดเมืองระนอง ท้องอันดามัน - งานประเพณีถือศีลกิน ผัก
พังงา	แร่หินล้าน บ้านกลางน้ำ ถ้ำงามตา ภูเขาแปลก แมกไม้จำปูน บริบูรณ์ด้วยทรัพยากร				
	-หมู่เกาะสิมิลัน เกาะตาชัย -หมู่เกาะสุรินทร์ -เกาะยวน้อย เกาะยวใหญ่ -หาดเขาหลัก -หาดท้ายเหมือง	-เขาตะปู/เขาพิงกัน -ถ้ำพุงช้าง -เสม็ดนางชี -ทะเลหมอกเขาไข นุ้ย -ทะเลแหวกหนวด มังกร และทะเล แหวกสันมังกร	-สปาโคลน -บ้านสามช่องใต้ -วิถีชุมชนมอญแกม -สนามฟุตบอลลอย น้ำเกาะปันหยี -หัตถกรรมผ้าบาติก ท่า เขา	-อนุสรณ์สถานเรือ ตรวจการณ์ 813 และอนุสรณ์ สถานสินามิ บ้าน น้ำเค็ม -เมืองเก่าตะกั่วป่า -พิพิธภัณฑ์เบญจญา รัฐ -วัดสุวรรณคูหา	วัดราษฎร์อุบลัม (วัด บางเหรียญ) -ชุดแต่งกาย บาบ่า ย่าหย่า -บ้านเกาะปันหยี -ตำหนักเจ้าแม่กวนอิม -ประเพณี ถือศีลกินผัก
				-แหล่งโบราณคดีทุ่ง ตึก	

ภูเก็ต	ไข่มุกอันดามัน สวรรค์เมืองใต้ หาดทรายสีทอง สองวีรสตรี บารมีหลวงพ่อแช่ม				
-หาดป่าตอง หาดกะตะ หาดกะรน -หาดสุรินทร์ หาดกมลา หาดกะหลิม -หาดในหาน หาดราไวย์ -ชายหาดอ่าวบางเทา หาดลาหยัน -อ่าวต่างๆ ทางฝั่งตะวันออกของเกาะภูเก็ต -เกาะราชาใหญ่ เกาะราชาน้อยเกาะเฮ เกาะโหลน เกาะบอน เกาะแก้ว และเกาะไม้ท่อน -เกาะตะเกายใหญ่ -เกาะรังใหญ่ เกาะมะพร้าว เกาะไข่นอก -เกาะนาคาน้อย -เกาะแรดและเกาะนาคาใหญ่ จุดชมทิวทัศน์แหลมพรหมเทพ แหลมกา แหลมพันวา หาดกะตะ-กะรน เขารัง เขาขาด -หมู่เกาะราชา เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน หินหมูสังนอกและหินหมูสังใน -แหล่งดำน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้น หาดบางเทา	-เขาพระแก้ว -น้ำตกตื้นไทรน้ำตกบางแป -แหลมพรหมเทพ -แหลมกา -เขาขาดสถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์สัตว์ป่าเขาพระแทว	-ชุมชนไม้ขาว -ชุมชนบางโรง -ชุมชนบ้านคอเอน -บ้านย่า -ชุมชนท่องเที่ยวบ้านแซน -ชุมชนป่าคอก -ชุมชนกมลา -ชุมชนกะทู้ -ชุมชนบ้านบ่อแร่ -ชุมชนประมงพื้นบ้านราไวย์ -ชุมชนบ้านบางคนที	-อนุสาวรีย์ ท้าวเทพกษัตรี ท้าวศรีสุนทร -อนุสรณ์สถานกลางชนะศึก -วัดพระทอง -ย่านเมืองเก่าชิโนโปรตุกีส -พิพิธภัณฑ์ภูเก็ตไทยหัว -วัดพระนางสร้าง	-พระพุทธรูปมิ่งมงคลเอกนาคคีรี -วัดฉลอง -วัดม่วงโกมารภัจจ์ -ศูนย์แสดงศิลปวัฒนธรรมจังหวัดภูเก็ต	
กระบี่	แหล่งถ้ำหิน ถิ่นหอยเก่า เขาตระหง่า ธารสาย รอยเกาะ เพาะปลูกปาล์ม งามหาดทราย ใต้ทะเลสวยสดอันดามัน สวรรค์เกาะพีพี				
	-เกาะพีพี -เกาะลันตา -เกาะห้อง -ทะเลแหวก -หาดไร่เลย์	-น้ำตกธารโบกขรณี -ท่าปอมคลองสองน้ำ -สระมรกต	-เกาะกลาง -บ้านนาตีน -บ้านเขากลม -แหลมสัก -ทุ่งสูง	-สุสานหอย 75 ล้านปี -ถ้ำผีหัวโต -ถ้ำเขาขนาน้ำ -ถ้ำหมอเขียว	-วัดถ้ำเสือ -วัดบางโพง -ประเพณีลอยเรือชาวเล
	-อ่าวท่าเลน	-น้ำตกร้อนคลองท่อม		-ลูกปัด วัดคลองท่อม	-ประเพณีสารทเดือนสิบ
ตรัง	เมืองพระยารัษฎา ชาวประชาใจกว้าง หมูย่างรสเลิศ ถิ่นกำเนิดยางพารา เด่นสง่าดอกศรีตรัง ปะการังใต้ทะเล เสน่ห์หาดทรายงาม น้ำตกสวยตระการตา				
	มังกรเกล็ดทองคำ , สันหลังมังกร	-เขาหัวแตก -สวนพฤกษศาสตร์	-ลองแก่นบ้านเขาหลัก	-สวนสาธารณะควนตำหนัก จันท์	-เจดีย์บัวเงินทองภูเขาพระยอด

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด/ชายทะเล	ธรรมชาติ/ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา/วัฒนธรรม/ ประเพณี
	หยก,สันหลัง มังกร ทับทิมสยาม,สัน หลัง มังกรนิล,สัน หลังมังกร เฟือก -ถ้ำมรกต -ถ้ำเลเขากอบ	สากล ภาคใต้ (ทุ่ง ค่าย)	-กลุ่มทอผ้านาหมื่น ศรี -ตึกเก่าในตัวเมือง ตรัง	-พิพิธภัณฑ์พระ ยารักษ์ภูานู ประดิษฐ์ มหารัษฎ์ -อนุสาวรีย์พระ ยารักษ์ภูานู ประดิษฐ์ มหารัษฎ์ -ศาลหลักเมืองตรัง	-ถ้ำพระพุทธ -วัดภูเขาทอง
สตูล	สตูล สงบ สะอาด ธรรมชาติบริสุทธิ์				
	-อุทยานแห่งชาติตะ รุเตา -เกาะไข่ -เกาะหลีเป๊ะ -เกาะหินงาม -หมู่เกาะเภตรา -หาดสันหลังมังกร -แหลมตันหยงโป - หาดทรายยาว	-น้ำตกวังสายทอง - น้ำตาบริพัตร -น้ำตกยาโรย -บ่อน้ำพุร้อนทุ่ง น้อย -ถ้ำเอสเตโกดอน - ถ้ำภูผาเพชร	-ตึกแถวถนนบุรีรา นิช -ชุมชนท่องเที่ยว บ้านหัวทาง -ชุมชนท่องเที่ยว บ้านเกตรี -ชุมชนท่องเที่ยว บ้านภู ผาเพชร	-พิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ สตูล -อุทยานนกน้ำ -พิพิธภัณฑ์ช่างตีกล าบรรพ์ ทุ่งหว้า -แหล่งโบราณคดีเขา โต๊ะ พญาวัง	วัดชนาธิปเฉลิม -มัสยิดมาบัง -ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา

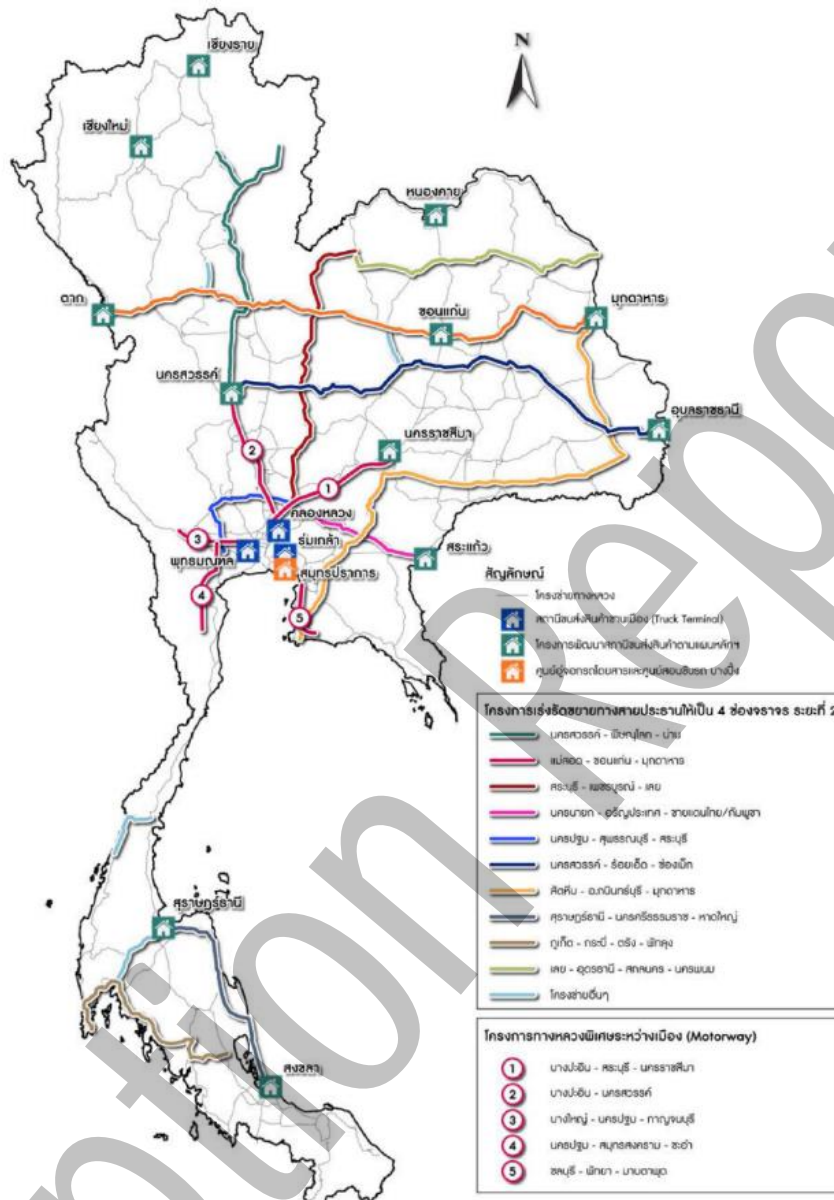
2.2.6 ข้อมูลการกักเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลการกักเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาออกแบบทางด้านวิศวกรรมต่อไป

2.2.7 ข้อมูลอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

2.2.7.1 แผนพัฒนาทางหลวง 4 ช่องจราจร

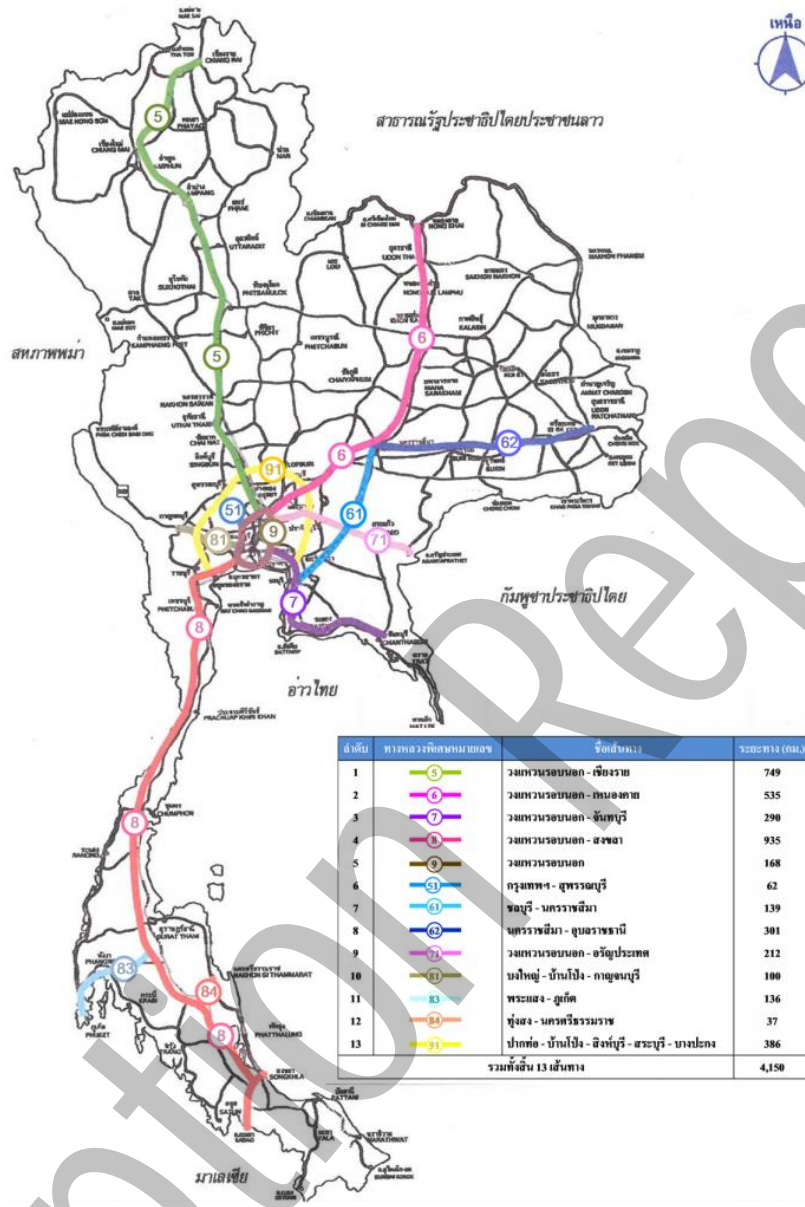
กรมทางหลวงมีแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เชื่อมโยงจากกรุงเทพมหานคร ไปสู่ ภูมิภาค และมีนโยบายก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานเป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และเกิดความปลอดภัย โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการเร่งรัดขยาย ทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ จาก แนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งสิ้นเป็น 11 โครงข่ายเส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 5,400 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-8



รูปที่ 2.2-8 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

2.2.7.2 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

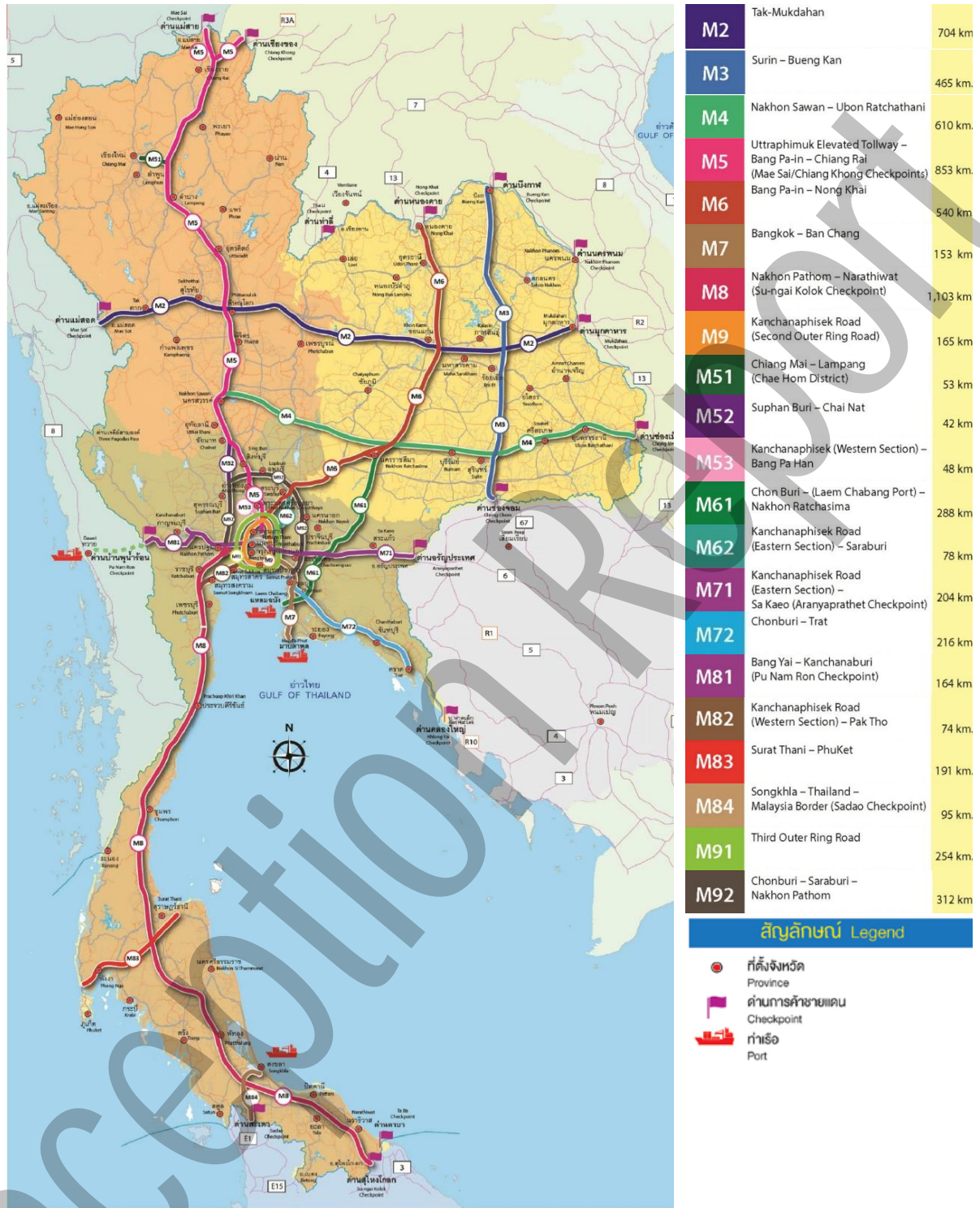
กรมทางหลวงได้เริ่มจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 4,150 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-9



ที่มา : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (<http://www.doh - motorway.com>)

รูปที่ 2.2-9 แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540

จากแผนแม่บทฯ ฉบับปี พ.ศ. 2540 กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร ครอบคลุมทั่วประเทศ (รูปที่ 2.2-10) โดยมีแนวคิดการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เน้นเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน รวมถึงพื้นที่อุตสาหกรรมและฐานการผลิตต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ ส่วนรูปแบบการลงทุนจะแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ช่วงระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ.2560 - 2569) และในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ. 2570 - 2579) มูลค่าการลงทุนรวมมากกว่า 2.1 ล้านล้านบาท



ที่มา : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (<http://www.doh - motorway.com>)

รูปที่ 2.2-10 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560 - 2579

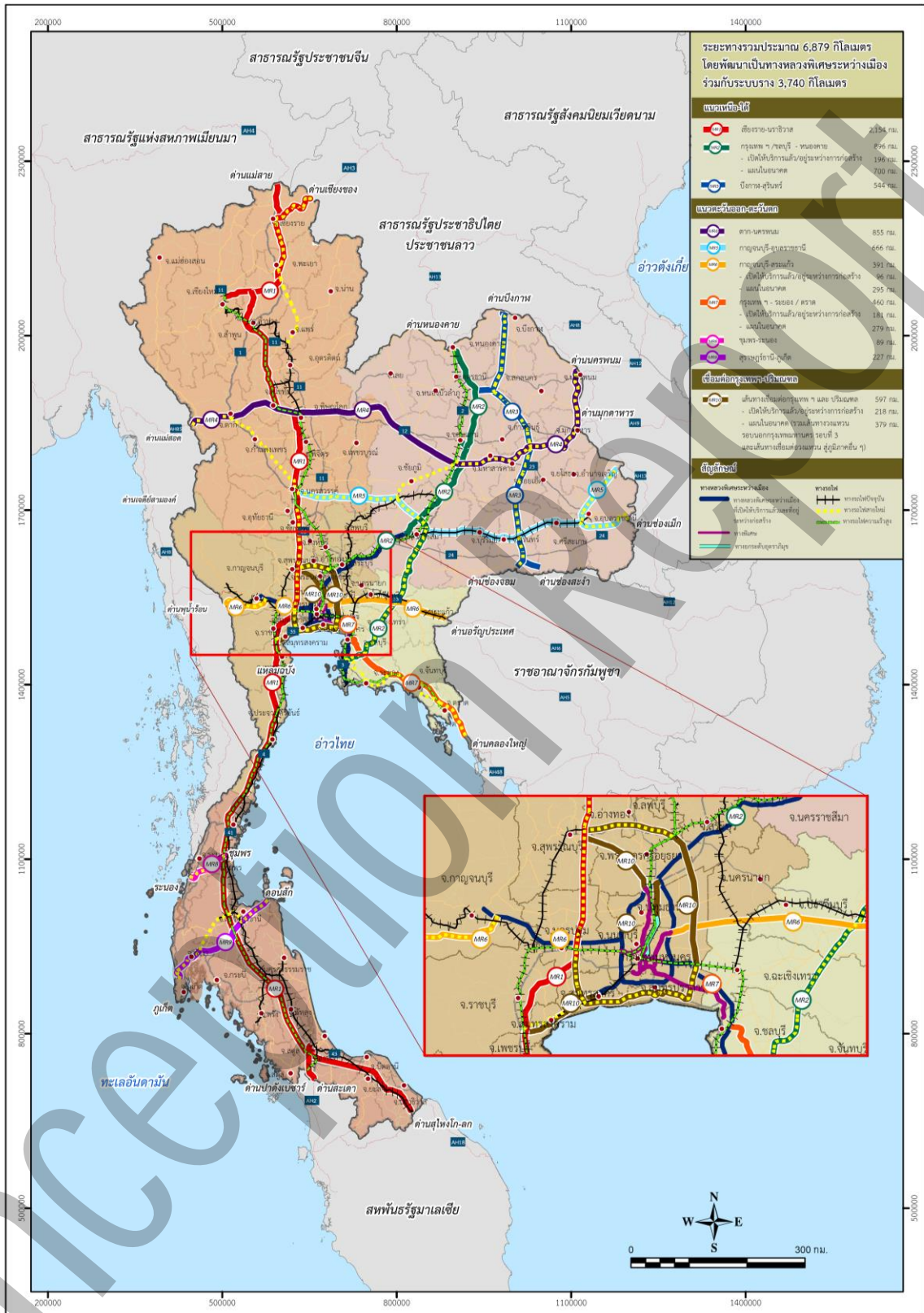
ทั้งนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาเอง และในส่วนที่ให้เอกชนรับผิดชอบ การดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวนรวม 2 สายทาง ระยะทางรวม 269 กิโลเมตร โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีจำนวน 3 สายทาง ระยะทางรวม 317 กิโลเมตร และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนและเตรียมความพร้อมในการเสนอขออนุมัติเห็นชอบการดำเนินการก่อสร้าง มีจำนวน 4 สายทาง ระยะทางรวม 187 กิโลเมตร

2.2.7.3 นโยบายและแผนการบูรณาการพัฒนาระบบรางเพื่อลดการเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน (MR - Map)

แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันจัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ - สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR - Map) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพดังรูปที่ 2.2-11 โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีระยะทางรวม 6,879 กิโลเมตร เปิดให้บริการประมาณ 374 กิโลเมตร (รวมส่วนที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกที่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) อยู่ระหว่างการก่อสร้างระยะทางประมาณ 317 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือระยะทางประมาณ 6,188 กิโลเมตร อยู่ในแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราง โดยเป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,740 กิโลเมตร แบ่งเป็น 3 เส้นทาง คือ

- 1) แนวเหนือ - ใต้ จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 3,594 กิโลเมตร ได้แก่
 - เส้นทางเชียงราย - นราธิวาส (MR1) ระยะทาง 2,154 กิโลเมตร
 - เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี - หอนงคาย (MR2) ระยะทาง 896 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร
 - เส้นทางบึงกาฬ - สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 544 กิโลเมตร
- 2) แนวตะวันออก - ตะวันตก จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,688 กิโลเมตร ได้แก่
 - เส้นทางตาก - นครพนม (MR4) ระยะทาง 855 กิโลเมตร
 - เส้นทางนครสวรรค์ - อุบลราชธานี (MR5) ระยะทาง 666 กิโลเมตร
 - เส้นทางกาญจนบุรี - สระแก้ว (MR6) ระยะทาง 391 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางใหญ่ - กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร
 - เส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง/ตราด (MR7) ระยะทาง 460 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ - พัทยา - มาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร

- เส้นทางชุมพร - ระนอง (MR8) ระยะทาง 89 กิโลเมตร
 - เส้นทางสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต (MR9) ระยะทาง 227 กิโลเมตร
- 3) เส้นทางเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 597 กิโลเมตร ได้แก่
- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทาง 193 กิโลเมตร
 - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 379 กิโลเมตร (ไม่รวมเส้นทาง สุพรรณบุรี - นครปฐม 85 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางร่วมกันระหว่างเส้นทาง MR1 และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก)
 - เส้นทางช่วงบางขุนเทียน - ปากท่อ ระยะทาง 72 กิโลเมตร มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
 - เส้นทางบางปะอิน - สุพรรณบุรี ระยะทาง 55 กิโลเมตร
 - ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ระยะทาง 22 กิโลเมตร



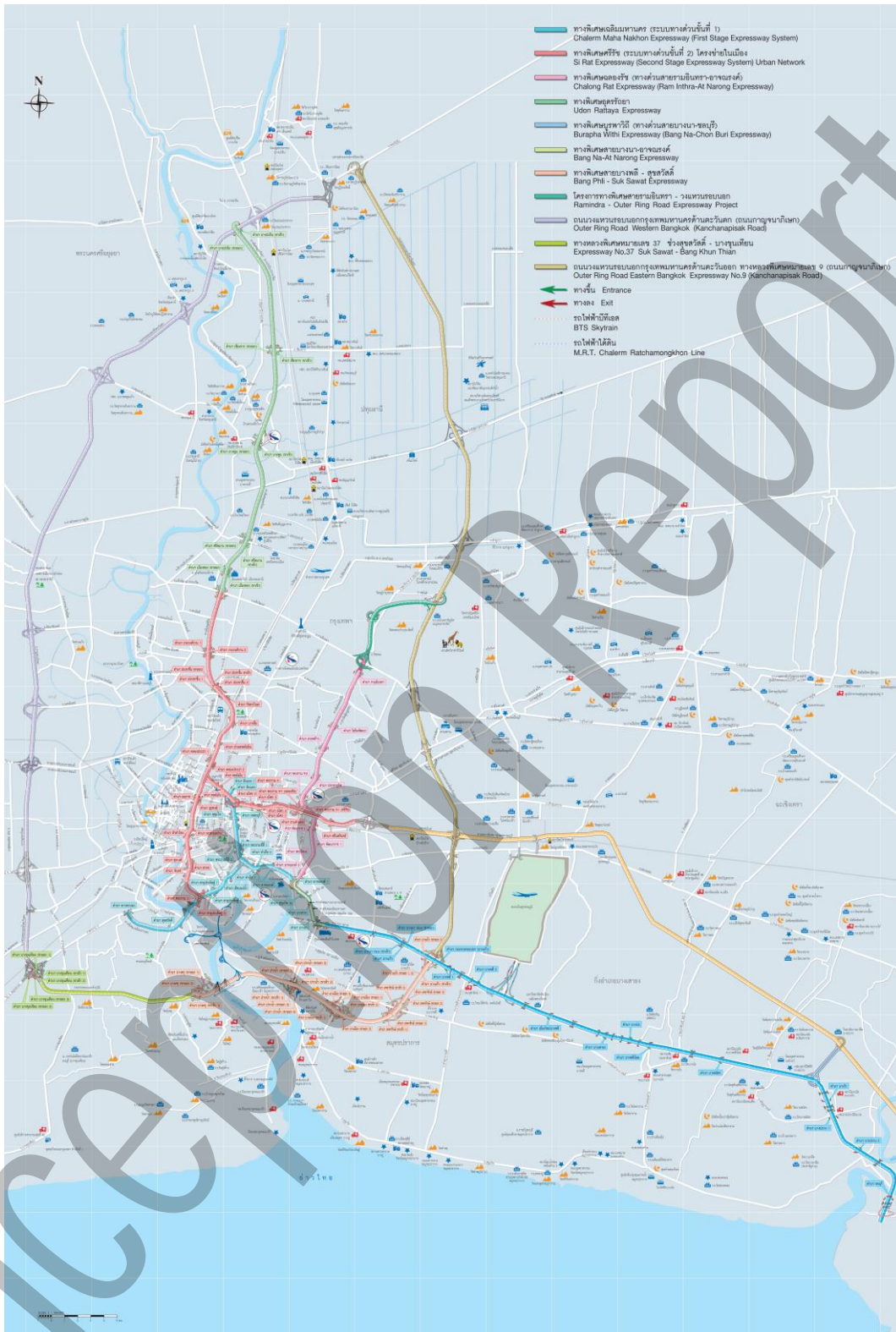
ที่มา : ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)

รูปที่ 2.2-11 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)

2.2.7.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 8 สายทาง และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ จำนวน 4 แห่ง รวมระยะทาง 224.60 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียง ปัจจุบันได้เปิดให้บริการระบบทางพิเศษในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายละเอียดของทางพิเศษสายต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 2.2-12 และ ตารางที่ 2.2-57 ถึง ตารางที่ 2.2-58 นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมีได้เปิดให้บริการอีก จำนวน 7 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
- 2) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1
- 3) โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (Missing Link)
- 4) โครงการพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต
- 5) โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี
- 6) โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อัจฉรังค์ (S1)
- 7) โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (<https://www2.exat.co.th/>)

รูปที่ 2.2-12 แผนที่โครงการทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.2-57 โครงการปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อทางพิเศษ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
1	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● สายดินแดง - ท่าเรือ : แนวสายทางเริ่มจากปลายถนนวิภาวดีรังสิต มุ่งไปทางทิศใต้ ผ่านทางแยกต่างระดับมักกะสัน ผ่านถนนสุขุมวิท ช่วงนี้เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร และเป็นทางระดับดินตั้งแต่ถนนสุขุมวิทถึงถนนพระรามที่ 4 และเป็นทางยกระดับอีกครั้งในช่วงถนนพระรามที่ 4 ถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ เชื่อมต่อกับทางพิเศษสายดาวคะนอง - ท่าเรือ ● สายบางนา - ท่าเรือ : แนวสายทางเริ่มจากปลายทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณทางแยกต่างระดับบางนา แล้วมุ่งไปทางทิศตะวันตก ผ่านจุดตัดทางพิเศษฉลองรัชที่ทางแยกต่างระดับสุขุมวิท ช่วงนี้เป็นทางระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร และเป็นทางยกระดับตั้งแต่ทางแยกต่างระดับสุขุมวิทถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ ● สายดาวคะนอง - ท่าเรือ : แนวสายทางเริ่มจากทางแยกต่างระดับท่าเรือ ผ่านทางแยกต่างระดับบางโคล่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระราม 9 ช่วงนี้เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร และลดช่องจราจรเหลือ 4 ช่องจราจร ตั้งแต่สะพานพระราม 9 และสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 2 	27.1
2	ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● ส่วน A เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ผ่านบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 และเป็นทางพิเศษโครงการในเขตเมือง ● ส่วน B เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านยมราช ถนนศรีอยุธยา ถนนสาทร ถนนจันทน์ ถนนพระรามที่ 4 สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ เป็นทางพิเศษโครงการในเขตเมือง ● ส่วน C เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือ สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นทางพิเศษโครงการนอกเขตเมือง ● ส่วน D เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ เป็นทางพิเศษโครงการนอกเขตเมือง เปิดให้บริการส่วนที่ 1 (ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษคอโคก 1 - คลองแสนแสบ ใกล้ถนนรามคำแหง ระยะทาง 3.4 กิโลเมตร) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และส่วนที่ 2 (คลองแสนแสบ - ทางต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2543 	38.4

3	<p>ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อ่างนครงค์ และทางด่วนสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)</p>	<p>ทางพิเศษฉลองรัช เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● รามอินทรา - อ่างนครงค์ : เส้นทางเริ่มจากถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 แล้วเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ เลียบแนวคลองตัน ข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนง ไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา - ท่าเรือที่บริเวณอ่างนครงค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) ทางพิเศษฉลองรัช ● รามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร : เริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก บริเวณเขตจตุจักร ทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกกา มุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ยกยกระดับข้ามถนนสุขาภิบาล 5 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จนถึงถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 เชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชช่วงรามอินทรา - อ่างนครงค์ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของทางพิเศษฉลองรัชทางด้านเหนือ 	28.2
4	<p>ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี)</p>	<p>ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มต้นที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง ไปทางทิศตะวันออก เข้าสู่จังหวัดสมุทรปราการ ผ่านอำเภอบางพลี ตัดกับถนนกาญจนาภิเษก ผ่านอำเภอบางเสาธง อำเภอบางปะอิน แล้วเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา ผ่านอำเภอบางปะกง ข้ามแม่น้ำบางปะกง และสิ้นสุดที่อำเภอมะขามบุรี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่อง มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง และเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ รวมทั้งเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศและบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p>	55
5	<p>ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)</p>	<p>ทางพิเศษอุดรรัถยา เชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ส่วน C โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 อีกทั้งทำให้ระบบโครงข่ายของถนนและทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนสมบูรณ์ขึ้น เพราะทางพิเศษอุดรรัถยาจะทำหน้าที่เป็นทางพิเศษแนวรัศมีรับปริมาณจราจรจากใจกลางเมืองมาเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวง (ทล.) และยังสามารถช่วยระบายการจราจรบนถนนสายหลัก (เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต) และถนนสายต่าง ๆ ของ ทล.</p>	32
6	<p>ทางพิเศษสายบางนา - อ่างนครงค์ (ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1)</p>	<p>ทางพิเศษสายบางนา - อ่างนครงค์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และซ้อนทับตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอ่างนครงค์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี</p>	4.7

7	ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงวงแหวนกาญจนภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2 - ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดง ผ่านสะพานกาญจนภิเษกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านทางแยกเชื่อมต่อกับสะพานภูมิพลไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา - บางปะกง) เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถีที่ทางแยกต่างระดับวัดสลุด อำเภอบางพลี	22.5
8	ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	โครงการเชื่อมเส้นทางระหว่างกรุงเทพและฝั่งธนบุรี รวมทั้งบางส่วนของจังหวัดนนทบุรี โครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 9 ด่าน แนวสายทางเริ่มจากถนนกาญจนภิเษกบริเวณใกล้โรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์ของการประปานครหลวง มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนสวนผัก, ถนนราชพฤกษ์ ข้ามคลองบางกอกน้อยไปยังสะพานพระราม 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังบางซื่อ และไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) เขตจตุจักร	16.7

ที่มา : สรุปรจากเว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (<https://www2.exat.co.th/>)

ตารางที่ 2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมีได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ของกรมทางหลวง บริเวณกิโลเมตร 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงด้าน เก็บค่าผ่านทางดาวคะนอง จากนั้นซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ โดยมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช สำหรับช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด 8 ช่องจราจรขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม 9 โดยมี ทางขึ้น - ลง จำนวน 7 แห่ง และมีทางแยกต่างระดับจำนวน 1 แห่ง ระยะทางรวม 18.7 กิโลเมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
2	โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1	แนวสายทางโครงการ ประกอบด้วย ทางพิเศษ 2 ส่วน คือ <ul style="list-style-type: none"> • ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก มีจุดเริ่มต้นประมาณ กิโลเมตร 1+000 ของถนนประเสริฐมนูกิจ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางของถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัว ผ่านแยกวงหิน แยกเสนาภิคม แยกสุคนธ์สวัสดิ์ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนนวมินทร์ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจ และมีจุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันออก ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร โดยแนวสายทางของโครงการตอน N2 มีแนวซ้อนทับกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) • ส่วนทดแทนตอน N1 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (Missing link) ที่บริเวณทางแยกต่างระดับรัชวิภา เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต เลี้ยวขวาบริเวณสำนักงานปริมาณเพื่อสันติ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปตามแนวถนนเลียบบคลองบางเขน ข้ามถนนพหลโยธิน ไปตามแนวคลองบางบัว เข้าสู่แนวถนนผลาสินธุ์ ไปจนถึงถนนประเสริฐมนูกิจ และเชื่อมต่อกับทางพิเศษตอน N2 ระยะทาง 7.3 กิโลเมตร 	- ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก อยู่ระหว่างการพิจารณา รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) - ส่วนทดแทนตอน N1 อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนแนวสายทางและรูปแบบโครงการ
3	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (Missing Link)	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นโครงการเริ่มจากบริเวณทางแยกต่างระดับรัชวิภา โดยจะเป็นทางแยกต่างระดับแบบ System Interchange โครงสร้างจะวิ่งลอดใต้ทางยกระดับอุดรภิมุข ไปตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 ลอดใต้แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบินดอนเมือง - สนามบินสุวรรณภูมิ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงคลองเปรมประชากร โดยมีจุดสิ้นสุดเชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช -	กทพ. ได้ชะลอการดำเนินโครงการเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

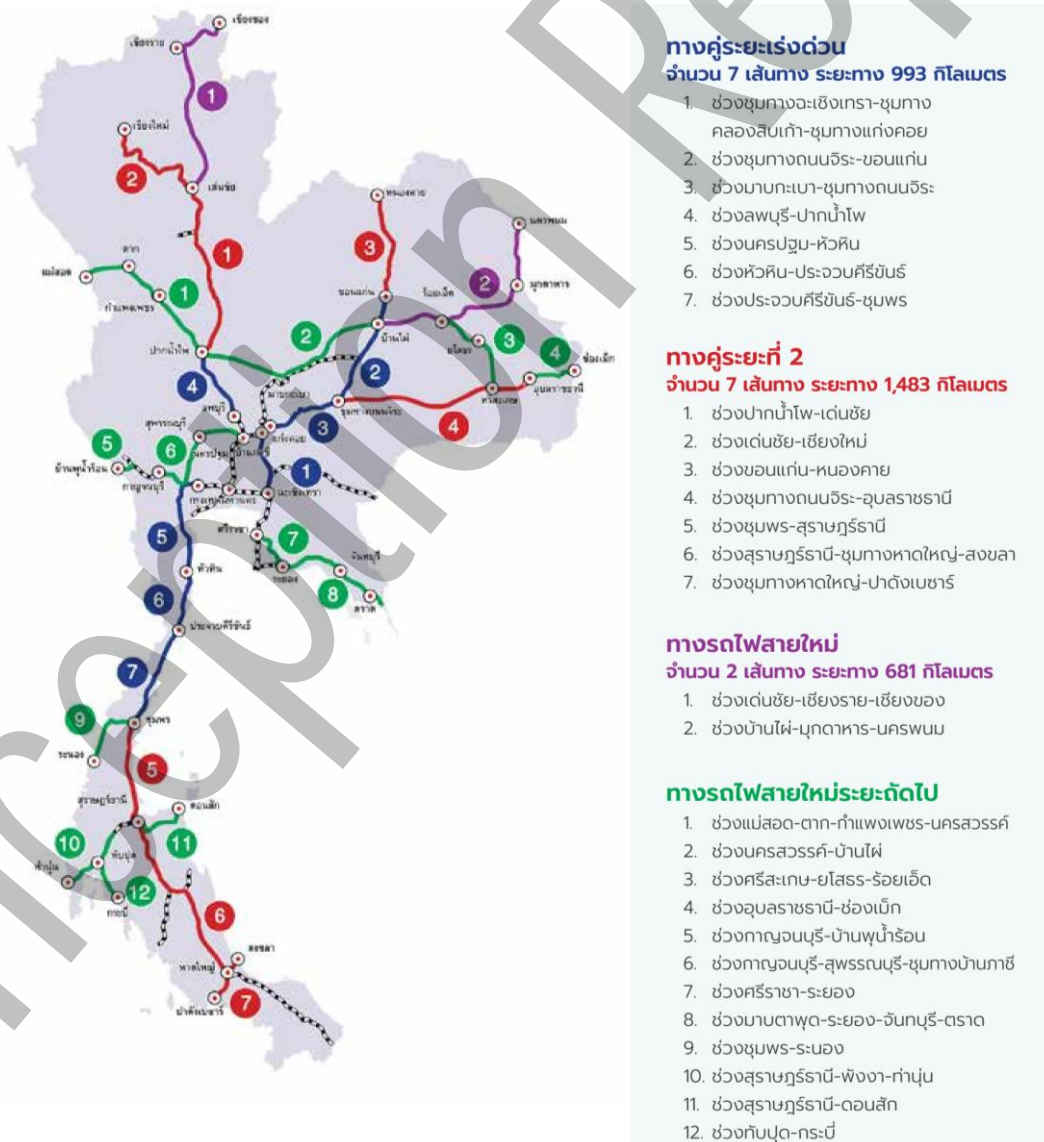
ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
		วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการเป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) สำหรับด่านเก็บค่าผ่านทางจะอยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง	กรุงเทพมหานคร ออกไปก่อน
4	โครงการพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	แนวสายทางโครงการเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทางและรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4029 ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร	คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติอนุมัติโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2565 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ ตาม ขั้นตอน ของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
5	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อออกจากจุดสิ้นสุดแนวทางพิเศษบูรพาวิถี (ปัจจุบัน) กิโลเมตร 54+493 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไปตามแนวเกาะกลางของถนนเพชรดิน และเลี้ยวซ้ายไปยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี โดยมีทางขึ้น - ลงของโครงการเชื่อมกับทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง ระยะทางประมาณ 4.5 กิโลเมตร	ปัจจุบันการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างพิจารณาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
6	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อ่างมรงค์ (S1)	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Terminal) และพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ของท่าเรือกรุงเทพ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ไปตามแนวเกาะกลางของถนนภายในท่าเรือกรุงเทพ โดยมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายบางนา - อ่างมรงค์ (S1) บริเวณทางแยกต่างระดับอ่างมรงค์ซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีในด้านทิศตะวันออกและทางพิเศษฉลองรัชในด้านทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 1.8 กิโลเมตร	ปัจจุบัน กทพ. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างพิจารณาผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
7	โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี	แนวสายทางมีจุดเริ่มจากทางพิเศษฉลองรัชที่ด่านจุดโซติบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) แนวสายทางเป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านถนนหทัยราษฎร์และถนนนิมิตใหม่ จากนั้นเลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านถนนลำลูกกา บริเวณ กิโลเมตร 22+500 และตัดผ่านทางหลวงชนบท นย.3001 ตัดถนนรังสิต - นครนายก ที่บริเวณ กิโลเมตร 59+800 แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) บริเวณกิโลเมตร 116+000 ตัดข้ามและเลียบไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 3222 เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน - นครราชสีมา) ทาง	ปัจจุบัน คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว และ กทพ. อยู่ในระหว่างดำเนินการงานออกแบบรายละเอียดโครงการ

ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
		เลี้ยวเมืองสระบุรี (ทางหลวงหมายเลข 362) ด้านตะวันออก เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่บริเวณกิโลเมตร 10+700 อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ระยะทางประมาณ 104.7 กิโลเมตร	

ที่มา : สรุปรจากเว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (<https://www2.exat.co.th/>)

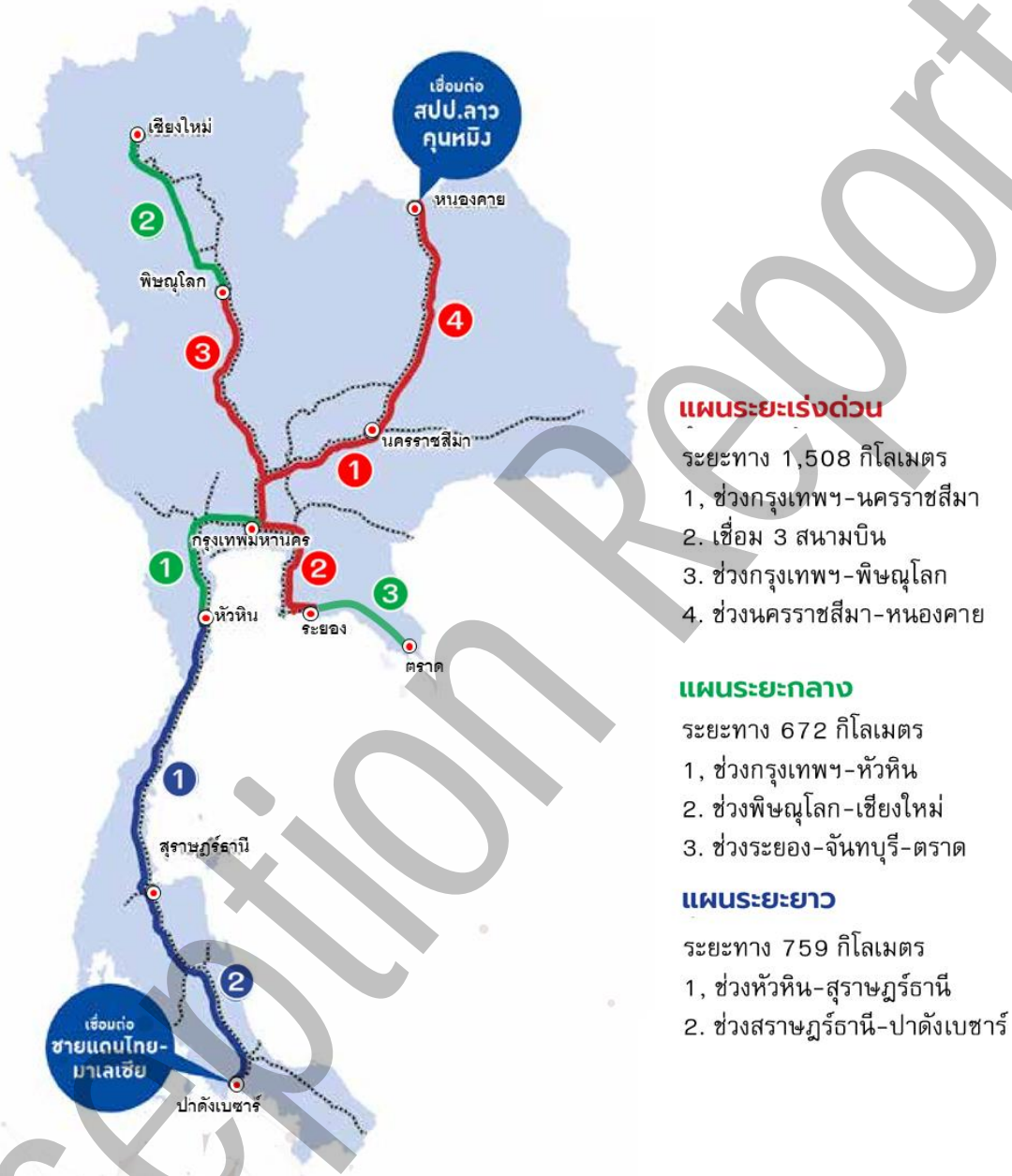
2.2.7.5 แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบราง

โครงข่ายระบบรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ารวม 4,044 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยว 3,310 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 81.85 ทางคู่ 627 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.50 และทางสาม 107 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.65 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองประกอบด้วย การพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางรถไฟเดิม การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ และการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-13 และ รูปที่ 2.2-14



ที่มา: รายงาน 122 ปี ก้าวสู่นาครรถไฟไทย, การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562

รูปที่ 2.2-13 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน 122 ปี ก้าวสู่นาครรถไฟไทย, การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562

รูปที่ 2.2-14 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง

1) การพัฒนารถไฟทางคู่

การพัฒนารถไฟระบบทางคู่ (Double Track) เป็นการพัฒนาทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิมให้สามารถเดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้โดยไม่ต้องรอลูก มีการแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับ และปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้มากขึ้น และเพิ่มความเร็วในการให้บริการ แผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ครอบคลุมทางรถไฟสายหลักทั่วประเทศ ระยะทางรวมประมาณ 2,476 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

- ทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร
 - (1) ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสียเกี้ยว-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว
 - (2) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว
 - (3) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2567
 - (4) มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
 - (5) ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
 - (6) นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างงานหลักแล้วเสร็จ ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
 - (7) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
- ทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,479 กิโลเมตร อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
 - (1) ขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างรวบรวมความเห็นของ สำนักงานงบประมาณ (สงป.) กระทรวงคมนาคม (กค.) และ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
 - (2) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
 - (3) ปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
 - (4) เด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร

- (5) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
- (6) สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
- (7) ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

2) การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่

การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ เป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายทางรถไฟโดยเพิ่มเส้นทางการให้บริการ มีระยะทางรวมประมาณ 2,357 กิโลเมตร ดังนี้

- โครงการที่อยู่ในแผนระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2564) 3 โครงการ ระยะทางรวม 835 กิโลเมตร ประกอบด้วย
 - (1) เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 322 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - (2) บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - (3) สุราษฎร์ธานี-ท่าขนุน ระยะทาง 158 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการและพิจารณารายงาน EIA
- โครงการที่อยู่ในแผนระยะกลาง (พ.ศ. 2565-2569) 4 โครงการ ระยะทางรวม 642 กิโลเมตร ประกอบด้วย
 - (1) นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร สืบค้นและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2565 อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา/พิจารณา EIA
 - (2) กาญจนบุรี-บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร รฟท. จะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
 - (3) สงขลา-ปากปารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร สนข. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ แต่กรมเจ้าท่ายุติโครงการทำเรือน้ำลึกปากปารา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ จึงยังไม่ได้ดำเนินการต่อ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA
 - (4) ชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร ยังไม่มีการดำเนินการ
- โครงการที่อยู่ในแผนระยะยาว (พ.ศ. 2570-2579) 7 โครงการ ระยะทางรวม 879 กิโลเมตร ประกอบด้วย
 - (1) มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
 - (2) อุบลราชธานี-ช่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น

- (3) กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร รพท. มีแผนจะขอเสนอรับการ จัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
- (4) นครสวรรค์-บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้ว เสร็จ รพท. มีแผนจะขอเสนอรับการ จัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบ รายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
- (5) ทับปุด-กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร อยู่ระหว่างจัดทำแผนและจัดลำดับ ความสำคัญ
- (6) สุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร สนข. ศึกษาความเหมาะสมและ ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2561 ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างนำเสนอ รายงาน EIA ให้ คชก. พิจารณา
- (7) ชุมพร-ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร สนข. ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้ว เสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA

3) การพัฒนารถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูงเป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินทางด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ ชั่วโมง รางบนรางขนาดกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge จุดเด่นของรถไฟความเร็ว สูงคือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา และมีความปลอดภัยใน การเดินทาง เชื่อมโยงเมืองหลักแต่ละภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร เกิดกระจายความเจริญ จากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาค โครงข่าย 4 สายทาง ได้แก่ สายเหนือ (กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพมหานคร-หนองคาย) สาย ตะวันออก (กรุงเทพมหานคร-ตราด) และสายใต้ (กรุงเทพมหานคร-ปาดังเบซาร์) โดย แผนงานสามารถแบ่งได้ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

- แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 4 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร

(1) กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้างใน ปัจจุบัน คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2570

(2) กรุงเทพมหานคร-ระยอง

- ระยะที่ 1 รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ ตอนเมือง- สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร (ARL เดิม 29 กิโลเมตร และ ก่อสร้างใหม่ 191 กิโลเมตร) โดยช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา อยู่ระหว่าง เตรียมการก่อสร้างและคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในเดือนเมษายน 2566 และช่วงดอนเมือง-พญาไท อยู่ระหว่างรื้อย้ายสาธารณูปโภคและเวนคืน และ ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ อยู่ระหว่างผ่อนผันสิทธิการบริหาร ARL และ เตรียมการปรับปรุง ARL

- กรุงเทพมหานคร-ระยอง ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเถา-ระยอง (อุตะเถา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) ระยะทาง 200 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ แล้วเสร็จ รพท. จะของบประมาณปี 2567 เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน EIA และรายงาน PPP
- (3) กรุงเทพมหานคร-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร อยู่ญี่ปุ่นระหว่างการศึกษาความเหมาะสม
- (4) นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ทบทวนผลการศึกษาฯ และออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน EIA ตามความคิดเห็นของ คชก.
- แผนระยะกลาง จำนวน 2 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร
 - (1) กรุงเทพมหานคร-หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รพท. พิจารณางบประมาณเพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิมและรูปแบบการลงทุน และสนข. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน EIA
 - (2) พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างญี่ปุ่นศึกษาความเหมาะสมฯ
- แผนระยะยาว จำนวน 2 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร
 - (1) หัวหิน-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร รพท. มีแผนของงบประมาณปี 2568 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
 - (2) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร รพท. มีแผนของงบประมาณ ปี 2569 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
 - (3) ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 190 กิโลเมตร รพท. เตรียมเสนอขอจัดสรรงบประมาณประจำปี 2566 เพื่อออกแบบรายละเอียด จัดทำรายงานแผนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

2.2.7.6 การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งปัญหาจากการให้บริการรถไฟ ทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึงความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ รวมถึงหัวรถจักรหรือแคว่บรรทุกทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่าง ๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ใช้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

อย่างไร้รอยต่อ โดยมีวัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสลับขนาน เขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนา ความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

โครงการได้จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีการจัดทำแผนงานระบบรางที่เกี่ยวข้องกับ MR-MAP ดังนี้

- แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน
- แผนงานการพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)
- แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

1) แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน

แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 10 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 6 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 1 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 3 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-59

ตารางที่ 2.2-59 สรุปแผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)					
1	ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	ทางคู่	167	29,748	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
2	ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	ทางคู่	45	6,661	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
3	ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	ทางคู่	168	24,294	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
4	ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	ทางคู่	308	37,527	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
5	ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	ทางคู่	281	62,860	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
6	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	ทางคู่	321	57,375	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA
รวม			1,290	218,465	
แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)					
7	ช่วงชุมทางศรีราชา-มาบตาพุด	ทางคู่	70	10,472	อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการ
รวม			70	10,472	
แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)					

8	ช่วงชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย	ทางคู่	216	N/A	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
9	ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	ทางคู่	189	N/A	อยู่ระหว่างขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA
10	ช่วงชุมทางคลองสลิบเก่า-อรัญประเทศ	ทางคู่	174	N/A	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
รวม			579	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผน

2) แผนงานการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)

แผนงานการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 6 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 1 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 2 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 3 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการแผนงานการพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐาน (ขนาดทาง 1.435 เมตร) หรือโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น จะเป็นรูปแบบที่มีการร่วมลงทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับภาคเอกชนซึ่งจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

ตารางที่ 2.2-60 สรุปแผนงานการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)					
1	ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	ทางคู่	355	252,348	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ รอผลการพิจารณารายงาน EIA และเตรียมขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป
รวม			355	252,348	
แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)					
2	ช่วงกรุงเทพมหานคร-พิษณุโลก	ทางคู่	380	276,606	อยู่ระหว่างญี่ปุ่นศึกษาความ เหมาะสมโครงการ
3	ช่วงกรุงเทพมหานคร-หัวหิน	ทางคู่	211	102,090	มีแผนของบประมาณปี 2568 เพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิม/ พิจารณา EIA
รวม			591	378,696	
แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)					
4	ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	ทางคู่	288	N/A	อยู่ระหว่างญี่ปุ่นศึกษาความ เหมาะสมโครงการ
5	ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	ทางคู่	424	N/A	มีแผนของบประมาณปี 2568 เพื่อศึกษาความเหมาะสม
6	สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	ทางคู่	335	N/A	รฟท. มีแผนของบประมาณปี 2569 เพื่อจ้างที่ปรึกษาศึกษา ความเหมาะสมโครงการ
รวม			1,047	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผน

3) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 23 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 5 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 2 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 12 โครงการ นอกจากนี้ยังมีแผนงานที่จะดำเนินการภายหลังปี พ.ศ. 2585 อีก 4 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-61

ตารางที่ 2.2-61 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)					
1	ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉัตรไชย	ทางคู่	158	28,857	อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA
2	ช่วงชุมพร-ระนอง (MR8-Landbridge)	ทางคู่	91	48,112	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
3	ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี	ทางคู่	68	21,840	อยู่ระหว่างจัดทำแผนและจัดลำดับความสำคัญ
4	ช่วงท่าฉัตรไชย-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	ทางคู่	18	14,712	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
5	ช่วงทับปุด-กระบุรี	ทางคู่	68	17,201	วางแผนของงบประมาณเพื่อศึกษาความเหมาะสมในลำดับถัดไป
รวม			403	130,722	
แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)					
6	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก (MR9)	ทางคู่	78	19,240	ศึกษา FS+DD แล้วเสร็จ/พิจารณา EIA
7	ช่วงอุบลราชธานี-ด่านช่องเม็ก (MR5)	ทางคู่	87	15,009	รฟท. มีแผนจะเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
8	ช่วงกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	ทางคู่	90	88,734	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
9	ช่วงกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	ทางคู่	42	48,438	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
รวม			188	50,461	
แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)					
10	ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด (MR7)	ทางคู่	197	N/A	อยู่ระหว่าง เสนอขอของงบประมาณ ปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
11	ช่วงกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล ด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	ทางคู่	90	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
12	ช่วงนครสวรรค์-สุพรรณบุรี- นครปฐม (MR1)	ทางคู่	183	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
13	ช่วงอุดรธานี-หนองบัวลำภู	ทางคู่	53	N/A	เสนอโดยที่ปรึกษา R-MAP
14	ช่วงจตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู	ทางคู่	230	N/A	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้ว เสร็จ
15	ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน (MR6)	ทางคู่	36	N/A	รฟท. จะขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสม
16	ช่วงอุดรธานี-สกลนคร-นครพนม	ทางเดี่ยว	247	N/A	ศึกษาแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น แล้วเสร็จ
17	ช่วงมุกดาหาร-อำนาจเจริญ- อุบลราชธานี	ทางเดี่ยว	173	N/A	ศึกษาแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น แล้วเสร็จ
18	ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี	ทางคู่	76	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
19	ช่วงหนองบัวลำภู-เลย	ทางคู่	103	N/A	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น แล้วเสร็จ
รวม			1,358	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการ
พัฒนาตามแผน

4) เส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนหลังปี พ.ศ.2585)

นอกจากเส้นทางระบบรางในแผนระยะ 20 ปี (2566-2585) แล้วนั้น ยังมีการพิจารณากำหนด
โครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพเพิ่มเติมในอนาคต โดยให้อยู่ในระยะแผนหลัง ปี พ.ศ. 2585
จำนวน 7 โครงการ รายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-62

ตารางที่ 2.2-62 สรุปโครงการรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนภายหลังปี พ.ศ. 2585)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททาง รถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
1	ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (MR5)	ทางคู่	304	N/A
2	ช่วงศรีราชา-ปราจีนบุรี-โนนสูง (MR2)	ทางคู่	299	N/A
3	ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ (MR4)	ทางคู่	256	N/A
4	ช่วงหนองคาย-บึงกาฬ-นครพนม	ทางคู่	316	N/A
5	ช่วงปากพลี-เขื่อนขุนด่านปราการชล-นครนายก	ทางคู่	32	N/A
6	ช่วงศิลาอาสน์-ภูตู๋		135	N/A
7	ช่วงตาก-สวรรคโลก		108	N/A
รวม			1,450	N/A

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการ
พัฒนาตามแผน

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟ ระยะทางรวมทั้งหมด 4,044 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด โดยแบ่งออกเป็นทางเดี่ยว ระยะทาง 3,310 กิโลเมตร ทางคู่ ระยะทาง 627 กิโลเมตร และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร โดยมีโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด 8 โครงการ แบ่งออกเป็นโครงการรถไฟทางคู่ 4 โครงการ ระยะทาง 613 กิโลเมตร โครงการทางรถไฟสายใหม่ (ทางคู่) 2 โครงการ ระยะทาง 677 กิโลเมตร และโครงการรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 473 กิโลเมตร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะมีทางรถไฟระยะทางรวมทั้งหมด 4,721 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 2,697 กิโลเมตร ทางคู่ 1,917 กิโลเมตร ทางสาม 107 กิโลเมตร และทางรถไฟความเร็วสูง 473 กิโลเมตร

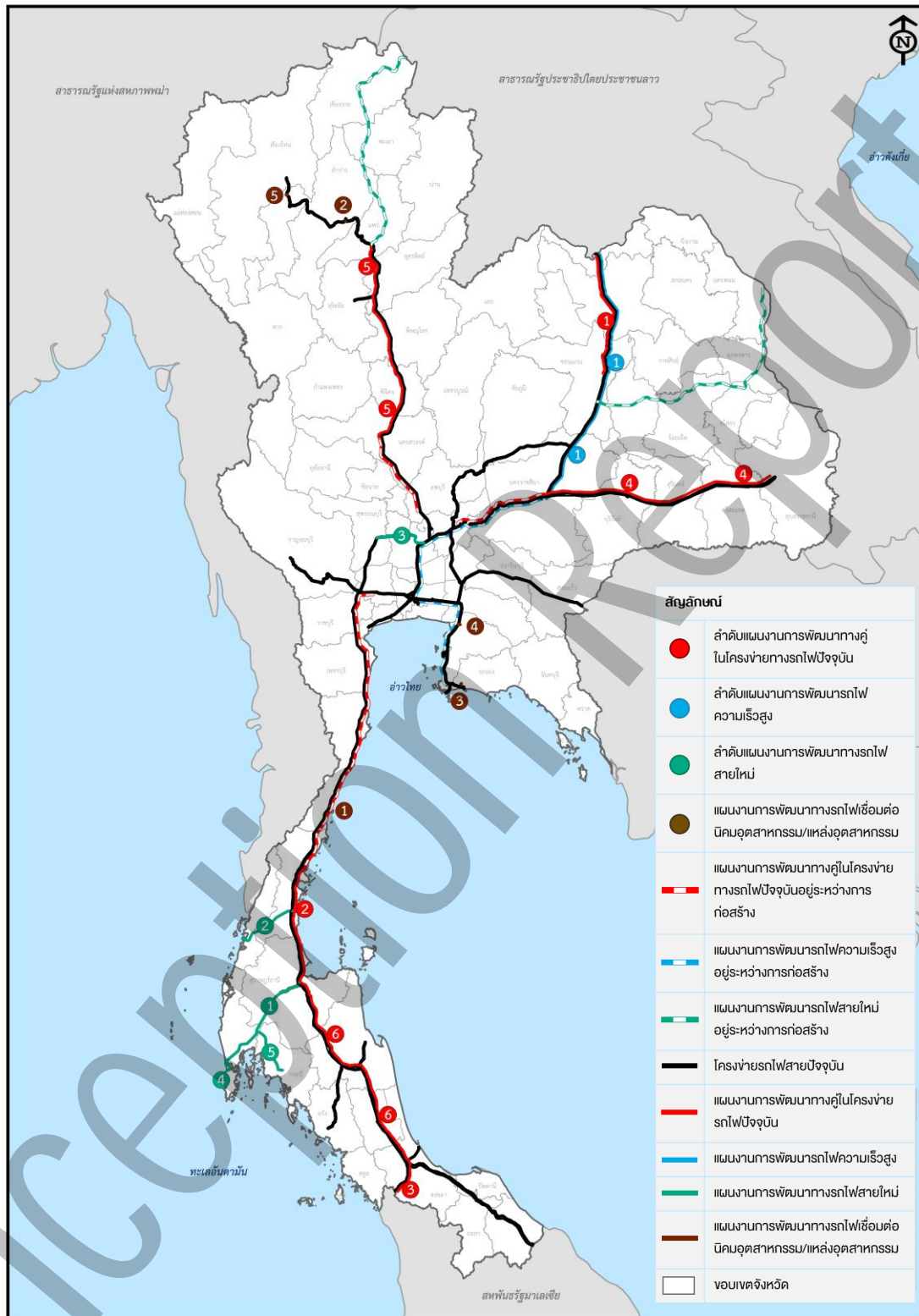
เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพิ่มเติมตามแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในอนาคต ซึ่งเป็นการปรับปรุงขยายทางรถไฟจากทางเดี่ยวให้เป็นทางคู่ การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง การก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เพิ่มเติม และการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จะสามารถเพิ่มศักยภาพการขนส่งโดยรถไฟ ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง เพิ่มความเชื่อมโยงในการเข้าถึงพื้นที่ และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเมื่อการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 5,138 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,732 กิโลเมตร ทางคู่ 3,299 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 828 กิโลเมตร และการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟต่อในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 5,455 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,437 กิโลเมตร ทางคู่ 3,911 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 1,419 กิโลเมตร และการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟต่อในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 6,835 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิม 47 จังหวัดเป็น 66 จังหวัด แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,356 กิโลเมตร ทางคู่ 5,373 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 2,466 กิโลเมตร ระยะทางของโครงข่ายทางรถไฟตามการพัฒนาในแต่ละระยะ แสดงดังตารางที่ 2.2-63 ถึง ตารางที่ 2.2-64

ตารางที่ 2.2-63 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) ในอนาคต

แผนงานโครงการ		ทางเดี่ยว	ทางคู่	ทางสาม	ระยะทางรวม
โครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน	ระยะทาง (กม.)	3,310	627	107	4,044
	ร้อยละ	81.85	15.50	2.65	100.00
โครงข่ายทางรถไฟปัจจุบันรวม โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ระยะทาง (กม.)	2,697	1,917	107	4,721
	ร้อยละ	57.13	40.61	2.27	100.00
ระยะเร่งด่วน	ระยะทาง (กม.)	1,732	3,299	107	5,138
	ร้อยละ	33.71	64.20	2.08	100.00
ระยะเร่งด่วน+ระยะกลาง	ระยะทาง (กม.)	1,437	3,911	107	5,455
	ร้อยละ	26.34	71.70	1.96	100.00
ระยะเร่งด่วน + ระยะกลาง + ระยะยาว	ระยะทาง (กม.)	1,356	5,373	107	6,835
	ร้อยละ	19.84	78.60	1.57	100.00

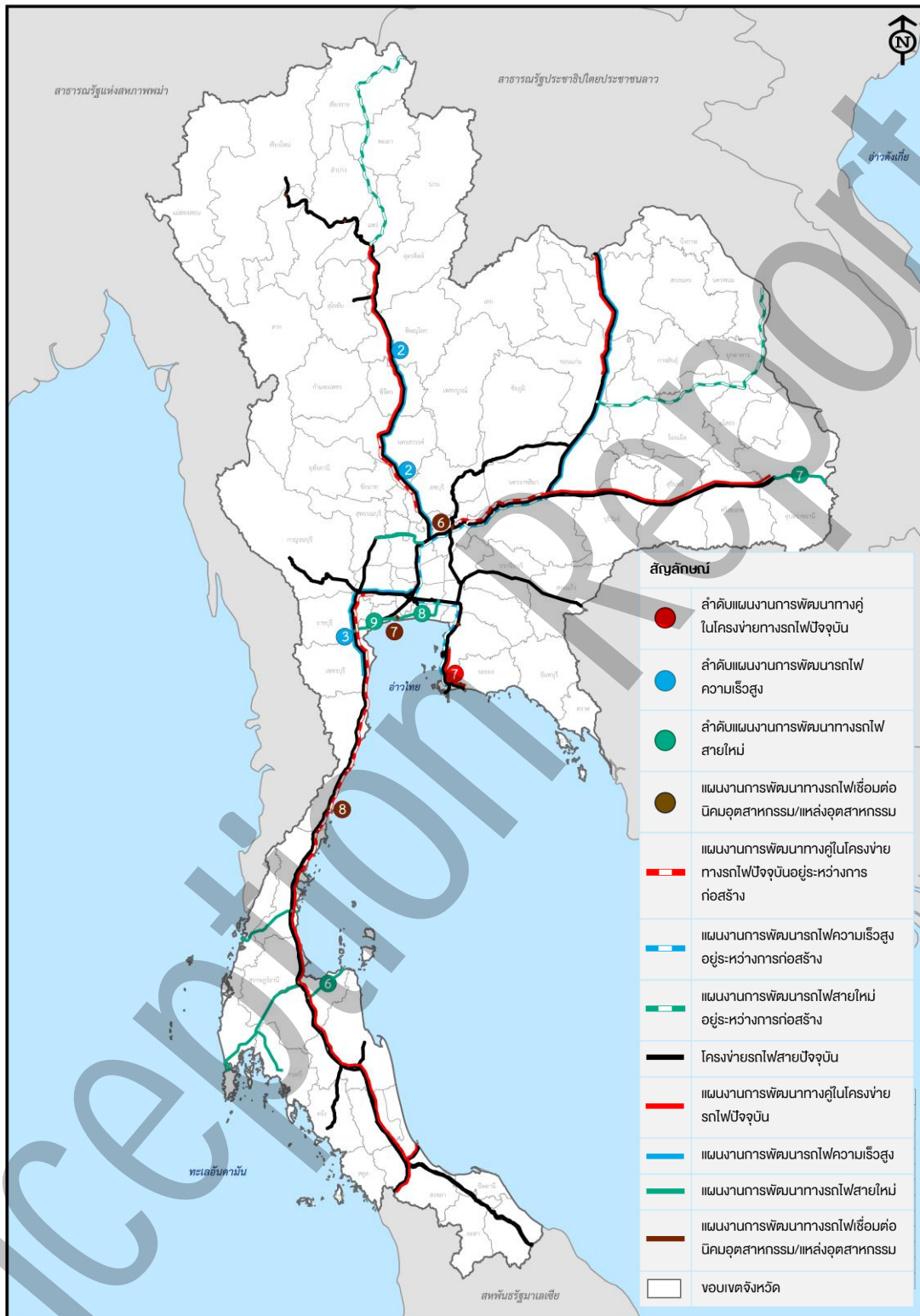
ตารางที่ 2.2-64 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ในอนาคต

แผนงานโครงการ	ระยะทาง (กม.)
โครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	473
ระยะเร่งด่วน	828
ระยะเร่งด่วน+ระยะกลาง	1,419
ระยะเร่งด่วน + ระยะกลาง + ระยะยาว	2,466



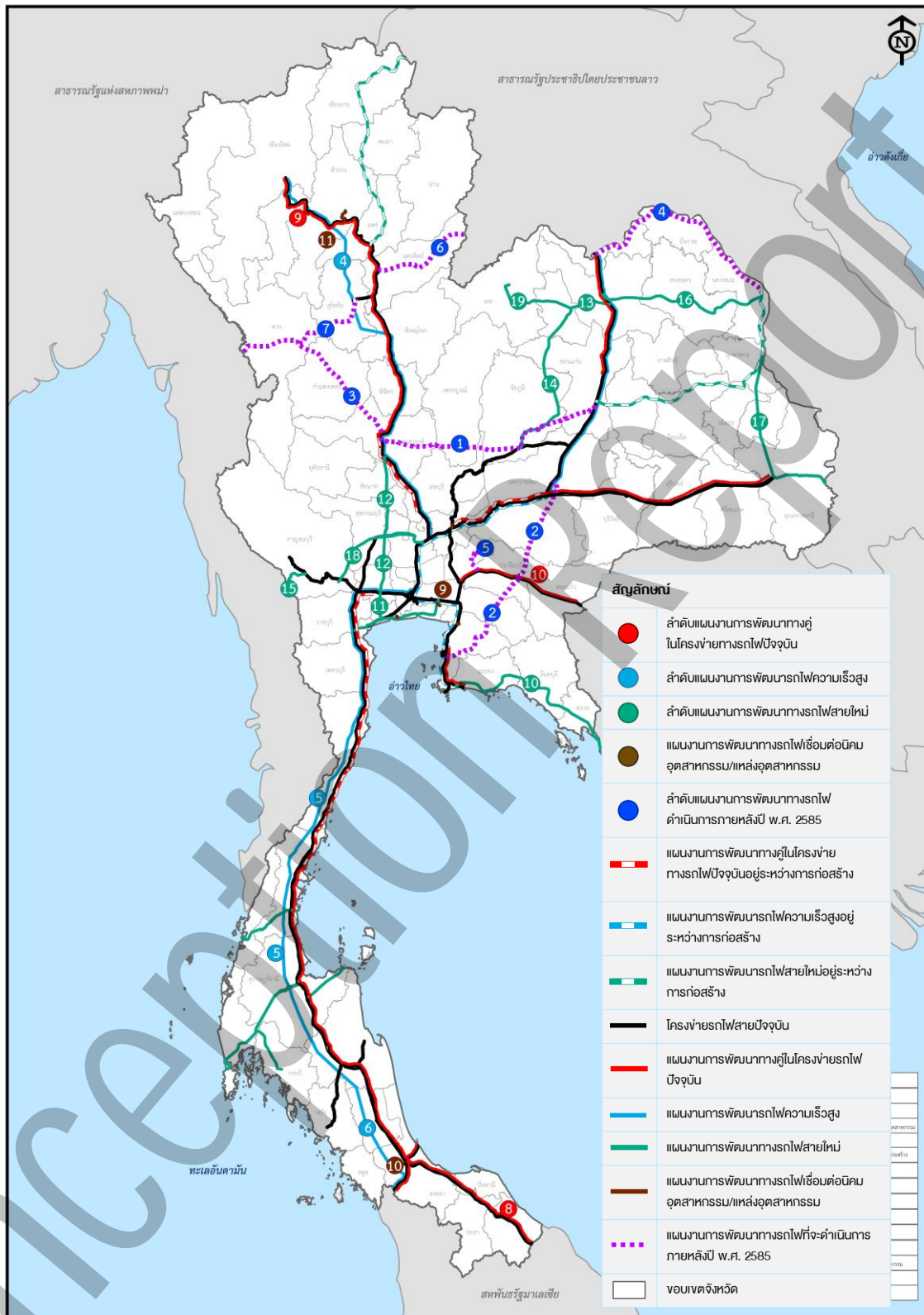
ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) (อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์)

รูปที่ 2.2-15 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)



ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) (อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์)

รูปที่ 2.2-16 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)



ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) (อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์)

รูปที่ 2.2-17 โครงข่ายรถไฟในอนาคตทั้งหมด

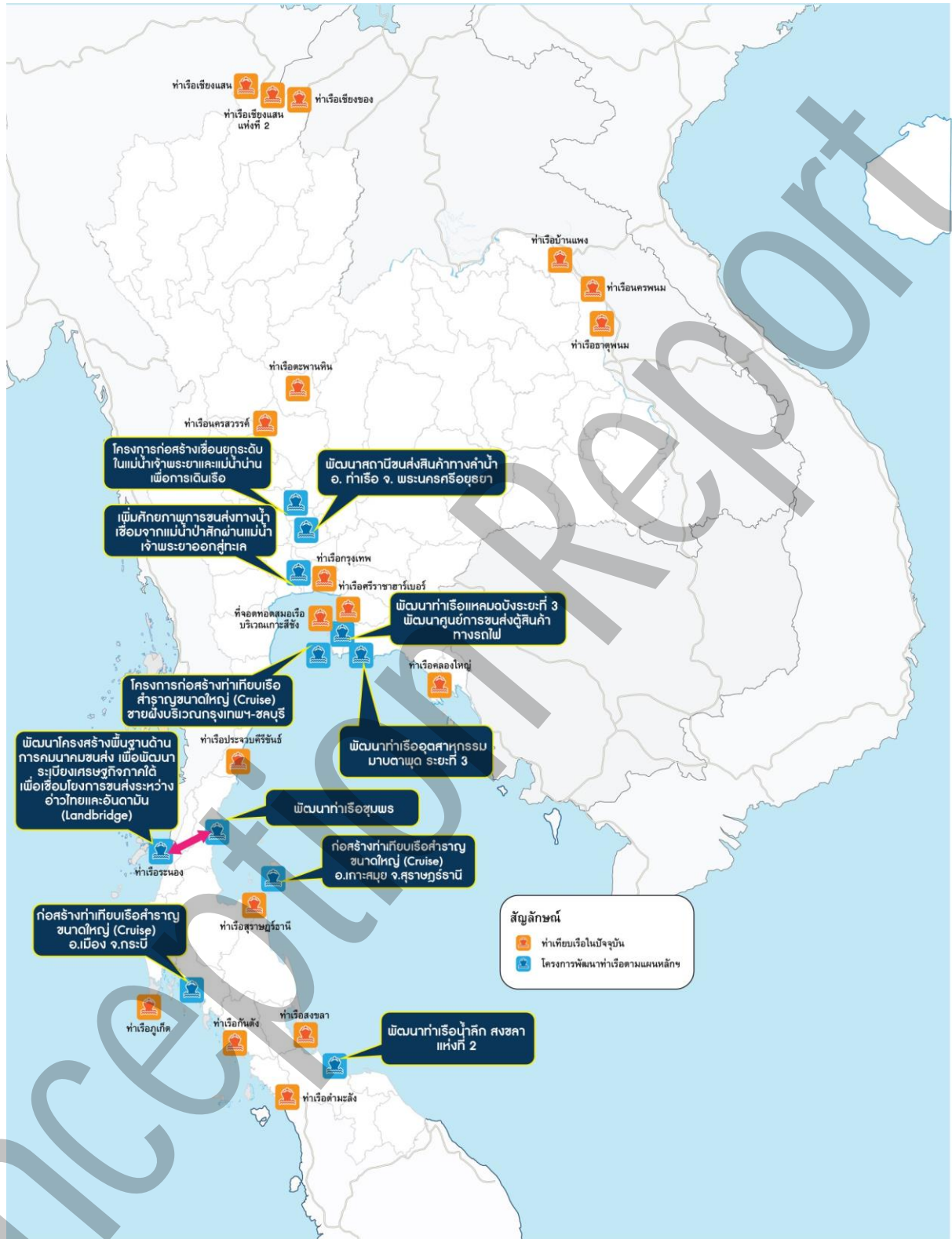
2.2.7.7 แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำและทางอากาศ

1) ด้านการขนส่งทางน้ำ :

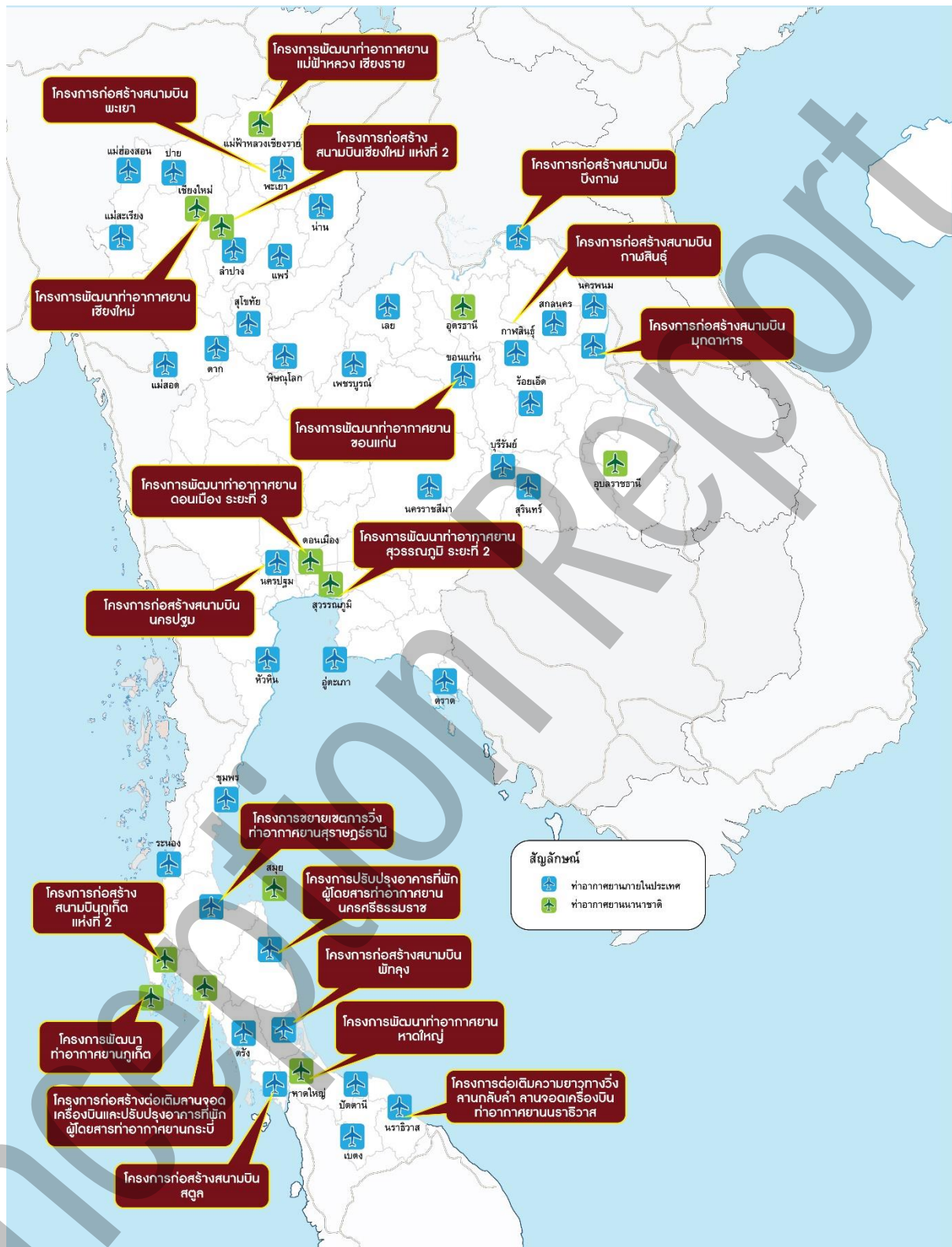
แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือและท่าเทียบเรือ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 2.2-18

2) ด้านการขนส่งทางอากาศ :

แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-19



รูปที่ 2.2-18 โครงการการขนส่งทางน้ำ



รูปที่ 2.2-19 โครงการขนส่งทางอากาศ

2.2.7.8 งานศึกษาด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ในการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อโครงการในขั้นตอนการศึกษาระยะต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการได้คล่องตามวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรวมถึงการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

(1) กฎหมายเกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดิน และการใช้ประโยชน์ในที่ดิน

- (ก) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
- (ข) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- (ค) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507
- (ง) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484
- (จ) พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504
- (ฉ) พระราชบัญญัติป่าชุมชน พ.ศ. 2562
- (ช) พระราชบัญญัติปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518
- (ซ) พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2562
- (ณ) พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 เป็นต้น

(2) กฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ

- (ก) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535
- (ข) พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- (ค) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562
- (ง) พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 เป็นต้น

(3) กฎหมายเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- (ก) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นต้น

โดยในการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องนี้ ที่ปรึกษาจะได้ทำการศึกษากฎหมายตามข้อเท็จจริง ปัญหา และประเด็นที่พบในระยะต่าง ๆ ของการดำเนินโครงการ ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดของกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ในรายงานขั้นต่อไป

2.3 งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ

การดำเนินงานในส่วนนี้ คือการทบทวนผลการศึกษาและผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับบริบทของโครงการได้อย่างเหมาะสม โดยกรณีศึกษาที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ที่ทำการศึกษาทบทวนและนำเสนอในหัวข้อนี้ เป็นข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้เห็นแนวทางการดำเนินงานที่จะนำเสนอเพิ่มเติมอย่างสมบูรณ์ต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.3.1 เส้นทางในประเทศ

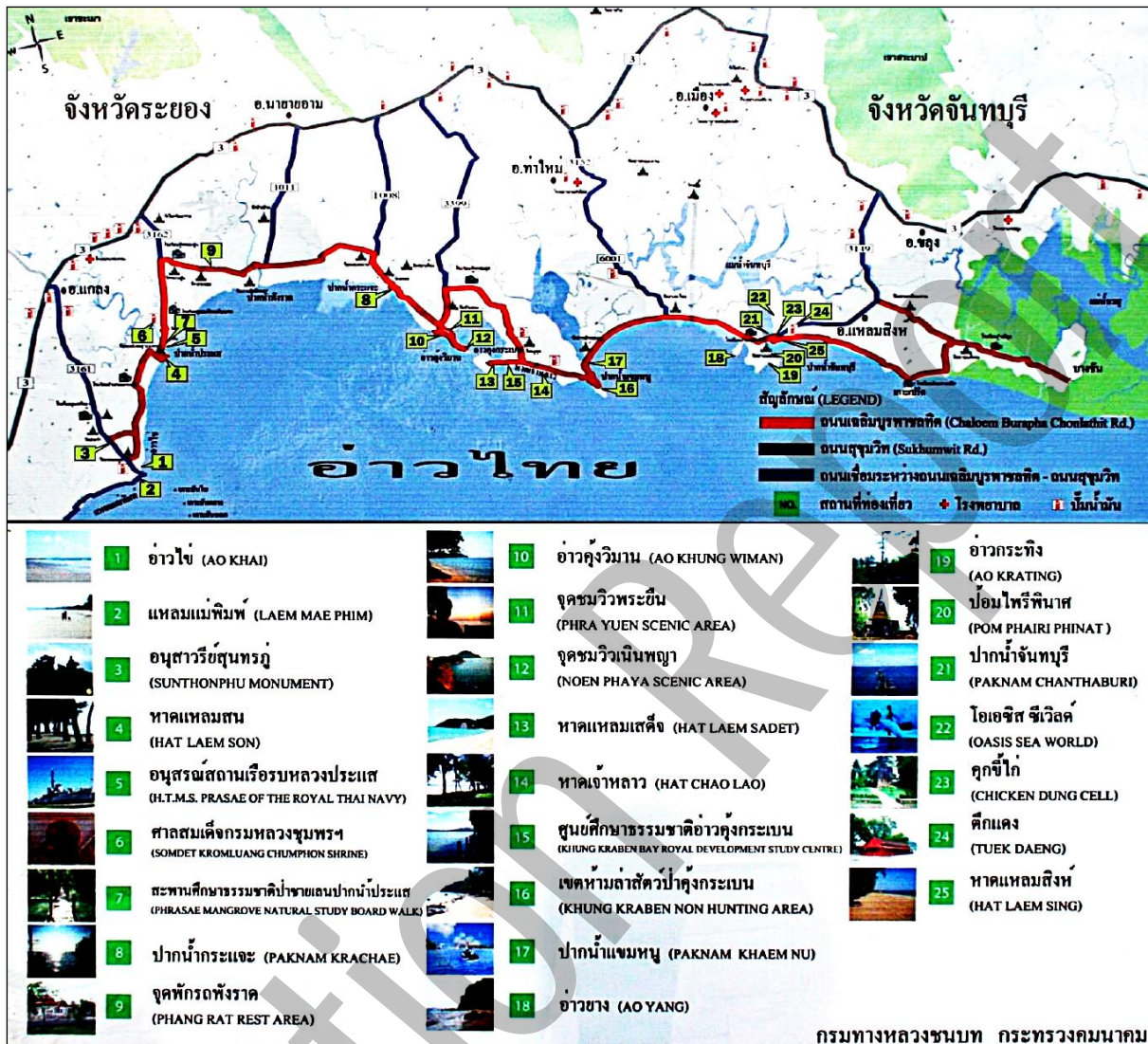
2.3.1.1 ถนนสายเฉลิมบูรพาชลทิต

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นถนน 2 ช่องจราจรสวนทางกัน ถนนบางส่วนในอดีตเคยเป็นทางหลวงเดิม และมีการสร้างเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมถนนเข้าด้วยกัน ถนนเส้นนี้จัดสร้างโดยกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคมครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดระยอง ไปจนถึงจังหวัดจันทบุรี และมีแผนที่จะขยายครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ไปจนถึงจังหวัดตราด

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเล และถนนเพื่อการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืน (Scenic Route) และช่วยลดปริมาณรถบนถนนสุขุมวิท ประกอบไปด้วยทางหลวงชนบทหลายช่วงประกอบกันเป็นถนนเฉลิมบูรพาชลทิต อยู่ภายใต้การดูแลของหมวดบำรุงทางหลวงชนบทเฉลิมบูรพาชลทิต สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)

1) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 (ช่วงจังหวัดระยอง-จันทบุรี) ประกอบด้วย ทางหลวงชนบท รย. 4036 รย. 5071 จบ. 5050 และ จบ. 5051 มีจุดเริ่มต้นบริเวณแยกวงเวียนสุนทรภู่ จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3161 และไปตามแนวชายทะเลระยอง จากนั้นขึ้นสะพานประแสร์สิน ข้ามปากน้ำประแส ผ่านหาดคู้วิมาน จุดชมวิวเนินนางพญา ขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (สะพานแหลมสิงห์) ข้ามปากแม่น้ำจันทบุรี ผ่านคุกกี้ไก่ แล้วเลาะไปตามแนวชายทะเลแหลมสิงห์ แล้วสิ้นสุดที่สามแยกเฉลิมบูรพาชลทิต จุดตัดทางหลวงแผ่นดิน 3149 รวมระยะทาง 100 กิโลเมตร ถนนเฉลิมบูรพาชลทิตนอกจากจะเป็นถนนที่เหมาะสมกับการขับรถเล่นชมวิวแล้ว ยังเหมาะที่จะมาปั่นจักรยานชมวิว มีเลนของจักรยานโดยเฉพาะที่บริเวณไหล่ทาง



ที่มา: <https://twitter.com/nakhon224/status/454459333359570945/photo/1> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-1 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต

2) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2 (ช่วงจังหวัดชลบุรี-ระยอง) ตามแผนจะมีจุดเริ่มต้นบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และตามแนวชายฝั่งไปตาม หาดปลา-หาดพูน-หาดทรายทอง-หาดสุชาติ-หาดแหลมเจริญ-แหลมรุ่งเรือง-หาดแม่รำพึง-กันอ่าว-บ้านเพ-สวนสน-แหลมแม่พิมพ์ โดยเน้นแนวถนนเดิมที่มีอยู่ไปจนบรรจบบริเวณวงเวียนสุนทรภู่ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของระยะที่ 1 ระยะทางประมาณ 95-100 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในกระบวนการศึกษาของมหาวิทยาลัยบูรพา โครงการพัฒนาถนนท่องเที่ยวเลียบทะเล เฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2 คือถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ภายในเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC เข้าด้วยกัน ตั้งแต่สนามบินอู่ตะเภาจนถึงลานสุนทรภู่ ระยะทางกว่า 95 กิโลเมตร

3) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี-ตราด) เพื่อเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดตราด ต่อเนื่องจากจังหวัดจันทบุรีทางเส้นทางบ้านบางชัน ซึ่งมีแนวการก่อสร้างผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนปากน้ำเวฬุ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการศึกษา เนื่องจากพื้นที่แนวก่อสร้างประกอบไปด้วยแนวของป่าชายเลน จึงจำเป็นต้องศึกษาในเรื่องของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางการก่อสร้าง

2.3.1.2 ถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ กรมทางหลวงชนบท

โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) เป็นโครงการในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) โดยเสร็จสมบูรณ์แล้วกว่า 475 กม. จำนวน 39 โครงการ และขณะนี้ก็มีโครงการที่จะเตรียมดำเนินการก่อสร้างและอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก จำนวน 4 โครงการ โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมดในปี พ.ศ. 2566 Thailand Riviera เป็นดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบในโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยอย่างยั่งยืน ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง เพื่อพัฒนาโครงข่ายถนนดังกล่าวให้มีความต่อเนื่องให้เป็นถนนท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากล ส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวกระจายรายได้สู่ชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม ยกกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชน นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง โดยกรมทางหลวงชนบทได้เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ถึงปัจจุบัน โดยได้ก่อสร้างไปแล้ว จำนวน 39 โครงการ รวมระยะทาง 475.896 กิโลเมตร และเพื่อให้โครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้มีความสมบูรณ์ต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น ในปี พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงชนบทจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติม จำนวน 4 โครงการ รวมระยะทาง 38.72 กิโลเมตร ดังนี้

- 1) ถนนทางหลวงชนบทสาย ชพ. 4019 สายแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4002 (กม. ที่ 13+100) – บ้านแหลมสันติ อำเภอลingsวน และละแม จังหวัดชุมพร ระยะทาง 19.891 กิโลเมตร ปัจจุบันมีความก้าวหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 82 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 เร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้ ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 172.082 ล้านบาท
- 2) ถนนสายเพชรเกษม-สถานีรถไฟทุ่งประดู่-วัดทับสะแก อำเภอบ้านทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 3.418 กิโลเมตร ปัจจุบันได้เริ่มเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณช่วงกลางปี พ.ศ. 2565 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 20.650 ล้านบาท
- 3) ถนนสายบ้านบางคอย-บ้านทุ่งคาน้อย อำเภอมือง จังหวัดชุมพร ระยะทาง 8.658 กิโลเมตร ได้เริ่มเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2565 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2565 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 31.984 ล้านบาท
- 4) ถนนสายแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4002 (กม. ที่ 13+100) – บ้านแหลมสันติ (ตอนที่ 2) อำเภอลingsวน และละแม จังหวัดชุมพร ระยะทาง 6.753 กิโลเมตร ตามแผนจะเริ่มเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 105.440 ล้านบาท

ปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กำลังดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ในระยะต่อมา ช่วงจังหวัดระนอง-สตูล ในโครงการที่ที่ปรึกษาากำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้

2.3.2 เส้นทางต่างประเทศ

ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก และเป็นต้นแบบของถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลให้กับเมืองต่าง ๆ ในหลายประเทศทั่วโลก ได้แก่ Italy Riviera และ French Riviera โดย ริเวียร่า (Riviera) หมายถึง เมืองตามแนวชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งครอบคลุมทั้งสองประเทศคือ อิตาลี และ ฝรั่งเศส เส้นทางริเวียร่าเป็นต้นแบบเส้นทางท่องเที่ยวเมืองริมทะเลลำดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งปัจจุบันประสบความสำเร็จ และยังเป็นต้นแบบของการจัดการธุรกิจท่องเที่ยว การจัดเส้นทาง และการจัดการการใช้พื้นที่ของเมืองติดทะเลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

1) อิตาลีริเวียร่า (Italy Riviera)

จากรายงานการศึกษาของสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ. 2560-2564 ได้นำเสนอผลการทบทวนถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล อิตาลีริเวียร่า (Italy Riviera) โดยเส้นทางดังกล่าว เป็นส่วนต่อเนื่องของฝรั่งเศสริเวียร่า อยู่ในพื้นที่ชายฝั่ง Liguria ซึ่งเป็นแคว้นหนึ่งในประเทศอิตาลี โดยมีพื้นที่อยู่ระหว่างเมือง Imperia ซึ่งเป็นเมืองชายแดนของอิตาลีติด กับเมือง Menton ของประเทศฝรั่งเศส ไปจนถึงเมือง la Spezia ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่แบบเมดิเตอร์เรเนียน เส้นทางอิตาลีริเวียร่ามีการส่งเสริมแนวทางการท่องเที่ยวด้วยการใช้มรดกทางวัฒนธรรมดั้งเดิม ผสมผสานกับสถาปัตยกรรมสมัยเจห์ร์เพื่อกระตุ้นการเดินทางในยุคคลง ทำให้บรรดาเมืองเล็ก ๆ ในอิตาลีริเวียร่าได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก และกลายเป็นอุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของแคว้น Liguria โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็น ร้อยละ 14.7 ของรายได้ทั้งหมดในแคว้น Liguria

อิตาลีริเวียร่ามีศูนย์กลางอยู่ที่เมือง Genova และแบ่งลักษณะทางการท่องเที่ยวเป็นสองส่วน คือ Riviera di Ponente ขยายไปทางตะวันตกจากเมือง Genova กับชายแดนฝรั่งเศส และ Riviera di Levante ระหว่างเมือง Genova และ Capo Corvo กิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่อิตาลีริเวียร่า ส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวทางทะเล การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ในพื้นที่หมู่บ้านน้ำจืด แหล่งที่พักระดับหรูหร่าและคาสีโน ซึ่งในพื้นที่นี้มีลักษณะภูมิอากาศที่เย็นสบายตลอดทั้งปี ด้านระบบขนส่ง มีการเดินทางเชื่อมโยงด้วยรถไฟ ตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นเส้นทางรถไฟชายฝั่งทะเลถึงประเทศฝรั่งเศส โดยจุดเด่นของลักษณะการท่องเที่ยวในพื้นที่อิตาลีริเวียร่า ประกอบด้วย

- **ทำเลที่ตั้ง** มีศูนย์กลางการท่องเที่ยวอยู่ที่เมือง Genova เป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวริเวียร่าฝั่งตะวันออกและตะวันตกของอิตาลี
- **การจัดการทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว** มีการส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ในอดีต อาทิ พระราชวังเจนัวร์ โบสถ์โบราณในช่วงยุคสมัยศิลปะของอิตาลีเรืองฟู ธรรมชาติของท้องทะเลและชุมชนหมู่บ้านชายทะเล เป็นต้น

- การส่งเสริมจุดเด่นของแหล่งกิจกรรมภายในพื้นที่ โดยใช้ท่าเรือขนส่งของเจนีว และ กีฬาฟุตบอลของเมือง เป็นปัจจัยในการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว และดึงดูด นักท่องเที่ยวมาในพื้นที่ เป็นการเพิ่มเพื่อให้มีความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว นอกเหนือจากการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์
- การบูรณาการและจัดการทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ ด้วยการเพิ่ม กิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ อาทิ พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ พิพิธภัณฑ์ศิลปะโบราณ แหล่ง ร้านค้าของพื้นที่เมืองท่าเรือต่าง ๆ และคาสิโน ทำให้มีความหลากหลายของกิจกรรมที่ นักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลาในพื้นที่ได้นานขึ้นทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืน
- การจัดการและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วย ระบบขนส่งสาธารณะระบบรางที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงหลักของการ ท่องเที่ยวพื้นที่อิตาลีเวียรา จนถึงฝรั่งเศสเวียรา ควบคู่กับการเดินทางทางถนน



ที่มา: <https://www.shutterstock.com/th/image-vector/liguria-italian-riviera-ligurian-political-map-2295521067> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

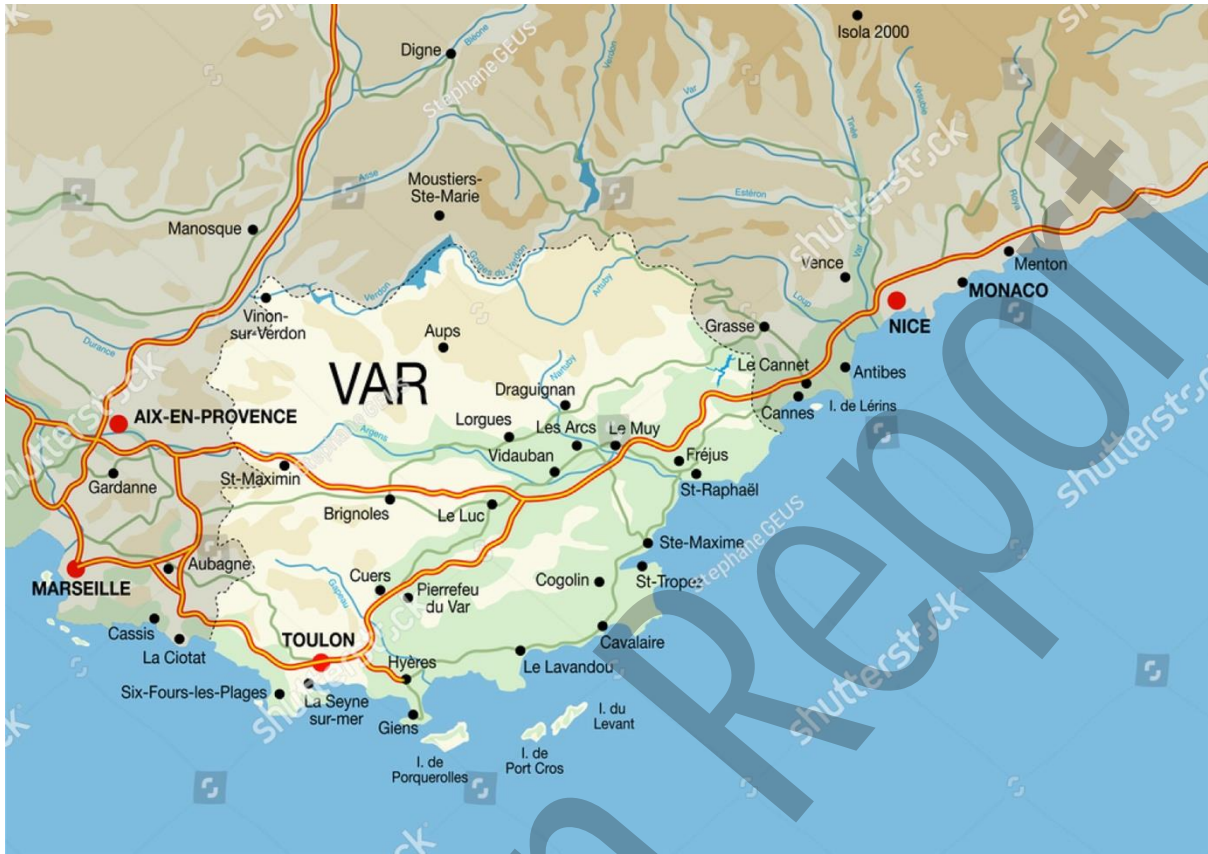
รูปที่ 2.3-2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเลอิตาลีเวียรา (Italy Riviera)

2) ฝรั่งเศสเวียรา (French Riviera)

จากรายงานการศึกษาของสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ. 2560-2564 ได้นำเสนอผลการทบทวนถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล ฝรั่งเศสเวียรา (French Riviera) โดยเส้นทางดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของชายฝั่งทะเลฝรั่งเศส ระหว่างเมือง

Hyeres และเมือง Menton ในประเทศฝรั่งเศส และเมืองต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างเส้นทาง อาทิ เมืองคานส์ อองตีบส์ นีซ แซ็งต์-ฌอง-กัป-แพรตต์ วิลฟรองซ์-ซูร์-เมอร์ เป็นต้น โดยชื่อเสียงของเมืองเหล่านี้เป็นที่รู้จักกันไปทั่วโลกในชื่อ "ริเวียร่า" ฝรั่งเศสริเวียร่าเป็นเส้นทางที่ผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ผ่านเมืองที่มีวัฒนธรรมท้องถิ่นและงานเทศกาลทางวัฒนธรรมระดับโลก หมู่บ้านและสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งกิจกรรมท้องถิ่นของเมือง พิพิธภัณฑน์ รวมถึงสถานที่สนทนาการที่หลากหลาย อาทิ คาสีโน กิจกรรมกีฬาทางน้ำ และกีฬาออล์ฟ เป็นต้น พื้นที่โดยรอบเส้นทางในเมืองที่เส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่าตัดผ่าน ส่วนใหญ่มีการพัฒนาพื้นที่เป็นรีสอร์ททันสมัยผสมผสานกับสถาปัตยกรรมและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยภาพรวมแล้ว ฝรั่งเศสริเวียร่าถือเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่เป็นต้นแบบที่ดีแห่งหนึ่งของโลก ตั้งแต่ในช่วงศตวรรษที่ 18

จากนั้น ในช่วงศตวรรษที่ 19 รัฐบาลฝรั่งเศสได้พัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงภายในพื้นที่ที่เส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่าตัดผ่าน ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างเส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่า และพื้นที่โดยรอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลเพิ่มขึ้น ทำให้ธุรกิจและเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบเส้นทางเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวระดับบนที่มีรายได้สูงมาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น จากจุดเด่นดังกล่าว รัฐบาลฝรั่งเศสจึงกำหนดให้พื้นที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่า เป็นเขตส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ ด้วยการจัดสรรงบประมาณพัฒนาท่าเรือและสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว และส่งเสริมสถานที่ท่องเที่ยวด้านสนทนาการ และเทศกาลท้องถิ่น อาทิ คาสีโน เทศกาลภาพยนตร์เมืองคานส์ เทศกาลคัลนิวัลเมือง Nice เป็นต้น รวมถึงกำหนดรูปแบบของการออกแบบอาคาร และองค์ประกอบของเมือง ให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกัน และสอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของพื้นที่



ที่มา: <https://www.shutterstock.com/th/image-vector/var-map-french-riviera-294459212> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-3 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเลฝรั่งเศสริเวียร่า (France Riviera)

บทที่ 3

งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

บทที่ 3

งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงข่ายคมนาคมพร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ พร้อมจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง

ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดหาภาพถ่ายดาวเทียมหรือแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหารที่มีความละเอียดในมาตราส่วนที่เหมาะสมที่สามารถแสดงให้เห็นแนวเส้นทางและสภาพพื้นที่โครงการได้ชัดเจนมาใช้ในการจัดทำแผนที่ฐาน(Base Map) โดยจะจำแนกรายละเอียดภูมิประเทศและอุปสรรคสิ่งกีดขวางอื่นๆ เพิ่มเติมในสนามเพื่อให้ได้ข้อมูลทางกายภาพที่เป็นปัจจุบันที่สุด รวมทั้งตำแหน่งและนามศัพท์ของสถานที่สำคัญๆเพิ่มเติมลงไป จะทำให้ได้แผนที่ฐานที่เป็นปัจจุบันสามารถมองเห็นภาพรวมทั้งโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ

ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจเบื้องต้นของสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ รวมถึงข้อจำกัดต่างๆเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการในขั้นต่อไป โดยรายการในการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมจะประกอบไปด้วย ชื่อหน่วยงานเจ้าของถนน ชื่อเส้นทาง ลักษณะผิวทาง สภาพผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างของผิวทางและไหล่ทาง ความกว้างเขตทาง ความยาวเส้นทาง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอต่อการศึกษา จากข้อมูลการสำรวจข้างต้นที่ปรึกษาจะนำเส้นทางมาลงรายละเอียดเพิ่มเติมลงในแผนที่ฐาน เพื่อให้เห็นถึงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่โครงการ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ รวมทั้งการพิจารณาปรับปรุงเส้นทางหรือเสนอการปรับเปลี่ยนรูปแบบเส้นทางที่จำเป็นตามขอบเขตงานในขั้นต่อไป

ในการศึกษาเพื่อพิจารณากำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมในพื้นที่โครงการ จำเป็นต้องใช้แผนที่ฐาน(Base Map) ประกอบการพิจารณา ทั้งเพื่อประกอบการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดหาภาพถ่ายดาวเทียมหรือแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหารที่มีความละเอียดในมาตราส่วนที่เหมาะสมที่สามารถแสดงให้เห็นแนวเส้นทางและสภาพพื้นที่โครงการโดยชัดเจนมาใช้ในการจัดทำแผนที่ฐาน โดยจะนำภาพถ่ายดาวเทียมและแผนที่ภูมิประเทศดังกล่าว เป็นแผนที่ขั้นต้นในการดำเนินการสำรวจจำแนกรายละเอียดสภาพภูมิประเทศและอุปสรรคสิ่งกีดขวางอื่น ๆ เพิ่มเติมในสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลทางกายภาพที่เป็นปัจจุบันที่สุด จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสนาม ประกอบกับตำแหน่ง และนามศัพท์ของสถานที่สำคัญ ๆ ที่ได้จากแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหารมาลงรายละเอียดเพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยให้ได้แผนที่ฐานที่เป็นปัจจุบันสามารถมองเห็นภาพรวมทั้งโครงการ และทำให้การตัดสินใจคัดเลือกรูปแบบเป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการรวมถึงข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการในขั้นต่อไป โดยรายการในการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมจะประกอบไปด้วย ชื่อหน่วยงานเจ้าของถนน ชื่อเส้นทาง ลักษณะผิวทาง สภาพผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างของผิวทางและไหล่ทาง ความกว้างเขตทาง ความยาวเส้นทาง เพื่อให้มีข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอต่อการศึกษา จากข้อมูลการสำรวจข้างต้นที่ปรึกษาจะนำเส้นทางมาลงรายละเอียดเพิ่มเติมลงในแผนที่ฐาน เพื่อให้เห็นถึงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่โครงการทั้งหมด เพื่อใช้ประกอบการศึกษาพิจารณากำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ และเพื่อให้มีข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาปรับปรุงเส้นทางหรือเสนอปรับเปลี่ยนรูปแบบเส้นทางที่จำเป็นตามขอบเขตงานต่อไป

เนื่องจากการจัดทำแผนที่ฐาน (Base Map) เป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้สำหรับการดำเนินงานแต่ละด้านตามที่กล่าวข้างต้น โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จในขั้นต้นของโครงการ ด้วยเหตุนี้ การดำเนินงานที่สำคัญส่วนหนึ่งของการศึกษาในขั้นตอนนี้ คือการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลสภาพทางกายภาพของถนนเดิมภายในโครงการ เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงของพื้นที่และนำมาปรับแผนที่โครงการให้เป็นปัจจุบัน โดยเบื้องต้นที่ปรึกษาได้จัดทำร่างแบบสำรวจและประเมินสภาพทางการภาพของถนนเดิมภายในโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1 และตัวอย่างการลงพื้นที่การสำรวจข้อมูลสภาพทางกายภาพของถนน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-2

แบบสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ
โครงการ “การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล”

วันที่	
เวลา	
ผู้สำรวจ	
สภาพอากาศ	
จังหวัด	

ข้อมูลพื้นฐาน

ชื่อเส้นทาง/ถนน (เช่น รน. 1037 เป็นต้น)		หมายเหตุ
ชื่อท้องถิ่นของเส้นทาง/ถนน		
หน่วยงานเจ้าของถนน	<input type="checkbox"/> กรมทางหลวง (ทล.) <input type="checkbox"/> กรมทางหลวงชนบท (ทช.) <input type="checkbox"/> เทศบาล/ท้องถิ่น <input type="checkbox"/> อบต. <input type="checkbox"/> อื่น ๆ	หมายเหตุ

สภาพทางกายภาพของถนน

ลักษณะผิวทาง/ประเภทพื้นทาง	<input type="checkbox"/> ถนนลาดยาง (Flexible pavement) <input type="checkbox"/> ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (Rigid pavement) <input type="checkbox"/> ถนนลูกรัง <input type="checkbox"/> อื่น ๆ	หมายเหตุ
สภาพผิวทาง	<input type="checkbox"/> เรียบ ไม่ขรุขระ อยู่ในสภาพดี <input type="checkbox"/> ขรุขระ แต่ยังสามารถใช้งานได้ดี <input type="checkbox"/> ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ อยู่ในสภาพทรุดโทรม <input type="checkbox"/> อื่น ๆ	หมายเหตุ
จำนวนช่องจราจร	<input type="checkbox"/> 2 ช่อง <input type="checkbox"/> 4 ช่อง <input type="checkbox"/> 6 ช่อง <input type="checkbox"/> 8 ช่อง	หมายเหตุ
ความยาวของเส้นทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
ความกว้างของผิวทางทั้งหมด (เมตร)		หมายเหตุ
ความกว้างช่องจราจร (เมตร)		หมายเหตุ
ความกว้างไหล่ทาง (เมตร) *ถ้าไม่มีไหล่ทาง ให้ใส่เลข 0		หมายเหตุ
ความกว้างเขตทาง (R.O.W, เมตร)		หมายเหตุ

รูปที่ 3.1-1 แบบสำรวจและประเมินสภาพทางกายภาพของถนนเดิมภายในโครงการ

ลักษณะเกาะกลาง	<input type="checkbox"/> ไม่มีเกาะกลาง มีเฉพาะเส้นแบ่งทิศทางจราจร <input type="checkbox"/> เกาะกลางแบบแฉกา <input type="checkbox"/> เกาะกลางแบบนูนจากพื้นถนน <input type="checkbox"/> เกาะกลางแบบเป็นร่อง <input type="checkbox"/> อื่น ๆ	หมายเหตุ
----------------	--	----------

องค์ประกอบถนน		
ไฟส่องสว่าง	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ป้ายบอกทาง/ป้ายแนะนำเส้นทาง	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ป้ายบอกสถานที่	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ป้ายจราจร (Traffic sign) ที่จำเป็น	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
เครื่องหมายจราจร (Traffic marking) ที่จำเป็น	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ทางจักรยาน	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ทางเดินเท้า	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
ทางลาด (Ramp)	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ
จุดหมายตา/ Landmark	<input type="checkbox"/> ไม่มี <input type="checkbox"/> มีบางส่วน/ไม่ต่อเนื่อง <input type="checkbox"/> มีครบถ้วน	หมายเหตุ

รูปที่ 3.1-1 แบบสำรวจและประเมินสภาพทางกายภาพของถนนเดิมภายในโครงการ (ต่อ)



รูปที่ 3.1-2 การลงพื้นที่การสำรวจข้อมูลสภาพทางกายภาพของถนน

3.1.2 งานจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ทรัพยากรการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ครอบคลุมทรัพยากรท่องเที่ยวใน 6 จังหวัดประกอบด้วย ระนอง พังงา ภูเก็ต ตรัง และสตูล

- **อาณาเขต**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและทะเลอันดามัน ดังนี้

ทิศเหนือ : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ อ.ท่าแซะ จ.ชุมพร

ทิศตะวันออก : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ อ.เมือง/สวี/พะโต๊ะ จ.ชุมพร อ.ไชยา/
: ทำฉาง/บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี

: ทางด้านจังหวัดพังงา ติดต่อกับ จ.สุราษฎร์ธานี

: ทางด้านจังหวัดกระบี่ ติดต่อกับ จ.นครศรีธรรมราช

: ทางด้านจังหวัดตรัง ติดต่อกับ อ.ควนขนุน/อ.กงหรา/อ.ตะโหมด จ.พัทลุง

: ทางด้านจังหวัดสตูล ติดต่อกับ อ.ควนกาหลง จ.พัทลุง และ อ.สะเดา
จ.สงขลา

ทิศตะวันตก : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

: ทางด้านจังหวัดพังงา ติดต่อกับ ทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย
จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล

ทิศใต้ : ทางด้านจังหวัดสตูล ติดต่อกับ รัฐเปอร์ลิส/รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย

- **ลักษณะทางกายภาพ**

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วยพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และจังหวัดสตูลตั้งอยู่บริเวณคาบสมุทรภาคใต้ฝั่งตะวันตก มีรูปร่างพื้นที่ทอดตัวเป็นแนวยาวตามแนวเหนือ-ใต้ มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลของมหาสมุทรอินเดียเป็นแนวยาวถึง 1,022.8 กิโลเมตร โดยมีลักษณะภูมิฐานเป็นทิวเขาสูงติดชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะชายฝั่งจมน้ำและเว้า ๆ แหว่ง ๆ โดยมีเกาะริมทวีป (Continental Island) และเกาะขวางกั้น (Barrier Island) กระจายตัวตลอดแนวชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ประมาณ 568-973 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมกันทั้งสิ้นประมาณ 20,496.437 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 12,810,272.875 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29 ของพื้นที่ภาคใต้ มีเขตการปกครองประกอบด้วย 6 จังหวัด 41 อำเภอ 269 ตำบล และ 1,986 หมู่บ้าน ครอบคลุมทั้งส่วนที่เป็นพื้นที่ทางบกและพื้นที่ทางทะเล ตลอดจนเกาะต่าง ๆ รวมทั้งหมด 517 เกาะ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีพื้นที่โดยรวม 20,496.437 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 29 ของพื้นที่ภาคใต้ทั้งหมดประกอบด้วย

จังหวัดกระบี่ มีพื้นที่ 4,708.512 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดตรัง มีพื้นที่ 4,941.439 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดพังงา มีพื้นที่ 4,170.895 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดภูเก็ต มีพื้นที่ 570.034 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดระนอง มีพื้นที่ 3,298.045 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดสตูล มีพื้นที่ 2,807.522 ตารางกิโลเมตร

ลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีพื้นที่เป็นแนวทอดยาวตามชายฝั่งทะเลอันดามันทางทิศตะวันตก ของประเทศ ตั้งอยู่บนพื้นที่ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศด้านตะวันตกมีแนวเทือกเขาพาดผ่านจากจังหวัดระนองลงมาถึงจังหวัดพังงา ซึ่งเป็นต้นกำเนิดแม่น้ำสายต่าง ๆ แม่น้ำ และลำน้ำ มีความยาวไม่มากนักและไหล ลงสู่ทะเลอันดามันไปทางทิศตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ เป็นส่วนใหญ่ ลักษณะภูมิประเทศเกิดจากแผ่นดินยุบตัวลงไป ทำให้ชายฝั่งทะเลเว้าแหว่ง มีอ่าว และเกาะเล็ก ๆ มากมาย จากลักษณะภูมิประเทศที่มีความหลากหลายและสวยงามดังกล่าว ทำให้พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เหมาะแก่การพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติในระดับ นานาชาติ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จังหวัดระนอง มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขา หุบเขาสลับซับซ้อน ประมาณร้อยละ 36 ของพื้นที่จังหวัดมีพื้นที่ราบเพียงร้อยละ 14 ของพื้นที่เท่านั้นโดยทางทิศตะวันออกของพื้นที่จะมีแนวเทือกเขาตะนาวศรีทอดตัวเป็นแนวยาวจากทิศเหนือสู่ทิศใต้ ประกอบด้วยเขาห้วยเสียด เขานมสาว ลักษณะของพื้นที่ที่มีความลาดเอียงจากทิศตะวันออกลงสู่ทะเลอันดามันทางทิศตะวันตก โดยมีพื้นที่ติดแนวชายฝั่งทะเลอันดามันประมาณ 69 กิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่ ทั้งสิ้น 62 เกาะ ได้แก่ เกาะพยาม เกาะสินไห เกาะช้าง และเกาะเหลา เป็นต้น

จังหวัดพังงา มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสูงสลับซับซ้อนและที่ราบสูงทางด้านตะวันตกของพื้นที่ โดยจะทอดตัวเป็นแนวยาวตามแนวเหนือใต้ มีเทือกเขาที่สำคัญ ได้แก่ เทือกเขาภูเก็ต ซึ่งเป็นเทือกเขาที่ต่อเนื่องมาจากเทือกเขาตะนาวศรี บริเวณตอนกลางของพื้นที่จะมีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 20-120 เมตร ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอตะกั่วป่า และอำเภอท้ายเหมือง ลักษณะของพื้นที่จะลาดเอียงจากทิศตะวันออกไปยัง ทิศตะวันตกลงสู่ทะเลอันดามัน และมีที่ราบแคบ ๆ ตามชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 239.25 กิโลเมตร โดยตาม แนวชายฝั่งทะเลจะมีป่าชายเลนเกือบตลอดพื้นที่ประกอบด้วยเกาะประมาณ 105 เกาะ ได้แก่ เกาะยาว หมู่เกาะสุรินทร์ และหมู่เกาะสิมิลัน เป็นต้น

จังหวัดกระบี่ มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาหินปูน ที่มีลักษณะเป็นภูเขาโดด ๆ เตี้ย ๆ มีถ้ำหินปูน บ่อน้ำร้อน และแอ่งน้ำที่เกิดจากการยุบตัวของพื้นดิน สลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาด และที่ราบเชิงเขาบริเวณทางตอนบนของพื้นที่ ทางตอนกลางของพื้นที่มีแนวภูเขาที่สำคัญทอดตัวในแนวเหนือใต้ ได้แก่ ภูเขาพนมเบญจา นอกจากนี้บริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบแคบ ๆ ตามชายฝั่งทะเลมีความยาว ประมาณ 160 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นชายฝั่งทะเลจมตัว จึงทำให้ชายฝั่งทะเลมีลักษณะเว้าแหว่ง สูงชันต่างกัน บางบริเวณมีภูเขาติดกับชายฝั่งทะเล เช่น เขาภาโรส และประกอบด้วย หมู่เกาะน้อยใหญ่ ประมาณ 154 เกาะ โดยเป็นเกาะที่มีประชากรอาศัยอยู่เพียง 13 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ เกาะลันตา และเกาะพีพี ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามติดอันดับของโลก

จังหวัดภูเก็ต มีลักษณะเป็นเกาะที่ตั้งอยู่ตามชายฝั่งทะเล มีลักษณะทางธรณีวิทยาคล้ายคลึงกับแผ่นดินใหญ่ พื้นที่ร้อยละ 70 ของจังหวัดเป็นภูเขาทอดยาวตามแนวเหนือใต้ และอีกร้อยละ 30 เป็นที่ราบ ฝั่งตะวันตกของเกาะเป็นภูเขา ทางทิศเหนือและด้านตะวันออกเฉียงเหนือเป็นที่ราบสูง ขณะที่ด้านตะวันออก เป็นพื้นที่ราบจังหวัดภูเก็ตมีลำน้ำ ลำห้วย และคลองขนาดเล็ก รวม 9 สายและมีแหล่งน้ำผิวดินที่เป็นพрудธรรมชาติ ชุมเหมืองเก่า และอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานด้านตะวันออกพื้นที่ชายฝั่งทะเลประกอบด้วยหาดโคลน ป่าชายเลน และพื้นที่ทรายงอก ขณะที่ด้านตะวันตกเป็นหาดทรายสวยงาม นอกจากนี้ยังมีเกาะบริวารทั้งสิ้น 32 เกาะ ได้แก่ เกาะนก เกาะนาคาน้อย เกาะนาคาใหญ่ เกาะมะพร้าว และเกาะซี เป็นต้น

จังหวัดตรัง มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาหินปูนเนินสูง ๆ ต่าง ๆ สลับด้วยภูเขาใหญ่เล็ก ถ้ำ และแอ่งน้ำที่เกิดจากการยุบตัวของพื้นดิน กระจัดกระจายอยู่ทั่วไปภายในพื้นที่ได้แก่ ถ้ำเขาช้างหาย ถ้ำเล ถ้ำพระวิเศษ เป็นต้น ในขณะที่พื้นที่ราบมีสัดส่วนค่อนข้างน้อยซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในการปลูกข้าวทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดทอดตัวยาวจากเหนือจดใต้โดยเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง ซึ่งตาม แนวทิวเขาปกคลุมด้วยป่าดงดิบที่สมบูรณ์นอกจากนี้ทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบ ตามชายฝั่งทะเลมีความยาวประมาณ 119 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าชายเลนที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ ประกอบด้วยพื้นที่ที่เป็นเกาะทั้งสิ้น 46 เกาะ

จังหวัดสตูล มีลักษณะเป็นที่ราบสลับกับภูเขา พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นเนินเขาและภูเขาสูง โดยมีเทือกเขาสำคัญ คือ ภูเขาสันกาลาศรี พื้นที่ค่อย ๆ ลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านตะวันตก และทิศใต้มีที่ราบแคบ ๆ ขนานไปกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบลงไปเป็นป่าชายเลนน้ำเค็มขึ้นถึงมีป่าเสมหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมากเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำสายสั้น ๆ ไหลผ่านพื้นที่ทางตอนเหนือ และทิศตะวันออกของจังหวัด ประกอบด้วยภูเขามากมายสลับซับซ้อน โดยมีทิวเขานครศรีธรรมราชแบ่งเขตจังหวัดสตูลกับจังหวัดสงขลา และทิวเขาสันกาลาศรีแบ่งเขตประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย และยังมีภูเขาน้อยใหญ่อยู่กระจัดกระจายในตอนล่างและชายฝั่งตะวันตก ภูเขาที่สำคัญได้แก่ เขาจีน เขาพญาบังสา เขาหัวกาหมิง เขาใหญ่ เขาทะนนาน เขาควนกาหลง และเขาโต๊ะพญาวัง มีเกาะน้อยใหญ่กว่า 118 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ หมู่เกาะตะรุเตา เกาะลิคิ เกาะหินงาม เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ ทั้ง 6 จังหวัด เป็นจังหวัดที่ตั้งเรียงอยู่ทางตอนใต้ของประเทศไทยตามชายฝั่งทะเลอันดามัน จึงมีลักษณะทางภูมิประเทศ และรูปแบบทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกัน ทำให้มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่คล้ายคลึงกัน ประกอบด้วยทรัพยากรท่องเที่ยวทางธรรมชาติทางทะเล เช่น หมู่เกาะต่างๆ แหล่งดำน้ำ ชายหาด ทรัพยากรทางธรรมชาติบนบก เช่น เทือกเขา ถ้ำ น้ำตก ทรัพยากรท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และวิถีชีวิตท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม แต่ละจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน นั้นก็มีลักษณะเฉพาะ และความเป็นเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันทำให้ทรัพยากรท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันมีความหลากหลายที่สามารถดึงดูดตลาดนักท่องเที่ยวได้หลากหลายรูปแบบทรัพยากรท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน, 2556) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดระนอง

จังหวัดระนองเป็นจังหวัดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายฝั่งอันดามันของการเดินทางโดยรถยนต์จากเมืองหลวงกรุงเทพมหานคร บนเส้นทางถนนหลักสาย 4 เมื่อผ่านชุมพรเริ่มเข้าสู่เขตจังหวัดระนองจะได้รับความรู้สึกของ “เมืองในหุบเขา” เพราะภูมิประเทศส่วนใหญ่เต็มไปด้วยภูเขา สลับซับซ้อนสองเส้นทางที่คดเคี้ยวสามารถสัมผัสได้กับวิวทิวทัศน์ที่สวยงาม ความเขียวชะอุ่ม ภูมิอากาศที่เย็นสบายของเมืองฝนแปดแดดสี่ ระนองจึงเป็นที่รู้จักว่าเป็นเมืองเล็ก ๆ ในหุบเขาที่สูง มีแหล่งน้ำพุร้อนหรือน้ำแร่ธรรมชาติที่มีคุณภาพ และมีปริมาณมาก ซึ่งปัจจุบันได้มีการพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ เช่น ฮอทสปา และผลิตภัณฑ์จากน้ำแร่ต่าง ๆ ระนองยังขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งผลิตเม็ดมะม่วงหิมพานต์ คุณภาพและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปหลากหลายชนิด นอกจากนี้ระนองยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมที่หลากหลาย ที่เกี่ยวข้องกับน้ำ จนสามารถสร้างจุดขายให้เมืองระนองเป็นเมืองท่องเที่ยว 5 น้ำ และสามารถสร้างเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศสหภาพพม่าได้

เมืองท่องเที่ยว 5 น้ำ ได้แก่

- 1) น้ำแร่คุณสมบัติของน้ำแร่ที่บริสุทธิ์ติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลกไม่มีแร่กำมะถัน มีส่วนผสมของแร่ธาตุที่เป็นประโยชน์
- 2) น้ำทะเล ระนองมีเกาะแก่งและชายหาดที่สวยงามหลายแห่ง เช่น หมู่เกาะกำชายหาดแหลมสน
- 3) น้ำคลอง (แม่น้ำ) ระนองมีแม่น้ำกระบุรีที่มีลักษณะพิเศษทางภูมิประเทศที่เป็นเอกลักษณ์เรียกว่าชวากทะเล สองฝั่งแม่น้ำมีสภาพนิเวศแบบป่าชายเลนไปตลอดจนถึงเขตอำเภอละอุ่น และคลองที่สองฝั่ง มีความสวยงามตามธรรมชาติและแฝงความสำคัญทางประวัติศาสตร์เช่น คลองละอุ่น คลองหาดส้มแป้น คลองนาคา ที่มีพลับพลึงธารแห่งเดียวในโลก
- 4) น้ำฝน พักผ่อนเชิงสุขภาพ ฟันฟูจิตใจ เมืองแวดล้อมด้วยภูเขา มีอากาศดี
- 5) น้ำตก จังหวัดระนองมีน้ำตกหลายแห่ง เป็นลักษณะน้ำตกสูงมองเห็นได้ในระยะไกล บริเวณน้ำตกเหมาะสำหรับเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจรับประทานอาหาร น้ำตกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตกหงาว น้ำตกบุญญบาล

ทรัพยากรการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะกำ อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติแหลมสน มีเกาะบริวารที่สำคัญ อาทิเกาะค้ำควา เกาะกำตงเกาะกำใหญ่ เกาะกำญี่ปุ่น เกาะกำน้ย และเกาะที่สำคัญอื่น ๆ เช่น เกาะช้าง เกาะพยาม เกาะขวาง เกาะยาวและเกาะเสียด เกาะสน
- (2) ชายหาด เช่น หาดบางเบน หาดแหลมสน หาดประพาส หาดชาญดำริ
- (3) แหล่งปะการัง

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว อุทยานแห่งชาติกระบี่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคา ยอดเขาฝาชีภูเขาหญ้าหรือเขาหัวล้าน
- (2) ถ้ำ เช่น ถ้ำหนัดได หรือถ้ำค้ำควา ถ้ำพระขยางค์
- (3) น้ำตก ส่วนใหญ่เป็นน้ำตกสูง เช่น น้ำตกปุญญบาล น้ำตกโตนเพชรอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว น้ำตกชุมแสง หรือน้ำตกสายรุ้ง น้ำตกบกกกราย น้ำตกพันเมตร
- (4) ป่าชายเลน เช่น ศูนย์วิจัยป่าชายเลนหงาว สวนรุกขชาติป่าชายเลน ป่าชายเลนละอูน
- (5) ธรณีสัณฐานและลักษณะภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ เช่น คอคอดกระหรือกั๊กกระบริเวณนี้เป็นส่วนที่แคบที่สุดของแหลมมลายูระนองแกรนด์แคนยอน
- (6) แหล่งน้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน
 - บ่อน้ำแร่ร้อนสวนสาธารณะรักษะวาริน
 - แหล่งน้ำพุร้อนบ้านทุ่งยอ พุหลุมพี
 - แหล่งน้ำพุร้อนบ้านพรุ้ง
 - บ่อน้ำแร่ร้อนหาดยาย
 - บ่อน้ำแร่ร้อนค่ายรัตนรังสรรค์

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

มีสถานที่สำคัญเชื่อมโยงประวัติศาสตร์สงครามโลกครั้งที่ 2 และประวัติศาสตร์คอซิมบี้

- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ เช่น ซากเรือรบญี่ปุ่น
- (2) ศาสนสถาน เช่น วัดสุวรรณคีรี (วัดหน้าเมือง) วัดป่าชัยมงคล วัดหาดส้มแป้น
- (3) พระราชวัง วัง พระตำหนัก พระที่นั่งคัม เช่น จวนเจ้าเมืองระนอง บ้านค่ายเจ้าเมืองระนอง
- (4) อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน เช่น ศิลาสลักพระปรมาภิไธย สุสานเจ้าเมืองระนอง
- (5) สิ่งปลูกสร้างที่มีความสำคัญ เช่น พระราชวังรัตนรังสรรค์ (จำลอง)

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม วิถีชีวิตท้องถิ่น

- (1) บ้านเกาะหาดทรายดำตำบลหงาว เป็นหมู่บ้านเล็กๆ ของชาวประมงพื้นบ้านที่อาศัยอยู่ปากแม่น้ำของเขตพื้นที่สงวนชีวมณฑลโลก
- (2) กลุ่มชุมชนในพื้นที่ตำบลม่วงกลาง เช่น กลุ่มมุสลิมโฮมสเตย์กลุ่มเรือประมงพื้นบ้าน กลุ่มเยาวชนอาสาสมัครและมัคคุเทศก์ท้องถิ่น
- (3) หมู่บ้านซาลาเปา หมู่บ้านทับหลีสุริยวงค์มีแผงร้านค้าซาลาเปาของชุมชนอยู่ตลอดสองฝั่งทาง
- (4) หมู่บ้านเขาฝาชีหมู่บ้านชายแดนไทย-พม่า มีแม่น้ำสามสายของไทยและพม่ามาบรรจบกัน เป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2
- (5) ประมงพื้นบ้านโฮมสเตย์บ้านหาดทรายดำตำบลหงาว
- (6) ชุมชนบ้านเกาะเหลา ตำบลปากน้ำ “หมู่บ้านสะอาด บรรยากาศดีตำนานกะปิอร่อย เขตชีวมณฑลชุมชนชาวเล”
- (7) กลุ่มมโนราห์เด็กตำบลบางน้ำจืด “เชื่อมต่อการท่องเที่ยวกับศิลปวัฒนธรรมของหมู่บ้าน”
- (8) กลุ่มรำวงคนระวีบ้านระวี ตำบลบางพระเหนือ “อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย สร้างรายได้ สร้างความสามัคคีสร้างสุขภาพกาย-ใจ”
- (9) กลุ่มหมอนไหม (บ้านหมอลำ ตำบลในวงใต้ อำเภอละอุ่น) “วัฒนธรรมพื้นที่ราบสูงสนับสนุนคนในชุมชนมีส่วนร่วม รู้รักสามัคคีมีคุณธรรม”
- (10) กลุ่มชุมชนสองร้อยปีบ้านเกาะคณทีตำบลปากน้ำ “มาจอไปเทพผู้นำทางวัฒนธรรมเงินฮกเกี้ยน หลากหลายวิถี”

5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

(1) ระนองแคนยอน

(2) สวนเกษตรเชิงสุขภาพ

6) กิจกรรมความสนใจเฉพาะ

(1) สพาน้ำแร่เชิงสุขภาพ

(2) กิจกรรมดูนก

(3) ล่องแพชมพระอาทิตย์ตกลำน้ำกระบือ

(4) ทัวร์หิ้งห้อยย้อนรอยประวัติศาสตร์

(5) ท่องเที่ยวเชิงนิเวศเขตพื้นที่สงวนชีวมณฑลโลก [Ramsar Sites Ecotour]

(6) พิซิตเทือกเขาสูงแห่งอันดามัน [Advanced Mountain Trekking]

(7) ซาฟารีและผจญภัยในระนอง [Safari and Adventure In Ranong]

(8) ทัวร์สุขภาพ ธรรมชาติอันดามัน [Health and Nature Life Tour]

7) เทศกาลงานประเพณี

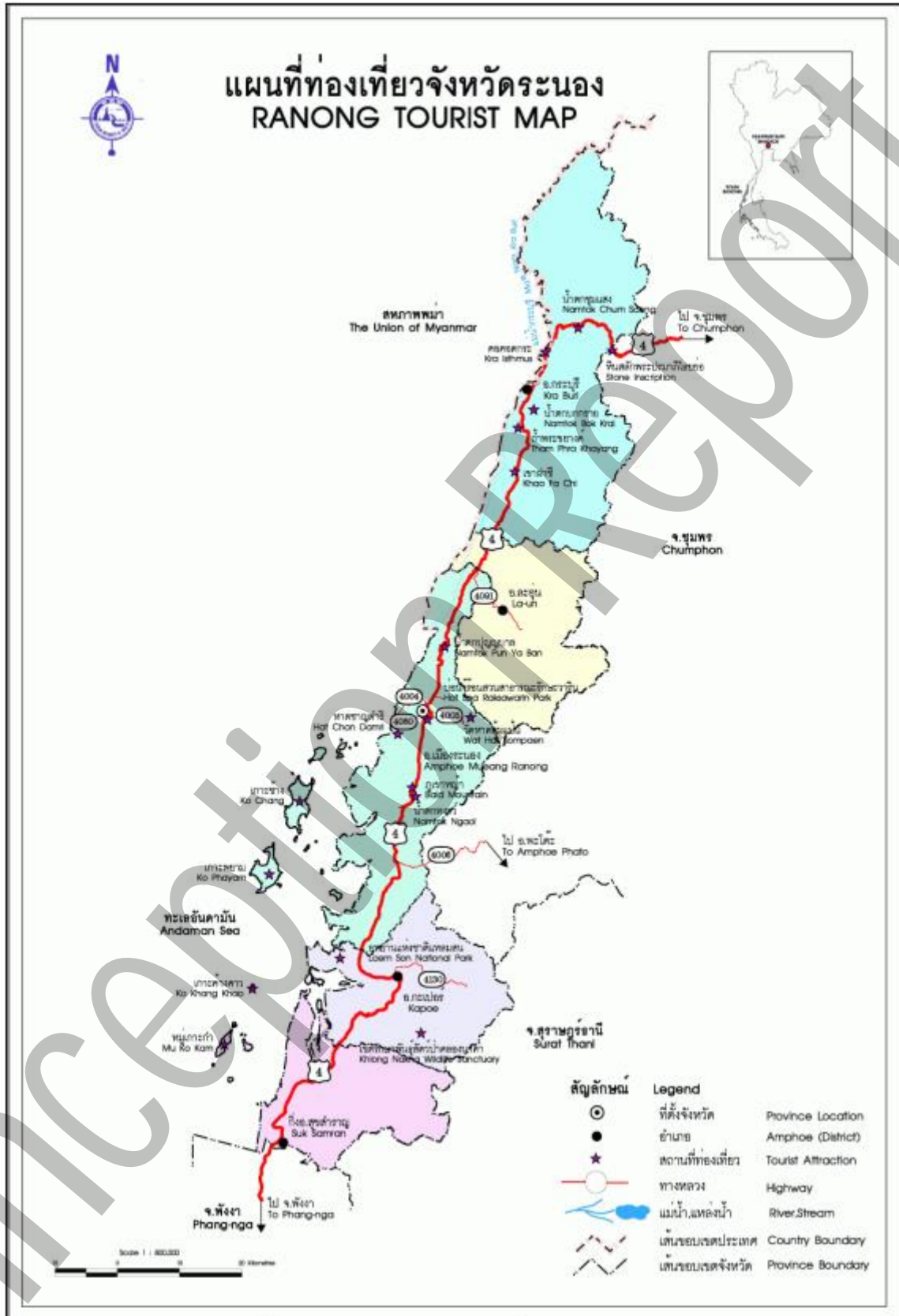
- (1) งานเปิดทองพระถ้าพระขยงค์ที่อำเภอกระบุรีจัดขึ้นในช่วงเทศกาลตรุษจีนของทุกปี
- (2) งานเสด็จพระแข่งเรือ ที่อำเภอกระบุรีเป็นงานประเพณีประจำปีระยะเวลาจัดงาน 3 วัน ตั้งแต่วันที่แรม 1 ค่ำ ถึงแรม 3 ค่ำ เดือน 11
- (3) งานกาหูก เป็นงานประกวดพืชผลและจำหน่ายผลิตผลทางเกษตร จัดในช่วงปลายเดือนมีนาคมของทุกปี
- (4) งานเปิดเมืองระนอง ท่องอันดามัน เป็นงานเปิดเทศกาลท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง จัดในช่วงเดือนเมษายน
- (5) งานประเพณีถือศีลกินผัก (กินเจ) ศาลเจ้าต่ายเต๊อี้ย เริ่มงานตั้งแต่วันที่เก้าโยงโยฮัยอิก ตามปฏิทินจีนซึ่งจะตรงกับเดือนไทยประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ซึ่งจะมีการจัดงานด้วยกัน 9 วัน 9 คืน

8) สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

- (1) ผลิตภัณฑ์จากน้ำแร่ เช่น น้ำดื่ม น้ำแร่ธรรมชาติระนองสเปรย์น้ำแร่ธรรมชาติ ครีม น้ำแร่บำรุงผิว
- (2) ลูกประคบสมุนไพร
- (3) ไม้ดมมะม่วงหิมพานต์หรือกาหูก
- (4) ซาลาเปาทับทึล
- (5) กาแฟสดคั่วบด
- (6) ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป ได้แก่ กะปิ กุ้งแห้ง ปลาเค็ม
- (7) มุกและสิ่งประดิษฐ์จากเปลือกหอย
- (8) ผลิตภัณฑ์หนังปลากระเบน
- (9) ปูนี้อัดแข็ง

9) อาหารพื้นถิ่น

อาหารประจำถิ่นของระนองได้รับอิทธิพลจากอาหารของคนจีนฮกเกี้ยนที่เป็นผู้มาบุกเบิกตั้งถิ่นฐาน และได้วัฒนธรรมของอาหารมาเผยแพร่สืบมาถึงปัจจุบัน เช่น แฮ่จี้ หรือ กุ้งทอด อ่าจาตปี้ได้บัก



รูปที่ 3.1-3 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดระนอง

3.1.2.2 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพังงา

จังหวัดพังงาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ มีเกาะแก่ง มีอุทยานแห่งชาติทางทะเลอยู่มากมาย ที่มีชื่อเสียงในระดับโลกเช่น ท้องทะเลอ่าวพังงาที่มีผืนน้ำสีมรกตเขาตะปูที่นักท่องเที่ยวทั่วโลกรู้จักกันดี ในชื่อเจมส์บอน ไอแลนด์จากภาพยนตร์เรื่องพยัคฆ์ร้าย 007 นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพังงาส่วนใหญ่มักเป็นลักษณะโปรแกรมท่องเที่ยว 1 วัน เพื่อมาล่องเรือชมรอบ ๆ เกาะต่าง ๆ และการดำน้ำตื้นและน้ำลึกเช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่บริเวณเขาหลักเป็นแหล่งที่พักหลักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีรีสอร์ทที่พักในกลุ่มนักท่องเที่ยวระดับบน นอกจากนี้พังงายังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่น่าสนใจเช่น ถ้ำลอดน้ำถ้ำลอดใหญ่และธรรมชาติของป่าโกงกาง เกาะปันหยีหมู่บ้านกลางน้ำชุมชนชาวประมงพื้นบ้าน

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

(1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ ได้แก่

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะสุรินทร์เหนือ เกาะสุรินทร์ใต้ เกาะไข่ (เกาะตอร์นิยา) เกาะกลาง (เกาะปาจุมบา) และเกาะรี (เกาะสต็อก)
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะหุยง เกาะปายัง เกาะปาหยัน เกาะเมียง เกาะห้า เกาะปายูเกาะห้วยกะโหลก (เกาะบอน) เกาะสิมิลัน เกาะบางู และเกาะตาชัย
- อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะปันหยีเกาะละวะ เกาะพนัก เกาะห้อง เกาะทะเล
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระ-เกาะพระทอง มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะระ เกาะพระทอง เกาะปลิง เกาะลูกตุ้ม เกาะไข่นอก เกาะไข่นุ้ย เกาะยวน้อย และเกาะยวใหญ่

(2) ชายหาด ได้แก่ แหลมปะการัง ชายทะเลเขาหลัก หาดบางสัก ชายทะเลท่าแร่ ชายทะเลท้ายเหมือง

(3) แหล่งปะการัง ได้แก่

- แนวปะการังน้ำตื้น พบได้ที่หมู่เกาะสุรินทร์บริเวณอ่าวแม่ยาย อ่าวช่องขาด อ่าวสุเทพ อ่าวจาก อ่าวผักกาด เกาะตอร์นิลา เกาะมังกร หมู่เกาะสิมิลัน และเกาะผ้า
- แนวปะการังน้ำลึก พบได้ที่หมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่ใกล้เคียงหมู่เกาะสุรินทร์เช่น กองหินริเชลี

(4) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

(1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ

- อุทยานแห่งชาติเขาลำปี-หาดท้ายเหมือง

- อุทยานแห่งชาติศรีพังงา
- อุทยานแห่งชาติเขาหลัก-ลำรู่
- เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าโดนปรีวรรต

(2) ถ้ำ ได้แก่ ถ้ำพุงช้าง ถ้ำฤๅษีสวรรค์ และถ้ำลูกเสือ

(3) น้ำตก เช่น วนอุทยานธารนางมโนราห์ น้ำตกโดนช่องฟ้า น้ำตกลำรู่ น้ำตกเต่าทอง วนอุทยาน
น้ำตกgrammy น้ำตกลำพร้าว น้ำตกหินลาด น้ำตกตำหนิง น้ำตกโดนหินรา และน้ำตกโดนชิงแห้ง
อยู่ในอุทยานแห่งชาติศรีพังงา น้ำตกโดนไพร น้ำตกลำปืออยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ
เขาลำปี-หาดท้ายเหมือง

(4) ป่าชายเลน ป่าชายหาด และป่าพรุ เส้นทางศึกษาธรรมชาติปาง เป็นเส้นทางศึกษาธรรมชาติ
ป่าชายเลน ป่าชายหาด และป่าพรุ

(5) ธรณีสัณฐานและภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ ได้แก่ ถ้ำลอด เขาตะปูเขาพิงกัน

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

(1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ เขามาภูมิภาพเขียนโบราณกำแพง
ค่ายเมืองโบราณบ้านทุ่งตึก

(2) ศาสนสถาน เช่น วัดราษฎร์อุปถัมภ์หรือวัดบางเหริยง อำเภอบึงบัว วัดนารายณ์การาม
วัดสุวรรณคูหา

(3) สิ่งปลูกสร้างอื่นที่มีความสำคัญ เช่น ศาลหลักเมืองพังงา ศาลาเวอดาน้ำร้อน

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ได้แก่ วิถีชีวิตท้องถิ่น

- วิถีชีวิตชุมชนมอแกนหรือชาวเลที่อ่าวไทรเลนและอ่าวบอน
- ตลาดใหญ่ตะกั่วป่า

5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

(1) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา ทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติเช่น ศูนย์อนุรักษ์อุทยาน
ใต้ทะเลจุฬาภรณ์ บ่อนูปาลเต่ากองทัพเรือภาค 3 สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าจังหวัดพังงา

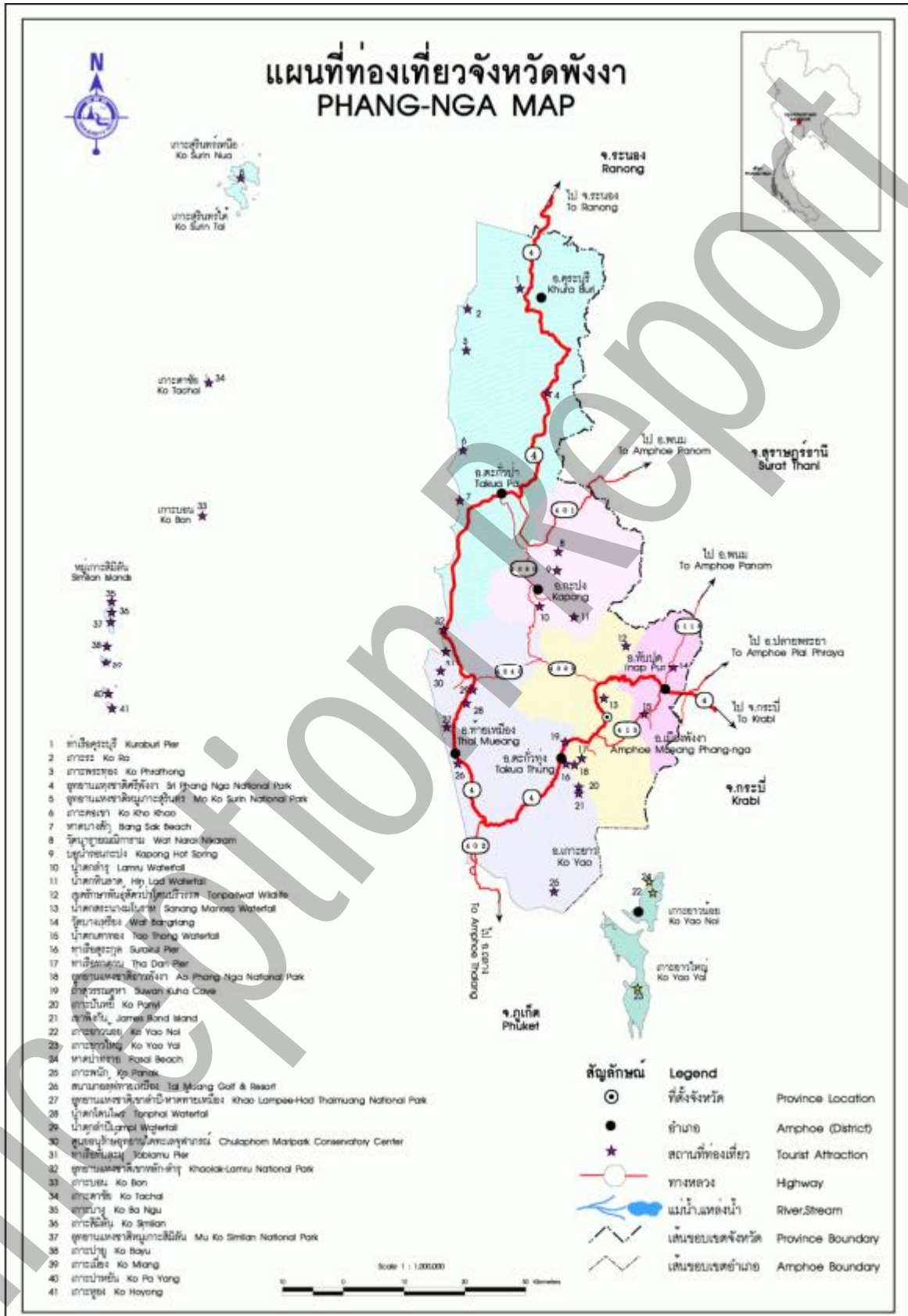
6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ

- พายเรือแคนูล่องแพ ถ้ำพุงช้าง
- ล่องแก่งน้ำตกโดนปรีวรรต
- ล่องเรือแคนูเกาะพังก

7) เทศกาลงานประเพณี

- ประเพณีปล่อยเต่า จัดขึ้นในช่วงเดือนมีนาคมของทุกปีณ บริเวณชายหาดท้ายเหมือง

- งานแพทย์เจ้าศาลเจ้ามาจ้อโป้จัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคมของทุกปี ณ บริเวณริมถนนสายใน เขตตำบลถ้ำน้ำผุด
- งานประเพณีลอยเรือชาวเล หรือชาวมอแกนที่เกาะสุรินทร์จัดขึ้นในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคมของทุกปี
- งานบรวงสรวงเทวรูปพระนารายณ์และบริวาร จัดขึ้นในช่วงเดือนพฤษภาคมของทุกปี ณ บริเวณอุทยานพระนารายณ์
- งานประเพณีถือศีลกินผักจังหวัดพังงา จัดขึ้นในวันขึ้น 1-9 ค่ำ เดือน 9 ของจีน (ประมาณเดือนกันยายน - ตุลาคม ของทุกปี)



รูปที่ 3.1-4 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดพังงา

3.1.2.3 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวทางทะเลในระดับโลก โดยมีเกาะพีพีเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก โดยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีรูปทรงสีสันแปลกตา เหมาะแก่การล่องเรือชมวิวยิวทัศน์ท้องทะเล เที่ยวชมเกาะรูปร่างสวยงามแปลกตา ชมทะเลแหวก หนึ่งใน Unseen Thailand ดำน้ำดูปะการัง ที่เกาะไก่ เกาะทับ อ่าวไร่เลย์ถ้ำพระนาง นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งโบราณคดี เช่น แหล่งถ้ำโบราณคดีที่มีภาพเขียนสีหรือหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณวัตถุที่พิพิธภัณฑวัดคลองท่อม

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะพีพีหมู่เกาะในทะเลอ่าวนาง หมู่เกาะในอ่าวท่าเลน หมู่เกาะลันตา หมู่เกาะในทะเลเหนือคลอง หมู่เกาะในทะเลอ่าวลึก หมู่เกาะปอดะ มีเกาะที่สำคัญ คือ เกาะปอดะ ทะเลแหวก เกาะห้อง เกาะศรีบอยา เกาะจัม (เกาะปู)
- (2) ชายหาด มีทั้งตามชายหาดในอำเภอเมืองและตามเกาะต่าง ๆ ได้แก่ หาดนพรัตน์ธารา อ่าวนาง อ่าวไร่เลย์อ่าวน้ำเมา หาดคลองม่วง หาดทับแขก หาดเกาะกลาง อ่าวท่าเลน แหลมกรวด

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ เช่น อุทยานแห่งชาติเขานมเบญจ
 - เขตสวนป่าเขาทอง มีภูเขาและสระน้ำธรรมชาติหลายแห่ง เช่น สระแก้ว สระน้ำลอด สระเชิงเขา สระจรเข้ขาว สระน้ำทิพย์สระน้ำคราม สระมรกต สระหุบแก้ง และสระน้อย เป็นต้น
 - เส้นทางศึกษาธรรมชาติทุ่งเตียว
 - แม่น้ำกระบี่
 - สระมรกต
 - อุทยานแห่งชาติธารโบกขรณี
 - บ้านพรุท่าปอม คลองสองน้ำ
- (2) กระบี่ มีภูเขา โพร่งถ้ำ เพิงผามากมาย แหล่งถ้ำที่สำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว แยกได้ 2 ประเภท คือ แหล่งถ้ำสวยงาม และแหล่งถ้ำโบราณคดีที่สำคัญมีดังนี้
 - แหล่งถ้ำในเขตอำเภอเมือง เป็นแหล่งถ้ำที่สำคัญสวยงามมาก อีกทั้งยังเป็นแหล่งถ้ำโบราณคดี คือ ถ้ำพระนาง ถ้ำพระนางใน (ถ้ำเพชร) ถ้ำไสไทย ถ้ำเสด็จ ถ้ำเขาผึ้ง ถ้ำเสือ ถ้ำหมอเขียว ถ้ำหมื่นจันทร์ถ้ำพญานาค (ไวกกิง) ถ้ำหลังโรงเรียน ถ้ำเพชร ถ้ำบัวทอง ถ้ำพระ ถ้ำวิมาน ถ้ำเรียน ถ้ำขนานน้ำ ถ้ำหนองพุด ถ้ำลูกหนู ถ้ำลูกหมา และถ้ำนาพรุ
 - แหล่งถ้ำในเขตอำเภออ่าวลึก เป็นแหล่งถ้ำที่สำคัญสวยงามมาก อีกทั้งยังมีภาพเขียนสี แหล่งโบราณคดี คือ ถ้ำโต๊ะหลวง ถ้ำเพชร ถ้ำผีหัวโต (ถ้ำหัวกะโหลก) ถ้ำเขาตีบขี้

ถ้าเขาเกาะยอ ถ้าชาวเล ถ้าลอด ถ้าเขาพระ ถ้าเขาราง ถ้าเทพนิมิตร ถ้าเสื่อน้อย
ถ้าเขาน้อย ถ้าสระยวนทอง ถ้าทะเลชุ่ฟ้า ถ้าเพชร ถ้าผ้าม่าน และถ้าลอดเหนือ

- แหล่งถ้ำในเขตอำเภอปลายพระยา ลักษณะของถ้ำจะมีหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อน
ประวัติศาสตร์มากมายคือถ้ำวารินทร์ ถ้ำนาผาคีรีง ถ้ำแห้ง ถ้ำน้ำซำ ถ้ำทำบุญ ถ้ำต้นเหรียญ
ถ้ำเขายิงหมี่ ถ้ำเขาเขน ถ้ำเขาเกราะ ถ้ำชิงบ่อเพลง ถ้ำรอบ ถ้ำเขาห้างขาว ถ้ำบางแก้ว
ถ้ำลูกหนู ถ้ำนาพรุ ถ้ำเขาแก้ว และถ้ำสระ

- แหล่งถ้ำในเขตอำเภอคลองท่อม ส่วนใหญ่จะเป็นหลักฐานทางโบราณคดีคือถ้ำพระ ถ้ำลาน
ถ้ำจุกควาย (เขาสามหน่วย) ถ้ำหน้าผิงเขาขวาราบประ และถ้ำรอบแผ่นดินเสมอ

(3) น้ำตก เช่น สระมรกต น้ำตกห้วยโต น้ำตกห้วยสะแด น้ำตกคลองแห้ง น้ำตกต้น น้ำตกหินเพิง
น้ำตกคลองจาก น้ำตกสายฝน น้ำตกโดนเดี่ยว น้ำตกธารโบกขรณี

(4) แหล่งน้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน ได้แก่ น้ำตกร้อนคลองท่อม มีลักษณะเป็นธารน้ำพุร้อนผุด
มีสารกำมะถันเจือจางเป็นส่วนประกอบ อุทยานน้ำพุร้อนกระบี่ ญัฐฐานารีน้ำพุร้อน
บ่อน้ำพุร้อน บ้านบ่อตาน น้ำพุร้อนเค็ม

(5) ธรณีสัณฐาน และภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ เช่น ที่เขาขนาบน้ำ สุสานหอย 75 ล้านปี
เป็นแหล่งซากฟอสซิลเปลือกหอยที่ทับถมกันเป็นเวลานาน

(6) ป่าชายเลน ป่าชายหาดและป่าพรุ เช่น ที่ป่าชายเลนบ้านบ่อท่อ

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

(1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ

- ถ้ำพญานาค (ไวกกิง/พีพีเล) มีภาพเขียนสีสมัยประวัติศาสตร์

- ถ้ำผีหัวโต มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- ถ้ำแหลมเกาะยอ มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- แหลมไฟไหม้มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- แหลมชาวเล/ถ้ำชาวเล

- เขากาโรส มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- เขาเขียนในสระ มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- เขาขนาบน้ำ (ดาบน้ำ) มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- วัดถ้ำเสือ พบหลักฐานทางโบราณคดี

(2) แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ

- พิพิธภัณฑวัตถุคลองท่อม

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

วิถีชีวิตท้องถิ่น

- ตัวเมืองกระบี่
- กลุ่มเลี้ยงปลาในกระชัง บ้านเกาะกลาง
- วิถีชีวิตชุมชนบ้านเกาะกลาง ตำบลคลองประสงค์

5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

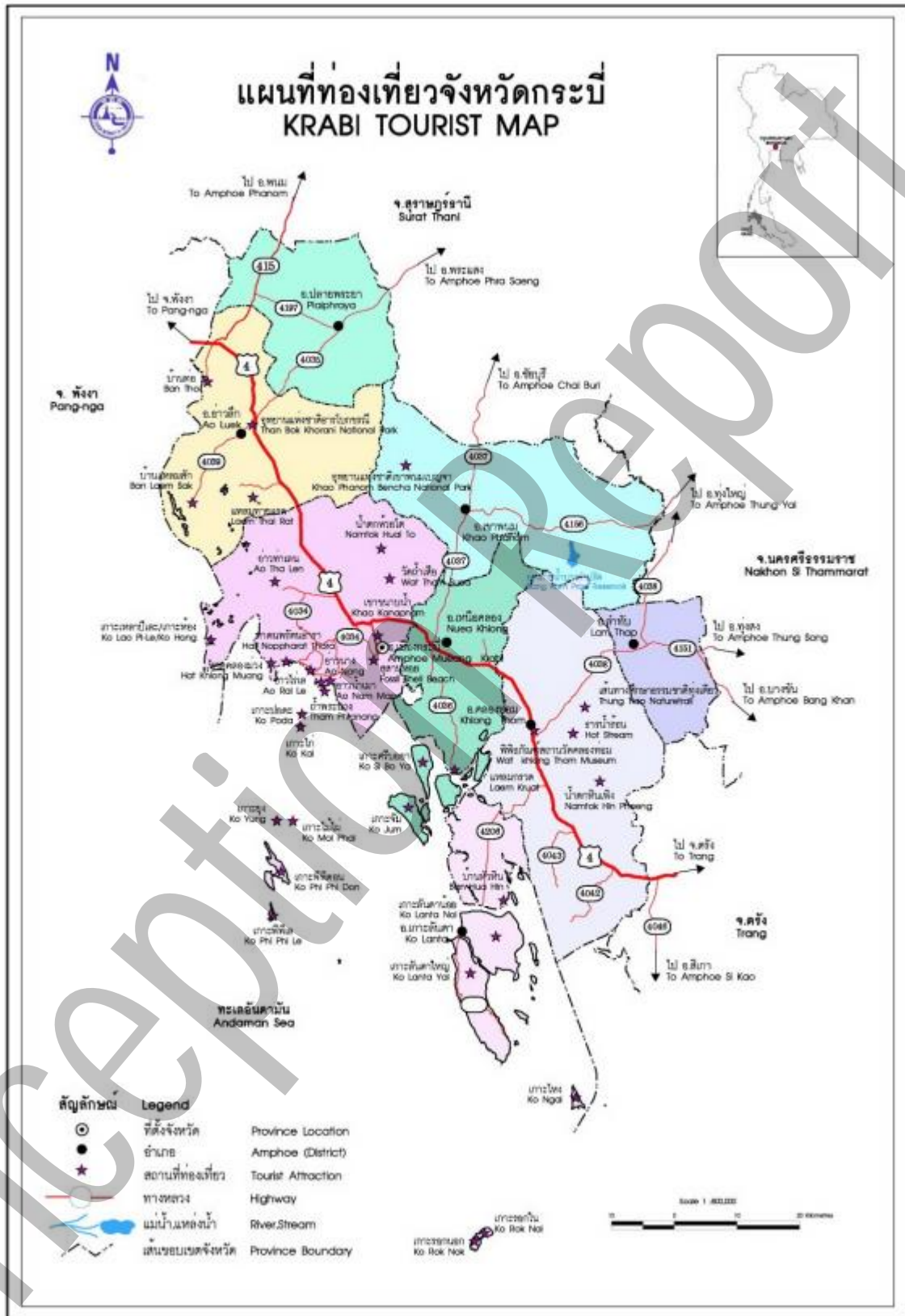
(1) พิพิธภัณฑสถานเฉพาะทาง

- พิพิธภัณฑสถานวัดแก้วโกรวาราม

(2) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเช่น สวนเจ้าฟ้าสวนธาดา วัดถ้ำเสือ
จุดชมทิวทัศน์เมืองกระบี่ 360 องศา

(3) กำแพงประวัติศาสตร์

(4) ประติมากรรมปูนดำ



รูปที่ 3.1-5 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่

3.1.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต

เป็นเมืองที่ทำรายได้สูงสุดจากการท่องเที่ยว มีโรงแรม มีศูนย์การค้า มีสาธารณูปโภคที่เพียงพอสามารถรองรับต่อการพัฒนาให้เป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการลงทุนในการประกอบธุรกิจด้านการท่องเที่ยวที่ครบวงจร และเป็นจังหวัดที่มีความเจริญ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศและทางทะเลในภูมิภาคที่สามารถเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศได้อย่างสะดวก หากพัฒนาศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและรักษาสภาพแวดล้อมให้คงอยู่ ก็จะเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและสร้างรายได้ให้กับประเทศที่ยั่งยืน นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 เห็นชอบให้ผลักดันจังหวัดภูเก็ตก้าวไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ด้วย

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะต่าง ๆ จังหวัดภูเก็ต มีเกาะบริวารทั้งหมด 39 เกาะ ส่วนใหญ่อยู่ทางตะวันออกและทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต เกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่
 - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต ได้แก่ เกาะราชาใหญ่ เกาะราชาน้อย เกาะเฮ เกาะโหลน เกาะบอน เกาะแก้ว และเกาะไม้ท่อน เหมาะสำหรับการพักผ่อนชายหาด ดำน้ำดูปะการัง (เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน) ตกปลา (เกาะราชาน้อย) และพักผ่อน บนเกาะแก้วมีรอยพระพุทธรูปจำลองตั้งอยู่ด้วยเกาะที่มีที่พักให้บริการบนเกาะได้แก่ เกาะราชาใหญ่ เกาะเฮ เกาะโหลน และเกาะไม้ท่อน (รีสอร์ทส่วนตัว)
 - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ตได้แก่ เกาะตะเกาใหญ่ มีสิ่งที่น่าสนใจคือ นกเงือกและมีที่พักแรมบริการบนเกาะ
 - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกของเกาะภูเก็ตบริเวณอ่าวสะพาน เกาะรังใหญ่ เกาะมะพร้าวเกาะไข่นอกเหมาะสำหรับพักผ่อนชายหาดและเล่นน้ำ ที่เกาะรังใหญ่ มีสิ่งที่น่าสนใจ คือ ฟาร์มหอยมุกกิจกรรมพายเรือแคนูและขี่จักรยานรอบเกาะ
 - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกของเกาะภูเก็ตใกล้กับอ่าวปอได้แก่ เกาะนาคาน้อย มีฟาร์มหอยมุกและการสาธิตการเลี้ยงมุกให้นักท่องเที่ยวชม มีร้านอาหารทะเลบริการแต่ไม่มีที่พักแรม
 - เกาะแรดและเกาะนาคาใหญ่ ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างรีสอร์ทหรูของเอกชนรองรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- (2) ชายหาด จังหวัดภูเก็ตมีชายหาดอยู่หลายแห่งซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติจำนวนมากในแต่ละปีส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะ ชายหาดที่สำคัญ ได้แก่
 - หาดป่าตอง หาดกะตะ หาดกะรน เป็นหาดทรายยาว มีกิจกรรมการท่องเที่ยวคึกคักตลอดทั้งวัน ทั้งกิจกรรมชายหาด กิจกรรมกีฬาทางน้ำ กิจกรรมบันเทิงและนันทนาการรูปแบบต่างๆ
 - หาดสุรินทร์หาดกมลา หาดกะหลิม หาดในหาน หาดราไวย์เป็นชายหาดทรายที่ไม่ยาวนัก มีกิจกรรมการท่องเที่ยวที่คึกคักน้อยกว่า 3 หาดแรก

- ชายหาดอ่าวบางเทา หาดลายัน เป็นชายหาดที่เงียบสงบและเป็นที่ตั้งของโรงแรมที่พัก และบ้านพักตากอากาศรองรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- ชายหาดที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติสิรินาถ ได้แก่ หาดทรายแก้ว หาดไม้ขาว หาดในยาง หาดในทอน เป็นชายหาดที่ค่อนข้างเงียบสงบ ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงกุมภาพันธ์ จะมีเต่าทะเลขึ้นมาวางไข่ เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรมที่พักรองรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- อ่าวต่าง ๆ ทางฝั่งตะวันออก มีทิวทัศน์ที่สวยงามแต่ไม่เหมาะในการลงเล่นน้ำ จึงเป็นที่ตั้งของท่าเรือไปเกาะต่างๆ และมารีน่า ได้แก่อ่าวปอ อ่าวสะปำ อ่าวภูเก็ตอ่าวมะขาม และอ่าวฉลอง

(3) แหล่งปะการัง ซึ่งเป็นแหล่งกิจกรรมดำน้ำตื้นและดำน้ำลึก ได้แก่

- หมู่เกาะราชา เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน หินหมู่สังนอกและหินหมู่สังใน (Anemone Reef และ Shark Point)
- เรือจมคิงส์ครุยเซอร์ (ระหว่างเกาะภูเก็ตและเกาะพีพี)

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้เช่น สถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์สัตว์ป่า เขาพระแก้ว
- (2) น้ำตก เช่น น้ำตกโตนไทร น้ำตกบางแป
- (3) ป่าชายเลน ป่าชายหาด ป่าพรุ เช่น ศูนย์ศึกษาธรรมชาติพ่าฉัตรไชย ป่าชายเลนบ้าน บาโรง
- (4) จุดชมทิวทัศน์ ได้แก่ แหลมพรหมเทพ แหลมกาแหลมพันวา หาดกะตะ - กระรน เขาขาด

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

- (1) ศาสนสถาน ได้แก่ วัดฉลอง พระพุทธมิ่งมงคลเอกนาคคีรีวัดพระทอง วัดพระนางสร้าง วัดม่วง โกมารักษ์ (เข็มซีประวัติศาสตร์ที่เดียวในภูเก็ต) วัดไชยธาราราม (พระบรมสารีริกธาตุ) วัดสี่ลู่ธาราม (แหล่งปฏิบัติธรรมหลวงปู่สุภาภานุตสีโล)
- (2) อนุสาวรีย์อนุสรณ์สถาน ได้แก่ อนุสาวรีย์ท้าวเทพกษัตรี และท้าวศรีสุนทร

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

- (1) วิถีชีวิตท้องถิ่น
 - ตัวเมืองภูเก็ต
 - เกาะมะพร้าว มีหมู่บ้านประมงที่ยังคงวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม
 - ชุมชนป่าคลอก
 - ชุมชนบางโรง
 - ชุมชนบ้านไม้ขาว
 - ชุมชนกมลา
 - ชุมชนกระทุ้

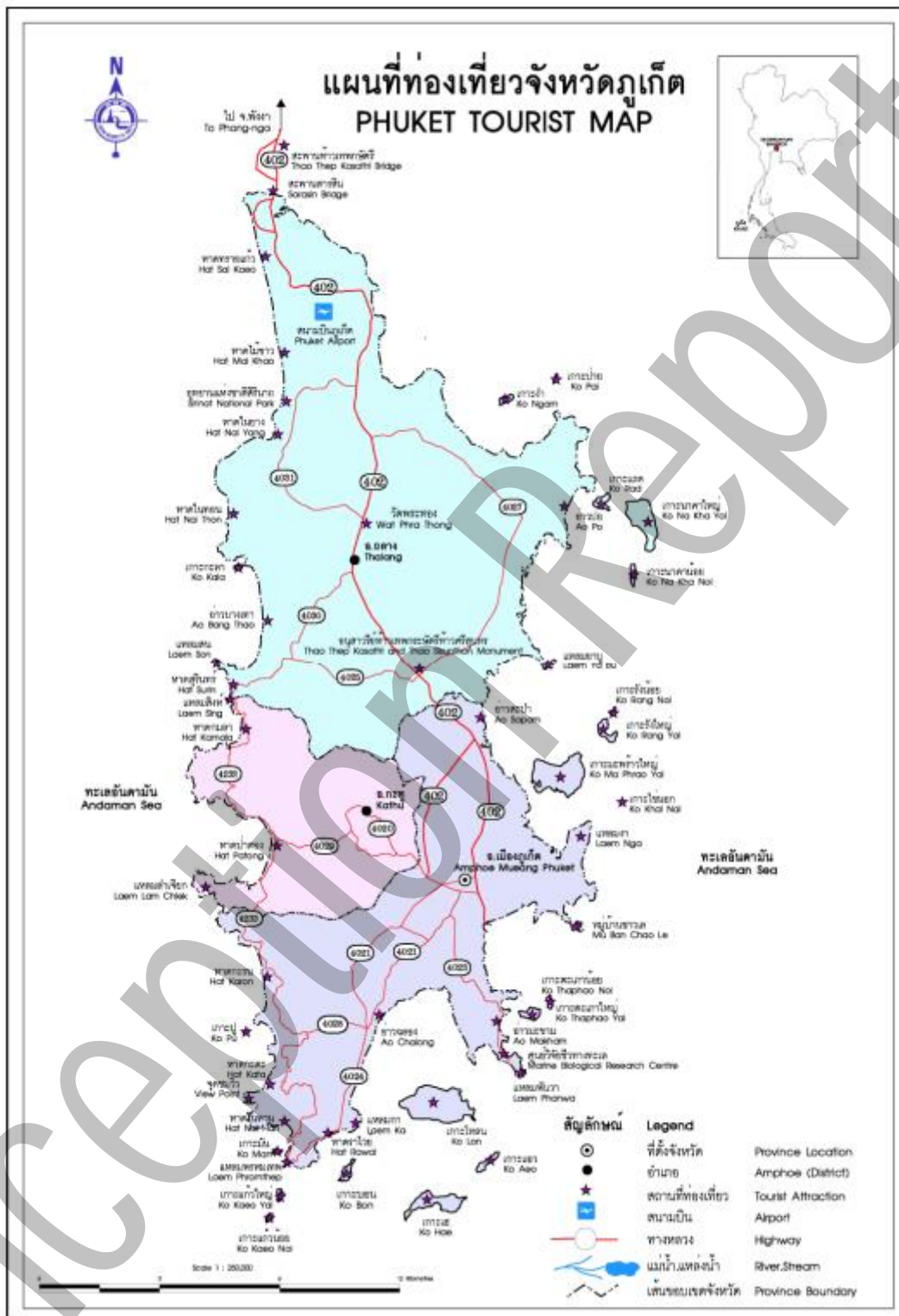
- ชุมชนบ้านบ่อแร่
 - ชุมชนประมงบ้านราไวย์
 - ชุมชนบ้านคณที
- (2) แหล่งวัฒนธรรมประเพณีและหัตถกรรมพื้นเมือง
- ศูนย์ศิลปวัฒนธรรมจังหวัดภูเก็ต
 - ชุมชนบ้านคอเอน
 - ชุมชนบ้านแขนน
 - ศูนย์อนุรักษ์มรดกท้องถิ่นกะทู้
- (3) แหล่งสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์
- อาคารเก่าแก่สไตล์ชิโนโปรตุกีสบริเวณถนนกลาง ถนนตีบุก ถนนพังงา ถนนกระบี่ ถนนเยาวราช
 - ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต
 - ธนาคารนครหลวงไทย
 - ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหลังเก่า
 - อาคารสำนักงานที่ดิน
 - บ้านหลวงอำนาจนรารักษ์
 - บ้านพระยาวิชิตสงคราม (เมืองกลางเก่า)
 - บ้านพระพิทักษ์ชินประชา
- 5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
- (1) พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง
- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติถลาง
 - พิพิธภัณฑ์เปลือกหอย
 - พิพิธภัณฑ์ภูเก็ตไทยหัว
 - พิพิธภัณฑ์เหมืองแร่
- (2) สวนสนุก สถานบันเทิง
- ภูเก็ตแฟนตาซี
 - ไซม่อน คาบาเรย์
 - ฟาร์มจระเข้และสวนเสือภูเก็ต
 - ไดโนปาร์ค
 - หมู่บ้านไทยและสวนกล้วยไม้ภูเก็ต
 - สวนสาธารณะที่เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในจังหวัดและนักท่องเที่ยวที่สะพานหิน และเขารัง

- บริเวณหาดป่าตอง มีสถานบันเทิงยามค่ำคืน และร้านค้าต่าง ๆ
- (3) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติ
 - อควาเรียมภูเก็ต
 - สวนผีเสื้อ
 - สวนสัตว์ภูเก็ต
 - โครงการคืนชะนีสู่ป่า
- (4) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
 - สวนสาธารณะเขารัง
 - สวนสาธารณะสะพานหิน
- 6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ
 - แหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาทั้งสถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาทางบก เช่น สนามกอล์ฟ สนามขี่ม้า แหล่งตกปลา สถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาทางน้ำ เช่น วินด์เซิร์ฟ เคเบิลสกีสถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาผาดโผน (Extreme games) เช่น บันจี้จัมพ์เพนท์บอล โกคาร์ท ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณหาดป่าตอง บนเกาะภูเก็ตมีสนามกอล์ฟกระจายอยู่ 5 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอต่าง 4 แห่ง และอำเภอกะทู้ 1 แห่ง
 - กิจกรรมเดินไต่ทะเล (Sea Walking) ที่เกาะเฮ ปัจจุบันมีการสร้างแหล่งดำน้ำแห่งใหม่บริเวณอ่าวบางเทา โดยนำซากเครื่องบินรบสมัยสงครามเกาหลีมาทำเป็นปะการังเทียม จำนวน 10 ลำ ห่างจากชายฝั่ง 1 กิโลเมตร ลึก 15-20 เมตร
 - แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ได้แก่ สปา มีให้บริการตามโรงแรมระดับ 4-5 ดาว ศูนย์บริการทางการแพทย์ (Medical health care center)
- 7) เทศกาลงานประเพณี
 - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟซีรีย (มูนซูน ไรเดอร์)
 - งานลากูน่า ภูเก็ต อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล มารารอน
 - การประกวด แข่งขันทักษะทางวิชาการท้องถิ่น ระดับภาคใต้
 - งานภูเก็ต เรส วิค (ซิก เซนส์)
 - งานภูเก็ตอินเทอร์เน็ตเนชั่นแนลแพชั่นวิค
 - งานภูเก็ต มิวสิค เฟสติวัล
 - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟ
 - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟ
 - งานภูเก็ต ฟุต แอนด์เบเวอร์เรจ โชว์
 - งานภูเก็ต วอล์ค แอนด์รัน
 - เทศกาลถือศีลกินผักจังหวัดภูเก็ต

- งานภูเก็ต แอนดอันดามัน ทราเวล เทรด
- เทศกาลเปิดฤดูกาลท่องเที่ยว จังหวัดภูเก็ต
- งานแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทาน
- ภูเก็ตคิงส์คัฟร์กัตต้า
- การแข่งขันลากูน่าภูเก็ตไตรกีฬา
- งานแสดงเรือนานาชาติ
- งานรำลึกสินามิ

8) สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

- น้ำพริกกุ้งเสียบ แกงไตปลา
- ผ้าบาติก
- เม็ดมะม่วงหิมพานต์
- ขนมเต่าส้อ
- เครื่องประดับจากไข่มุก



รูปที่ 3.1-6 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต

3.1.2.5 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง

เป็นจังหวัดที่เป็นฐานการผลิตสำคัญด้านการเกษตร เป็นจังหวัดที่มีการปลูกเป็นเมืองท่าที่มีการติดต่อกับต่างประเทศมาตั้งแต่โบราณกาล จึงมีมนต์เสน่ห์ที่น่าค้นหา หากสามารถพัฒนาจังหวัดตรังให้เป็นฐานด้านการส่งออกที่เชื่อมโยงทางทะเล ก็จะเพิ่มศักยภาพด้านการค้าการลงทุนให้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรม และเป็นฐานกระจายสินค้าอันดามัน

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะ และเกาะแก่งต่างๆ เช่น เกาะสุกรหรือเกาะหมูเกาะลิบง เกาะกระดาน เกาะไห เกาะมุก ถ้ำมรกต เกาะรอก เกาะหลาวเหลียง เกาะเกตุรา
- (2) ชายหาด ได้แก่ ที่ทำการอุทยานหาดเจ้าไหม มีอ่าวที่สำคัญ ได้แก่ อ่าวเนียง อ่าวไผ่ อ่าวช่องลม หาดปากเมง หาดเจ้าไหม หาดหยงหลิง หาดราชมวงคล หาดยาว หาดสำราญ แหลมหยงสตาร์
- (3) แหล่งปะการัง ได้แก่ เกาะม้า เกาะเชือก เกาะแหวน เกาะตะเกียง
- (4) แหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายาก/พันธุ์ถิ่น
 - แหล่งหญ้าทะเลที่เกาะลิบงอำเภอกันตัง เป็นที่อาศัยของพะยูน (เงือกแห่งท้องทะเล)
 - หาดปากเมง มีร่องรอยของการฝังตัวของหอยหายากใกล้จะสูญพันธุ์ชนิดหนึ่งคือหอยตะเภา

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าคลองลำชาน สถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์สัตว์ป่าเขาช่อง ทะเลสองห้อง
- (2) ถ้ำ เช่น ถ้ำเขาช้างหาย ถ้ำเล ถ้ำเขากอบ ถ้ำเจ้าไหม-ถ้ำเจ้าคุณ
- (3) น้ำตก ได้แก่ น้ำตกโตนเต๊ะ น้ำตกกระช่อง น้ำตกสายรุ้ง น้ำตกเจ้าพะ น้ำตกไพรสวรรค์ น้ำตกปลาลอก น้ำตกโตนตก น้ำตกน้ำพาน ร้อยชั้นพันวัง น้ำตกเขาช่อง น้ำตกปากแจ่ม
- (4) แหล่งน้ำพุร้อน เช่น วนอุทยานบ่อน้ำร้อนกันตัง
- (5) แหล่งดูสัตว์ป่าพันธุ์ถิ่น
 - พญากง (สัตว์ครึ่งบกครึ่งน้ำ ลักษณะคล้ายกบและคางคก แต่มีขนาดใหญ่กว่า ดวงตาจะมีสีแดงจัดเมื่อกระทบแสงไฟในยามค่ำคืน มีมากที่อำเภอรษฎา พบเห็นได้บริเวณริมฝั่งคลอง หรือลำห้วย)
 - วังนกน้ำ เป็นบึงน้ำ หรือแอ่งน้ำ และป่าพรุ อยู่ที่อำเภอวังวิเศษ เป็นที่พักอาศัยของนกเป็ดน้ำที่อพยพหนีความหนาวจากประเทศจีน และนกท้องถิ่นหลากหลายชนิด

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ ได้แก่ ภูเขาหลักจัน ภูเขาชุมทอง วัดคีรีวิหาร ภูเขาสาย ถ้ำตรา เขาโพธิ์โทน

- (2) ศาสนสถาน ศาสนสถานที่สำคัญ ได้แก่ วัดถ้ำพระพุทธ วัดภูเขาทอง ภูเขาสาย วัดนิคประทีป วัดกะพังสุรินทร์วัดจอมไตร วัดตรังคภูมิพุทธาวาส วัดมงคลสถาน คริสตจักรตรัง
- (3) อนุสาวรีย์อนุสรณ์สถาน ได้แก่ อนุสาวรีย์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เขาปิณะ ลายพระปรมาภิไธยย่อ “ปปร.๑๐/๑๐/๗๑” เป็นหลักฐานสำคัญที่จารึก เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์พ.ศ.2471

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

- (1) แหล่งวัฒนธรรมประเพณีและหัตถกรรมพื้นเมือง ได้แก่
 - หมู่บ้านขนมเค้ก ชมกรรมวิธีและขั้นตอนการทำขนมเค้กของฝากจากเมืองตรังที่มีชื่อเสียงจากต้นตำรับที่ตำบลลำภูรา
 - บ้านนาหมื่นศรีเป็นชุมชนวิสาหกิจทำผ้าทอมือ
- (2) แหล่งสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ เช่น สถานีรถไฟกันตัง ท่าหนักโปรงฤทัย จวนผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง บ้านตระกูลคีรีรัตน์

5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

- (1) พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง เช่น พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำราชมงคล พิพิธภัณฑ์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี
- (2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติ เช่น สวนพฤกษศาสตร์สากลภาคใต้ (ทุ่งค่าย)
- (3) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สระกะพังสุรินทร์ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ 95 (ทุ่งน้ำผุดหรือเขาแปะช้อย) สวนสาธารณะควนตำหนักจันทร์ หรือสวนตำหนักจันทร์

6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ

- นั่งรถตุ๊กตุ๊ก
- ดูนกทะเล
- ดำน้ำตื้น
- ไต่บันไดเทียมยอดไม้
- เดินป่าปากแจ่ม
- หาดหอยตะเภา
- ดำน้ำลึก, หินแดง
- ตกปลาทะเล
- ตามรอยพะยูน

- เดินป่าสัมผัสก้อนเมฆ ภูเขาเมฆ เส้นทางเดินป่า ชมความอุดมสมบูรณ์ของผืนป่าแห่งเทือกเขาบรรทัด ต้นไม้แคระบนยอดเขาสูง และทัศนียภาพอันสวยงามของ 2 ฝั่งทะเล 2 จังหวัด คือ อ่าวไทย (พัทลุง) และอันดามัน (ตรัง)

7) เทศกาลงานประเพณี

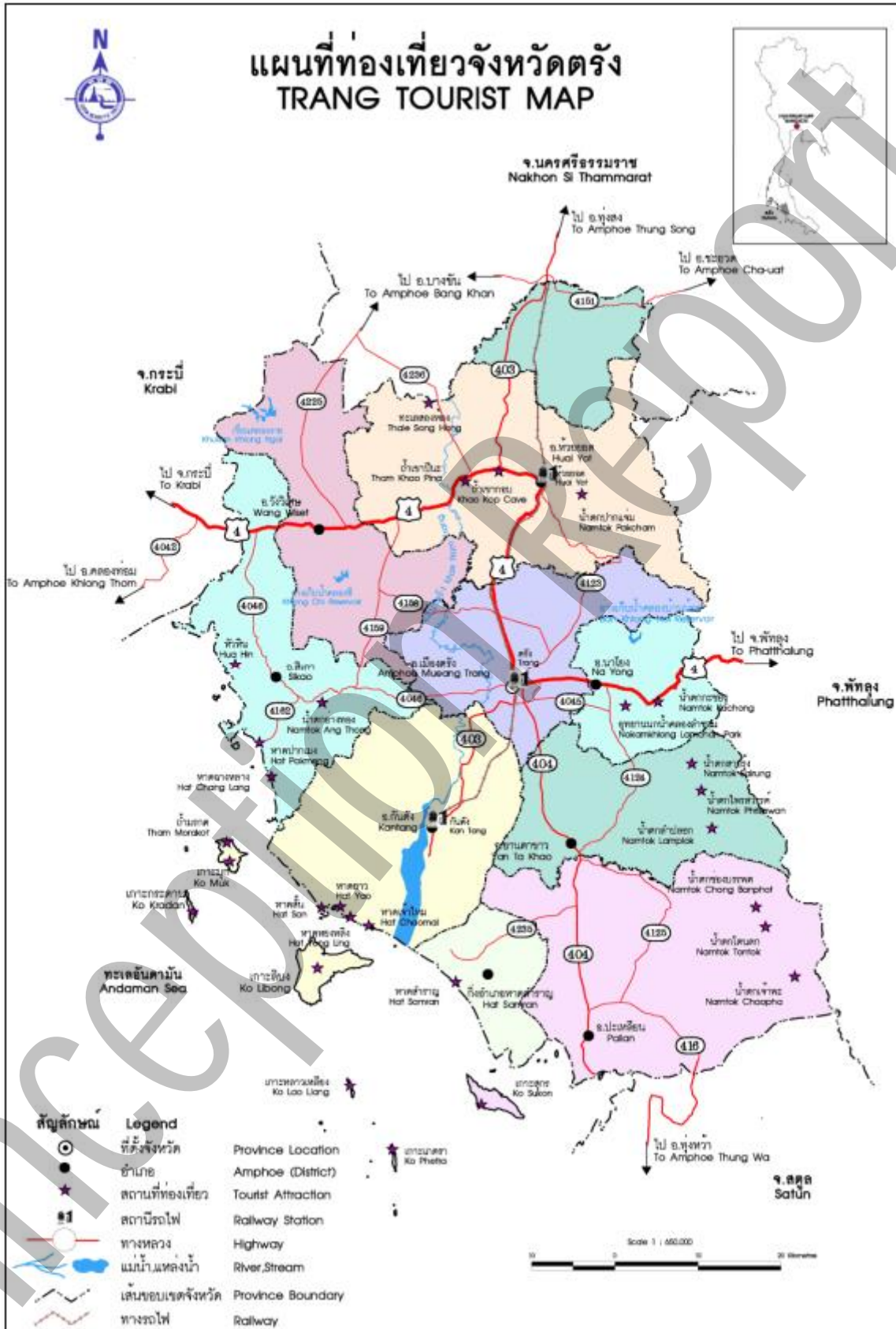
- งานเทศกาลขนมเค้ก จัดขึ้นในเดือนสิงหาคม ให้เลือกซื้อเป็นของฝากจากเมืองตรัง ตรังมีชื่อเสียงในการทำขนมเค้กมาช้านาน โดยเฉพาะที่บ้านลำภูรา เป็นแหล่งผลิตขนมเค้กมาแต่ดั้งเดิมเอกลักษณ์ของขนมเค้กของชาวตรังจะไม่ใช้ครีมตกแต่งหน้าเค้ก
- งานวิวาทิไต้สมุทร จัดขึ้นเดือนกุมภาพันธ์ทุกปีหนุ่มสาว ทั้งชาวไทยและต่างประเทศทั่วโลก มาเข้าร่วมพิธีวิวาทิไต้ทะเลตรัง
- งานวัฒนธรรม ประเพณีของดีเมืองตรัง จัดขึ้นเดือนกันยายนทุกปีรวบรวมวัฒนธรรมประเพณีของดีที่มีในจังหวัดตรังทุกอำเภอมาแสดง ประเพณีการถือศีลกินเจของคนตรัง
- งานเฉลิมพระชนมพรรษาและงานกาชาดจังหวัดตรังจัดขึ้นระหว่าง วันที่ 5-15 ธันวาคมทุกปี เป็นงานที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของจังหวัดตรังและของภาคใต้ มีการออกร้านจัดนิทรรศการแสดงสาธิตจำหน่ายผลิตภัณฑ์การแสดงศิลปวัฒนธรรม และมหรสพต่างๆ ตลอดงาน
- ประเพณีไหว้พระจันทร์ทุกปีในคืนวันเพ็ญเดือนแปดที่ชุมชนทุ่งยาว อำเภอปะเหลียน
- การจัดงานอนุรักษ์หอยตะเภา ประจำปีในวันเสาร์ - อาทิตย์สัปดาห์ที่ 3 ของเดือนพฤศจิกายน
- ประเพณีชักพระ
- งานเบิกฟ้าเมืองตรัง
- งานเทศกาลหมูย่าง เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง ช่วงเดือนกันยายนของทุกปี

8) สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

- ผ้าทอนาหมื่นศรีที่กลุ่มทอผ้านาหมื่นศรี
- ไม้เทพธาโร ที่ศูนย์ผลิตภัณฑ์แกะสลักไม้เทพธาโร
- ขนมเค้กเมืองตรัง ที่มีชื่อเสียงจากต้นตำรับที่ตำบลลำภูรา

9) อาหารพื้นถิ่น

- อาหารเช้าแบบชาวตรัง ได้แก่ โกปี้ซ่า ขนมจีบ อู๋ซาก้วย ปาท่องโก๋และหมูย่าง



รูปที่ 3.1-7 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดตรัง

3.1.2.6 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล

เป็นจังหวัดที่มีรายได้หลักมาจากภาคการท่องเที่ยว ภาคเกษตร และการประมง อีกทั้งยังเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันทางด้านการขนส่งและการค้าชายแดน เนื่องจากมีพื้นที่และท่าเรือที่สำคัญ เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์ มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย จังหวัดสตูลมีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งการท่องเที่ยวทางทะเล และการท่องเที่ยวชุมชน จังหวัดสตูลจึงเหมาะแก่การพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการท่องเที่ยวชุมชนจากศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก การพัฒนาจึงมุ่งสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับโลก และยังเป็นจังหวัดสุดเขตแดนใต้ฝั่งอันดามันของประเทศไทย มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งทางทะเล การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น เกาะหลีเป๊ะ เกาะตะรุเตา เป็นต้น อีกทั้งยังมีชื่อในสถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่เปิดให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปสำรวจ และทำกิจกรรมสันถนาการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเล่นกีฬา พายเรือคายัค สถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีชื่อเสียง ได้แก่ น้ำตกวังสายทอง น้ำตกบริพัตร ถ้ำภูผาเพชร ถ้ำเสเตโกดอน เป็นต้น

1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- อุทยานแห่งชาติตะรุเตา
- เกาะกลาง และเกาะไข่
- เกาะหลีเป๊ะ
- เกาะหินงาม
- หมู่เกาะเกตรา
- หาดสันหลังมังกร
- แหลมตันหยงโป
- หาดทรายยาว
- เกาะบุโหลน
- อุทยานแห่งชาติทางทะเลหมู่เกาะเกตรา
- หาดปากบารา
- อุทยานแห่งชาติทะเลบัน
- แหลมตันหยงโปและหาดทรายยาว

2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- น้ำตกวังสายทอง
- น้ำตาบริพัตร
- น้ำตกยาโรย
- บ่อน้ำพุร้อนทุ่งน้อย
- ถ้ำเสเตโกดอน

- ถ้าภูผาเพชร
- น้ำตกป่าหนั้น
- ถ้าเจ็ดคด
- ถ้ำลอดปูซู

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล คฤหาสน์กูเด็น
- พิพิธภัณฑ์ช่างตีกลองดำบรรพ์ทุ่งหว้า
- แหล่งโบราณคดีเขาโต๊ะพะยูน

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

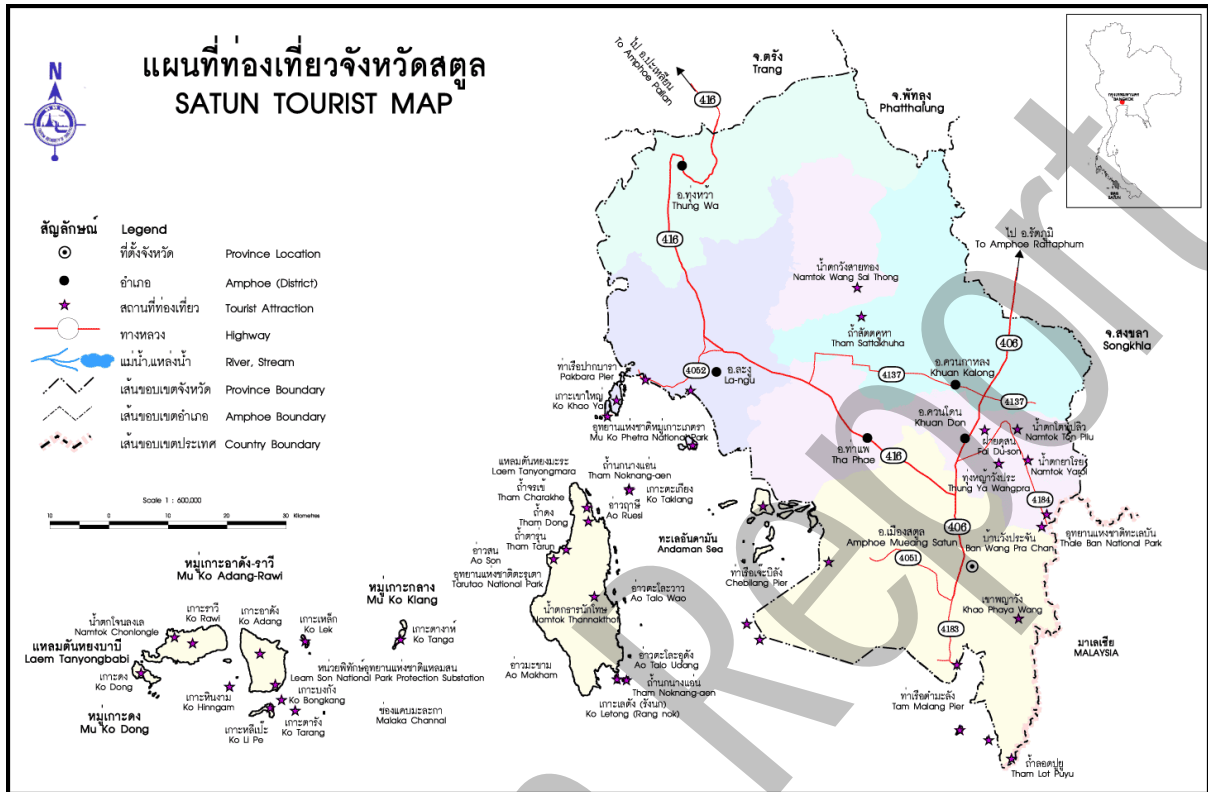
- วัดชนาธิปเฉลิม
- มัสยิดมำบัง
- ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา
- ชุมชนบ้านหัวทาง เป็นหมู่บ้านเก่าแก่อายุกว่า 100 ปี แหล่งท่องเที่ยวภายในชุมชน ได้แก่ หาดหอยขาว ภูเขาเผือกฟ้า รอยเท้ามนุษย์โบราณ ล่องเรือชมธรรมชาติป่าชายเลน

5) เทศกาลงานประเพณี

- งานมหกรรมเทศกาลโรตีสองดีเมืองสตูล เป็นการแสดงและจำหน่ายโรตีสองดีของจังหวัดสตูล ที่มีหลากหลายประเภท โดยเฉพาะการจัดทำโรตีสองดีเผา การโชว์ชาชัก โดยจะจัดเดือนมกราคม ของทุกปี
- งานแข่งขันว่าประเพณีจังหวัดสตูล จะจัดขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ ของทุกปี
- งานแข่งขันการตกปลา "ตะรุเตา - อาดัง พิชชิงค์พ" เป็นการแข่งขันตกปลาที่มีผู้เข้าร่วมแข่งขัน ทั้งในและต่างประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย มีการแห่ขบวนมัจฉา
- งานวันข้าวโพดหวานอำเภอท่าแพ เป็นงานประจำปีของอำเภอ ภายในงานมีการจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรที่ขึ้นชื่อ คือ ข้าวโพดหวาน ซึ่งมีรสชาติหวานอร่อย จัดประมาณเดือนมีนาคม ของทุกปี
- งานวันเมล็ดกลางจังหวัดสตูล เป็นงานที่จัดขึ้นเพื่อเป็น การรำลึกถึงพลักรธรรมคำสอน และ ผลงานของท่านนบีมุฮัมมัด เพื่อเป็นการส่งเสริมสถาบันศาสนาอิสลามและเพื่อฝึกกำลัง ของพี่น้องมุสลิมในการร่วมกันแก้ปัญหาที่สำคัญของจังหวัด จัดเดือน พฤษภาคม ของทุกปี
- งานประเพณีลอยเรือของชาวเลเกาะหลีเป๊ะ ซึ่งทำกันปีละ 2 ครั้งคือ ในเดือน 6 (พฤษภาคม) และเดือน 12 (พฤศจิกายน) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลอยบาปและเป็นการเสี่ยงทาย ในการประกอบอาชีพได้กระทำกันมานานแล้ว ผู้เริ่ม คือ "โต๊ะมีทลี" ซึ่งชาวเลถือว่าเป็นการ พบรอกคนสำคัญเพราะเป็นผู้บุกเบิกเกาะนี้เป็นคนแรก และเป็นที่เคารพนับถือของชาวเลเป็น อย่างยิ่งในขณะมีชีวิตอยู่

- งานวันจำปาตะและของดีเมืองสตูล เป็นการแสดงสินค้าผลิตผลด้านการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ที่สำคัญของจังหวัด จัดเดือน กรกฎาคม ของทุกปี
- งานมหกรรมอาหารจานเด็ดและของดีเมืองสตูล เป็นงานแสดงฝีมือการทำอาหาร พื้นบ้านของชาวสตูล ภายในงานมีอาหารจำหน่ายจำนวนมากล้วนเป็นอาหารที่ขึ้นชื่อ ของจังหวัดสตูล โดยจะจัดงานประมาณเดือนสิงหาคมของทุกปี
- งานประเพณีถือศีลกินเจ เป็นงานประเพณีของคนไทย เชื้อสายจีนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดสตูล จัดขึ้นประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ณ บริเวณศาลเจ้าโป้เจ้เก้ง อำเภอเมืองสตูล เทศกาลกินเจเป็นความเชื่อของชาวจีนที่ถือเอาวันที่ 1 เดือน 9 ของทุกปี
- งานเปิดฤดูกาลท่องเที่ยวทางทะเลจังหวัดสตูล มีเป้าหมายหลักเพื่อท่องเที่ยว ณ อุทยานแห่งชาติตะรุเตา ที่มีหาดสวย น้ำใส หาดทรายขาว เช่น เกาะอาดัง เกาะหลีเป๊ะ โดยเฉพาะเกาะตะรุเตา ซึ่งเป็นแหล่งประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ชมการแข่งขันหินรอกตะรุเตา ชมการแสดงแสง สี เสียง และวิถีชีวิตของชาวเล จัดเดือนธันวาคมของทุกปี

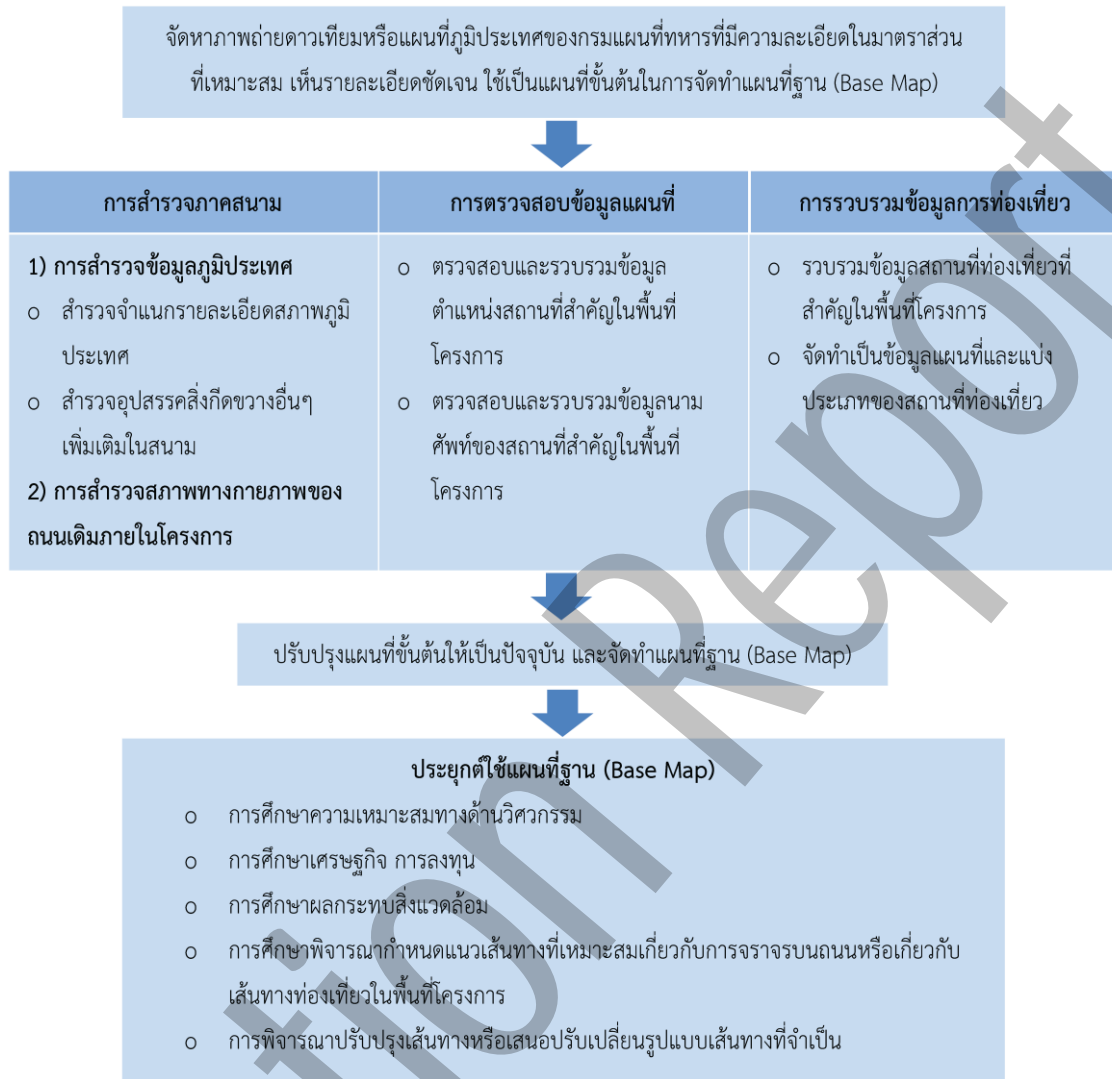
จากศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก การพัฒนาจึงมุ่งสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับโลกด้วยการรักษามนต์เสน่ห์ของศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อเป็นฐานในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศและกลุ่มจังหวัด เพื่อก้าวเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางแห่งการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก และให้ความสำคัญกับการรักษากลุ่มนักท่องเที่ยวหรือลูกค้าในตลาดเดิมที่เคยมีประสบการณ์เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ หรือความประทับใจในภาพลักษณ์เดิมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ให้สร้างรายได้ อย่างยั่งยืน และการพัฒนาเพิ่มคุณภาพการบริการพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่และสร้างกลไกด้านการตลาดเพื่อเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยว รวมทั้งการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจสาขา ก็จะเป็นการรักษันดามันให้มีความมั่นคง และยั่งยืน เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญให้กับชาติที่จะนำมาสู่ความมั่งคั่งอย่างแท้จริง



(กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน, 2560: 13)

รูปที่ 3.1-8 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดสตูล

จากที่กล่าวข้างต้น สามารถสรุปเป็นแผนภาพขั้นตอนการดำเนินงานได้ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-9



รูปที่ 3.1-9 ขั้นตอนการดำเนินงานในการจัดทำแผนที่ฐาน (Base Map) ของโครงการ

3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานส่วนนี้ ประกอบด้วย การสำรวจปริมาณการเดินทางของผู้สัญจรและปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination Survey) ของผู้สัญจรและสินค้า รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ขอบเขตของงานสำรวจข้อมูลในส่วนนี้ มีทั้งการสำรวจข้อมูลการเดินทางภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เพื่อความสะดวกในการวางแผนสำรวจข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทาง จึงกำหนดแนวทางสำรวจข้อมูลแบ่งตามขอบเขตของพื้นที่ โดยยังคงรายละเอียดของข้อมูลที่ต้องการไว้อย่างครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตของงาน (TOR) ดังนี้

3.2.1 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งภายในประเทศ

การดำเนินงาน ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1) วางแผนการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยอ้างอิงจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่มีการสำรวจอยู่ก่อนแล้วเป็นตัวตั้ง เพื่อตรวจสอบข้อมูลที่ต้องการและจำเป็นต้องสำรวจเพิ่มเติม ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า
- 2) เมื่อทราบข้อมูลที่ต้องสำรวจเพิ่มเติมแล้ว จากนั้นทำการกำหนดเส้นทางหลัก โครงข่ายถนนหลัก และทางแยกหลัก รวมถึงกำหนดเส้นทาง โครงข่ายถนน และทางแยกที่เข้าถึงพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็น
- 3) กำหนดเส้นแบ่งเขต (Screen Lines) บนช่วงถนนข้างต้น และกำหนดทางแยกที่จำเป็นเพื่อกำหนดจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร (Traffic Volume) ทั้งบนช่วงถนน (Mid-block Traffic Counting, MB) และทางแยก (Turning Movement Traffic Counting, TMC) กำหนดวันและจำนวนชั่วโมงที่จะทำการนับรถ รวมถึงจำนวนบุคลากร และออกแบบแบบฟอร์มที่ใช้สำหรับการนับรถ และแบบบันทึกข้อมูลลักษณะทางกายภาพของช่วงถนน และทางแยกที่ทำการนับรถ โดยจะใช้เทคนิคการนับรถด้วยพนักงานนับรถ (Manual Traffic Counting Technique) สำหรับการสำรวจข้อมูลครั้งนี้
- 4) ทำการสำรวจข้อมูลการเดินทางของผู้สัญจรและการขนส่งสินค้า ด้วยการสำรวจจุดต้นทางปลายทาง (Origin-Destination Survey, O-D Survey) บนถนนเส้นหลัก และเส้นทางที่เข้าถึงพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็น โดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์ริมทาง (Roadside Interview Technique) กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ การเดินทางของผู้สัญจร และการขนส่งสินค้า
- 5) ทำการสำรวจข้อมูลความเร็วกระแสจราจร (Speed) โดยใช้เทคนิคขับรถทดสอบ (Test-car Run) เพื่อหาความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจร (Average Travel Speed)

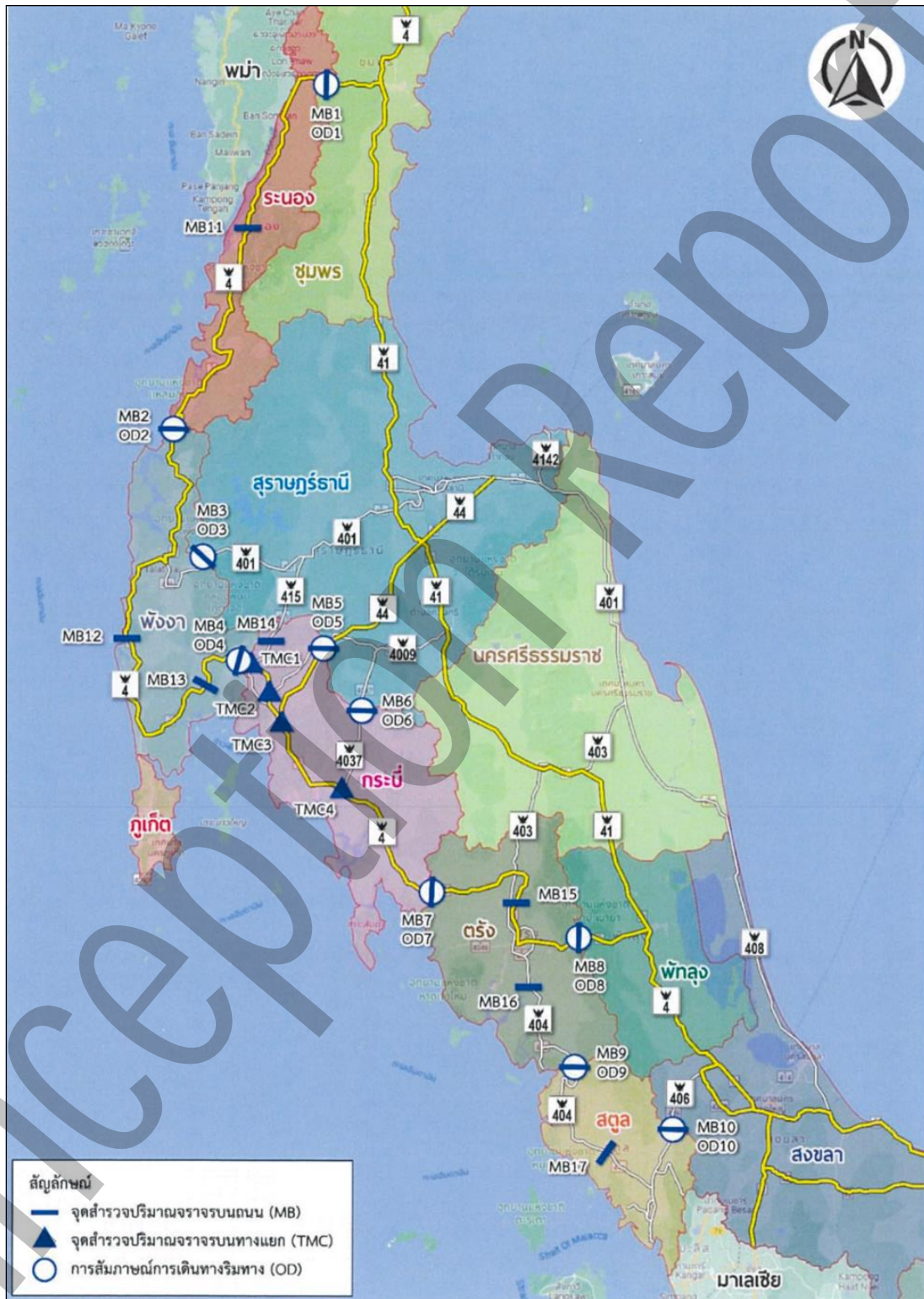
3.2.2 งานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งระหว่างประเทศ

รายละเอียดของข้อมูลจะแตกต่างกับงานสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งภายในประเทศ โดยจะเน้นไปที่การขนส่งสินค้าเป็นสำคัญ โดยประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) วางแผนการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยอ้างอิงจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่มีการสำรวจอยู่ก่อนแล้วเป็นตัวตั้ง เพื่อตรวจสอบข้อมูลที่ต้องการและจำเป็นต้องสำรวจเพิ่มเติม ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า
- 2) สำรวจปริมาณการนำเข้า-ส่งออก และมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย รวมถึงต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของทุกรูปแบบการขนส่งในปัจจุบัน
- 3) สำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (O-D Survey) ของการขนส่งสินค้าข้ามแดน ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยข้อมูลที่ต้องการ ได้แก่ ประเภทของสินค้า ปริมาณของสินค้าแต่ละประเภท ระยะเวลาที่ใช้ขนส่ง

3.2.3 การกำหนดจุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทาง

จากขั้นตอนการดำเนินงานที่กล่าวไปแล้วนั้น ในเบื้องต้น ได้กำหนดจุดการสำรวจไว้ดังรูปที่ 3.2-1



รูปที่ 3.2-1 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทางเบื้องต้น

จากรูปที่ 3.2-1 จำนวนจุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทางในเบื้องต้น ประกอบด้วย จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จำนวน 17 จุด จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) จำนวน 4 จุด และ จุดสัมภาษณ์การเดินทางริมทาง (OD) จำนวน 10 จุด โดยจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) และจุดสัมภาษณ์การเดินทางริมทาง (OD) ที่เป็นจุดปฏิบัติการร่วมกัน หรืออยู่ในตำแหน่งใกล้เคียงกัน มีทั้งสิ้น 10 จุด ได้แก่ จุด MB1 และ OD1 ถึง จุด MB10 และ OD10

จำนวนและตำแหน่งของจุดสำรวจข้อมูลจราจรและจุดต้นทาง-ปลายทางตามที่นำเสนอไปนั้น เป็นการนำเสนอในเบื้องต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อคณะทำงานได้ทำการสำรวจพื้นที่โครงการในรายละเอียดเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในการสำรวจข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เมื่อพบว่า มีถนน โครงข่ายถนน หรือทางแยกที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โดยรอบที่จำเป็นที่ส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) หรือเพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อหรือเชื่อมโยงการขนส่งในพื้นที่ (Connectivity) ที่ปรึกษาจะทำการพิจารณาจุดสำรวจข้อมูลเพิ่มเติมเป็นกรณีไป เพื่อให้เกิดความครบถ้วนของข้อมูล และผลการศึกษาที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้นต่อไป












3.2.4 การสำรวจปริมาณจราจรด้วยพนักงานขับรถ และการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง

การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในโครงการศึกษานี้จะใช้เทคนิคการนับรถโดยใช้พนักงานประจำตามจุดที่กำหนดไว้ในขั้นตอนการวางแผนสำรวจข้อมูล โดยจะทำการนับรถแยกตามทิศทางจราจร และประเภทยานพาหนะตามที่กำหนดไว้โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง เนื่องจากในขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร จะต้องทำการแปลงจำนวนยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยเดียวกันโดยเทียบเท่ากับขนาดของรถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องแปลงจำนวนยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยของรถยนต์ส่วนบุคคล ด้วยการคูณด้วยค่าเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Equivalent Factor or Passenger Car Unit Factor, PCE or PCU Factor) ดังตัวอย่างแบบฟอร์มสำหรับนับรถ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-3 และตัวอย่างแบบฟอร์มสำหรับการสัมภาษณ์การเดินทางริมทาง ดังแสดงในรูปที่ 3.2-4
















ตารางที่ 3.2-1 การจำแนกประเภทยานพาหนะสำหรับการนับรถ

ประเภทยานพาหนะ	PCU Factor
รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	-
รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	0.33
รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	1.0
รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	1.0
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	1.0
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	2.1
รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	2.5
รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	2.5

ที่มา: สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

จุดสำรวจ	วันที่/เวลาเริ่มต้น-เวลาสิ้นสุด การสำรวจ							ช่วงเวลาย่อย							ทิศทาง							ผู้บันทึกข้อมูล							แผนที่		
 จักรยาน	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	รวม
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
 จักรยานยนต์	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	รวม
	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	
	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	
	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	
 จักรยานยนต์พ่วงข้าง	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	
	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	
 สามล้อเครื่อง/ตุ๊กตุ๊ก	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	รวม
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
 รถยนต์ 4 ล้อ	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	
	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	
	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	
	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	
	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	
	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	
	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	
 รถยนต์อเนกประสงค์/รถ MPV SUV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	รวม
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
 รถตู้	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	
 รถกระบะ: รถปิกอัพ	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	
	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	
 รถโดยสาร	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	
	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	
 รถ 6 ล้อ	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	
	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	
 รถ 10 ล้อ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	รวม
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
 รถยกพ่วง	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	
 รถพ่วง	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	
	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	

รูปที่ 3.2-2 แบบฟอร์มนับรถโดยใช้พนักงานจำแนกตามประเภทยานพาหนะ

จุดสำรวจ	ชื่อถนน	ทิศทาง	วันที่	สภาพอากาศ	ผู้บันทึกข้อมูล	แผนที่		
ประเภทยาน								
								
ช่วงเวลา	จักรยานยนต์ จักรยานยนต์พ่วงข้าง สามล้อเครื่อง/ตุ๊กตุ๊ก	รถยนต์ 4 ล้อ	รถกระบะ รถอีเกิ้ล	รถโดยสาร	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อ	รถพ่วง	รถพ่วง
06:00 - 06:15								
06:15 - 06:30								
06:30 - 06:45								
06:45 - 07:00								
07:00 - 07:15								
07:15 - 07:30								
07:30 - 07:45								
07:45 - 08:00								
08:00 - 08:15								
08:15 - 08:30								
08:30 - 08:45								
08:45 - 09:00								
09:00 - 09:15								
09:15 - 09:30								
09:30 - 09:45								
09:45 - 10:00								
10:00 - 10:15								
10:15 - 10:30								
10:30 - 10:45								
10:45 - 11:00								
11:00 - 11:15								
11:15 - 11:30								
11:30 - 11:45								
11:45 - 12:00								
12:00 - 12:15								
12:15 - 12:30								
12:30 - 12:45								
12:45 - 13:00								
13:00 - 13:15								
13:15 - 13:30								
13:30 - 13:45								
13:45 - 14:00								
14:00 - 14:15								
14:15 - 14:30								
14:30 - 14:45								
14:45 - 15:00								
15:00 - 15:15								
15:15 - 15:30								
15:30 - 15:45								
15:45 - 16:00								
16:00 - 16:15								
16:15 - 16:30								
16:30 - 16:45								
16:45 - 17:00								
17:00 - 17:15								
17:15 - 17:30								
17:30 - 17:45								
17:45 - 18:00								
รวม								

รูปที่ 3.2-3 แบบฟอร์มนับรถโดยใช้พนักงานประจำแนกตามประเภทยานพาหนะแบบใช้ร่วมกับเครื่องนับด้วยมือ

แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลการสัมภาษณ์ข้างทาง									
ชื่อโครงการ									
วัน/เดือน/ปี			เวลาเริ่มต้น			เวลาสิ้นสุด			
หมายเลขสถานี			ที่ตั้งสถานี (ถนน)						
			ฝั่งสถานี มุ่งสู่			ฝั่งตรงข้าม มุ่งสู่			
ลำดับที่	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	วัตถุประสงค์การเดินทาง	จุดต้นทาง	จุดปลายทาง	เส้นทางที่ใช้	ประเภทยวดยาน	จำนวนผู้โดยสาร	ประเภทสินค้า (กรณีขนส่งสินค้า)	ค่าใช้จ่าย (บาท/เที่ยว)	หมายเหตุ

ที่มา: ดัดแปลงจาก Institute of Transportation Engineering (1994)

รูปที่ 3.2-4 แบบฟอร์มสำหรับการสัมภาษณ์การเดินทางริมทาง

แต่ละจุดสำรวจข้อมูลจราจรด้วยการนับรถ จะต้องทำการสำรวจต่อเนื่องเป็นเวลาอย่างน้อย 12 ชั่วโมง โดยเริ่มจากเวลา 06:00 - 18:00 น. และอีก 12 ชั่วโมง เริ่มจากเวลา 18:00 - 06:00 น. ของอีกวันหนึ่ง โดยวันที่เลือกปฏิบัติการสำรวจข้อมูลจราจรด้วยการนับรถและสำรวจข้อมูลการเดินทางจุดต้นทาง-ปลายทาง ถ้าเป็นไปได้ ควรเป็นช่วงเวลาที่มีการดำเนินชีวิตและกิจกรรมภายในพื้นที่ตามปกติ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบจากสถานการณ์หรือเทศกาลต่าง ๆ ที่เป็นเหตุการณ์ไม่ปกติในพื้นที่ เช่น ช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ หรือเทศกาลประจำท้องถิ่น ที่อาจทำให้การจราจร พฤติกรรมการเดินทาง และการดำเนินชีวิต ของประชาชนในพื้นที่ผิดไปจากปกติ นอกจากนี้ ควรพิจารณาช่วงวันในแต่ละสัปดาห์ที่เหมาะสมกับบริบทและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งโดยทั่วไป การกำหนดวันสำรวจข้อมูลจราจรเป็นวันจันทร์ (ตัวแทนวันต้นสัปดาห์) วันพุธ (วันกลางสัปดาห์) วันศุกร์ (ตัวแทนวันปลายสัปดาห์) และวันเสาร์หรืออาทิตย์ (ตัวแทนวันหยุดสุดสัปดาห์) จะทำให้ทราบข้อมูลจราจรและปริมาณการเดินทางที่ทำให้เห็นสภาพการจราจรของพื้นที่อย่างครบถ้วน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติ อาจกำหนดวันและเวลาให้เหมาะสมกับสถานการณ์จริงขณะดำเนินโครงการด้วย

สำหรับจำนวนตัวอย่างที่ต้องการสำหรับการสัมภาษณ์การเดินทางริมทางในแต่ละจุด อาจจำแนกตามประเภทของกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ รถผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า จำนวนตัวอย่างหรือข้อมูลที่ทำการสำรวจ จะต้องมีจำนวนขั้นต่ำตามหลักความน่าเชื่อถือทางสถิติ โดยในงานวิจัยหรือโครงการศึกษาทั่วไป จะกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ ร้อยละ 5 จากตารางที่ 3.2-2 ได้ทำตัวอย่างที่ต้องการสำหรับการสัมภาษณ์การเดินทางแต่ละจุด อย่างน้อยเท่ากับ 400 ตัวอย่าง รวมจำนวนขั้นต่ำที่ต้องการทั้ง 10 จุดสำรวจ O-D เท่ากับ 4,000 ตัวอย่าง

ตารางที่ 3.2-2 การกำหนดจำนวนตัวอย่างสำหรับการสำรวจข้อมูลโครงการ

ระดับความเชื่อมั่น Level of Confidence	ขนาดตัวอย่าง Sample Sizes								
	99%			95%			90%		
ความคลาดเคลื่อน Errors	±1%	±5%	±10%	±1%	±5%	±10%	±1%	±5%	±10%
ขนาดประชากร Population Sizes									
100	100	90	70	99	80	50	99	73	40
200	198	154	106	196	134	67	194	115	51
300	295	225	129	292	172	75	287	143	55
500	483	321	155	477	223	83	466	176	60
700	679	394	168	655	255	88	635	196	65
1,000	957	474	184	909	286	91	872	214	65
1,500	1,406	563	196	1,305	316	94	1,229	230	65
2,000	1,837	621	202	1,667	334	95	1,545	239	66
2,500	2,250	662	206	2,000	345	96	1,828	245	66
3,000	2,647	692	209	2,308	353	97	2,082	249	66
3,500	3,029	716	211	2,593	359	97	2,311	252	67
4,000	3,351	735	213	2,858	364	98	2,519	255	67
4,500	3,750	750	214	3,104	368	98	2,708	257	67
5,000	4,091	763	215	3,334	371	98	2,881	258	67
6,000	4,737	783	217	3,750	375	98	3,188	260	67
7,000	5,339	798	218	4,118	379	99	3,449	262	67
8,000	5,829	809	219	4,445	381	99	3,676	263	67
9,000	6,429	818	220	4,737	383	99	3,873	264	67
10,000	6,923	826	220	5,000	385	99	4,048	265	68
15,000	9,000	849	222	6,000	390	99	4,679	267	68
20,000	10,447	861	223	6,667	393	100	5,075	268	68
30,000	12,857	874	223	7,500	395	100	5,543	270	68
50,000	15,517	884	224	8,334	397	100	5,986	271	68
70,000	17,027	889	224	8,750	398	100	6,198	271	68
100,000	18,367	892	225	9,091	399	100	6,367	271	68
∞	22,500	900	225	10,000	400	100	6,800	272	68

ที่มา: ดัดแปลงจาก ศิริชัย กาญจนวาสี (2550)

3.2.5 การสำรวจข้อมูลความเร็วจราจร

โครงการศึกษานี้ใช้วิธีรถทดสอบ (Test-car Run) ในการสำรวจข้อมูลความเร็วจราจร โดยใช้เทคนิค Floating Car วิธีนี้คนขับรถทดสอบจะถูกกำหนดให้ขับแซงรถคันอื่นในกระแสจราจร ให้พอ ๆ กับจำนวนรถที่ขับแซงรถทดสอบ วิธีการนี้ คนขับจะสามารถประมาณค่า Space Mean Speed ของกระแสจราจรได้ หรืออาจนำระยะทางแต่ละช่วงหารด้วยเวลาที่ใช้เดินทางในแต่ละช่วง ก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่สามารถหาค่า Space Mean Speed ได้ เมื่อทำการวิ่งรถทดสอบจนได้จำนวนรอบของการสำรวจข้อมูลตามที่ต้องการ โดยสมมติทิศทางการวิ่งรถทดสอบเที่ยวไป และเที่ยวกลับ เป็นทิศเหนือ (n) และทิศใต้ (s) แล้ว สามารถคำนวณหาค่าปริมาณจราจร เวลาในการเดินทางเฉลี่ย และความเร็วเฉลี่ย (SMS) ได้จากสมการต่อไปนี้

ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง (Hourly Volume)

$$V_n = 60 \left(\frac{M_s + O_n - P_n}{T_n + T_s} \right)$$

เวลาในการเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)

$$T_n = T_n - \frac{60(O_n - P_n)}{V_n}$$

ความเร็วเฉลี่ย (Space Mean Speed)

$$S_n = \frac{60d}{T_n}$$

โดยที่	V_n	=	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง ในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศเหนือ
	M_s	=	จำนวนรถที่วิ่งสวนทางบนถนนฝั่งตรงข้ามซึ่งนับได้ในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศใต้
	O_n	=	จำนวนรถที่วิ่งแซงรถทดสอบในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศเหนือ
	P_n	=	จำนวนรถที่ถูกแซงโดยรถทดสอบในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศเหนือ
	T_n	=	เวลาในการเดินทางเฉลี่ยของกระแสจราจรในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศเหนือ หน่วย นาที
	T_s	=	เวลาในการเดินทางเฉลี่ยของกระแสจราจรในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศใต้ หน่วย นาที
	S_n	=	ความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจรในกรณีที่รถทดสอบมุ่งหน้าสู่ทิศเหนือ หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง (km/h)
	d	=	ระยะทางของช่วงถนนที่ใช้ทดสอบ หน่วย กิโลเมตร (km)

ตัวอย่างแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลสำหรับการวิ่งรถทดสอบ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-5

ชื่อบน..... วันที่.....
จุดต้นทาง..... จุดปลายทาง.....
สภาพอากาศ.....

รอบที่	เวลาเริ่มต้น	เวลาสิ้นสุด	เวลาในการเดินทาง	จำนวนรถที่วิ่งสวน	จำนวนรถที่แซง	จำนวนรถที่ถูกแซง
มุ่งทิศ						
1						
2						
3						
.						
.						
N						
รวม						
เฉลี่ย						
มุ่งทิศ						
1						
2						
3						
.						
.						
N						
รวม						
เฉลี่ย						

ที่มา: ดัดแปลงจาก Institute of Transportation Engineering (1994)

รูปที่ 3.2-5 แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลสำหรับการวิ่งรถทดสอบ

3.2.6 ปรับแก้ปริมาณจราจรที่ได้จากการสำรวจ

เมื่อสำรวจแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะปรับแก้ปริมาณจราจรที่ได้จากการสำรวจด้วยค่าปรับแก้รายวันและรายเดือน โดยใช้ข้อมูลการจราจรที่มีการสำรวจบริเวณใกล้เคียง เช่น จุดสำรวจถาวรของกรมทางหลวงประกอบเพื่อพิจารณาถึงความผันแปรของปริมาณการจราจร รวมถึงคำนึงถึงความลาดชันของภูมิประเทศประกอบการวิเคราะห์ด้านการจราจรด้วยและทำการแปลงหน่วยของปริมาณจราจรให้เป็นหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) เพื่อใช้ในการศึกษาและออกแบบโครงการต่อไป โดยการแปลงหน่วยปริมาณจราจรจากหน่วยเป็น คัน ให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล จะใช้ค่า PCU Factor ที่อ้างอิงจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงดังตารางที่ 3.2-1

จากนั้น ทำการปรับแก้ปริมาณจราจรที่ได้จากการสำรวจ ให้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) โดยคำนวณจากสมการต่อไปนี้

$$AADT = V_{(12Hr)} * ExFac * DyFacr * MyFac * K$$

โดยที่

- $V_{(12H)}$ = ปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง
- ExFac = ค่าคูณขยายจาก 12 ชั่วโมงเป็น 24 ชั่วโมง
- DyFac = ค่าปรับแก้รายวัน
- MyFacr = ค่าปรับแก้รายเดือน

3.3 งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ

การพัฒนาด้านต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา รวมถึงสภาพแวดล้อม และกิจกรรมตามบริบทของแต่ละพื้นที่ อาจส่งผลต่อปริมาณการเดินทางและการจราจรของโครงการทั้งในปัจจุบันและอนาคต การศึกษาในส่วนนี้ เพื่อประเมินอิทธิพลและผลกระทบดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบขนส่งสาธารณะ และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการอย่างเหมาะสม การดำเนินงานในส่วนนี้จึงเกี่ยวข้องกับการศึกษาและทบทวนเนื้อหา ดังต่อไปนี้

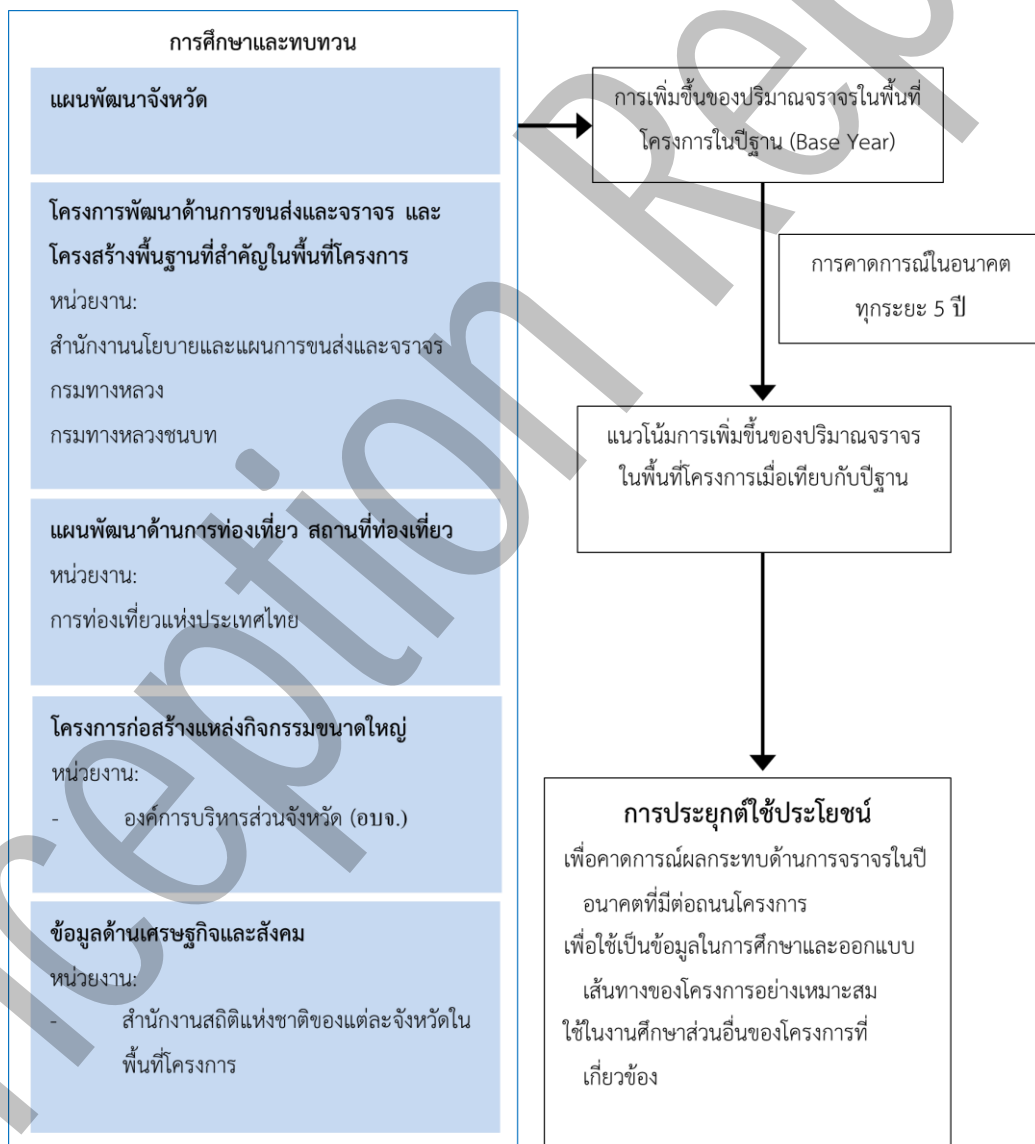
- แผนพัฒนาจังหวัด เพื่อตรวจสอบแนวทางการพัฒนาจังหวัดในภาพรวม
- โครงการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร และโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในพื้นที่โครงการ อาทิ โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนน โครงการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่ เป็นต้น
- โครงการพัฒนาและปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่โครงการ หรือการเปิดให้บริการแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เป็นต้น
- โครงการก่อสร้างแหล่งกิจกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่โครงการ อาทิ สนามกีฬาประจำจังหวัด ห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการสำคัญ เป็นต้น

การพัฒนาดังกล่าวล้วนส่งผลต่อบริบทและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ของเมืองทั้งสิ้น รวมถึงส่งผลกระทบต่อประชาคมในพื้นที่โครงการ ไม่ว่าจะเป็น ด้านสังคม เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว เป็นต้น ปัจจัยดังกล่าวส่งอิทธิพลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาคมในพื้นที่ด้วยเช่นกัน ทั้งทางตรงและทางอ้อม และนำไปสู่ผลกระทบต่อปริมาณจราจรอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการเดินทางของประชาคมในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลง และส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจร และการเลือกใช้ถนนและเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการในที่สุด ด้วยเหตุนี้ การศึกษาทบทวนแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ ตามที่กล่าวข้างต้น จะทำให้ทราบผลกระทบต่อปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการ โดยเริ่มจากปีฐานของการวิเคราะห์ (Base Year) และคาดการณ์ปริมาณจราจรของพื้นที่ศึกษาของโครงการ ตลอดจนส่วนต่อเนื่องในปีที่กำหนด เพื่อคาดการณ์ผลกระทบด้านการจราจรในอนาคต เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาและออกแบบเส้นทางของโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป

นอกจากอิทธิพลจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โครงการ ยังส่งผลกระทบต่อปริมาณการเดินทางและปริมาณจราจรด้วยเช่นกัน ปัจจัยสำคัญที่จะทำการศึกษาและทบทวนในกลุ่มนี้เพื่อนำมาวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะมีผลต่อการจราจรในอนาคต อาทิ การคาดคะเนอัตราการเพิ่มของประชากร ผลิตภัณฑ์มวลรวม การจ้างงาน รายได้ จำนวนนักท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นต้น รวมถึงข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการตลอดอายุโครงการ เพื่อนำไปใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการคมนาคมขนส่งในอนาคต รวมถึงใช้ในงานศึกษาส่วนอื่นของโครงการที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการเพิ่มของจำนวนประชากร รวมทั้งอัตราการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมด้านต่าง ๆ สำหรับการศึกษาจะพยากรณ์ไปยังปีอนาคต โดยแบ่งการคาดการณ์

ออกเป็นทุก ๆ ช่วง 5 ปี ซึ่งจะพิจารณาใช้ข้อมูลจากหน่วยงานราชการทางด้าน การวางแผนและพัฒนาประเทศ แหล่งข้อมูลของหน่วยราชการสำคัญเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการกำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมการปกครอง กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานสถิติแห่งชาติของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ เป็นต้น โดยการเลือกใช้ผลการประมาณการต่าง ๆ จากหน่วยงานดังกล่าว เป็นแนวทางในการคาดการณ์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาต่าง ๆ ของประเทศต่อไป โดยการดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น สามารถนำเสนอในรูปแบบภาพลำดับขั้นตอนการดำเนินงานได้ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1

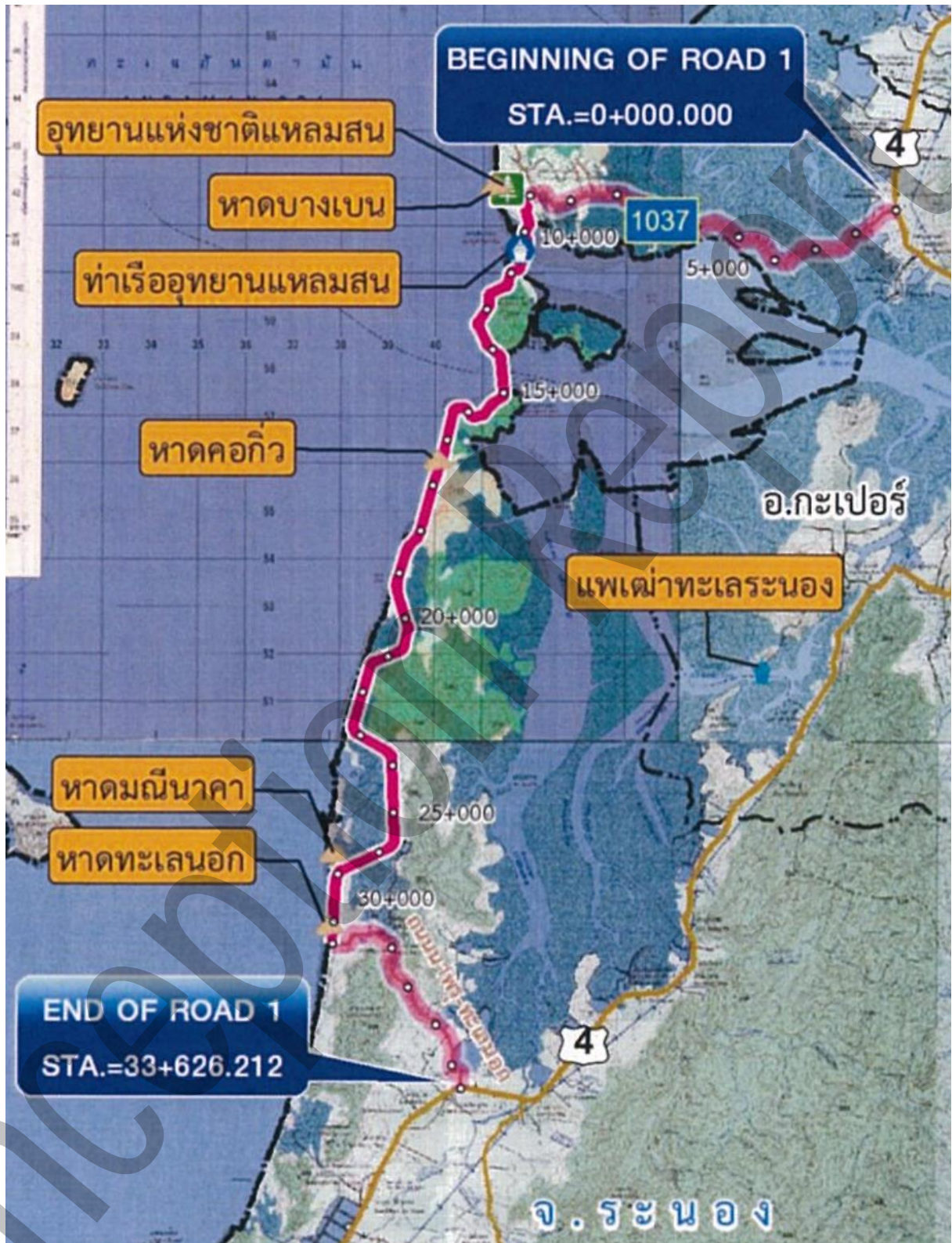


รูปที่ 3.3-1 ขั้นตอนงานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

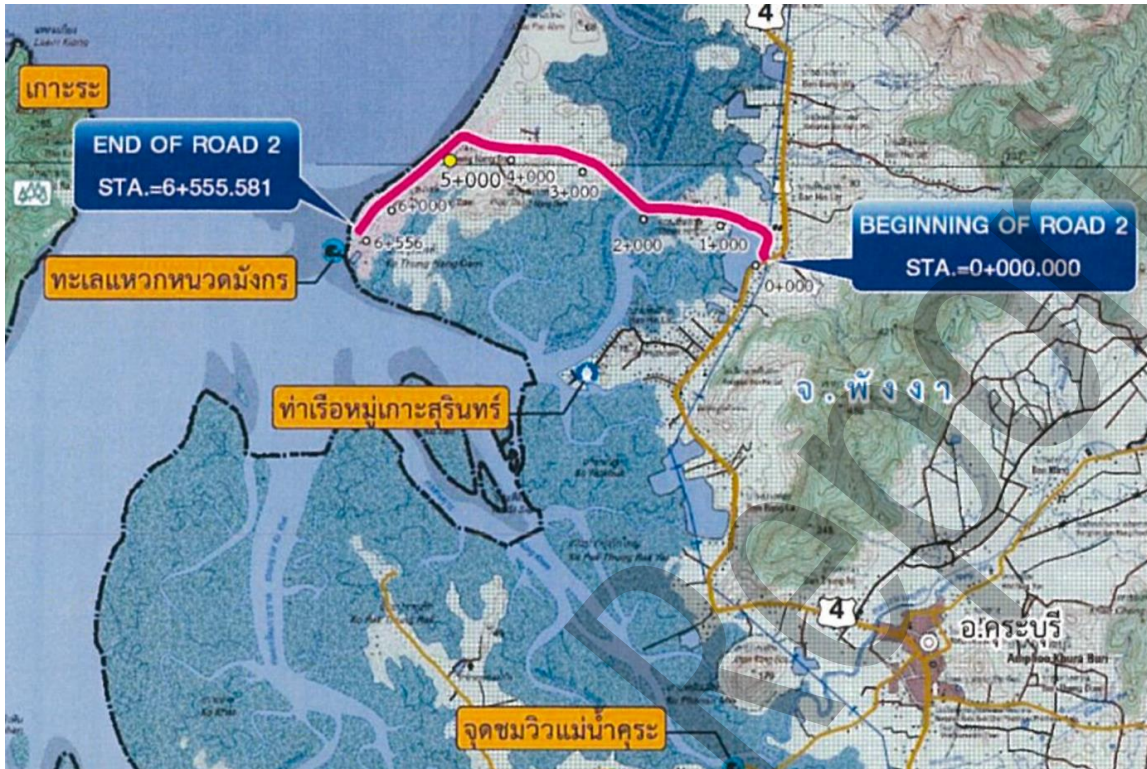
3.4 งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ

การศึกษาส่วนนี้เป็นงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการที่อาจเกิดขึ้นจากบริเวณทางแยกที่เป็นจุดตัดกับถนนสายหลักและสายรองที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางตามโครงการแล้ว อาจมีปริมาณการเดินทางและปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจนเกินความจุ (Capacity) ที่ทางแยกนั้นจะสามารถรองรับได้ในอนาคต รวมถึงปริมาณการเดินทางและปริมาณจราจรบางส่วนที่เกิดจากสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของจังหวัด กลุ่มจังหวัด หรือหน่วยงานอื่น ๆ ตามที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 3.3 โดยในอนาคตอาจส่งผลให้เกิด การจราจรติดขัดที่ส่งผลกระทบต่อไปตามโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับทางแยกนั้น จนเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นวงกว้างในที่สุด

จากที่กล่าวข้างต้น ทางแยกที่มีโอกาสเกิดสถานการณ์ดังกล่าว จึงได้แก่ทางแยกที่เป็นจุดตัดระหว่างถนนสายหลัก - สายรองที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวหรือแหล่งกิจกรรมสำคัญในพื้นที่โครงการ หรืออาจเป็นทางแยกจากถนนสายหลักที่เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวหรือแหล่งกิจกรรมสำคัญในพื้นที่โครงการ ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2



รูปที่ 3.4-1 ตัวอย่างทางแยกที่เป็นจุดตัดระหว่างถนนสายหลัก-สายรองที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
ในพื้นที่โครงการของจังหวัดระนอง



รูปที่ 3.4-2 ตัวอย่างทางแยกจากถนนสายหลักที่เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่โครงการของจังหวัดพัทลุง

จากรูปที่ 3.4-1 เป็นตัวอย่างทางแยก INT-1 และ INT-2 ที่เป็นจุดตัดระหว่างถนนสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม และถนนสายรอง ซึ่งเป็นถนนท้องถิ่น โดยถนนที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทางแยก INT-1 และ INT-2 เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่โครงการของจังหวัดระนองที่นำเสนอโดยที่ปรึกษา สำหรับทางแยกในรูปที่ 3.4-2 เป็นตัวอย่างทางแยก INT-3 ซึ่งเป็นทางแยกของเส้นทางที่แยกจากทางหลวงหมายเลข 4 และเชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่โครงการของจังหวัดพัทลุง

เมื่อกำหนดทางแยกที่อยู่ในข่ายมีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาในอนาคตแล้ว ทำการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางแยก ทำการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางไปในอนาคตทุกระยะ 5 ปี ประมาณช่วงเวลาในอนาคตที่ทางแยกเต็มความจุ ทำการตรวจสอบระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) โดยประเมินจากค่าความล่าช้า (Delay) ที่ทางแยกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ ในการบ่งชี้คุณภาพในการให้บริการ โดยแบ่งเป็น 6 ระดับ ได้แก่ A, B, C, D, E และ F ค่าแต่ละระดับจะแสดงถึงลักษณะและสภาพการจราจรที่แตกต่างกัน โดยระดับการให้บริการ A แสดงสภาพการจราจรที่ดีที่สุด และในทางตรงกันข้าม ระดับการให้บริการ F จะแสดงสภาพการจราจรที่แย่มากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 3.4-1 จากนั้นนำเสนอแผนการปรับปรุงทางแยก รวมถึงโครงข่ายถนนโดยรอบทางแยกนั้นตามลำดับขั้น เพื่อแก้ไขปัญหาในอนาคตตามช่วงเวลาที่เหมาะสม (แบ่งเป็นแผนระยะสั้น กลาง ยาว หรือ 10 ปี 20 ปี 30 ปี เป็นต้น) โดยตัวอย่างการปรับปรุงทางแยกเพื่อลดจุดตัดกระแสจราจร ดังแสดงในรูปที่ 3.4-3

ตารางที่ 3.4-1 เกณฑ์ตัวชี้วัดความล่าช้าและระดับการให้บริการ

ระดับการให้บริการ (LOS)	ความล่าช้า (วินาที/คัน)
A	0 – 10
B	11 – 20
C	21 – 35
D	36 – 55
E	56 – 80
F	80 ขึ้นไป

ที่มา: Highway Capacity Manual (2016)



รูปที่ 3.4-3 ตัวอย่างการปรับปรุงทางแยกเพื่อลดจุดตัดกระแสรถจร

จากรูปที่ 3.4-3 ก่อนการปรับปรุง ทางแยกตัวอย่างเป็นทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ควบคุมการเคลื่อนตัวกระแสรถจรที่ผ่านทางแยกด้วยป้ายและเครื่องหมายจราจร แต่เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ เครื่องหมายจราจรลบเลือน สภาพผิวทางชำรุด ทางแยกมีสภาพทรุดโทรม ไม่ดึงดูดสายตา ในกรณีที่มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นในอนาคต ทางแยกนี้อาจเกิดปัญหาการสัญจรและอุบัติเหตุจราจรได้ แนวทางแก้ไข หลังการปรับปรุง ได้ปรับทางแยกที่มีการตัดกันของกระแสรถจรเป็นวงเวียน ซ่อมบำรุงผิวทาง ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรอย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ตามหลักวิศวกรรมจราจร มีการใช้เทคนิคการจัดช่องทางการสัญจร (Channelization) ในการจัดระเบียบกระแสรถจรที่เคลื่อนตัวผ่านทางแยก บริเวณไหล่ทางมีการจัดทำทางเดินเท้า พื้นที่ว่างบริเวณกลางวงเวียนและพื้นที่โดยรอบทำการปลูกหญ้า และตกแต่งโดยใช้ Traffic Shading เพื่อให้เกิดจุดสังเกตที่เห็นได้ชัดเจน นอกจากนี้ประโยชน์โดยตรงจากการปรับปรุงที่มีต่อการจราจรแล้ว วงเวียนดังกล่าวยังสามารถใช้เป็นจุดหมายตา (Landmark) ในการเดินทางทางถนน เป็นจุดดึงดูดสายตา ซึ่งสามารถส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

3.5 งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

การดำเนินงานในส่วนนี้คือการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่ของโครงการที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบันและแผนการพัฒนาในอนาคต ซึ่งจะมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรและรูปแบบของการเดินทางทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ศึกษาและทบทวนข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ
- 2) ประสานงานสำนักงานขนส่งจังหวัดของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการเพื่อตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่จากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง
- 3) ลงพื้นที่สำรวจระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในปัจจุบันภายในพื้นที่โครงการ โดยแบ่งเป็น
 - เส้นทางที่ให้บริการภายในแต่ละจังหวัด
 - เส้นทางให้บริการระหว่างจังหวัด
- 4) แผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ
- 5) สัดส่วนปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และสัดส่วนผู้ใช้บริการแต่ละเส้นทางที่ให้บริการ

โดยในเบื้องต้น ได้ทำการทบทวนข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดของจังหวัดในพื้นที่โครงการ ดังตัวอย่างข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ ดังแสดงในตารางที่ 3.5-1 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสาร ให้บริการภายในจังหวัดระนอง และตารางที่ 3.5-2 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการระหว่างจังหวัดของจังหวัดระนอง

ตารางที่ 3.5-1 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการภายในจังหวัดระนอง

ลำดับที่	ผู้ประกอบการ	หมายเลขเส้นทาง	เส้นทางให้บริการ	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยวที่ให้บริการไป-กลับ
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 1					
1	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	2	รอบเมือง-สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดระนอง	11	44-44
2	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	3	บ้านปากคลอง-สามแยกเขาพริกไทย	31	25-25
3	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	4	บ้านปากคลอง-บ้านบางนอน	40	72-72
4	สหกรณ์รถยนต์โดยสารระนอง จำกัด	6	หมู่บ้านปากคลอง-โรงเรียนสตรีระนอง	25	66-66
รวม				107	207-207
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
1	บริษัท รวมรถสามัคคี จำกัด	8145	กะเปอร์-กิ่งอำเภอสุขสำราญ	5	2-5
2	บริษัท รวมรถสามัคคี จำกัด	8206	ระนอง-ท่าเทียบเรือบ้านท่าต้นสน	36	30 ช่วง 13-10
3	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	8309	กระบุรี-บ้านน้ำพุ	15	13-13
4	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	8305	ระนอง-บ้านละอุ่นเหนือ	28	19-19
5	บริษัท รถยนต์โดยสารระนองปากน้ำ จำกัด	8323	ระนอง-ท่าเทียบเรือเขานางหงษ์-บ้านสามแหลม	10	19-23
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
6	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	1794	กระบุรี-บ้านรังแตน	31	28-34

7	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	1793	ระนอง-หาดส้มแป้น-บ้านทุ่งคา	4	4-4
8	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	1791	ระนอง-กระบี่	29	28-28
9	บริษัท รวมรถสามัคคี จำกัด	1792	ระนอง-กะเปอร์	33	46-46
10	บริษัท รวมรถสามัคคี จำกัด	8366	กะเปอร์-บ้านทองหลาง	5	2-2
11	บริษัท รถยนต์โดยสารระนองปากน้ำ จำกัด	8209	ระนอง-ปากน้ำ	5	5-5
12	บริษัท เมืองระนองเดินรถ จำกัด	8316	ระนอง-โรงเรียนบ้านน้ำตก	8	6-6
รวม				209	215-225

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง (ข้อมูลวันที่ 30 มิถุนายน 2566)

ตารางที่ 3.5-2 เส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการระหว่างจังหวัดของจังหวัดระนอง

ลำดับที่	ผู้ประกอบการ	หมายเลขเส้นทาง	เส้นทางให้บริการ	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยวที่ให้บริการไป-กลับ
ประเภท: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 2					
1	บริษัท ขนส่ง จำกัด	64	ระนอง-กรุงเทพฯ	ม.1 (ก) = 16	19-19
รถร่วม	บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด			ม.1 (ข) = 15	
	บริษัท โชคอนันต์ทัวร์ จำกัด			ม.2 = 13	
	บริษัท อเล็กทัวร์ จำกัด			ม.4 (ก) = 2	
				ม.4 (ข) = 2	
รวม				48	19-19
ประเภท: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 3					
1	บริษัท รวมพลคนชุมพรเดินรถ จำกัด	429	ระนอง-ชุมพร	19	10-10
2	บริษัท ขนส่ง จำกัด	428	ชุมพร-กระบี่	17	3-3
3	บริษัท รุ่งกิจทัวร์ จำกัด	430	ระนอง-ภูเก็ต	9	1-1
4	บริษัท เทพปกาสิตหลังสวนขนส่ง จำกัด	750	ระนอง-หาดใหญ่	11	4-4
5	บริษัท เทพปกาสิตหลังสวนขนส่ง จำกัด	469	ระนอง-สุราษฎร์ธานี	28	27-27
6	บริษัท ขนส่ง จำกัด	435	ระนอง-กระบี่	9	6-6
7	บริษัท สหรถยนต์เดินรถชุมพร จำกัด	738	ชุมพร-นิคมสร้างตนเองปากจั่น	12	8-8
8	บริษัท จรรยาธุรกิจเดินรถ จำกัด	433	ประจวบคีรีขันธ์-ระนอง	5	2-2
รวม				110	61-61

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง (ข้อมูลวันที่ 30 มิถุนายน 2566)

นอกจากนี้ จังหวัดระนองยังได้จัดทำรายงานการศึกษาและโครงการ “ระนอง เส้นทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ” จัดทำโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ด้วยการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของจังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 3.5-1 และรูปที่ 3.5-2 โดยจะนำเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมในรายงานฉบับต่อไป



ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง (สืบค้นเมื่อ 2 กันยายน 2566)

รูปที่ 3.5-1 โครงการเส้นทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระนอง



ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง (สืบค้นเมื่อ 2 กันยายน 2566)

รูปที่ 3.5-2 รายงานการศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระนอง

จากการทบทวนข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดของจังหวัดพังงา ข้อมูลเส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารให้บริการภายในจังหวัดพังงา ดังแสดงในตารางที่ 3.5-3

ตารางที่ 3.5-3 เส้นทางรถโดยสารประจำทางให้บริการภายในจังหวัดพังงา

สายที่	ชื่อเส้นทาง และรายละเอียดเส้นทางเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	สถานที่จอดรถ ต้นทาง-ปลายทาง	จำนวน รถ (คัน)	เดินรถขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน)
ประเภท: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 1					
1	ตลาดพังงา-ด่านศุลกากรพังงา (อ่าวพังงา) เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง ตลาดพังงา ไปตามทาง หลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่าน วิทยาลัยเทคนิคพังงา-โรงพยาบาลพังงา- ศาลากลางจังหวัด-ตลาดวังหม้อแกง-ทาง แยกจังหวัดหมายเลข 3	10	ตลาดพังงา-ด่านศุลกากร พังงา	5-10	เดินรถเที่ยว แรก 06:00 น. เที่ยวต่อไปออก ทุก 30 นาที จนถึงเวลา 18:00 น.
1	ท่าเรือตลาดย่านยาว-ตลาดเก่า เริ่มต้นจากท่าเรือตลาดย่านยาว ไปตาม ถนนราษฎร์บำรุง ตรงไปตามถนนศรีตะกั่ว ป่า เลี้ยวซ้ายไปตามถนนอุดมธาราจนสุด ถนน วนกลับมาตามอุดมธารา เลี้ยวซ้ายไป ตามถนนศรีตะกั่วป่า ไปสุดเส้นทางที่ตลาด เก่าตะกั่วป่า	7	ท่าเรือตลาดย่านยาว-ตลาด เก่า	10-15	เดินรถเที่ยว แรก 06:00 น. เที่ยวต่อไปออก ทุก 30 นาที จนถึงเวลา 18:00 น.
ประเภท: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
1802	พังงา-ทับปุด เริ่มต้นจากสถานีขนส่งจังหวัดพังงา ไปตาม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชร เกษม) ผ่านบ้านปากหრა ไปสุดเส้นทางที่ อำเภอทับปุด	26	พังงา-บ้านปากหრა-ทับปุด	3	2-10
1804	พังงา-ตะกั่วป่า เริ่มต้นที่สถานีขนส่งจังหวัดพังงา ไปตามทาง หลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านอำเภอตะกั่วป่า บ้านกะไหล บ้านท่าอยู่ สามแยกโคกกลอย อำเภอท้ายเหมือง บ้าน ลำแก่น และบ้านบางสัก ไปสุดเส้นทางที่ อำเภอตะกั่วป่า	128	พังงา-กะไหล-โคกกลอย-ท้าย เหมือง-บางเนียง-บางสัก- ตะกั่วป่า	3	2-15
ประเภท: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
1805	ตะกั่วป่า-บ้านห้วยทรัพย์ เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง อำเภอ ตะกั่วป่า ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านบ้านบางนายสี บ้านบาง วัน บ้านตำหนิง บ้านครูด อำเภอคุระบุรี บ้านหินลาด บ้านบางหว่า บ้านเตรียม บ้าน สวนใหม่ ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถ โดยสารประจำทางบ้านห้วยทรัพย์	72	พังงา-กะไหล-โคกกลอย-ท้าย เหมือง-บางเนียง-บางสัก- ตะกั่วป่า	3	2-9
8194	พังงา-ตะกั่วป่า-คุระบุรี เริ่มต้นจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพังงา ไปตาม ถนนเทศบาลบำรุง แยกขวาไปตาม	57	พังงา-บ้านปากหრა-บ้านทุ่ง คาโงก-บ้านคลองห้าง-อ.กะ ปง-บ้านตำตัว-เมืองเก่า	3	2-10

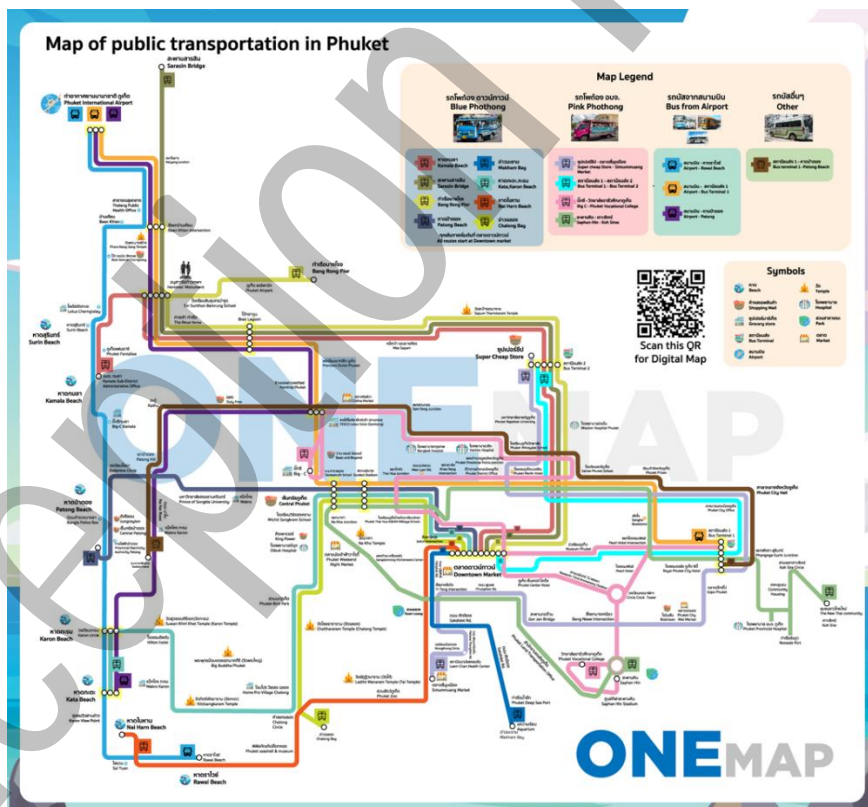
สายที่	ชื่อเส้นทาง และรายละเอียดเส้นทางเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	สถานที่จอดรถ ต้นทาง-ปลายทาง	จำนวน รถ (คัน)	เดินรถขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน)
	ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4311 ถึงแยกวง หม้อแกง แยกขวาไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4090 ผ่านบ้านทุ่งคาโงก บ้านคลองห้าง แยกขวาไปตามถนนท้องถิ่น ผ่านอำเภอกะปาง บ้านปากถัก แยกซ้ายไป ตามทางหลวงชนบทหมายเลข พง. 4038 ตรงไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4090 ถึงบ้านตำตัว แยกซ้ายไปตามทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 4032 ถนนศรีตะกั่วป่า แยกขวาไปตามถนนมนตรี 2 แยกซ้ายไป ตามถนนราษฎร์บำรุง แยกขวาไปตามทาง หลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านสถานีเดิน รถตะกั่วป่า (บขส.) บ้านบาง นายสัง บ้านบางวัน บ้านตำหนัง บ้านครูด ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถโดยสาร ประจำทางอำเภอคุระบุรี		ตะกั่วป่า-สถานีเดินรถ บขส. ตะกั่วป่า-บ้านบางวัน- บ้านครูด-คุระบุรี		
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
8251	พังงา-ทับปุด (ข) เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัด พังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ถึงทางแยก ทางหลวงจังหวัด หมายเลข 4152 แยกซ้าย ไปตามหลวงจังหวัด หมายเลข 4152 ผ่าน บ้านท้ายช้าง บ้านบางเตย บ้านบ่อแสน บ้าน ไสเสียด ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่ จอดรถ โดยสารประจำทางอำเภอทับปุด	26	พังงา-บางเตย-บ่อแสน- ทับปุด	3	2-6
8550	ท่าเรือตลาดย่านยาว-บ้านน้ำเค็ม เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง บริเวณท่าเรือตลาดย่านยาว ไปตามถนนศรี เมือง แยกขวาไป ตามถนนราษฎร์บำรุง ถึงสี่ แยกเทศบาลเมืองตะกั่วป่า ตลาดบางม่วง ถึง สามแยกบ้านน้ำเค็ม แยกขวาไป ตามถนนน้ำ เค็ม ไปสุดเส้นทางที่สถานที่จอดรถ โดยสาร ประจำทางบ้านน้ำเค็ม	11	ท่าเรือตลาดย่านยาว- บางม่วง-บ้านน้ำเค็ม	3	2-13 เที่ยว ต่อไป ออกทุก 1 ชั่วโมง จนถึงเที่ยวสุดท้าย ออกเวลา 18:00 น.
8551	พังงา-ทุ่งคาโงก เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงสามแยกปากหრა แยกซ้ายไป ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4302 ไปสุด เส้นทางที่สถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง บ้านทุ่งคาโงก	17	พังงา-ปากหრა-สองแพรก	3	4-8

สายที่	ชื่อเส้นทาง และรายละเอียดเส้นทางเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	สถานที่จอดรถ ต้นทาง-ปลายทาง	จำนวน รถ (คัน)	เดินรถขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน)
	ช่วงพังงา-ปากอ เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงสามแยกในโตน แยกซ้ายไป ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข พง 1001 ถึงสามแยกตากแดดตรงไปตามทางหลวง ชนบท ถึงสามแยกปากอ แยกขวาไปตามทาง หลวงชนบท ไปสุดเส้นทาง ที่สถานที่จอดรถ โดยสารประจำทางบ้านปากอ	9	พังงา-ต้นปาบ-ทางแยกปาก อ- ปากอ	3	4-6
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					
8551	ช่วงพังงา-ตากแดด เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงสามแยกในโตน แยกซ้ายไป ตามทางหลวงชนบท (พง. 1001) ผ่านสาม แยกตากแดด ไปสุดเส้นทางที่สถานที่จอดรถ โดยสาร ประจำทางบ้านตากแดด	7	พังงา-ต้นปาบ- ตากแดด	3	4-6
	ช่วงพังงา-ในโตน เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงสามแยกในโตน แยกซ้ายไป ตามทางหลวงชนบท (พง. 1001) ถึงสามแยก ตากแดดตรงไปตามทางหลวงชนบท ผ่าน สามแยกปากอ ไปสุดเส้นทางที่สถานที่จอด รถโดยสารประจำทางบ้านในโตน	10	พังงา-ต้นปาบ-ในโตน	3	4-8
	ช่วงพังงา-นบปริง เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถึงสามแยกในโตน สามแยกปาก หრა ไปสุดเส้นทางที่สถานที่จอดรถโดยสาร ประจำทางบ้านนบปริง	10	พังงา-รร. เมือง- นบปริง	3	4-8
	ช่วงพังงา-สองแพรก เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง จังหวัดพังงา ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านสามแยกในโตน ถึงสามแยกปากหრა แยกซ้ายไปตามทาง หลวงแผ่นดิน หมายเลข 4032 ถึงสามแยก สองแพรก แยกขวาไปตาม ทางหลวงชนบท ไปสุดเส้นทางที่สถานที่จอดรถโดยสาร ประจำทางบ้านสองแพรก	20	พังงา-ปากหრა- สองแพรก	3	4-8
ประเภทรถ: รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 4					

สายที่	ชื่อเส้นทาง และรายละเอียดเส้นทางเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	สถานที่จอดรถ ต้นทาง-ปลายทาง	จำนวนรถ (คัน)	เดินรถขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน)
8560	ทำเทียบเรือคุระบุรี-บางติบ เริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณท่าเทียบเรือคุระบุรี ไปตามทางหลวงชนบท (พง. 2017) ถึงสามแยกบ้านหินลาด แยกขวาไปตามทาง หลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ผ่านที่ว่าการอำเภอ คุระบุรี ถึงสามแยกบ้านนางย่อน แยกขวาไปตามทาง หลวงชนบท (พง. 2001) ผ่านบ้านบางแดด ถึงสามแยกบ้านบางติบ แยกขวาไปตามทางหลวง ชนบท (พง. 1025) ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถ โดยสารประจำทางบ้านบางติบ	28	ท่าเทียบเรือคุระบุรี-บ้านหินลาด-บ้านนางย่อน-บ้านบางแดด-บ้านบางติบ	3	2-3

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพังงา (ข้อมูลวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2566)

จากการศึกษาทบทวนเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะทางถนนในจังหวัดภูเก็ต มีการจัดบริการเดินรถตามสายทางดังแสดงในรูปที่ 3.5-3 สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมของข้อมูลการให้บริการ และการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดในพื้นที่โครงการ จะนำเสนอเพิ่มเติมในรายละเอียดในรายงานฉบับต่อไป



ที่มา: <https://phuketonemap.com/all-route/> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

รูปที่ 3.5-3 เส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดภูเก็ต

3.6 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ

3.6.1 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ

ที่ปรึกษาจะคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่เป็นที่ยอมรับ โดยจะระบุผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร (Traffic Growth Rate Model ตั้งแต่ปีที่เปิดใช้งานรวมทั้งอายุการใช้งานต่าง ๆ ครอบคลุมระยะเวลาการใช้งาน 30 ปี พร้อมทั้งวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ของถนนโครงการ ทั้งในปีปัจจุบันและอนาคต โดยปริมาณจราจรในเส้นทางหรือพื้นที่โครงการที่ได้จากการคาดการณ์ ทั้งกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการมาประกอบด้วย โดยมีแนวทางดังนี้

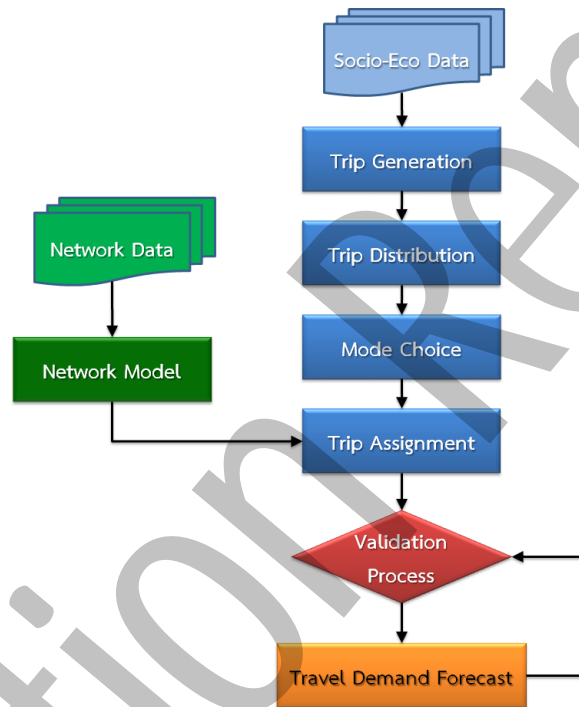
1) การคาดการณ์ปริมาณจราจร

ที่ปรึกษาจะจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร (Traffic Model) ของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ปริมาณการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) วิเคราะห์การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution) วิเคราะห์พฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางสำหรับ ผู้เดินทางข้ามแดน (Cross - Border Mode Choice) ของคนและการขนส่งสินค้าในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย โดยพิจารณาอัตราประโยชน์ด้านเวลา ค่าใช้จ่าย ความถี่ในการเดินทาง การเข้าถึงระบบ และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางผ่านแดนทางบกและทางน้ำในอนาคต โดยมีแนวทางดังนี้

ที่ปรึกษาจะจัดทำแบบจำลองการจราจรเพื่อพยากรณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต โดยใช้การคาดการณ์ปริมาณจราจรจะใช้หลักการของแบบจำลอง 4 ขั้นตอน (4-step Model) ดังแสดงในรูปที่ 3.6-1 ซึ่งมีหลักการ ดังนี้

- แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) : เป็นแบบจำลองที่ใช้คาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่เข้าสู่และออกจากแต่ละพื้นที่ย่อย อยู่ในรูปของ Trip End สำหรับการคาดการณ์ในอนาคต โดยใช้อัตราการขยายตัวหรือความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดการเดินทางและข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Mode) : เป็นแบบจำลองที่ใช้ในการกระจายปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยต่าง ๆ แบบจำลองนี้ใช้รูปแบบ Gravity Model โดยประเมินจากการเกิดและดึงดูดการเดินทางแต่ละพื้นที่ย่อย ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยทั้งสอง เช่น ค่าโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น
- แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Mode) : เป็นแบบจำลองที่ใช้ในการอธิบายการเลือกรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางโดยใช้ทฤษฎีอัตราประโยชน์หรือความพอใจ (Utility Theory) อาศัยสมมติฐานที่ว่า การเดินทางเกิดจากพฤติกรรมตัดสินใจของผู้เดินทางแต่ละคน ผู้เดินทางมีทางเลือกในการตัดสินใจมากมายว่าจะเดินทางหรือไม่ อย่างไร และโดยรูปแบบการขนส่งประเภทใด แต่ผู้เดินทางจะพยายามตัดสินใจเลือกทางเลือกที่คิดว่าให้ค่าอัตราประโยชน์หรือความพอใจ (Utility) ต่อตนเองสูงสุด ซึ่งอาจอยู่ในรูปของค่าใช้จ่ายหรือเวลาในการเดินทาง

- แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model): ผลลัพธ์จากการเลือกรูปแบบการเดินทางจะอยู่ในรูปชุดตารางการเดินทางของรูปแบบการเดินทางหลักประเภทต่าง ๆ จะนำมาแจกแจงการเดินทางรายวันลงบนโครงข่ายยวดยานส่วนบุคคลและโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับปริมาณรถโดยสารประจำทางนั้นคำนวณจากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะโดยปริมาณรถโดยสารดังกล่าวจะถูก Preload ลงไปบนโครงข่ายก่อนที่จะทำการแจกแจงการเดินทางสำหรับยวดยานประเภทอื่น ๆ ซึ่งการแจกแจงการเดินทางนั้นใช้วิธีการแจกแจงแบบ Incremental Loading



รูปที่ 3.6-1 โครงสร้างการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางด้วยแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน

การคาดการณ์ปริมาณการจราจรสำหรับโครงการที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านจราจรและขนส่งระดับประเทศ (National Model, NAM) ที่ได้รับการพัฒนาโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

- ทำการเพิ่มพื้นที่ย่อยในระดับตำบลบริเวณพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล
- ปรับปรุงข้อมูลด้านโครงข่ายรองรับ (ทั้งโครงข่ายปัจจุบัน และแผนงานในอนาคต) และข้อมูลพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม (Planning Data) ให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน
- ปรับเทียบแบบจำลองพื้นฐานให้มีความสมจริง โดยการนำข้อมูลปริมาณจราจรจากการสำรวจที่จุดต่าง ๆ มาเปรียบเทียบกับผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองว่ามีค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้หรือไม่ ซึ่งอ้างอิงจากเกณฑ์มาตรฐานต่าง ๆ เช่น เกณฑ์ของ Travel Model Improvement Program, Federal Highway Administration (FHWA), U.S. Department of Transport, 1997 ดังแสดงในตารางที่ 3.6-1

ตารางที่ 3.6-1 ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ตามปริมาณจราจร

ปริมาณจราจร (PCU/day)	% ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้
0 – 5,000	± 36
5,000 – 10,000	± 29
10,000 – 25,000	± 25
25,000 – 50,000	± 22
> 50,000	± 21

ที่มา: Federal Highway Administration (FHWA), U.S. Department of Transport (1997)

ที่ปรึกษาจะวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณรถที่เข้ามาใช้โครงการ โดยผลการคาดการณ์ จะประกอบด้วย

- ปริมาณจราจรและ V/C ที่มาใช้เส้นทาง รวมถึงปริมาณจราจรในส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- PCU-กิโลเมตร และ PCU-ชั่วโมง ในพื้นที่ศึกษา

2) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ที่ปรึกษาจะวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรของแต่ละแนวเส้นทางเลือกและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service) ของโครงการและโครงข่ายทางหลวงเดิมทั้งในกรณีมีและไม่มีโครงการ โดยใช้เกณฑ์ตาม HCM 2016 ดังนี้

2.1) เกณฑ์ในการวิเคราะห์ทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร

การวิเคราะห์สภาพการจราจรของทางหลวง 2 ช่องจราจร มีวิธีการและเกณฑ์การวัดค่าดัชนีด้านจราจรที่แตกต่างจากทางหลวงประเภทอื่น ๆ เช่น ทางหลวงหลายช่องจราจร ทางหลวงในเขตเมืองหรือทางด่วน กล่าวคือทางหลวงสองช่องจราจรที่อยู่นอกเขตเมืองส่วนใหญ่เป็นทางหลวงที่เชื่อมระหว่างเมืองหรือชุมชน ความจุของทางหลวงจะขึ้นอยู่กับปัจจัยลักษณะทางกายภาพของเส้นทางและลักษณะของปริมาณจราจร ฯลฯ ตัวอย่างเช่น ลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทางเป็นข้อจำกัดของความเร็วกระแสนจราจรหรือมีปริมาณรถขนาดใหญ่ในกระแสนการจราจรมาก ทำให้รถขนาดเล็กกว่าแซงได้อย่างลำบาก ใช้เวลาในการขับตามรถขนาดใหญ่ที่อยู่ข้างหน้ามากกว่าปกติ ลักษณะสภาพการจราจรเช่นนี้จะมีผลกระทบต่อความจุของทางหลวงสองช่องจราจรอย่างมาก และเกณฑ์ของระดับการให้บริการแสดงในตารางที่ 3.6-2

ตารางที่ 3.6-2 ระดับการให้บริการของทางหลวง 2 ช่องจราจร

ระดับการให้บริการ (LOS)	Class I		Class II	Class III
	ความเร็วเดินทางเฉลี่ย (กม./ชม.)	Percent Time- Spent-Following (PTSF)	Percent Time- Spent-Following (PTSF)	Percent Time- Spent-Following (PTSF)
A	> 88	≤ 35	≤ 40	> 91.7
B	> 80 – 88	> 35 – 50	> 40 – 55	> 83.3 – 91.7
C	> 72 – 80	> 50 – 65	> 55 – 70	> 75.0 – 83.3
D	> 64 – 72	> 65 – 80	> 70 – 85	> 66.7 – 75.0
E	≤ 64	> 80	> 85	≤ 66.7

ที่มา: Highway Capacity Manual (2016)

2.2) เกณฑ์ในการวิเคราะห์ทางหลวงหลายช่องจราจร

ขั้นตอนการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนทางหลวงหลายช่องจราจร สามารถสรุปรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนได้ดังนี้

(1) การวิเคราะห์เริ่มต้นจากการพิจารณาข้อมูลนำเข้า ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลลักษณะสภาพทางเรขาคณิตของทางหลวง ความเร็วอิสระ (FFS) หรือความเร็วอิสระพื้นฐาน (Base Free Speed : BFS) ปริมาณจราจร ฯลฯ

(2) จากข้อมูลดังกล่าวจะนำมาประมาณค่าความเร็วอิสระ และค่าอัตราการไหลของปริมาณจราจร (Flow Rate) ต่อจากนั้น จะนำค่าทั้งสองดังกล่าวมาวิเคราะห์หาค่าความเร็ว โดยพิจารณาจากกราฟความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับการไหลของปริมาณจราจร (Speed-Flow Curve) และหาค่าความหนาแน่นของปริมาณจราจร (Density) เพื่อนำไปวิเคราะห์หาค่าระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ของทางหลวงต่อไป

ส่วนระดับการให้บริการของทางหลวงจะเป็นดัชนีที่ใช้วัดประสิทธิภาพการจราจรในการรองรับปริมาณจราจร ในสภาพแวดล้อมต่าง ๆ กัน รูปร่างของกราฟความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับการไหลของปริมาณจราจร และกราฟความสัมพันธ์ระหว่างความหนาแน่นของปริมาณจราจรกับการไหลของปริมาณจราจร จะสื่อถึงระดับการให้บริการที่ค่า ต่าง ๆ ดังแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 3.6-3 โดยเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาระดับการให้บริการที่ความเร็วอิสระต่าง ๆ กัน ประกอบด้วย ค่าความหนาแน่นสูงสุด (Maximum Density) ค่าความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)

ตารางที่ 3.6-3 ระดับการให้บริการของทางหลวงหลายช่องจราจร

ระดับการให้บริการ (LOS)	ความเร็วอิสระ (FFS)		ความหนาแน่น (pc/mi/in)
	mi/hr	km/hr	
A	All	All	> 0 – 11
B	All	All	> 11 – 18
C	All	All	> 18 – 26
D	All	All	> 26 – 35
E	60	96.6	> 35 – 40
	55	88.6	> 35 – 41
	50	80.5	> 35 – 43
	45	72.5	> 35 – 45
F	ปริมาณจราจรเกินความจุ		
	60	96.6	> 40
	55	88.6	> 41
	50	80.5	> 43
	45	72.5	> 45

ที่มา: Highway Capacity Manual (2016)

บทที่ 4

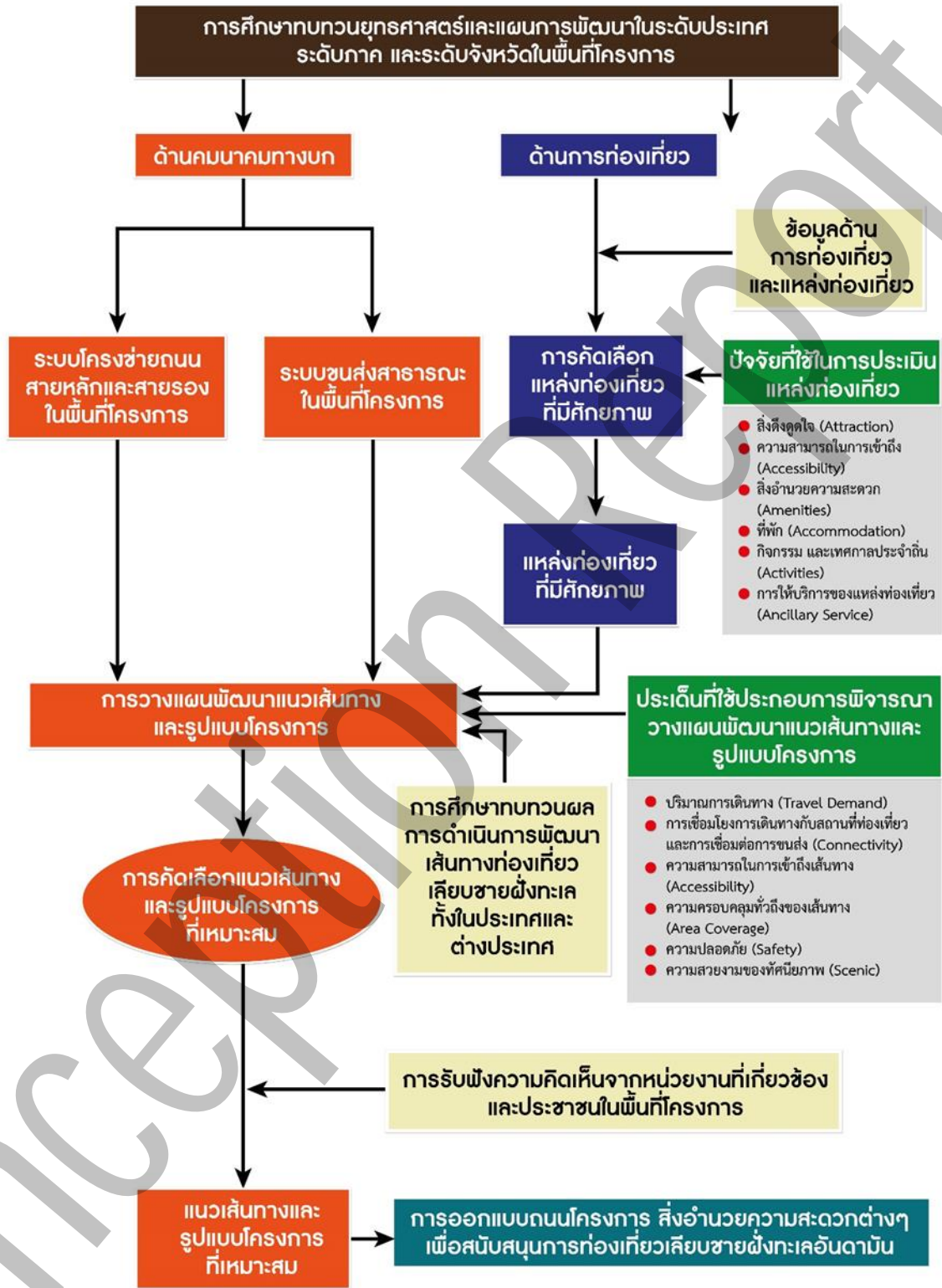
งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบ
ของถนนโครงการเบื้องต้น

บทที่ 4

งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น

4.1 กรอบแนวคิดของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ

ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลตามโครงการฯ นี้ จะเป็นถนนที่ไม่เพียงแต่ใช้เป็นทางเลือกของการสัญจรลงสู่ 6 จังหวัดภาคใต้ริมฝั่งทะเลอันดามันเท่านั้น แต่จะเป็นถนนที่มีบทบาทสำคัญในการนำเสนอข้อมูลและเรื่องราวของสถานที่ท่องเที่ยว วัฒนธรรม และวิถีชีวิตท้องถิ่นของพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่ถนนตัดผ่าน ด้วยเหตุนี้ แนวเส้นทางที่ถนนโครงการตัดผ่าน จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งทั้งในด้านการขนส่งและจราจร รวมไปถึงด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิถีชีวิตของคนในชุมชนที่เปลี่ยนไปอันเนื่องมาจากการพัฒนาถนนตามแนวเส้นทางดังกล่าว โดยที่ในการศึกษาครั้งนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาวางกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1



รูปที่ 4.1-1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ

4.1.1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการ

เมื่อกำหนดแหล่งท่องเที่ยวและแนวทางเลือกของโครงการแล้ว ในการดำเนินการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสมจะพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1.1 ด้านวิศวกรรมและการจราจร

ในการวิเคราะห์แนวทางเลือกด้านวิศวกรรมจะทำการเปรียบเทียบด้านรูปร่างทางเรขาคณิต (Geometric Feature) และลักษณะการใช้งาน (Operation Characteristic) พิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

1. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ
2. ความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว พิจารณาจากความยาวแนวสายทางและรูปร่างทางเรขาคณิต
3. ความยากง่ายในการก่อสร้าง จากข้อจำกัดด้านวิศวกรรม การออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะ หรือการเสริมเสียรภาพคันทาง

4.1.1.2 ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การกำหนดหลักเกณฑ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่จะใช้ในการเปรียบเทียบแนวทางเลือกของโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดนั้น พิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการด้วย โดยปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่นำมาพิจารณาเพื่อประกอบการคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.1-1 มีรายละเอียดดังนี้

หลักเกณฑ์ทางด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 6 ปัจจัยย่อย ได้แก่

1. พื้นที่คุ้มครองตามกฎหมาย/พื้นที่อนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี
พิจารณาถึงพื้นที่คุ้มครองตามกฎหมาย/พื้นที่อนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่ง พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ที่พื้นที่โครงการอาจซ้อนทับหรือตัดผ่าน
2. พื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านนิเวศวิทยา

พิจารณาถึงพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านนิเวศวิทยาได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ป่าชายเลน ที่พื้นที่
 โครงการอาจซ้อนทับหรือตัดผ่าน

3. นิเวศวิทยาทางทะเล

พิจารณาถึงนิเวศวิทยาทางทะเล ได้แก่ ตำแหน่งที่ตั้งของแนวปะการัง ภูเขาทะเล และแหล่งที่อยู่
 อาศัยของสัตว์ทะเลหายาก เช่น พะยูน โลมา เต่าทะเล และวาฬ เป็นต้น ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนา
 โครงการ

4. การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปจากสภาพปัจจุบันจากการพัฒนาโครงการ

5. แหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์

พิจารณาถึงจำนวนแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์ในระยะ 1 กิโลเมตร
 จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

6. สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว

พิจารณาถึงจำนวนแหล่งท่องเที่ยวในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ที่
 อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

7. ความสนับสนุนจากท้องถิ่น

พิจารณาถึงศักยภาพในการได้รับความร่วมมือและสนับสนุนของท้องถิ่น

ตารางที่ 4.1-1 หลักเกณฑ์หรือปัจจัยสำหรับการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณา	ตัวชี้วัด
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
1	พื้นที่คุ้มครองตามกฎหมาย/พื้นที่ อนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่ง เขตอุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
2	พื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านนิเวศวิทยา	พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ป่าชายเลน
3	นิเวศวิทยาทางทะเล	ตำแหน่งที่ตั้งของแนวปะการัง และภูเขาทะเล แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเลหายาก เช่น พะยูน โลมา เต่าทะเล และวาฬ เป็นต้น

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณา	ตัวชี้วัด
4	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดินในสภาพปัจจุบัน ระยะห่างจากชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว
5	แหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี และ แหล่งประวัติศาสตร์	แหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
6	สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	ความงดงามและหลากหลายของทิวทัศน์
7	ความสนับสนุนจากท้องถิ่น	ศักยภาพในการได้รับความร่วมมือและสนับสนุนของท้องถิ่น

4.2 งานจัดทำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น

4.2.1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว

การค้นหาและคัดเลือกพื้นที่สถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ โดยมีกระบวนการดำเนินการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และสังเคราะห์เอกสาร (Document Synthesis) ด้าน Supply Side และศึกษาพื้นที่ที่ดำเนินการศึกษากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสาร การใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ศึกษาหลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่และกำหนดสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ และจุดเด่นของพื้นที่ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีรายละเอียดดังนี้

- ศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจุดเด่นของพื้นที่ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- ค้นหาพื้นที่ต้นแบบแต่ละจังหวัด เพื่อคัดเลือกพื้นที่และกำหนดสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ โดยมีการกำหนดเกณฑ์การเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อม เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- เกณฑ์การคัดเลือกและกำหนดสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ มีเกณฑ์ในการพิจารณา 6 ด้าน ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 เกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ด้าน	เกณฑ์
1	สิ่งดึงดูดใจ (Attraction)
2	ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)
3	สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities)
4	ที่พัก (Accommodation)
5	กิจกรรม และเทศกาลประจำถิ่น (Activities)
6	การให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Service)

- ร่างแนวทางสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth interview) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วย ชื่อหน่วยงาน/ผู้ประสานงาน ข้อมูลมาตรฐานแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง จุดเด่น การเดินทางเข้าถึงชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว
- สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) มีทั้งหมด 3 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) ผู้นำ/สมาชิกในชุมชน ประชาชนชุมชน 2) ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ร้านอาหาร ที่พัก/โฮมสเตย์ ร้านของฝาก/ผลิตภัณฑ์และบริการที่เกี่ยวข้องในชุมชน และ 3) หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในพื้นที่ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จำนวนกลุ่มละประมาณ 10 คนขึ้นไป รวมทั้งหมดไม่น้อยกว่า 30 คน หรือจนข้อมูลอิ่มตัว (Saturated Data) โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection)

4.2.1.1 ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants)

การศึกษาค้นคว้านี้กำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักเชิงคุณภาพ โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยเลือกจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ และผู้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) รวม 30 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ เทศบาล อบต. อบจ. อุทยานแห่งชาติ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัด เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จำนวน 10 คน
 - ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวจังหวัด ได้แก่ ร้านอาหาร ที่พัก โฮมสเตย์ ร้านของฝาก ผลิตภัณฑ์และบริการที่เกี่ยวข้อง หอการค้า สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นต้น จำนวน 10 คน
 - ชุมชน ได้แก่ คนในพื้นที่จังหวัดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จำนวน 10 คน
- ที่ปรึกษาได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญของการศึกษาเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการเก็บข้อมูลไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งคำตอบที่ได้เริ่มซ้ำ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม จำนวน 30 คน ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 4.2-2

ตารางที่ 4.2-2 การกำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับที่	กลุ่ม	ประชากร	จำนวน (คน)
1	ภาครัฐ	เจ้าหน้าที่อบต./เทศบาลเมืองจังหวัด เจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	10
2	ภาคเอกชน	ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เช่น ร้านอาหาร ที่พัก โฮมสเตย์ ร้านของฝาก ผลิตภัณฑ์และบริการที่เกี่ยวข้อง หอการค้า สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว เป็นต้น	10
3	ชุมชน	คนในพื้นที่จังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	10
รวม			30

4.2.1.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเชิงคุณภาพ

การเก็บข้อมูลในเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ และจุดเด่นของพื้นที่ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยใช้เครื่องมือเชิงคุณภาพ ได้แก่ แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview Guideline) การสัมภาษณ์กลุ่ม (Group Interview) และการวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis)

4.2.1.3 การพัฒนาเครื่องมือเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย ร่างการสัมภาษณ์เชิงลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม และการวิเคราะห์เอกสาร รวมทั้งอุปกรณ์เทปบันทึกเสียง เพื่อช่วยในการเก็บข้อมูล

4.2.1.4 การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จะสัมภาษณ์เชิงลึกด้าน Supply Side กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) ในกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยมีขั้นตอนดังนี้

- ประสานพูดคุยก่อนการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ใช้การเลือกแบบเจาะจง และให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์
- ทำหนังสือจากบริษัทที่ปรึกษา ให้กับผู้ประกอบการท่องเที่ยวจังหวัดที่เกี่ยวข้อง และนัดแนะวันสัมภาษณ์เชิงลึก
- ทำหนังสือจากบริษัทที่ปรึกษา ให้กับท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาจังหวัดที่เกี่ยวข้อง นัดแนะวันสัมภาษณ์เชิงลึก
- สัมภาษณ์เชิงลึกตามวันเวลา การนัดแนะรวบรวมข้อมูลที่ได้ด้วยเครื่องบันทึกเสียง

4.2.1.5 การตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพ

ที่ปรึกษาใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) ดังนี้

- การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) เป็นการตรวจสอบว่าข้อมูลที่ได้มานั้น ถูกต้องหรือไม่ โดยแหล่งที่จะพิจารณาในการตรวจสอบ ได้แก่ แหล่งเวลา แหล่งสถานที่ และแหล่งบุคคล เช่น ถ้าข้อมูลที่ได้มาต่างเวลา ต่างสถานที่ หรือต่างบุคคล จะเหมือนหรือสอดคล้องกันหรือไม่
- การตรวจสอบสามเส้าด้านผู้ศึกษา (Investigation Triangulation) เป็นการตรวจสอบข้อมูลจากการเก็บข้อมูลในภาคสนาม ที่มีทั้งคณะผู้ศึกษา และผู้ช่วยฯ หลังจากเก็บข้อมูลแล้วมาบันทึกข้อมูลด้วยกันและเห็นตรงกัน
- การตรวจสอบสามเส้าด้วยวิธีการรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลหลายวิธี ทั้งจากการศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม และการสังเกต

4.2.1.6 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก รวมถึงการวิเคราะห์เอกสารในศึกษา ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วนำเสนอในลักษณะการบรรยาย

4.3 งานคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการที่เหมาะสม

4.3.1 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว

การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวมาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม และการวิเคราะห์เอกสาร หลังจากนั้นนำมาตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- วิเคราะห์สภาพแวดล้อม SWOT Analysis การวิเคราะห์สถานการณ์ แนวโน้มการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อใช้ศึกษาจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) โดยการใช้ตารางประเมินของ วิลเลน และฮังเกอร์ (Wheelen and Hunger, 2006) และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมโดยใช้ตารางวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในของวิลเลน และฮังเกอร์ (Wheelen and Hunger, 2006) ซึ่งประกอบไปด้วย (1) การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (External Factors Analysis Summary: EFAS) และ (2) การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (Internal Factors Analysis Summary: IFAS) เป็นการจับคู่หาความสัมพันธ์ปัจจัยสภาพแวดล้อม ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัย

ที่เกิดจากการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน จุดแข็ง (S) จุดอ่อน (W) และการประเมินจากสภาพแวดล้อมภายนอก โอกาส (O) อุปสรรค (T) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์พิจารณาาร่วมกัน สอดคล้องกับการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) สามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยใช้รูปแบบของ Stanley C. Abraham (2006) เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับข้อมูลที่จะไปสำรวจในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยมุ่งเน้นที่พื้นที่จังหวัดระนอง กระบี่ พังงา ภูเก็ต ตรัง และสตูล

- คัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ต้นแบบจังหวัดละ 1 แห่ง เพื่อเป็นพื้นที่ศึกษานำร่อง (Pilot Study) ต้นแบบการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยการจัดสัมมนาสร้างสรรค์ทางปัญญา (Public Forum) ผู้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวเพื่อรับรองแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ต้นแบบ จำนวน 30 คน
- ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญ
- สรุปผลและรายงาน

4.3.1.1 ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants)

การศึกษาครั้งนี้ กำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักเชิงคุณภาพ โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยเลือกผู้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) รวม 30 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ (รายละเอียดผู้ให้ข้อมูลหลักแสดงในตารางที่ 4.2-2 ที่ผ่านมา)

4.3.1.2 เครื่องมือที่ใช้

เครื่องมือเพื่อการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพความพร้อม สิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางท่องเที่ยว จุดแวะพัก วิถีชีวิต อัตลักษณ์ จุดเด่น เพื่อค้นหาจุดเด่นในการการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview Guideline) การสัมภาษณ์กลุ่ม (Group Interview) และแบบวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Form)

4.3.1.3 การพัฒนาเครื่องมือเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย ร่างการสัมภาษณ์เชิงลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม และแบบการวิเคราะห์เอกสาร รวมทั้งอุปกรณ์เทปบันทึกเสียง เพื่อช่วยในการเก็บข้อมูล

4.3.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก รวมถึงการวิเคราะห์เอกสารในศึกษา
ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วนำเสนอในลักษณะการบรรยาย

4.3.2 กำหนดแนวทางเลือกโครงการ

การกำหนดแนวทางเลือกโครงการ จะพิจารณาจากโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ทั้งโครงข่ายเดิม
ที่มีหรือพิจารณาแนวเส้นทางใหม่ ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้สามารถสนับสนุนการเดินทางเชิงท่องเที่ยว
และอนุรักษ์ โดยเป็นโครงข่ายที่แยกจากโครงข่ายการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า เพื่อให้สามารถเข้าถึง
แหล่งท่องเที่ยว ได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ไม่ได้รับผลกระทบจากการเดินทางหลักหรือการขนส่ง
รวมถึงเป็นเส้นทางที่สามารถพัฒนาให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่หรือการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ได้
โดยในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นในการกำหนด
แนวเส้นทางเบื้องต้นประกอบด้วย

- แผนที่มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร
- แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศเพื่อพิจารณาจุดอุปสรรคตามแนวสายทาง
- แผนที่ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
- แผนที่เส้นชั้นความสูงเพื่อใช้ประกอบการออกแบบแนวทางการวาง
- ข้อมูลทางด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ
- ข้อมูลทางด้านธรณีวิทยา

เมื่อกำหนดแนวทางเลือกของโครงการแล้ว ในการดำเนินการคัดเลือกจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์
และปัจจัยที่เหมาะสม เพื่อหาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดต่อไป

งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น
(Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสม
ทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม
ของโครงการ(Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยว
เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 5

งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม ของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)

1) แนวคิดการออกแบบงานทาง

ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ของการพัฒนาโครงการทั้งในด้านแนวสายทาง และรูปแบบถนนโครงการ โดยออกแบบให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (New landmark) มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว และคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอย ความปลอดภัย และความสวยงาม การออกแบบจะอ้างอิงมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง รวมถึงมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ ได้แก่มาตรฐานของ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) โดยงานออกแบบทางด้านงานทางที่ประกอบด้วยงานออกแบบวิศวกรรมงานทางด้านเรขาคณิตและงานออกแบบองค์ประกอบงานทางอื่น ๆ มีรายละเอียดของงานดังนี้

- แนวทางราบ (Horizontal Alignment) พิจารณาออกแบบแนวทางราบให้สามารถรับความเร็วตามกำหนดได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้จะพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วออกแบบ รัศมีโค้งวงกลม และการยกโค้งที่เหมาะสม ตามข้อกำหนดของแต่ละพื้นที่ รวมถึงออกแบบระยะมองเห็นของการหยุดรถให้ปลอดภัยและเพียงพอตามข้อกำหนด

- แนวทางตั้ง (Vertical Alignment) พิจารณาตรวจสอบข้อมูลของค่าระดับน้ำสูงสุด ลักษณะภูมิประเทศ ความหนาของชั้นทาง มาประกอบในการกำหนดระดับก่อสร้าง ในกรณีปรับปรุงถนนเดิมค่าระดับก่อสร้างของถนนต้องสอดคล้องกับระดับถนนเดิมและระดับต่อเชื่อมของถนนในพื้นที่ ในส่วนบริเวณที่จำเป็นต้องออกแบบเป็นสะพานจะกำหนดให้มีความสูงของช่องลอดที่เพียงพอและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะพิจารณาออกแบบให้เพียงพอกับระยะมองเห็นปลอดภัย (Safety Sight Distance) และความสะดวกสบายของผู้ใช้รถด้วย

- รูปตัดตามขวาง (Typical Cross Section) ออกแบบรูปตัดถนนโครงการให้ได้ความกว้างของผิวทางและไหล่ทาง ตามมาตรฐานชั้นทางของกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงทั่วประเทศ แสดงดัง ตารางที่ 5.1-1 สอดคล้องกับรูปแบบถนนเดิมและสภาพพื้นที่ โดยมีองค์ประกอบต่าง ๆ ของรูปตัดถนน เช่น ช่องจราจร ไหล่ทาง ชั้นทาง ลาดดินถม ลาดดินตัด ร่องน้ำข้างทาง ตำแหน่งสาธารณูปโภค อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย และการขยายคันทางเดิม เป็นต้น โดยการออกแบบพิจารณาจากรูปแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นเกณฑ์ และปรับเปลี่ยนรายละเอียดตามความเหมาะสม

เมื่อออกแบบ แบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) เสร็จ จะนำแนวคิดเบื้องต้นมาศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ต่อไป

ตารางที่ 5.1-1 มาตรฐานขั้นพื้นฐานสำหรับทางหลวงทั่วประเทศ

ขั้นทาง	พิเศษ	1	2	3	4	5	เขตเมือง	ทางชนบท
ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน	มากกว่า 8,000	4,000 - 8,000	2,000 - 4,000	1,000 - 2,000	300 - 1,000	น้อยกว่า 300	-	-
อัตราความเร็วที่ใช้ออกแบบ กม./ชม.								
- ทางราบ		90 - 110			70 - 90	60 - 80	60	70 - 90
- ทางเนิน		80 - 110			55 - 70	50 - 60	60	70 - 80
- ทางเขา		70 - 90			40 - 55	30 - 50	60	60 - 70
ความลาดชันสูงสุด %								
- ทางราบ	4		4		4	4	ตามสภาพพื้นที่	4
- ทางเนิน	6		6		8	8	ตามสภาพพื้นที่	6
- ทางเขา	6		8		12	12	ตามสภาพพื้นที่	8
ประเภทผิวทางจราจรที่เสนอแนะและไหล่ทาง		ชั้นสูง	กลาง-สูง			ลูกรัง	ชั้นสูง	กลาง-สูง
ความกว้างของผิวจราจร (เมตร)	อย่างน้อยข้างละ 7.00	7	7	7	7	8	ช่องจราจรละ 3.00 - 3.50	ช่องจราจรละ 3.00 - 3.50
ความกว้างของไหล่ทาง (เมตร)	ซ้าย 2.50 - 3.00 ขวาทาง 1.00 -1.50	2.5	2	1.5	1	-	2.50 หรือ เป็นทางเท้า	อย่างน้อย 2.00 ม.หรือเป็นทางเท้า
ความกว้างของผิวจราจรบนสะพาน (เมตร)	11	12	11	11	11	11	สะพานกว้างตามรูปแบบ Ultimate Design หรืออย่างน้อย 11.00 ม.	
ความกว้างของเขตทาง (เมตร)	60-80	40-60		30-40		ตามความเหมาะสม		-
ยกได้ราบสูงสุด				10%			6%	10%

หมายเหตุ :

- ความกว้างไหล่ทางที่ปรากฏเป็นไหล่ทาง โดยทั่วไปสำหรับบางช่วง หากมีความจำเป็น อาจขยาย ความกว้างได้ตามความจำเป็นของทางในช่วงนั้น ๆ
- การแบ่งผิวจราจรและไหล่ทางแบ่งด้วยเส้นขอบทาง
- สะพานที่มีทางเท้า ความกว้างทางเท้าอย่างน้อย ข้างละ 1.50 ม.
- ความกว้างสะพานในทางชั้น 4,5 ในสายทางที่คาดว่าจะไม่เพิ่มมาตรฐานขั้นพื้นฐานในระยะเวลานี้ ความกว้างสะพานอาจลดลงได้แต่ต้องไม่น้อยกว่า 9.00 ม.
- ลาดคันทางโดยทั่วไปให้ใช้ความลาดเอียง 4:1 ถึง 6:1 ยกเว้นบางช่วงที่มีความจำเป็น ความลาดเอียงอาจใช้ 2:1 ถึง 3:1 ตามแต่กรณี
- มาตรฐานทางชั้น 4,5 ไม่แนะนำสำหรับทางหลวงแผ่นดิน

2) แนวคิดการออกแบบโครงสร้างสะพาน/อาคารระบายน้ำ

สำหรับแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพาน/อาคารระบายน้ำ ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐาน AASHTO LRFD ฉบับล่าสุด โดยที่รูปแบบของโครงสร้างสะพานต้องมีรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ การจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อสะพานจะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพการระบายน้ำ ขนาดของช่องเปิดต้องเพียงพอต่อปริมาณน้ำที่ไหลผ่าน และหลีกเลี่ยงการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อให้อยู่ในลำน้ำ โครงสร้างสะพานต้องสามารถป้องกันการกัดเซาะจากกระแสน้ำที่ไหลเชี่ยวในช่วงฤดูน้ำหลาก มีองค์ประกอบและชิ้นส่วนของสะพานที่ง่ายต่อการดูแลรักษาและสามารถเปลี่ยนได้ในอนาคตหากเสื่อมสภาพหรือหมดอายุการใช้งาน สามารถก่อสร้างได้ง่ายและรวดเร็ว รวมทั้งยังคำนึงถึง การออกแบบองค์ประกอบของสะพานให้มีความสวยงาม มีรูปแบบที่ทันสมัยและประหยัด ซึ่งในระหว่างการทำงาน จะมีการประสานงานออกแบบร่วมกับงานวิศวกรรมด้านอื่น ๆ เช่น วิศวกรรมงานทาง วิศวกรรมปลูกพืช วิศวกรรมระบายน้ำ งานออกแบบทางสถาปัตยกรรม เป็นต้น

3) แนวคิดการออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง

การออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง ที่ปรึกษาจะออกแบบโดยยึดถือมาตรฐานและข้อกำหนดต่าง ๆ ตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยรูปแบบโครงสร้างต้องมีความมั่นคงแข็งแรงและออกแบบให้รองรับการใช้งานของระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเลือกใช้วัสดุโครงสร้าง และระบบโครงสร้างที่มีความเหมาะสม บำรุงรักษาได้ง่ายในอนาคต การออกแบบต้องให้สอดคล้องและตอบสนองความต้องการของงานวิศวกรรมด้านอื่น ๆ เช่นงานระบายน้ำ งานออกแบบงานระบบงานสถาปัตยกรรม และงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4) แนวคิดการออกแบบด้านงานสถาปัตยกรรม

เนื่องด้วยถนนโครงการอยู่ในพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีภูมิศาสตร์ประกอบด้วยแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งวิถีชีวิตของชุมชนแต่ละท้องถิ่นที่สำคัญตามแนวชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย งานสถาปัตยกรรม และภูมิสถาปัตยกรรม จึงมีความสำคัญต่อภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยว ช่วยสร้างบรรยากาศของสภาพแวดล้อมในการเดินทางและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนและสื่อถึงอัตลักษณ์ที่สำคัญของแต่ละจังหวัด

ที่ปรึกษาจะศึกษาข้อมูล สืบหาพื้นที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานออกแบบงานสถาปัตยกรรม และภูมิสถาปัตยกรรม เพื่อประกอบการพัฒนาพื้นที่โครงการรองรับการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (New Landmark) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับทางเดินเท้า ทางจักรยาน จุดพักรถ จุดชมวิว ลานนั่งทานอาหาร ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ป้ายที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของเส้นทางโครงการ เป็นต้น



รูปที่ 5.1-1 แสดงตัวอย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (1/2)

ที่ปรึกษาจะพิจารณาโครงข่ายด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปะวิทยาการ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมให้ถนนโครงการมีความเชื่อมโยงให้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวชายฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งแต่จังหวัดระนอง ถึงจังหวัดสตูลในทุกมิติ เพื่อกำหนดแนวคิดในการออกแบบและวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวเส้นทางนำไปสู่กรอบแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเป็นรูปธรรม



รูปที่ 5.1-2 แสดงตัวอย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (2/2)

การออกแบบจะคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นหลัก ไม่บังคับทัศนวิสัยของผู้ใช้เส้นทาง มีจุดนำสายตาที่ชัดเจน ด้านงานภูมิสถาปัตยกรรมจะคำนึงและเลือกพันธุ์ไม้พื้นถิ่นที่เจริญเติบโตได้ดีในพื้นที่ภาคใต้ ทนทานต่อสภาพภูมิอากาศ ให้ร่มเงาไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง ดูแลรักษาน้อย ประหยัดค่าใช้จ่ายและเสริมสร้างบรรยากาศและเอกลักษณ์ของพื้นที่ ที่ปรึกษาจะออกแบบงานสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม ประกอบงานทาง โครงสร้างสะพาน อาคารประกอบอื่น ๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่ส่งเสริมความสวยงามในภาพรวมของถนนโครงการให้มีเอกลักษณ์สื่อถึงอัตลักษณ์ของแต่ละจังหวัดที่ถนนโครงการตัดผ่าน มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงกฎหมายควบคุมอาคาร กฎกระทรวงกำหนดลักษณะหรือการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ แบบมาตรฐานการออกแบบทางหลวงและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5) การออกแบบงานสถาปัตยกรรมประกอบโครงสร้างสะพาน

โดยทั่วไปความสวยงามและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของโครงสร้างสะพาน ทางลอด (ถ้ามี) งานสะพานขึ้นอยู่กับารออกแบบโครงสร้างของสะพานเป็นหลัก การเลือกใช้รูปแบบหรือลักษณะโครงสร้างมีผลต่อความสวยงามทางสถาปัตยกรรมของสะพาน ที่ปรึกษาจะออกแบบทั้งสองส่วนควรมีความสอดคล้องและส่งเสริมกัน ซึ่งรายละเอียดงานสถาปัตยกรรมในองค์ประกอบย่อย จะช่วยส่งเสริมให้โครงสร้างสะพานมีความสวยงามมากขึ้น เช่น รูปทรงเชิงสถาปัตยกรรมของเสาสะพาน ราวสะพาน แนวกำแพง เจริงลาด และงานจัดภูมิทัศน์



รูปที่ 5.1-3 แสดงการออกแบบงานสถาปัตยกรรมประกอบโครงสร้างสะพาน

6) การออกแบบงานภูมิสถาปัตยกรรมประกอบงานทาง

ที่ปรึกษาจะออกแบบภูมิทัศน์บริเวณทางร่วม ทางแยก ทางแยกต่างระดับ (ถ้ามี) และพื้นที่ริมถนน โครงการเพื่อให้เกิดทัศนียภาพที่ดีต่อผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบ โดยให้ความสำคัญการปลูกประเภทไม้พุ่มเตี้ย หรือพืชคลุมดินที่ให้ดอกสวยงามเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก ส่วนไม้ยืนต้นประเภท ให้ดอกสวยงามนั้นที่ปรึกษาจะเลือกปลูกบริเวณจุดพักรถ จุดชมวิวหรือบริเวณ ลานนั่งทานการ (ถ้ามี) หรือพื้นที่ริมทางที่เป็นพื้นที่โล่ง เช่น ถนนริมทะเล ถนนตัดใหม่เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว โดยจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้อยู่อาศัย 2 ข้างทางและรบกวนการเข้า-ออกริมถนนโครงการ



รูปที่ 5.1-4 แสดงตัวอย่างการออกแบบงานภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางร่วม ทางแยกอื่น ๆ

ที่ปรึกษาจะออกแบบองค์ประกอบอื่น ๆ (ถ้ามี) เช่น ศาลารอดโดยสาร อาคารระบายน้ำ สะพานลอย คนข้าม บนถนนโครงการให้มีความสอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์การใช้สอย และสวยงามดูเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทั้งโครงการและด้วยศักยภาพของพื้นที่โครงการซึ่งมีพื้นที่ที่มีภูมิทัศน์ที่สวยงาม จึงเหมาะสมที่จะออกแบบเพื่อส่งเสริมหรือพัฒนาจุดชมวิวกว้างในโครงการ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้กับผู้ใช้ทาง และชุมชนภายในโครงการ ทั้งยังสามารถเป็นจุดพักรถเพื่อผ่อนคลายความเมื่อยล้า โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกเบื้องต้น เช่น ลานจอดรถ ห้องน้ำสาธารณะ ลานชมวิวกว้าง ลานกางเต็นท์ (ถ้ามี) ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนทุกวัย (UNIVERSAL DESIGN) เพื่อให้โครงการได้มาตรฐานในระดับสากล



รูปที่ 5.1-5 แสดงกรณีศึกษาอาคารอื่น ๆ ประกอบโครงการ

5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการจากแบบแนวคิดเบื้องต้น

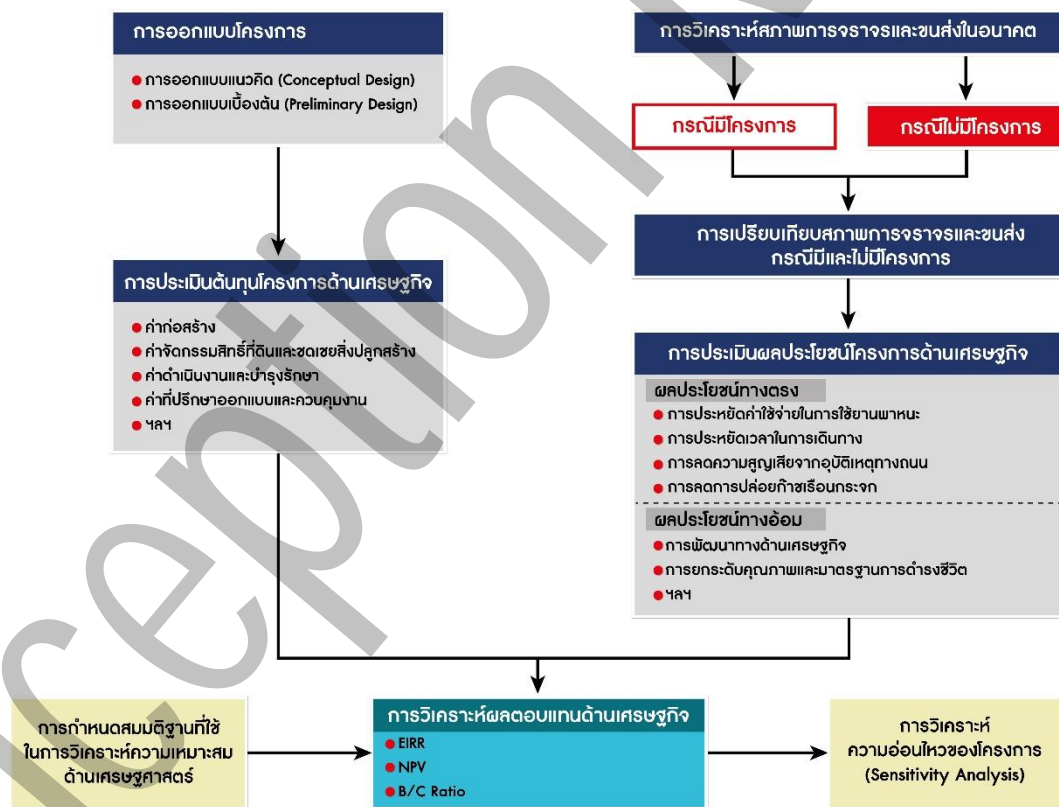
5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

จากการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม แล้วนำมาออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Per-Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยการวิเคราะห์มูลค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษาโครงการต่อหน่วย แล้วนำผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Per-Feasibility Study) มาประเมินและเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและแผนการพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ จากนั้นจะดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยโครงการที่มีค่าผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจสูงแสดงให้เห็นว่ามีความคุ้มค่าในการลงทุน ซึ่งจะได้รับพิจารณาให้ดำเนินการก่อน โครงการที่มีค่าผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจต่ำ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)

5.2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ (Economic Analysis) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะเป็นการประเมินผลประโยชน์ของโครงการที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลกระทบต่อทั้งหมดของโครงการที่มีต่อสวัสดิการ (Social Welfare) ของประชาชนทุกคนในสังคม

ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการด้านเศรษฐกิจจะสามารถประเมินว่าโครงการหนึ่ง ๆ มีความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจหรือไม่ ถ้าโครงการดังกล่าวให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่อสังคมส่วนรวมมากกว่าทรัพยากรหรือต้นทุนที่สังคมต้องเสียสละไปก็จะถือว่าโครงการดังกล่าวมีความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ โดยในการวิเคราะห์จะเป็นการนำต้นทุนโครงการและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งหมดกับผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับจากโครงการตลอดช่วงอายุโครงการมาเปรียบเทียบกัน (Cost-Benefit Analysis) พิจารณาข้อแตกต่างระหว่าง “กรณีมีโครงการ” เทียบกับ “กรณีไม่มีโครงการ” (“With Project” and “Without Project”) โดยรายละเอียดแนวทางและขั้นตอนการศึกษาสำหรับงานในส่วนนี้ แสดงดังรูปที่ 5.2-1



รูปที่ 5.2-1 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ ได้แก่

- **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV)** หมายถึง ผลต่างระหว่างผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายในปีต่าง ๆ เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ตลอดอายุโครงการ โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) เพื่อแปลงมูลค่าในแต่ละปีเป็นมูลค่าปัจจุบัน ถ้าโครงการลงทุนมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวกหรือมากกว่าศูนย์ แสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ เมื่อลงทุนไปแล้วมีผลประโยชน์มากกว่าค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1 + i)^t}$$

โดยที่ NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t

i = อัตราคิดลดของโครงการ

N = อายุของโครงการ

- **อัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit-Cost Ratio, B/C)** หมายถึง อัตราส่วนของผลประโยชน์ เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันต่อมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) ในการแปลงมูลค่าในแต่ละปีเป็นมูลค่าปัจจุบัน ถ้าโครงการลงทุนมีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายมากกว่าหนึ่ง แสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1 + i)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1 + i)^t}}$$

โดยที่ B/C = อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t

i = อัตราคิดลดของโครงการ

n = อายุของโครงการ

- **อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return, EIRR)** หมายถึง ค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนหรืออัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ และมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายเท่ากันพอดี

$$EIRR = i; NPV = \sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} = 0$$

โดยที่ EIRR = อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t

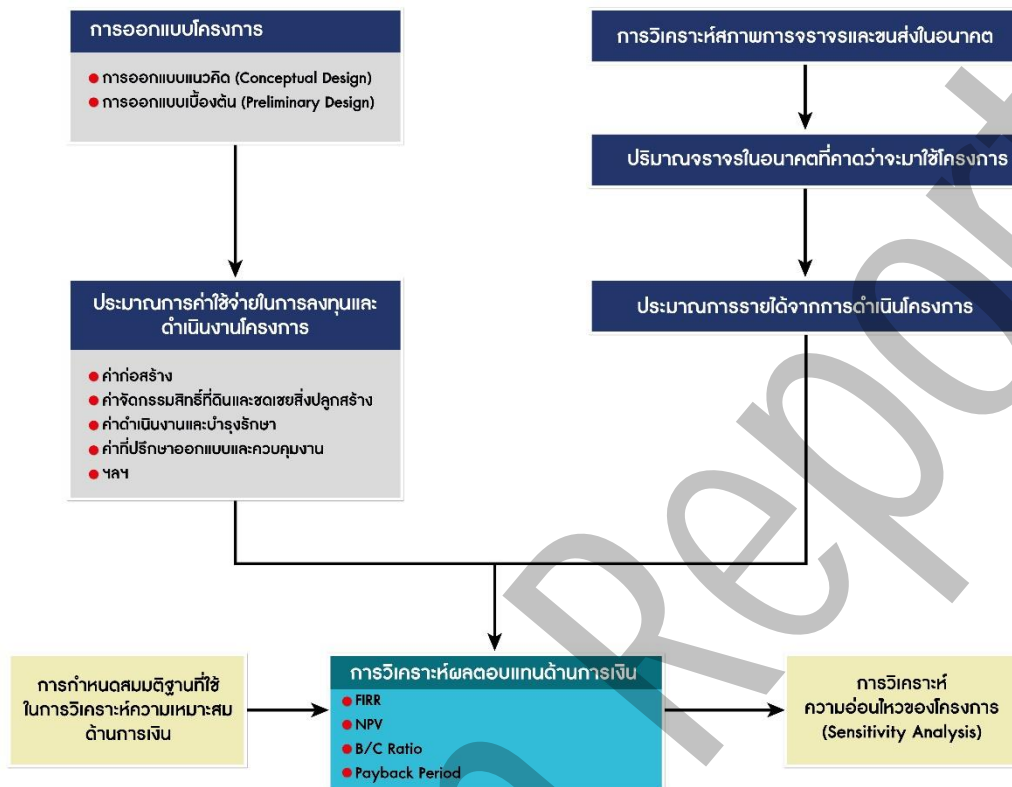
i = อัตราผลตอบแทนของโครงการ

n = อายุของโครงการ

นอกจากนั้น ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจ (Sensitivity Analysis) ของโครงการซึ่งจะเป็นการศึกษาถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ ภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ โดยจะพิจารณาปัจจัยความเสี่ยง ได้แก่ ปริมาณการจราจร อัตราเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยน และต้นทุนก่อสร้าง เป็นต้น ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ อาจจะมีผลกระทบต่อโครงการทั้งในแง่บวกและแง่ลบ จึงจำเป็นต้องพิจารณาความเสี่ยงที่จะเกิดจากปัจจัยดังกล่าวว่ามีผลต่อความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการหรือไม่ ซึ่งที่ปรึกษาจะกำหนดกรณีศึกษาที่ครอบคลุมปัจจัยความเสี่ยง และทำการศึกษาความอ่อนไหวของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการต่อไป

2) การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการเงิน

สำหรับการศึกษาโครงการนี้ หากมีการเก็บค่าผ่านทางหรือมีรายรับจากการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาและวิเคราะห์กระแสเงินสด (Cash Flow) โดยเปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการกับรายรับจากการดำเนินโครงการ พิจารณาข้อแตกต่างระหว่าง “กรณีมีโครงการ” เทียบกับ “กรณีไม่มีโครงการ” (“With Project” and “Without Project”) โดยรายละเอียดแนวทางและขั้นตอนการศึกษาสำหรับงานในส่วนนี้ แสดงดังรูปที่ 5.2-2



รูปที่ 5.2-2 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน

ดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงิน ได้แก่

- **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV)** หมายถึง ผลต่างระหว่างรายรับและเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในปีต่าง ๆ ตลอดอายุโครงการ โดยใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) เพื่อแปลงมูลค่าในแต่ละปีเป็นมูลค่าปัจจุบัน ถ้าโครงการลงทุนมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวกหรือมากกว่าศูนย์ แสดงว่า โครงการมีความเหมาะสมทางการเงิน กล่าวคือ เมื่อลงทุนไปแล้วมีผลประโยชน์มากกว่าค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ โดยการวิเคราะห์ทางการเงินด้วยวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิทางการเงินคำนึงถึงมูลค่าของเงินตามระยะเวลา (Time Value of Money) พิจารณากระแสเงินสดตลอดอายุโครงการและพิจารณาความเสี่ยงของกระแสเงินสดในอนาคต การคำนวณมูลค่าปัจจุบันสุทธิทางการเงินมีวิธีการ ดังนี้

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t}$$

โดยที่ NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ

B_t = ผลประโยชน์ในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายในปีที่ t

R = อัตราคิดลด

n = จำนวนปีที่ใช้ประเมินทางการเงิน

- **อัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit-Cost Ratio, B/C)** หมายถึง อัตราส่วนมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนโครงการ (Benefit) เปรียบเทียบกับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนโครงการ (Cost) ตลอดอายุโครงการ โดยใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ในการแปลงมูลค่าในแต่ละปีเป็นมูลค่าปัจจุบัน ถ้าโครงการมีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายมากกว่าหนึ่ง แสดงว่า โครงการมีความเหมาะสมทางการเงิน การวิเคราะห์ทางการเงินด้วยวิธีอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนคำนึงถึงมูลค่าของเงินตามระยะเวลา (Time Value of Money) พิจารณากระแสเงินสดตลอดอายุโครงการ และพิจารณาความเสี่ยงของกระแสเงินสดในอนาคต โดยการคำนวณอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน ดังนี้

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

โดยที่ B/C = อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t

r = อัตราคิดลด

n = อายุของโครงการ

- **อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return, FIRR)** หมายถึง อัตราคิดลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนโครงการ (Benefit) มีค่าเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนโครงการ (Cost) ตลอดอายุโครงการหรือมีค่าเท่ากับศูนย์ โดยอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ คือ อัตราดอกเบี้ยสูงสุด (Maximum Interest Rate) ที่โครงการสามารถจ่ายให้กับเงินลงทุนหลังจากที่คิดต้นทุนโครงการทั้งหมดแล้ว ซึ่งถ้าอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการมีค่ามากกว่าอัตราคิดลดที่ใช้ในการวิเคราะห์ แสดงว่า โครงการมีความเป็นไปได้ทางการเงินหรือมีความเหมาะสมในการลงทุน การวิเคราะห์ทางการเงินด้วยวิธีอัตราผลตอบแทนทางการเงินคำนึงถึงมูลค่าของเงินตามระยะเวลา (Time Value of Money) พิจารณากระแสเงินสดตลอดอายุโครงการและพิจารณาความเสี่ยงของกระแสเงินสดในอนาคต โดยการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางการเงินมีวิธีการ ดังนี้

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t} = 0$$

โดยที่ NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ

B_t = ผลประโยชน์ในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายในปีที่ t

r = อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ

n = จำนวนปีที่ใช้ประเมินทางการเงิน

- **ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)** หมายถึง ระยะเวลาที่ได้รับผลตอบแทนเท่ากับ ต้นทุนที่ลงทุนไป โดยการวิเคราะห์ระยะเวลาคืนทุนเหมาะกับการวิเคราะห์โครงการ ลงทุนที่มีระยะเวลานานและมีความเสี่ยงในการลงทุน เพื่อใช้ในการเลือกโครงการ ลงทุนโดยดูจากระยะเวลาคืนทุนที่เร็วที่สุด

นอกจากนั้น ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน (Sensitivity Analysis) ของโครงการซึ่งจะเป็นการศึกษาถึงผลกระทบต่อผลตอบแทนของโครงการที่เปลี่ยนแปลงไป ภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ โดยมูลค่าของต้นทุนและผลประโยชน์ในอนาคตเป็นสิ่งที่ยากต่อการคาดการณ์ และอาจมีความคลาดเคลื่อนซึ่งเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของมูลค่าตัวแปรที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อประเมินผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของผลการวิเคราะห์ดัชนีทางการเงินและต่อเนื่องไปถึงการตัดสินใจโครงการ โดยเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ของโครงการที่ประมาณการไว้ แล้วโครงการนี้มีความเหมาะสมที่จะลงทุนหรือไม่ ซึ่งที่ปรึกษาจะกำหนดกรณีศึกษาที่ครอบคลุม ปัจจัยความเสี่ยง และทำการศึกษาความอ่อนไหวของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบความ เหมาะสมทางการเงินของโครงการต่อไป

อย่างไรก็ตาม โครงการที่จะสามารถวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินได้นั้นจะเป็น โครงการที่สามารถก่อให้เกิดรายได้จากตัวโครงการเอง ยกตัวอย่างเช่น การสร้างทางพิเศษ โดยมีรายได้ของโครงการคือค่าผ่านทาง การก่อสร้างรถไฟฟ้า โดยมีรายได้คือค่าโดยสาร เป็นต้น

ในกรณีที่โครงการไม่สามารถก่อให้เกิดรายได้ขึ้นจะไม่สามารถนำมาประเมินและวิเคราะห์ ความเหมาะสมทาง ด้านการเงินได้ทำได้เพียงการประเมินและวิเคราะห์ความเหมาะสมทาง ด้านเศรษฐกิจ ยกตัวอย่างเช่น การก่อสร้างทางหลวง การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ เป็นต้น

ในเบื้องต้น จากการพิจารณาของที่ปรึกษา พบว่า ลักษณะถนนโครงการที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ จะไม่ก่อให้เกิดรายได้ ทำให้จะไม่มีกรวิเคราะห์ทางด้านการเงิน ทั้งนี้ หากมีการปรับเปลี่ยน รูปแบบของโครงการ ทำให้สามารถสร้างรายได้หรือมีการจัดเก็บค่าผ่านทาง ที่ปรึกษาก็จะ ทำการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการ เงินของโครงการนั้น ๆ ด้วย

บทที่ 6

งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น
(Preliminary Design)
และประมาณราคามูลค่าโครงการ

บทที่ 6

งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคา มูลค่าโครงการ

6.1 งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจ สิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ

6.1.1 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา

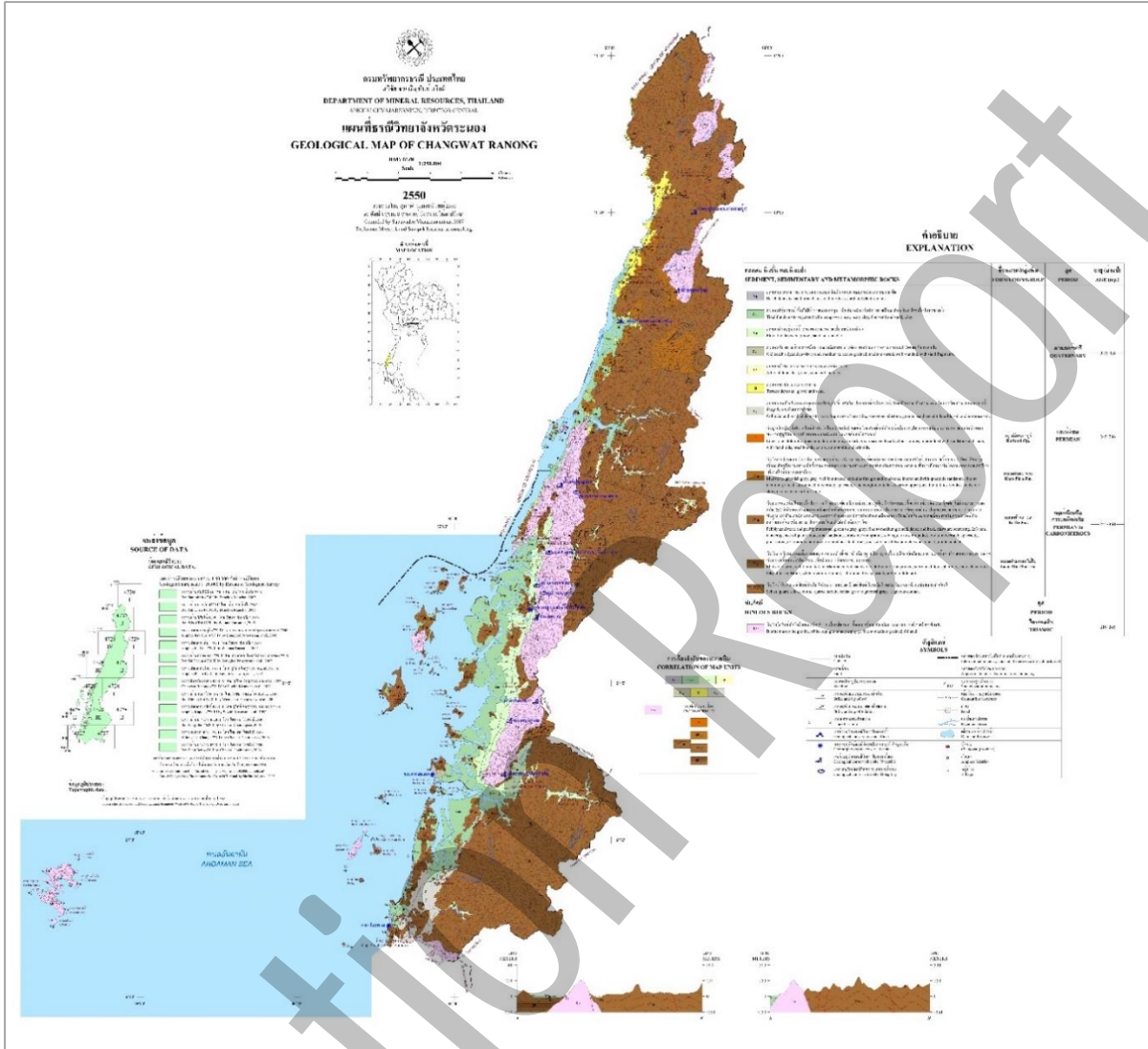
โครงการนี้เป็นการศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น เส้นทางโครงการจะเลียบพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดระนอง จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ทอดยาวตามชายฝั่งทะเลอันดามันทางทิศตะวันตกของประเทศ มีแนวเทือกเขาตะนาวศรีพาดผ่านจากจังหวัดระนองลงมาถึงจังหวัดพังงา ลักษณะแผ่นดินเป็นชายฝั่งทะเลเว้าแหว่งมีอ่าวและเกาะเล็ก ๆ มากมาย ในส่วนลักษณะทางธรณีวิทยาส่วนใหญ่เป็นกลุ่มหินตะรุเตา ประกอบด้วยหินทราย หินดินดานปนปูนและแกรนิต ซึ่งที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เช่น แผนที่เสี่ยงภัย แผนที่ทางธรณีวิทยา เป็นต้น เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบเบื้องต้น รวมถึงงานสนามที่เป็นการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดิน สภาพใต้ผิวดินและสภาพทางธรณีวิทยาต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา อีกทั้งหาพื้นที่ของแหล่งวัสดุและตรวจสอบปริมาณ ที่ตั้ง ราคาและคุณสมบัติของวัสดุงานทาง ให้มีข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการออกแบบเบื้องต้นทางด้านงานทางและงานโครงสร้าง รวมทั้งงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

งานออกแบบถนนใหม่หรือคันทางใหม่ และการออกแบบปรับปรุงถนนเดิม ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจโดยสังเขปตามแนวเส้นทางเพื่อสรุปสภาพและชนิดของชั้นดินฐานรากคันทาง รวมถึงงานออกแบบฐานรากสะพานและงานวิเคราะห์เสถียรภาพงานดินถม/ดินตัด ให้มีปริมาณที่เพียงพอต่อการออกแบบเบื้องต้น

ลักษณะชั้นดินในโครงการ

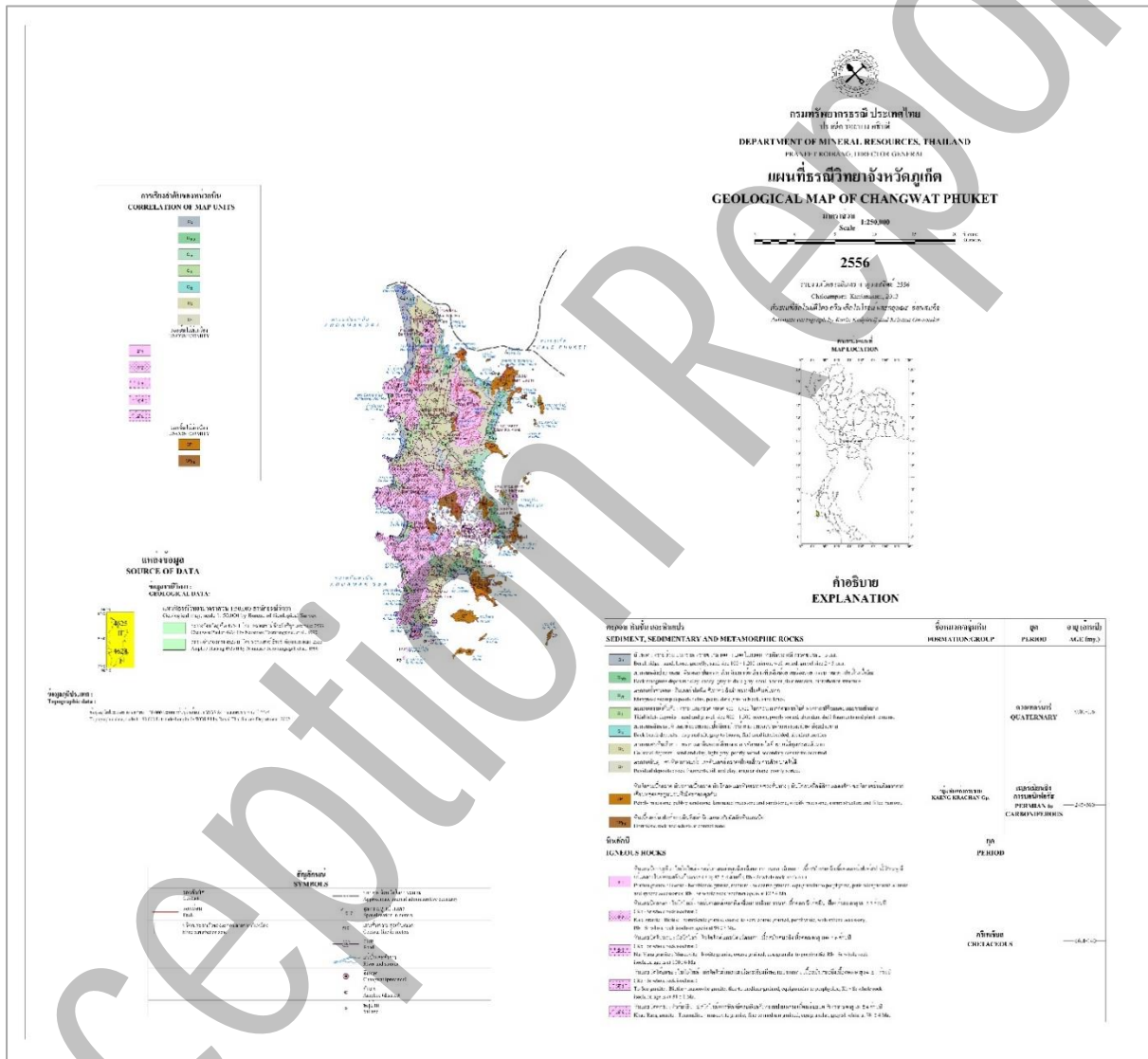
ข้อมูลทั่วไป : ลักษณะทางธรณีของโครงการรองรับด้วยชั้นของหินแข็ง มีทั้งหินอัคนี หินตะกอน และหินแปร รวมถึงตะกอนร่วนในชั้นบนสุด ลักษณะของหินแข็งและตะกอนร่วนของแต่ละพื้นที่จำแนกตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละจังหวัดในเบื้องต้นได้ดังนี้

จังหวัดระนอง : ข้อมูลทั่วไปลักษณะภูมิประเทศทั่วไปของจังหวัดระนองส่วนใหญ่เกือบร้อยละ 90% ของพื้นที่จังหวัดเป็นเทือกเขาสูงซึ่งเป็นส่วนตอนใต้ของเทือกเขาตะนาวศรีแนวการวางตัวของเทือกเขาอยู่ในแนวตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตกเฉียงใต้มีพื้นที่ราบเป็นแนวแคบ ๆ ตามแนวชายฝั่งทะเลอันดามันด้านตะวันตกของจังหวัด พื้นที่จังหวัดรองรับด้วยหินแข็งอายุตั้งแต่ 360 ล้านปีจนถึงตะกอนปัจจุบัน มีทั้งหินตะกอน หินแปร หินอัคนีและตะกอนร่วน แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดระนองดังแสดงในรูปที่ 6.1-1



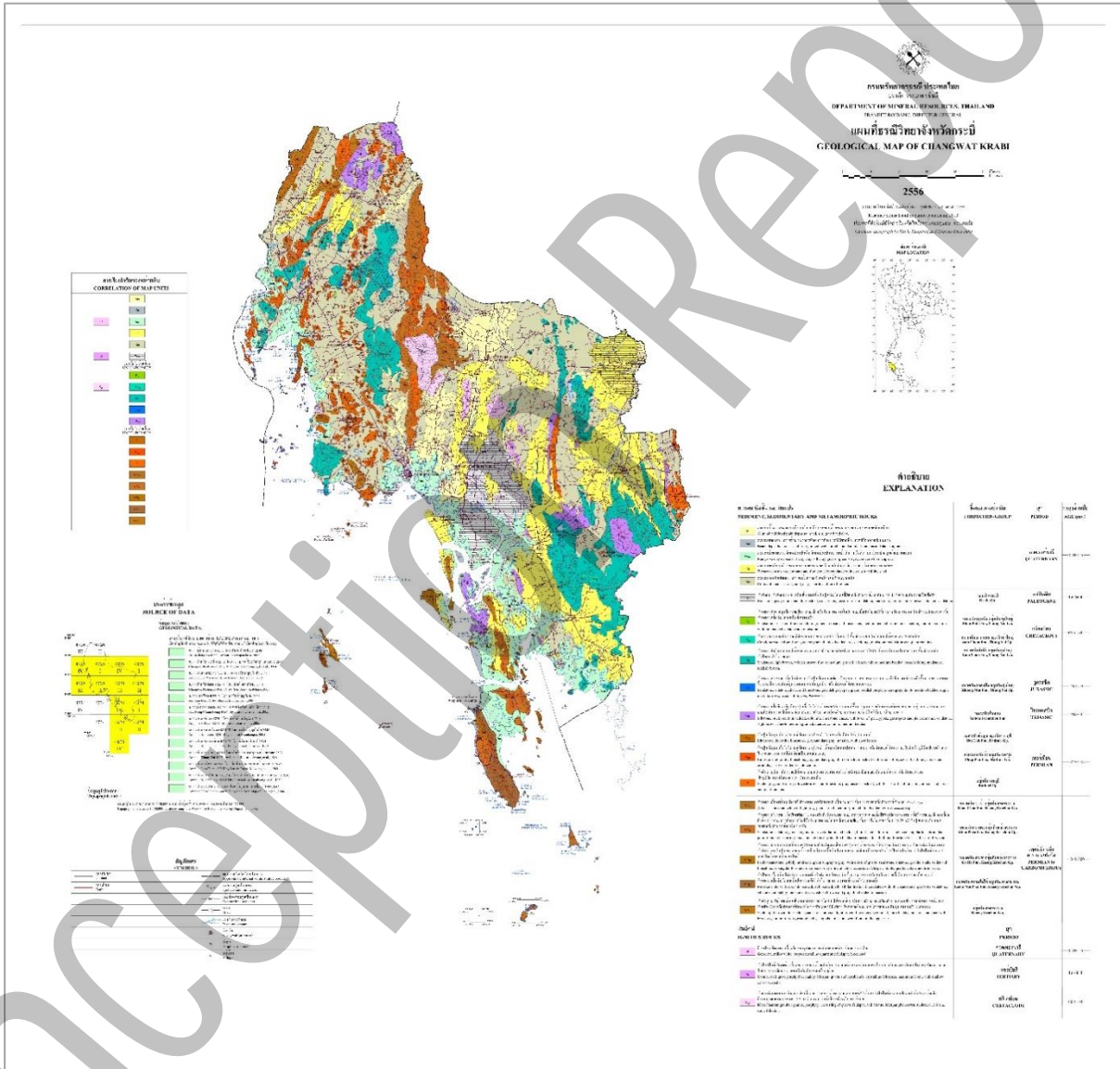
รูปที่ 6.1-1 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดระนอง

จังหวัดภูเก็ต : พื้นที่ของจังหวัดภูเก็ตสามารถแบ่งธรณีวิทยาออกได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ ธรณีวิทยาหินอัคนี ธรณีวิทยาของหินตะกอน และธรณีวิทยาของตะกอนร่วน โดยส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 50 ของพื้นที่ประกอบไปด้วย หินอัคนีชนิดหินแกรนิตเป็นหลัก โดยหินที่มีอายุเก่าแก่ที่สุดอยู่ในหินตะกอน ยุคเพอร์เมียน-คาร์บอนิเฟอรัส (Permian-Carboniferous) โดยมีหินแกรนิตแทรกสลับอยู่ในหินโคลนเนื้อกรวด (pebbly mudstone) ซึ่งคาดว่าเป็นแกรนิตที่แทรกตัวเข้ามาในช่วงยุคครีเทเชียส (Cretaceous) แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดภูเก็ตดังแสดงในรูปที่ 6.1-3



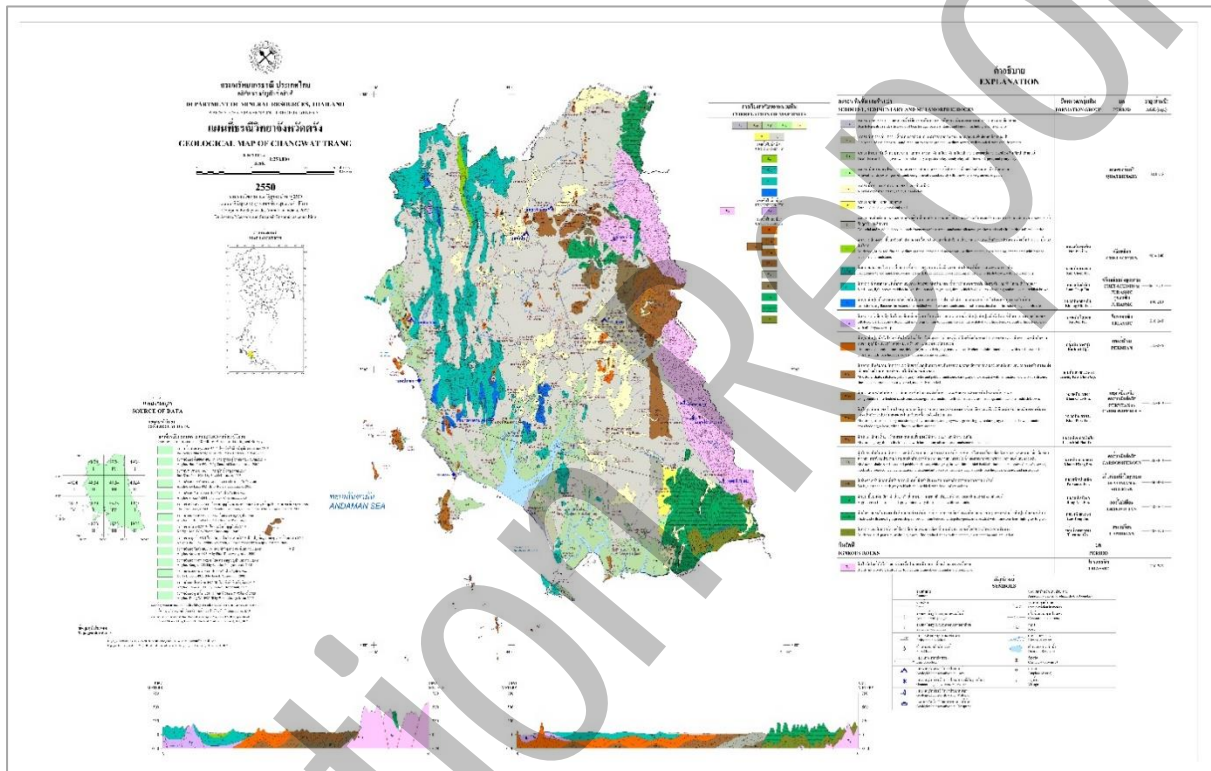
รูปที่ 6.1-3 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดภูเก็ต

จังหวัดกระบี่ : ธรณีวิทยาจังหวัดกระบี่ ประกอบด้วยหินตะกอน (sedimentary rock) เป็นส่วนมาก แสดงลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาและเนินเขา หินที่มีอายุแก่ที่สุดเป็นกลุ่มหินแก่งกระจาน ยุคคาร์บอนิเฟอรัส-เพอร์เมียน ต่อมาเป็นกลุ่มหินราชบุรียุคเพอร์เมียน ที่พบเป็นหินปูนคาร์บอนेटกระจายทั่วพื้นที่แสดงลักษณะภูมิประเทศแบบคาสต์(karst topography) จากนั้นเป็นหมวดหินไสบอน ยุคโทรแอสซิก กลุ่มหินทุ่งใหญ่ยุคจูแรสซิกครีเทเชียสและกลุ่มหินกระบี่ ยุคเทอร์เชียรีและถูกปิดทับด้วยตะกอนร่วน ในยุคควอเทอร์นารีและมีหินอัคนีแทรกซอน (intrusive igneous rock) ในบางพื้นที่ แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดกระบี่ดังแสดงในรูปที่ 6.1-4



รูปที่ 6.1-4 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดกระบี่

จังหวัดตรัง : ลักษณะภูมิประเทศทั่วไปของจังหวัดตรังเป็นเทือกเขาสูงทางด้านตะวันออกของจังหวัด และมีภูเขากระจายตัวทั่วไปทางด้านตะวันตก พื้นที่ตอนกลางและด้านตะวันออกที่เนินที่ราบสูงลอนลาด ที่ราบลุ่มแม่น้ำ และที่ราบเชิงเขา และมีที่ราบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของจังหวัด พื้นที่จังหวัดรองรับด้วย หินแข็งอายุตั้งแต่ 570 ล้านปจนถึงตะกอนปัจจุบัน มีทั้งหินตะกอน หินแปร หินอัคนีและตะกอนร่วน พื้นที่ จังหวัดตรังร้อยละ 80 รองรับด้วยหินตะกอน หินแปร และตะกอนร่วน แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดตรัง ดังแสดงในรูปที่ 6.1-5



รูปที่ 6.1-5 แผนที่ธรณีวิทยาของจังหวัดตรัง

ตะกอนร่วนในพื้นที่โครงการ หมายถึงตะกอนยุคควอเทอร์นารี (Quaternary) ที่มีโอกาสพบได้ทั่วไปในพื้นที่โครงการและแนวโครงการ ชั้นตะกอนร่วนเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งของฐานรากของโครงสร้างต่าง ๆ หน่วยตะกอนยุคปัจจุบันที่พบแยกได้เป็นกลุ่มใหญ่ ได้แก่ ตะกอนหินผุพังอยู่กับที่ ตะกอนเศษหินเชิงเขา ตะกอนน้ำพาตะกอนดินเคลย์ป่าชายเลน และตะกอนชายหาดโดยมีรายละเอียดดังนี้ ตะกอนหินผุพังอยู่กับที่ (Qr) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ทราย ทรายแป้ง ดินเคลย์และดินลูกรัง ซึ่งหมายถึงตะกอนที่เกิดจากการผุพังอยู่กับที่เป็นหลัก ส่วนใหญ่เป็นตะกอนทรายหยาบที่เกิดจากการผุพังของหินแกรนิต ตะกอนเศษหินเชิงเขา (Qc) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย เศษหิน กรวด ทราย และดินเคลย์ ที่สะสมตัวไม่ไกลจากแหล่งกำเนิด ตะกอนตะกักน้ำ (Qt) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ทรายเม็ดละเอียดมาก การคัดขนาดดีมาก มีสีน้ำตาลแกมแดง วางทับอยู่บนชั้นศิลาแลง ทรายที่มีขนาดหยาบและหยาบมาก ตะกอนน้ำพา (Qa) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย กรวด ทราย ทรายแป้ง และดินเคลย์ บริเวณที่ปนที่ราบน้ำท่วมถึงที่มีตะกอนน้ำพาสะสมตัว เป็นพื้นที่ค่อนข้างราบและชุ่มน้ำ ตะกอนที่ราบน้ำทะเลท่วมถึง (Qtf) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ดินเหนียวเนื้อแน่นสีเทาขาว มีซากพืชปะปนเล็กน้อย อาจพบชั้นทรายหยาบ และ/หรือ กรวดขนาดละเอียดที่มีการคัดขนาดดีและเม็ดถูกขัดเหลี่ยมแทรกสลับอยู่ตอนล่าง ตะกอนป่าชายเลน (Qm) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ดินเคลย์ ปนทราย ปนซากพืช ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าชายเลนที่มีพืชปกคลุม ไคแก ดินโกงกาง ต้นจาก เป็นต้น ตะกอนหลังป่าชายเลน (Qmb) ลักษณะโดยทั่วไปพบในบริเวณพื้นผิวที่มีลักษณะเด่น คือ พบมูลดินสูงประมาณ 50 เซนติเมตร ที่สร้างโดยปูทะเลแผ่กระจายอยู่ทั่วไป เนื้อตะกอนประกอบด้วยดินเหนียวปนทรายละเอียดถึงหยาบมีซากพืชปะปนเล็กน้อยไม่พบโครงสร้างภายในของตะกอน เนื่องจากถูกรบกวนโดยสัตว์และพืช (bioturbation) ในบางบริเวณพบเศษหินในเนื้อตะกอน เนื่องจากตะกอนหน่วยนี้ปิดทับอยู่ทางด้านบนของตะกอนหินผุพังอยู่กับที่ (Qr) ตะกอนเศษหินเชิงเขา (Qc) หรือหินแข็ง ตะกอนดินเคลย์ป่าชายเลน (Qtm) ลักษณะโดยทั่วไป ประกอบด้วย ดินเคลย์ปนพีท มีสีเทาหรือสีเทาปนเขียว เนื้ออ่อนนุ่ม พบเป็นชั้นหนาและถูกปกคลุมด้วยป่าชายเลน ตะกอนชายหาด (Qb) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ทราย ทรายปนกรวด ทรายแป้ง บริเวณสันหาดชายทะเลอาจมีการเปลี่ยนแปลง โดยถูกกัดเซาะจากน้ำทะเล จากลม ในหน้ามรสุม หรือจากคลื่นยักษ์สึนามิเป็นต้นถือเป็นหน่วยตะกอนที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ชายหาดแต่ละที่มีความกว้างต่างกันเนื่องมาจากความลาดชันของหินที่รองรับอยู่ทางด้านล่าง ตะกอนชายฝั่งทะเลปัจจุบันโดยอิทธิพลของคลื่น (Qms2) การสะสมตัวพบบริเวณด้านนอกสุดของพื้นที่ชายฝั่งปัจจุบัน ลักษณะเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่และมีแนวสันทรายวางตัวขนานกับแนวชายฝั่ง (long shore current) ประกอบด้วยตะกอนทรายเม็ดละเอียดถึงหยาบ สีขาว มีการคัดขนาดดีมีแร่ควอตซ์เป็นส่วนประกอบที่สำคัญ แร่เฟลด์สปาร์และแร่ดำเป็นส่วนน้อย ตะกอนชายฝั่งทะเลปัจจุบันโดยอิทธิพลของคลื่นอาจมีความหนาประมาณ 5-8 เมตร ตะกอนชายฝั่งทะเลใต้ระดับน้ำล่งต่ำสุด (Qsb) ลักษณะโดยทั่วไปประกอบด้วย ทรายเม็ดละเอียดถึงปานกลาง การคัดขนาดดีและกรวดขนาดปานกลางถึงใหญ่มาก สามารถพบเห็นได้ตอนระดับน้ำทะเลลงต่ำสุด ตะกอนหลังหาด (Qtb) ลักษณะภูมิฐานฐานหน่วยตะกอนหลังหาดทรายมักเป็นที่ลุ่มน้ำขัง ที่มีทางน้ำไหลออกสู่ทะเลทางเดียวจากปลายด้านใดด้านหนึ่งของหาด ตะกอนที่พบมีลักษณะคล้ายตะกอนหาดทรายประกอบไปด้วยดินเหนียว ทรายแป้ง สีเทา-น้ำตาล พบซากพืชและเปลือกหอยปะปนเล็กน้อย มีชั้นทรายร่วนขนาดปานกลางถึงหยาบแทรกสลับในบางบริเวณ นอกจากนี้ในเนื้อตะกอนยังมีจุดประ (mottle) ค่อนข้างสูง ลักษณะของตะกอนร่วนในแต่ละพื้นที่โครงการคาดว่าจะมีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับชั้นหินและลักษณะภูมิประเทศ การวางแผนการสำรวจทางธรณีและปฐพี ไม่ว่าจะเป็นการสำรวจชั้นดินโดยการเจาะสำรวจ Soil Boring การขุด Testpit หรือการสำรวจทางธรณีฟิสิกส์ Geophysics Survey อาจมีความจำเป็นสำหรับการได้มาซึ่งข้อมูลเพื่อการออกแบบงานส่วนต่าง ๆ ในขณะดำเนินการในช่วงต่อ ๆ ไป

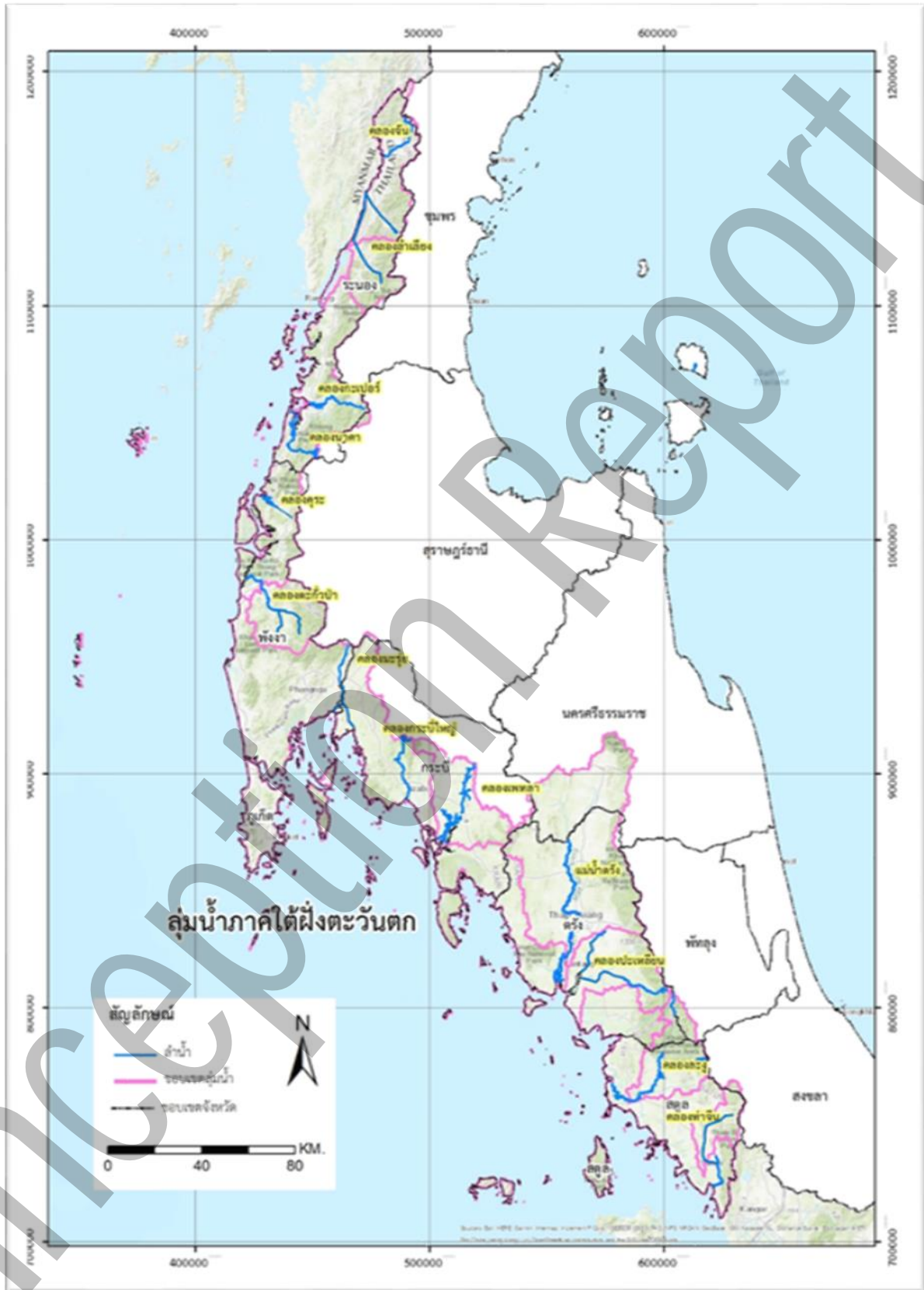
6.1.2 งานป้องกันการกัดเซาะ

โครงการนี้เป็นงานออกแบบถนนเลียบชายฝั่งทะเล คาดว่าจะมีทั้งถนนที่ลัดเลาะไปตามไหล่เขา ที่จะต้องป้องกันการกัดเซาะจากน้ำฝนที่ไหลผ่านลาดคันทาง และถนนที่อยู่ริมชายฝั่งทะเลที่จะถูกกัดเซาะจากคลื่น หรือกระแสน้ำทำให้ลาดคันทางเกิดความเสียหายเช่นกัน ที่ปรึกษาจะเสนอแบบเบื้องต้นในระบบป้องกันการกัดเซาะพังทลายของเชิงลาดดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นการแก้ไขความเสียหายจากการกัดเซาะอาจจะเริ่มต้นด้วยความเสียหายเพียงเล็กน้อย แต่ในระยะยาวอาจจะเป็นปัญหาลุกลามใหญ่โตจนถึงขั้นเชิงลาดขาดเสถียรภาพ และเกิดการพังทลาย ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้ต้องสูญเสียงบประมาณในการดำเนินการแก้ไขปัญหา บางครั้งยังก่อให้เกิด ความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินด้วย ในการป้องกันมีด้วยกันหลายวิธี เช่น การทำสันชะลอความเร็ว (Retarder) การคาดด้วยหินทิ้ง/หินเรียง หรือหินเรียงยาแนว (Mortar Riprap) กล่องลวดหินเรียง (Mattress) เป็นต้น

6.1.3 อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ

พื้นที่โครงการที่ตั้งอยู่ในลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก สภาภูมิประเทศทั่วไปมีพื้นที่ติดกับชายฝั่งทะเลอันดามัน มีเทือกเขาภูเก็ตพาดผ่านจากจังหวัดระนองลงมาจนถึงจังหวัดพังงา ซึ่งเป็นต้นกำเนิดแม่น้ำสายต่าง ๆ แม่น้ำ และลำน้ำทั่วไปมีความยาวไม่มากนักและไหลลงสู่ทะเลอันดามันไปทางทิศตะวันตกและทิศตะวันตกเฉียงใต้ เป็นส่วนใหญ่ชายฝั่งทะเลว่าแหวกมีอ่าวและเกาะต่าง ๆ มากมาย มีป่าชายเลนขึ้นอยู่ตั้งแต่จังหวัดพังงาไปถึง จังหวัดสตูล โดยลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นลุ่มน้ำสายสั้น ๆ ตอนต้นน้ำมีความลาดชันสูง มีที่ราบตามแนวลำน้ำและที่ราบใกล้ชายฝั่งทะเลและมีปริมาณฝนอยู่ในเกณฑ์สูง ปัญหาน้ำท่วมที่เคยเกิดขึ้น ในอดีตไม่รุนแรง แต่จากสภาพเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณต้นน้ำและการขยายตัวของชุมชนจึงทำให้ ในปัจจุบันปัญหาน้ำท่วมมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น น้ำท่วมซึ่งมักเกิดบริเวณที่ราบมีความลาดชันน้อยในพื้นที่ ที่เป็นที่ราบก่อนไหลออกทะเล และได้รับอิทธิพลจากน้ำทะเลหนุน โดยบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมซ้ำซากสูง ได้แก่ ลุ่มน้ำแม่น้ำตรังในเขตอำเภอห้วยยอด อำเภอเมือง จังหวัดตรัง ลุ่มน้ำคลองปะเหลียน ในจังหวัดตรัง ลุ่มน้ำคลองบ่าบั้งในจังหวัดสตูล และอำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา โดยรูปที่ 6.1-7 ได้แสดงถึงแผนที่โครงข่ายลำน้ำ ที่วางตัวอยู่ในบริเวณพื้นที่ของโครงการ

ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาข้อมูลทางด้านอุทกวิทยาและทำการสำรวจสภาพทางน้ำ เช่น คลอง ลำน้ำต่าง ๆ ถึงสภาพการไหลที่ผ่านแนวเส้นทางโครงการและประเมินถึงขีดความสามารถทางด้านชลศาสตร์ในการรองรับ การระบายน้ำในพื้นที่ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการระบายน้ำของแหล่งน้ำบนผิวดินและระบบระบายน้ำ ที่มีอยู่ในปัจจุบันที่แนวโครงการตัดผ่าน และประเมินศักยภาพการระบายน้ำและความเหมาะสมเพียงพอ ของสิ่งก่อสร้างอาคารระบายน้ำที่มีอยู่และเสนอแนะจัดทำเป็นแบบรายละเอียดเบื้องต้นของโครงการ สำหรับ กำหนดรูปแบบและการปรับปรุงหรือก่อสร้างอาคารระบายน้ำเพิ่มเติมตามตำแหน่งที่เหมาะสม อีกทั้ง จะทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลรายละเอียดเบื้องต้นทางด้านวิศวกรรมชายฝั่งเพื่อประกอบในการเข้าใจถึง สภาพทางวิศวกรรมชายฝั่งในปัจจุบันของโครงการ



รูปที่ 6.1-7 แผนที่โครงข่ายลำน้ำที่วางตัวอยู่ในบริเวณพื้นที่ของโครงการ

6.2 งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)

- 1) งานออกแบบงานทาง การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบงานทาง ประกอบด้วย
 - แผนผังแสดงที่ตั้งโครงการ
 - แผนที่โครงข่ายถนนท่องเที่ยว
 - แบบแปลนและระดับ
 - รูปตัดถนนโครงการ
 - ตำแหน่งป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว
- 2) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน/อาคารระบายน้ำ การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบโครงสร้างสะพาน อย่างน้อยจะประกอบไปด้วย
 - ข้อกำหนดและมาตรฐานที่ใช้ออกแบบ, คุณสมบัติของวัสดุ
 - รูปแปลนแสดงตำแหน่งของสะพานและการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อ
 - รูปตัดตามยาวของสะพาน
 - รายละเอียดแสดงรูปแบบของโครงสร้างสะพาน รวมทั้งมิติและขนาดเบื้องต้น
- 3) งานออกแบบงานระบายน้ำ การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบงานระบายน้ำ ประกอบด้วย
 - แบบแปลนระบายน้ำ
 - รูปตัดทั่วไปอาคารระบายน้ำ
 - ตารางสรุปอาคารระบายน้ำ
- 4) งานออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง อย่างน้อยจะประกอบไปด้วย
 - ข้อกำหนดและมาตรฐานที่ใช้ออกแบบคุณสมบัติของวัสดุ
 - รูปแปลนของโครงสร้างอาคาร
 - รูปตัดของโครงสร้างอาคาร
 - รายละเอียดของโครงสร้างอาคารเบื้องต้น รวมทั้งมิติและขนาดเบื้องต้น
- 5) งานออกแบบด้านสถาปัตยกรรม ในขั้นตอนหลังจากที่ปรึกษากำหนดแนวคิดในการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมของโครงการที่สอดคล้องกับข้อมูลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจพื้นที่ของโครงการร่วมกับงานออกแบบทางด้านระบบวิศวกรรม เพื่อสามารถจัดเตรียมแบบในการกำหนด การออกแบบวางผัง การสร้างพื้นที่

องค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จะต้องคำนึงสภาพปัจจุบันกับระดับดินเดิมในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงเชื่อมโยงกับบริบทโดยรอบ โดยมีตัวอย่างแนวคิดในการออกแบบเบื้องต้น ได้แก่

(1) แนวคิดจัดทำแบบเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนท่องเที่ยวเดิม

เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่เดิมและเชื่อมต่อกับถนนโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ จากลักษณะที่เป็นถนนเส้นเดิมผ่านแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล แนวทางจัดทำแบบเบื้องต้น ในการปรับภูมิสถาปัตยกรรมงานทาง โดยออกแบบถนนให้มีความกว้างตามหลักวิศวกรรม มีเส้นทางจักรยานเฉพาะ และทางเดินเท้า การปลูกต้นไม้เพื่อความสวยงาม ในพื้นที่ตัวอย่างชายฝั่งทะเลอันดามันบริเวณพื้นที่ทะเลนอก จังหวัดระนอง



รูปที่ 6.2-1 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนเดิมบริเวณพื้นที่ทะเลนอก จังหวัดระนอง

การปรับปรุงถนนเดิมบริเวณทางเข้าน้ำตกขนิม จังหวัดพังงา ที่แยกมาจากถนนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณตำบลท้ายเหมือง โดยออกแบบถนน และทางจักรยานอยู่ด้านข้าง รวมทั้งป้ายสัญลักษณ์ทางจักรยานให้มีความปลอดภัย เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก ซึ่งอาจจะพิจารณาออกแบบเพิ่มเติมในส่วนทางเดินกิจกรรมการสำรวจศึกษาเส้นทางธรรมชาติ เพื่อเป็นการสนับสนุนในเชิงท่องเที่ยวและการอนุรักษ์



รูปที่ 6.2-2 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนเดิมบริเวณพื้นที่น้ำตกขนิม จังหวัดพังงา

(2) แนวคิดจัดทำแบบเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเส้นทางใหม่

ในบางพื้นที่ของแหล่งท่องเที่ยวไม่มีถนนตัดผ่าน หรือเป็นทางแคบ ๆ การเข้าถึงมีความลำบาก เช่น พื้นที่หมู่บ้านชาวประมง บ้านแหลมนาว หาดคอกิ้ว หาดมณีนาคา จังหวัดระนอง เป็นต้น ที่ปรึกษา มีแนวคิดในการจัดทำแบบเบื้องต้น โดยออกแบบถนนท่องเที่ยว รวมทั้งมีทางจักรยานเฉพาะ การปลูกต้นไม้สองข้างทาง เพื่อเป็นการพัฒนาส่งเสริมพื้นที่ให้มีศักยภาพเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และจะพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ออกแบบให้มีจุดพักรถ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว



รูปที่ 6.2-3 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนบริเวณ บ้านแหลมนาว
หาดคอกิ้ว หาดมณีนาคาจังหวัดระนอง

ในกรณีที่ออกแบบเบื้องต้นของถนนท่องเที่ยว ให้มีพื้นที่จุดจอดรถ สำหรับจอดรถประเภทต่าง ๆ และคำนึงถึงที่จอดรถสำหรับผู้พิการ ทูลพพลภาพ และคนชรา สิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม จุดชมวิว รวมทั้งทางเดินเท้าสำหรับนักท่องเที่ยวได้เดินหรือวิ่งออกกำลังกาย



รูปที่ 6.2-4 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวและส่วนประกอบต่าง ๆ ที่สำคัญ

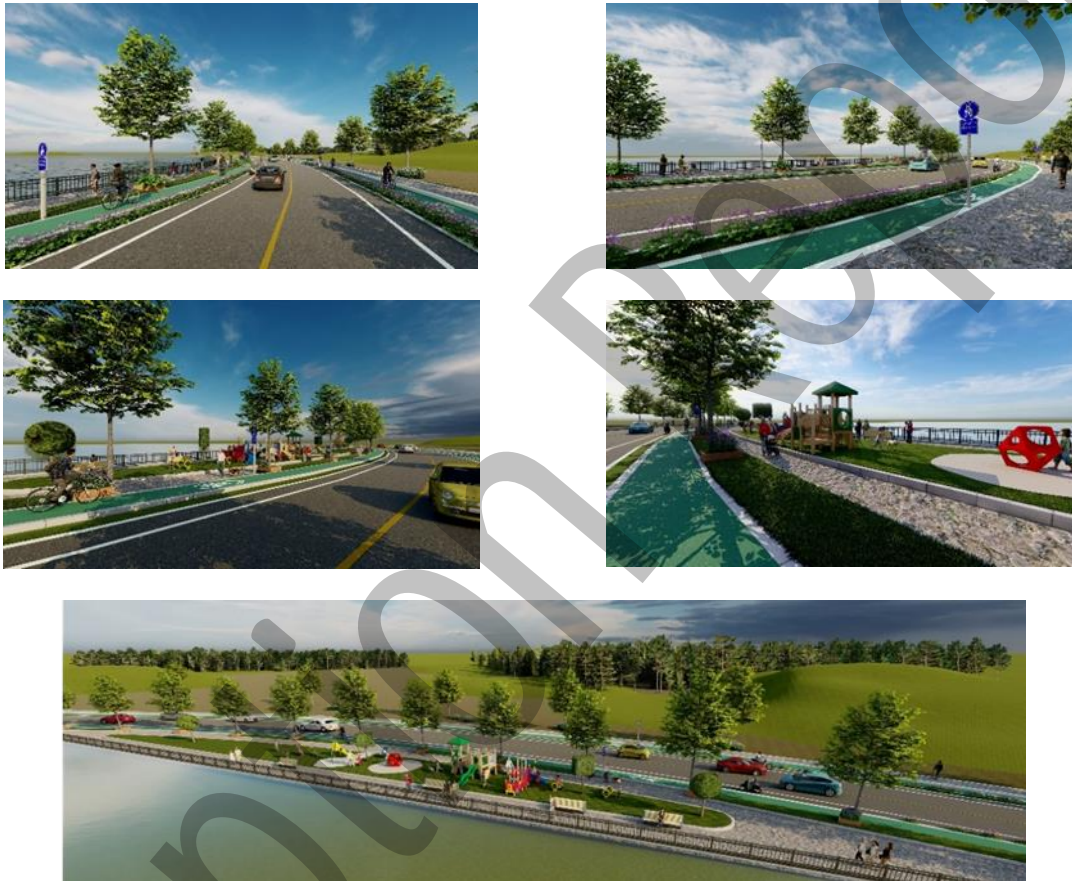
ในส่วน of ถนนท่องเที่ยวอาจมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ รูปแบบของถนนอาจมีส่วนประกอบในการออกแบบ ภูมิทัศน์ที่แตกต่างกันตามขอบเขตพื้นที่การก่อสร้างหรือความเหมาะสมของพื้นที่



รูปที่ 6.2-5 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวรูปแบบต่าง ๆ

(3) แนวคิดจัดทำแบบเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (ถ้ามี)

เป็นการออกแบบแนวคิดจัดทำแบบเบื้องต้น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและกิจกรรมให้ขยายตัว ซึ่งอาจจะอยู่ในพื้นที่ท่องเที่ยวเดิม หรือเป็นการวางตำแหน่งที่ตั้ง เพื่อรองรับทางด้านนันทนาการ เช่น การออกแบบพื้นที่เป็นสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น มีพื้นที่ออกกำลังกาย ทางจักรยานร่วมกับทางเดินเท้า การปลูกไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ทำให้เกิดศักยภาพทั้งในด้านการท่องเที่ยว การส่งเสริมสุขภาพ และการพัฒนาขยายเพิ่มพื้นที่สีเขียวของผังเมืองที่อยู่ในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 6.2-6 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (ถ้ามี)

6.3 งานประมาณมูลค่างานโครงการ

6.3.1 การออกแบบรายละเอียด

ที่ปรึกษาจะคำนวณค่าออกแบบ และควบคุมงานก่อสร้าง ตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้าง ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2565 กระทรวงการคลัง เป็นฐานในการคำนวณ ค่าออกแบบและค่าควบคุมงานก่อสร้าง

6.3.2 การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะประเมินผลกระทบโดยคำนึงถึงความเปลี่ยนแปลงสภาพของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทั้งในช่วงระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตลอดจนสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่ปรากฏ และปัจจัย ที่เป็นผลส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่เกิดขึ้นตามสภาพธรรมชาติ

การศึกษาด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมช่วงระยะก่อสร้าง จะใช้ข้อมูลของงานออกแบบ ทางวิศวกรรมและรายละเอียดงานก่อสร้างของแนวเส้นทางโครงการ ที่กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการ ออกแบบไว้ ข้อมูลจากหน่วยงานและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลการศึกษา ในปัจจุบัน ว่ามีการเปลี่ยนแปลงเพียงไร และการเปลี่ยนแปลงเป็นผลจากแนวเส้นทางโครงการอย่างไร

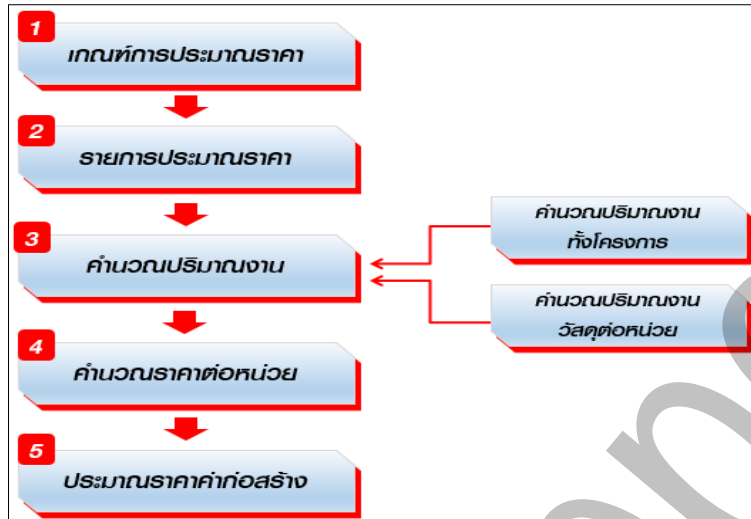
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงระยะก่อสร้างและดำเนินการ จะดำเนินการศึกษาร่วมกัน ในด้านของการ ศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพิจารณาผลกระทบครอบคลุม ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในด้านอื่น การประเมินในลักษณะทรัพยากรเชิงเดียวกันมีผลดี ในการศึกษาแนวลึก แต่อาจไม่ครอบคลุมปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อกัน ดังนั้น การประเมินผลกระทบต่อ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในการศึกษานี้ จะทำการประเมินด้วยคณะผู้เชี่ยวชาญในลักษณะการประชุมกลุ่มงาน และมุ่งเน้นการประเมินที่สามารถระบุระดับของผลกระทบได้อย่างชัดเจน ในรูปปริมาณวิเคราะห์ เว้นแต่การศึกษาที่ไม่สามารถระบุออกมาในเชิงปริมาณได้ โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินอ้างอิงมาตรฐาน ที่ได้กำหนดไว้แล้ว หรือเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับทั้งภายใน และต่างประเทศ

6.3.3 การจัดการมลพิษที่ติด

ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำข้อมูลสำหรับการจัดการมลพิษที่ติดโครงการ ให้มีองค์ประกอบ ที่เหมาะสมเพียงพอเพื่อใช้ในการคำนวณต้นทุน โดยใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ในปีปัจจุบัน แยกเป็นค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ รวมถึงต้นทุนอื่นในการ ดำเนินการจัดการมลพิษที่ติด เช่น ค่าใช้จ่ายในการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ค่าใช้จ่ายในการอุทธรณ์ ค่าดำเนินการอื่นๆ พร้อมจัดทำบัญชีค่าทดแทน และแสดงรายละเอียดต่างๆอย่างครบถ้วน

6.3.4 การก่อสร้างโครงการ

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประมาณราคาเพื่อทราบต้นทุนค่าก่อสร้าง ตามรูปแบบแนวเส้นทาง และรูปแบบโครงสร้างทางที่เหมาะสม โดยศึกษารายละเอียดในทุกๆรายการให้ได้รายละเอียดเพียงพอ เพื่อให้ต้นทุนค่าก่อสร้าง ในระดับการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ มีความน่าเชื่อถือ และอยู่ภายใต้ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ กรมบัญชีกลาง กระทรวงพาณิชย์ การประมาณราคาเพื่อทราบต้นทุนค่าก่อสร้าง จะมีขั้นตอนเบื้องต้น ดังต่อไปนี้



รูปที่ 6.3-1 ลำดับขั้นตอนในการจัดทำประมาณราคา

1. กำหนดเกณฑ์การประมาณราคา จะใช้หลักเกณฑ์การประมาณราคาตามข้อกำหนดของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ตามที่ประกาศเมื่อเดือนตุลาคม 2560
2. การจัดทำรายการประมาณราคา จะจัดทำบัญชีแสดงรายการก่อสร้าง (BOQ) ประกอบด้วยรายการ หน่วยวัดจ่าย โดยในเบื้องต้นจะจัดทำต้นฉบับตามรูปแบบรายการของบัญชีแสดงรายการก่อสร้าง สำหรับงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม และงานอาคารของกรมบัญชีกลาง และจะเพิ่มเติมรายการตามวัตถุประสงค์ของโครงการ
3. การคำนวณปริมาณงาน จะทำตารางคำนวณปริมาณงานทั้งโครงการ โดยแยกตามลักษณะของกลุ่มงาน เพื่อสะดวกในการปรับแก้ไข และจะจัดทำตารางคำนวณเพื่อหาปริมาณแต่ละหน่วยองค์ประกอบ สำหรับคำนวณราคาต่อหน่วยของรายการนั้น ๆ
4. การคำนวณราคาต่อหน่วย จะทำรายการคำนวณ ราคาต่อหน่วยของรายการต่าง ๆ ตามที่กำหนดโดยกรมบัญชีกลาง ด้วยการผูกโยงสูตรกับข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจัดเป็นกลุ่ม ๆ ของชุดข้อมูลที่แยกจากกันเป็นระบบ ในลักษณะเป็นฐานข้อมูล (Database) ทำให้ง่าย สะดวก รวดเร็ว ในการปรับแก้ข้อมูล ซึ่งการเชื่อมโยงสูตรจะปรับอัตโนมัติตามการปรับแก้ข้อมูลในฐานข้อมูล ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการคำนวณราคาต่อหน่วย
5. การคำนวณประมาณราคาค่าก่อสร้าง จะจัดทำตารางคำนวณราคาค่าก่อสร้างตามหลักเกณฑ์ของกรมบัญชีกลาง ซึ่งหลังจากได้รวมค่างานต้นทุนโครงการแล้ว นำค่าไปเทียบกับ Factor F ทั้งของงานทาง งานสะพานและท่อเหลี่ยม และงานอาคาร โดยตารางคำนวณจะเชื่อมโยงกับตารางฐานข้อมูล Factor F งานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม และงานอาคาร เพื่อเลือกค่า Factor F มาคูณกับราคาต่อหน่วยของแต่ละรายการ รวมสะสมเป็นราคากลางงานก่อสร้างของโครงการต่อไป โดยตารางฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- ตาราง Factor F งานทาง
- ตาราง Factor F งานสะพานและท่อเหลี่ยม
- ตาราง Factor F งานอาคาร

ทั้งนี้ การเลือก Factor F จะทำการคำนวณค่าเฉลี่ยของ Factor F ระหว่างค่าต่ำของมูลค่าต้นทุนก่อสร้าง และมูลค่าสูงของต้นทุนก่อสร้าง ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมบัญชีกลางทุกประการ

โดยแนวคิดของการจัดทำราคาของโครงการ จะจัดทำราคาต้นทุนการก่อสร้างเพื่อสนับสนุนข้อมูลด้านการเงินเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ภายใต้ขอบเขตงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

บทที่ 7

งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

บทที่ 7

งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

7.1 หลักการและเหตุผล

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จำเป็นต้องศึกษารูปแบบ องค์ประกอบ และกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ และศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการโดยจะพิจารณาทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าต่าง ๆ ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งในด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงระดับของผลกระทบ และพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ ตลอดจนกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นในเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด รวมทั้งระบุประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญซึ่งจำเป็นต้องวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมในรายละเอียด โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจะดำเนินการควบคู่ไปกับการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการเงิน การดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

7.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1. เพื่อรวบรวมและศึกษาข้อมูลพื้นฐานและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และทบทวนงานศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาที่ตั้งแนวเส้นทางโครงการ รายละเอียดองค์ประกอบ กิจกรรมการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ
3. เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้งผลกระทบด้านบวกและด้านลบ ครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
4. เพื่อเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7.3 พื้นที่ศึกษา

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครอบคลุมแนวเส้นทางโครงการซึ่งอยู่ในช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล รวมระยะทางไม่น้อยกว่า 600 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาเบื้องต้นแสดงดังรูปที่ 7.3-1 จะพิจารณาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาดังนี้

1. พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 500 เมตร
2. พื้นที่ศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะพิจารณาจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 1 กิโลเมตร
3. พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ จะพิจารณาจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 2 กิโลเมตร



รูปที่ 7.3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น

7.4 การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงคำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่างเช่น ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (บรรจุในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) เพื่อเสนอขอขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ) และข้อกำหนดตามผังเมือง รายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ ว่าเข้าข่ายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 กำหนดให้โครงการประเภททางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ที่รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.4-1 จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบก่อนดำเนินโครงการ

ตารางที่ 7.4-1 โครงการประเภททางหลวงซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด
ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้	ทุกขนาด
1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	
2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	
3 พื้นที่ที่คณะกรรมการรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	
4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	
5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	
6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	
7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	
โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติ เห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	ทุกขนาด

หมายเหตุ : ประเภทของโครงการที่เข้าข่ายการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้นอยู่กับข้อกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

ที่มา : กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562

2. พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (บรรจุในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) เพื่อเสนอขอขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ)

ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการว่าอยู่ในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (บรรจุในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) เพื่อเสนอขอขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ)

3. ข้อกำหนดตามผังเมือง

ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบกฎกระทรวงผังเมืองรวม บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งแต่ช่วงจังหวัดระนองถึงจังหวัดสตูล รวมทั้งสิ้น 6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 600 กิโลเมตร เพื่อตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมและข้อกำหนดผังเมืองรวม

7.5 การกำหนดขอบเขตการศึกษา

การกำหนดขอบเขตการศึกษาทั้งขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา และขอบเขตด้านประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะทำการศึกษา โดยพิจารณาจากประเภท ขนาด สถานที่ตั้งโครงการ องค์กรประกอบและกิจกรรมของโครงการ แผนงานก่อสร้างและดำเนินการโครงการ และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ดังนี้

1) ขอบเขตพื้นที่ศึกษา จะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทาง และพื้นที่โดยรอบ ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล รวมระยะทางทั้งหมด ประมาณ 600 กิโลเมตร ทั้งนี้ หากประเมินแล้วพบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมใดที่มีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อในแนววงกว้างเกินขอบเขตพื้นที่ศึกษาที่กำหนดไว้ ที่ปรึกษาอาจพิจารณาขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาในประเด็นสิ่งแวดล้อมนั้นตามความเหมาะสม โดยจะมีการหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการต่อไป

2) ขอบเขตด้านประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะต้องทำการศึกษา จะครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 25 ประเด็น รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.5-1

ตารางที่ 7.5-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาคัดกรองในการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
1. ทรัพยากรทางกายภาพ	
1.1 สภาพภูมิประเทศ	- รูปร่างลักษณะของภูมิประเทศ - ระดับความสูงต่ำ - ลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่นเฉพาะ
1.2 ทรัพยากรดิน	- ชนิด/ลักษณะชั้นดิน - คุณสมบัติทางกายภาพและชีวเคมี - ความอุดมสมบูรณ์ของดิน - การจำแนกดินทางวิศวกรรม และความเหมาะสมของดินต่อการรองรับโครงสร้างโครงการ
1.3 ธรณีและแผ่นดินไหว	- ลักษณะทางธรณี เช่น ชนิดและการเกิด ตำแหน่ง ความหนา รอยแตก รอยเลื่อน (Fault) และคุณสมบัติทางธรณี เป็นต้น - การเกิดแผ่นดินไหวและธรณีพิบัติและธรรมชาติ เช่น สถิติการเกิดแผ่นดินไหวและธรณีพิบัติ
1.4 อุตุนิยมวิทยา และคุณภาพอากาศ	- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาของสถานีตรวจวัดอากาศที่ใกล้ที่สุด - ข้อมูลหตุยภูมิด้านคุณภาพอากาศจากหน่วยงานหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นข้อมูลปัจจุบันและอยู่ใกล้โครงการมากที่สุด
1.5 เสียงและความสั่นสะเทือน	- ข้อมูลเสียงและความสั่นสะเทือนจากข้อมูลหตุยภูมิด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากหน่วยงานหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นข้อมูลปัจจุบันและอยู่ใกล้โครงการมากที่สุด
1.6 ทรัพยากรน้ำ	
1.6.1 อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	- ข้อมูลด้านอุทกวิทยา และศาสตร์ของแหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ลุ่มน้ำที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำ
1.6.2 อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน	- ข้อมูลด้านอุทกวิทยาน้ำใต้ดินและคุณภาพน้ำใต้ดิน รวมทั้งสำรวจสภาพการใช้น้ำในปัจจุบันพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ
1.6.3 อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำทะเล	- กรณีโครงการตั้งอยู่ริมตลิ่งหรือริมฝั่งทะเลหรือตัดผ่านแหล่งน้ำให้ศึกษาด้านสมุทรศาสตร์หรืออุทกศาสตร์ ได้แก่ ระดับน้ำหรือความลึก ทิศทางการไหลของน้ำกระแสน้ำขึ้น-ลง สภาพคลื่นลมในทะเล สภาพชายฝั่ง (หรือลักษณะปากแม่น้ำ) และคุณภาพน้ำทะเลตามความเหมาะสมกับกิจกรรมโครงการที่ทำให้มีผลกระทบ
2. ทรัพยากรทางด้านชีวภาพและนิเวศวิทยา	
2.1 นิเวศวิทยานบก	- ทรัพยากรป่าไม้ ทั้งในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ - พื้นที่อนุรักษ์ตามธรรมชาติต่าง ๆ - ชนิดลักษณะและความสมบูรณ์ของทรัพยากรป่าไม้ - การใช้ประโยชน์ทรัพยากรป่าไม้ - แผนผังแสดงเขตอุทยานแห่งชาติ เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า เขตพื้นที่ลุ่มน้ำ เป็นต้น - ทรัพยากรสัตว์ป่า ชนิดลักษณะของแหล่งที่อยู่อาศัย และความหลากหลาย ชนิดพันธุ์และสถานภาพประชากรท้องถิ่น (Local Status) ของสัตว์ป่าแต่ละชนิด - แหล่งหากินและการอพยพโยกย้าย (โดยเฉพาะชนิดพันธุ์เด่นที่เป็นตัวชี้วัดสภาพแวดล้อม)

ตารางที่ 7.5-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาคัดกรองในการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- ระบบนิเวศแหล่งน้ำจืดและพื้นที่ชุ่มน้ำ สภาพทางนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำ เช่น ลักษณะประเภท (น้ำนิ่ง น้ำไหล) ขนาด ที่ตั้ง สิ่งมีชีวิตและพืชน้ำประเภทต่าง ๆ โดยระบุจำนวนชนิดและขนาด/วัย ปริมาณและการแพร่กระจาย รวมทั้งความโดดเด่นหรือความสำคัญ เฉพาะระบบนิเวศชายฝั่ง และระบบนิเวศที่สำคัญ และความอุดมสมบูรณ์ เช่น หญ้าทะเล และปะการัง สิ่งมีชีวิตต่าง ๆ (ถ้ามี)
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนที่และรายละเอียดผังเมืองรวมและการกำหนดพื้นที่ เฉพาะในมาตราส่วนที่เหมาะสม รัศมีกึ่งกลางจากแนวเส้นทางโครงการอย่างน้อย 500 เมตร
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- โครงข่ายการคมนาคม ปริมาณจราจร แผนการพัฒนาในอนาคต ที่เกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์ กับโครงการ
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- ระบบประปา ไฟฟ้า แผนการพัฒนาของภาครัฐและเอกชนระบบการระบายน้ำและป้องกัน น้ำท่วม การระบายน้ำตามธรรมชาติ - ระบบที่สร้างขึ้น สภาพน้ำท่วม การป้องกันและแผนการดำเนินงานในอนาคต
3.4 การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	- ตำแหน่งที่ตั้ง และคุณลักษณะของระบบระบายน้ำ - สถิติน้ำท่วมและความเสียหาย - ระบบการควบคุมและการจัดการ - ประสิทธิภาพ - แผนการพัฒนาของภาครัฐและเอกชน
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม	- ข้อมูลสถิติภูมิด้านสภาพเศรษฐกิจสังคมของพื้นที่ทั้งในระดับท้องถิ่นภูมิภาคและจังหวัด โดยพิจารณาข้อมูล ดังนี้ 1. ประชากร เช่น จำนวน เพศ วัย อัตราการเกิด-ตาย ระดับการศึกษา ฯลฯ 2. การตั้งถิ่นฐาน ลักษณะโครงสร้างทางสังคม ความเป็นเมืองและชนบท 3. การรวมกลุ่มและการตั้งองค์กรทางสังคม 4. วิถีชีวิต ประเพณีและวัฒนธรรม ศาสนา และความเชื่อ 5. สภาพเศรษฐกิจของประชาชน รายได้ อาชีพ 6. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 7. ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในปัจจุบัน
4.2 การโยกย้ายและทดแทนทรัพย์สิน	- จำนวนครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบ สภาพของครัวเรือน การประกอบอาชีพสภาพจิตใจ ความกังวล และปฏิกิริยาของชุมชนต่อโครงการ - การชดเชย การทดแทนทรัพย์สิน
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการด้านสาธารณสุข จำนวน ขนาด และขีดความสามารถของโรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบล โรงพยาบาล และบุคลากร - ปัจจัยกำหนดสุขภาพ ชนิดของโรค ความชุกของการเกิดโรค การเจ็บป่วยของประชาชน - การบาดเจ็บ อัตราการตาย (อุบัติเหตุ) - โรคประจำถิ่น และประวัติการเกิดโรคระบาดในพื้นที่ตั้งโครงการ - การควบคุมดูแลและการจัดการด้านสาธารณสุขในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต - หน่วยงานและสถานที่ให้บริการรองรับด้านอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และการป้องกัน บรรเทาสาธารณภัย
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน - การควบคุมและการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน

ตารางที่ 7.5-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาคัดกรองในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	- ประเด็นศึกษา
4.5 สุนทรียภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - ความงดงามของทิวทัศน์และทัศนียภาพของธรรมชาติปัจจุบัน สภาพปัจจุบันของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งที่มีความสำคัญด้านสุนทรียภาพ - แหล่งท่องเที่ยวและแหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์ - สถานที่ท่องเที่ยว ข้อมูลประวัติ และความสำคัญ แสดงการใช้ประโยชน์ของพื้นที่เพื่อการส่งเสริมคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจ
4.6 แหล่งโบราณคดี โบราณสถาน และประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - ความสำคัญ ตำแหน่งที่ตั้ง และระยะห่างจากพื้นที่โครงการ - ประวัติความเป็นมาของโบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งประวัติศาสตร์ - ความสำคัญต่อชุมชน วิถีชีวิตประชาชนและชุมชน - ขนบธรรมเนียม ประเพณีและศิลปวัฒนธรรม

ที่มา : แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคมทางบก พ.ศ. 2549 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562

7.6 แนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการจะอ้างอิงแนวทางดังนี้

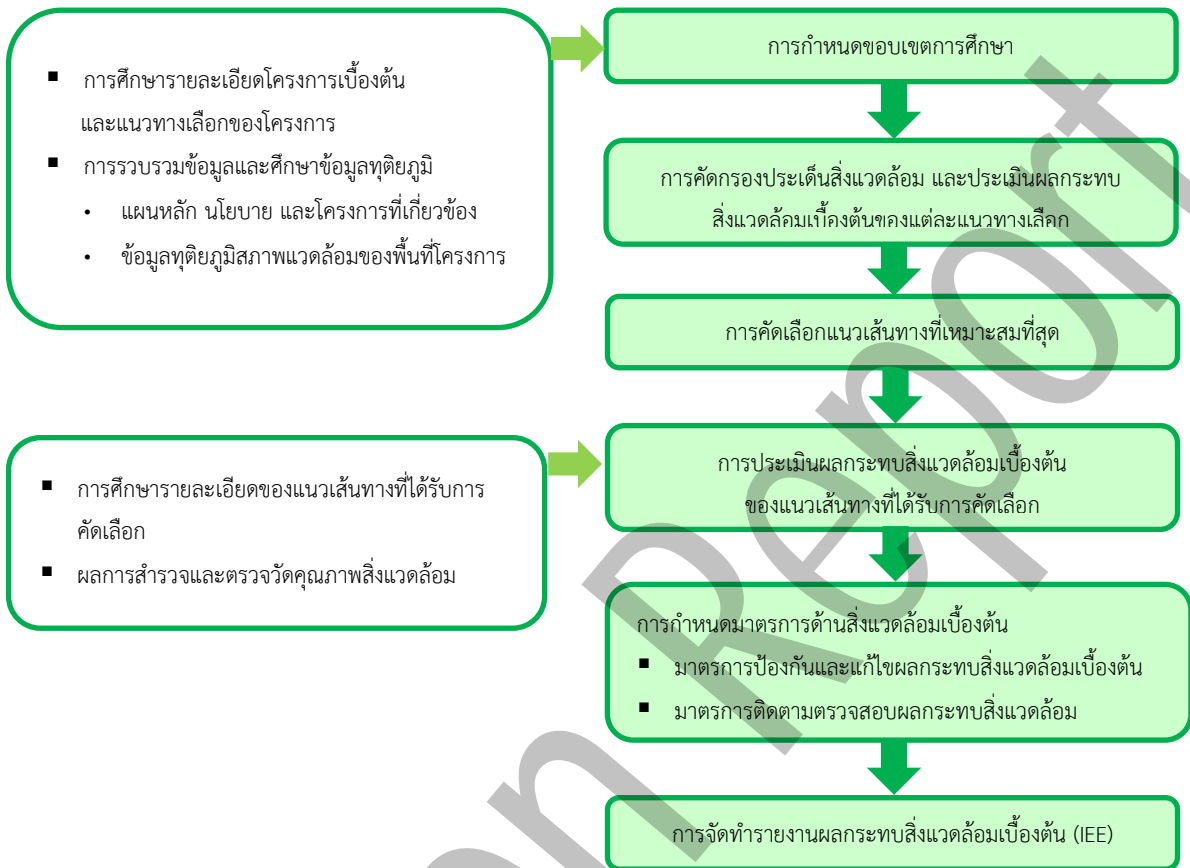
1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2565 ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565

2) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก โดยกลุ่มคมนาคม สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2549

3) ข้อกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

7.7 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอนหลัก แสดงดังรูปที่ 7.7-1 รายละเอียดดังนี้



รูปที่ 7.7-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการเบื้องต้น และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์ เหตุผลความจำเป็นและความเป็นมาของโครงการ ลักษณะและรูปแบบเบื้องต้นขององค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการในทุกแนวทางเลือก และข้อมูลทุติยภูมิสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ได้แก่

- แผนหลัก นโยบาย แผนงาน งานศึกษา และการดำเนินงานโครงการที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมาย ระเบียบ ของหน่วยงานราชการและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลพื้นฐานและข้อมูลทุติยภูมิสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาจากเอกสาร รายงาน แผนที่ต่าง ๆ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้ง 4 ด้าน ที่คาดการณ์ว่าอาจได้รับผลกระทบจากโครงการ และข้อมูลจากสำรวจภาคสนามเบื้องต้น

เพื่อคัดกรองประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ เพื่อนำมาพิจารณาเป็นเกณฑ์ในการเปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการและแนวเส้นทางที่เหมาะสมทางด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำไปศึกษาต่อในขั้นต่อไป

2. การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม โดยนำประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติม เพื่อนำไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

7.8 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ วัตถุประสงค์ เหตุผลความจำเป็นและความเป็นมาของโครงการ ลักษณะและรูปแบบเบื้องต้นขององค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ในทุกแนวทางเลือก และข้อมูลหัตถศึกษาภูมิสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ได้แก่

- แผนหลัก นโยบาย แผนงาน งานศึกษา และการดำเนินงานโครงการที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมาย ระเบียบ ของหน่วยงานราชการและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลพื้นฐานและข้อมูลหัตถศึกษาภูมิสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาจากเอกสาร รายงาน แผนที่ต่าง ๆ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้ง 4 ด้าน ที่คาดการณ์ว่าอาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยใช้ข้อมูลหัตถศึกษาจากรายงาน เอกสารทางวิชาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานข้อมูลในการศึกษาและวิเคราะห์ แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ในขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับแนวเส้นทางที่ได้รับคัดเลือก เพื่อการพัฒนาโครงการ ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลและทบทวนเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลหัตถศึกษา) รวมทั้งการสำรวจ ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นฐานในปัจจุบันเพิ่มเติม (ข้อมูลปฐมภูมิ) ดังนี้

การสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นฐานในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน รายละเอียดดังนี้

1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) เบื้องต้นที่ปรึกษาได้กำหนดสถานีตรวจวัดอย่างน้อย 6 สถานี เพื่อเป็นตัวแทนคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยกำหนดอย่างน้อย 1 สถานี ต่อ 1 จังหวัด ให้ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะทบทวนจำนวนของสถานีตรวจวัดและกำหนดตำแหน่งสถานีตรวจวัดตามความเหมาะสมขึ้นอยู่กับผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยที่ปรึกษาจะหารือกับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการ

1) คุณภาพอากาศ

- การกำหนดตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ เป็นการตรวจสอบสภาพปัญหาในปัจจุบัน การแผ่รังสีสภาพปัญหา และการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่สำคัญในการนำไปใช้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบ และใช้ประเมินผลการดำเนินงานและคาดการณ์สภาพการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพอากาศที่จะเกิดขึ้น โดยการกำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอดพื้นที่โครงการ ได้คำนึงถึงตัวแทนของแนวเส้นทางของโครงการครอบคลุมพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวต่อผลกระทบด้านอากาศทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่โครงการจึงได้วางกรอบแนวทางในการพิจารณาคัดเลือกสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดังนี้

- เป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสถานพยาบาล สถาบันการศึกษา และศาสนสถาน เป็นต้น ซึ่งเป็นตัวแทนที่ดีในการใช้เป็นตัวแทนค่าความเข้มข้นพื้นฐาน (Background Concentration) เพื่อประเมินผลกระทบจากโครงการในกรณีเลวร้ายสุด (Worst Case)

- พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางของโครงการภายในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

- ตำแหน่งสถานีตรวจวัดควรมีความครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการ เพื่อเป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบในบริเวณต่าง ๆ

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ และดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) จำนวน 1 ครั้ง ดำเนินการตามวิธีการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีดัชนีที่จะตรวจวัด 8 ดัชนี แสดงดังตารางที่ 7.8-1 และเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินคุณภาพอากาศในพื้นที่โครงการปัจจุบัน

ตารางที่ 7.8-1 ดัชนีคุณภาพอากาศ วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ

ดัชนี	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์
1. ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	High Volume Air Sampler	Gravimetric (High Volume Method)
2. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	High Volume Air Sampler, Size Selective	Gravimetric (High Volume Method)
3. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5})	High Volume Air Sampler, Size Selective	US EPA, Code of Federal Regulation Size Selective Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix L
4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	Gas Analyzer	Chemiluminescence Method

ดัชนี	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์
เฉลี่ย 1 ชั่วโมง		
5. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Gas Analyzer	Non-dispersive Infrared Detection
6. ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Gas Analyzer	UV Fluorescence Method
7. ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	Gas Analyzer	Flame Ionization Detection
8. ทิศทางและความเร็วลม	Wind Speed and wind Direction Equipment	Wind Rose Analysis

2) เสียง

- การกำหนดตำแหน่งสถานีตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่โครงการ

การตรวจวัดระดับเสียงใช้แนวทางในการพิจารณาคัดเลือกและใช้สถานีตรวจวัดเช่นเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เนื่องจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศมีสภาพแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของจุดรับเสียงได้เป็นอย่างดี โดยพิจารณาจากความครอบคลุมพื้นที่ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และเป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่จำนวนมากซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนั้นจึงเป็นตัวแทนที่ดีในการใช้เป็นสถานีตรวจวัดระดับเสียง

- การเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และดัชนีตรวจวัดระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ Precision Integrating Sound Level Meter ที่ระดับสูงจากพื้นดินประมาณ 1.0-1.5 เมตร เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) จำนวน 1 ครั้ง ตามวิธีการในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 และประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง การคำนวณค่าระดับเสียง ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอน 94 ง วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 โดยจะตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง แล้วบันทึกค่า Noise Descriptor ต่าง ๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.8-2

ตารางที่ 7.8-2 ดัชนีตรวจวัดระดับเสียง วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์ระดับเสียง

ดัชนีตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์
ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq} 1 hr)	Integrated Sound Level Meter	Integrated Sound Level Meter
ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax})		
ระดับเสียง Percentile ที่ 90 (L _{A90})		
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hr)		
ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn})		

3) ความสั่นสะเทือน

- การกำหนดตำแหน่งสถานีการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในพื้นที่โครงการ

การตรวจวัดความสั่นสะเทือนใช้แนวทางในการพิจารณาคัดเลือกและใช้สถานีตรวจวัดเช่นเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และการตรวจวัดระดับเสียง โดยพิจารณาจากความครอบคลุมพื้นที่

ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และเป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่จำนวนมากซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ดังนั้นจึงเป็นตัวแทนที่ดีในการใช้เป็นสถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) จำนวน 1 ครั้ง ด้วยเครื่องมือ Velocity Transducer ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity หรือ PPV) และความถี่ (Frequency) ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37(พ.ศ. 2553) แสดงดังตารางที่ 7.8-3 และเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับเกณฑ์เสนอแนะในด้านผลกระทบจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์ของ Reicher and Meister ดังตารางที่ 7.8-4 และมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร แสดงดังตารางที่ 7.8-5

ตารางที่ 7.8-3 ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน วิธีการเก็บตัวอย่าง และมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความสั่นสะเทือน (mm/sec)	Vibration Meter	Ground Vibration Meter
2. ความถี่ (Hz)		

ตารางที่ 7.8-4 เกณฑ์กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อมนุษย์

ระดับความสั่นสะเทือน	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ผลกระทบต่อมนุษย์
ระดับที่ 1	0 ถึง 0.15	ไม่สามารถรับรู้สั่นไหวได้
ระดับที่ 2	0.15 ถึง 0.3	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้
ระดับที่ 3	2.0	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน
ระดับที่ 4	2.5	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะรู้สึกรำคาญ
ระดับที่ 5	5.0	ความสั่นสะเทือนรบกวนคนที่อยู่อาศัยในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้น ๆ
ระดับที่ 6	10.0 ถึง 15.0	คนจะรู้สึกไม่พอใจถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971 ตาม Reicher's and Meister's Scale

ตารางที่ 7.8-5 มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 2
1	1.1 รากฐานหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 รากฐานหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1f + 10$	
		$f > 100$	20	
		2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 รากฐานหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04f + 6$	
		3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

หมายเหตุ :f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุดมีหน่วยเฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรงแต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1 หมายถึง ความสั่นสะเทือนที่ไม่ทำให้เกิดการล้าหรือการสั่นพ้องของโครงสร้างอาคาร

ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 2 หมายถึง ความสั่นสะเทือนที่ทำให้เกิดการล้าหรือการสั่นพ้องของโครงสร้างอาคาร

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

2. การตรวจวัดคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง เบื้องต้นที่ปรึกษาได้กำหนดจำนวนสถานีตรวจวัด ไว้อย่างน้อย 4 สถานี เพื่อเป็นตัวแทนคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการให้ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะทบทวนจำนวนของสถานีตรวจวัดและกำหนดตำแหน่งสถานีตรวจวัดตามความเหมาะสม ขึ้นอยู่กับผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยที่ปรึกษาจะหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการ

1. คุณภาพน้ำ

- การกำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่โครงการ

พิจารณาและคัดเลือกสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำที่ใช้เป็นตัวแทนของแหล่งน้ำผิวดินตามแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียง ครอบคลุมบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กลางทาง และจุดสิ้นสุดโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีโอกาสได้รับผลกระทบมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ จึงกำหนดให้เป็นพื้นที่ตัวแทนในการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ การวางกรอบแนวทางในการพิจารณาคัดเลือกสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินมีรายละเอียดดังนี้

- แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
- แหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ เช่น เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ
- เป็นแหล่งน้ำที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำไหลตลอดปี

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำ และดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำ

ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ 11 ดัชนี ได้แก่ อุณหภูมิ (Temperature) ความขุ่น (Turbidity) ความเป็นกรดและด่าง (pH) ออกซิเจนละลาย (DO) ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ (BOD) ของแข็งทั้งหมด (TS) น้ำมันและไขมัน (Fat, Oil & Grease) แอมโมเนีย-ไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen) ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-N, NO_3^-) ฟอสเฟต (PO_4^{3-}) และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.8-6 และเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์กับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)

ตารางที่ 7.8-6 ดัชนีตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

ดัชนีที่ตรวจวัด	หน่วย	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	°C	Grab Sampling	Thermometer
2. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	Grab Sampling	Nephelometric Method
3. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	Grab Sampling	Electrometric Method
4. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen)	mg/l	Grab Sampling	DO Meter
5. ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ (BOD)	mg/l	Grab Sampling	5-Day BOD Test, Membrane Electrode Method

ดัชนีที่ตรวจวัด	หน่วย	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์
6. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	mg/l	Grab Sampling	Liquid-Liquid Partition, Gravimetric Method
7. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solid)	mg/l	Grab Sampling	Dried at 103 – 105 °C
8. แอมโมเนีย-ไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen)	mg/l	Grab Sampling	Distillation Nesslerization Method
9. ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-N, NO ₃)	mg/l	Grab Sampling	Spectrophotometric Method
10. ฟอสเฟต (PO ₄ ³⁻)	mg/l	Grab Sampling	Ascorbic Method
11. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	MPN/100 ml	Grab Sampling	Most Probable Number Method

หมายเหตุ : วิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน และวิธีการตามที่กำหนดใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ของ APHA, AWWA และ WEF (2017)

2. นิเวศวิทยาทางน้ำ

- การกำหนดสถานีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำในพื้นที่โครงการ

พิจารณาและคัดเลือกสถานีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ โดยใช้การวางกรอบแนวทางในการพิจารณาคัดเลือกสถานีตรวจวัดเช่นเดียวกันกับคุณภาพน้ำผิวดิน

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำ และดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ

เก็บตัวอย่างระบบนิเวศวิทยาทางน้ำโดยใช้เครื่องมือที่ได้มาตรฐานของคณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และกรมประมง การสำรวจและเก็บตัวอย่างดำเนินการตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater : 23rd Edition, 2017 ซึ่งระบุไว้ใน APHA, AWWA และ WEF และวิธีการที่ระบุโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีวิธีการวิเคราะห์และดัชนีที่จะเก็บตัวอย่างทั้งหมด 5 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) สัตว์หน้าดิน (Benthos) ชนิดพันธุ์ปลา และชนิดพืชน้ำ ซึ่งเป็นสถานีเดียวกับสถานีเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินจะส่งผลโดยตรงต่อระบบนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำผิวดินนั้น ๆ รายละเอียดดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ แสดงดังตารางที่ 7.8-7

ตารางที่ 7.8-7 ดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์

ดัชนี	วิธีการเก็บตัวอย่าง/วิเคราะห์	ดัชนีที่วิเคราะห์
แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์	เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนด้วยวิธีตักกรองในช่วงเวลากลางวัน โดยใช้บีกเกอร์พลาสติกขนาด 5 ลิตร ตักน้ำให้ได้ปริมาตร 50 ลิตร ที่ระดับความลึกประมาณ 0-50 เซนติเมตรจากผิวน้ำ กรองน้ำผ่านถุงกรองแพลงก์ตอนขนาดช่องตาข่าย 20 ไมครอน (ปลายกรวยจะมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้) นำตัวอย่างน้ำที่กรองแพลงก์ตอนได้เก็บในขวด และรักษาสภาพตัวอย่างโดยเติมสารละลายบัฟเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 5 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย บพิศ (2546), บพิศ และนนทพร (2539), ลัดดา (2541), ลัดดา (2542), อภิรตี (2547), ยวดี (2548), อิศราภรณ์ (2547), Brusca, R.C. and G.J. Brusca. (2003), Cox (1996), Kozloff (1990), John <i>et al.</i> (2002), Lee <i>et al.</i> (2000), Ruppert <i>et al.</i> (2004), Wehr, J. D. and R. G. Sheath. (2003),	- ชนิด - จำนวน - ความหนาแน่น - ดัชนีความหลากหลาย

ดัชนี	วิธีการเก็บตัวอย่าง/วิธีวิเคราะห์	ดัชนีที่วิเคราะห์
	<p>Yamagishi (1992) และตรวจนับจำนวนของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ในห้องปฏิบัติการ โดยใช้วิธี Natural Unit Count ด้วยกล้องจุลทรรศน์กำลังขยายสูง (Compound Microscope) และคำนวณหาปริมาณความหนาแน่นตามมาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดย APHA/ AWWA/WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017) และคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index ดังสมการที่ 1</p> $H = -\sum_{i=1}^S (P_i) (\ln P_i) \text{ (สมการที่ 1)}$ <p>โดยที่</p> <ul style="list-style-type: none"> H = ดัชนีความหลากหลาย S = จำนวนชนิด Pi = สัดส่วนของจำนวนสิ่งมีชีวิตชนิดที่ i/จำนวนทั้งหมดในตัวอย่าง 	
สัตว์หน้าดิน	<p>เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้ Ekman Grab ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 15x15 เซนติเมตร ทำการเก็บดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำ นำตัวอย่างดินตะกอนที่เก็บได้มาร่อนผ่านตะแกรงขนาด 1 และ 0.5 มิลลิเมตร เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินที่ติดบนตะแกรงลงในขวดเก็บตัวอย่าง และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัฟเฟอร์ฟอร์มาลินให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 10 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย กรมควบคุมมลพิษ (2548), ณรรฐพล (2536), Helen (1963), Zhadin and Gerd (1963), Pennak (1964), Usinger (1968), Schmitt (1971), Brandt (1974), Chuensri (1974), Higgins and Hjalmar (1988) และ Barnes and Mann (1989) และตรวจนับจำนวนของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการโดยใช้วิธีการ Counting Techniques ภายใต้กล้องจุลทรรศน์กำลังขยายต่ำ (Stereoscopic microscope) และคำนวณหาความหนาแน่นตามมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (สมการที่ 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิด - จำนวน - ความหนาแน่น - ดัชนีความหลากหลาย
ปลาและสัตว์น้ำ	<p>เก็บตัวอย่างปลาและสัตว์น้ำ โดยวิธีวนทับลากขนาดความยาว 5-15 เมตร สูง 1-4 เมตร ขนาดช่องตาข่าย 0.5 เซนติเมตร โดยพิจารณาใช้ขนาดให้เหมาะสมกับแหล่งน้ำ โดยใช้คนลากซึ่งล้อมจับปลาและสัตว์น้ำในแหล่งน้ำนั้น ๆ บันทึกขนาดพื้นที่ที่ล้อมจับ และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัฟเฟอร์ฟอร์มาลิน ความเข้มข้นร้อยละ 10 ตัวอย่างปลาและสัตว์น้ำที่เก็บได้จะนำมาวิเคราะห์หาชนิด โดยพิจารณาการจำแนกตรวจสอบลักษณะทางอนุกรมวิธานตามคู่มือวิเคราะห์ของคณะประมง (2542), Rainboth (1996), Kreb, C.J. (1985) และ Kottelat (2001) จำนวน น้ำหนัก รวมทั้งทำการวิเคราะห์ผลผลิตปลาและสัตว์น้ำต่อพื้นที่ (Standing Crop) บริเวณแหล่งน้ำที่ศึกษา และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (สมการที่ 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิด - จำนวน - น้ำหนัก - ผลผลิตต่อพื้นที่ - ดัชนีความหลากหลาย
พืชน้ำ	<p>ทำการสังเกต ถ่ายภาพ จดบันทึก และทำการวิเคราะห์ตัวอย่างพืชน้ำในภาคสนาม โดยทำการจำแนกชนิดพืชน้ำถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ พิจารณาการจำแนกตามพรรณไม้น้ำของไทยของสุชาติ (2530), ซอทิพย์ (2531), Radanachaless and Maxwell (1994), ดวงพร และ รุ่งสิต (2544), ยุพา (2544), อรุณี และ คณะ (2552 a, 2552b) โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ 4 กลุ่ม คือ พืชลอยน้ำ พืชใต้น้ำ พืชใฝ่เหนือน้ำ และพืชชายน้ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิด

หมายเหตุ : ทำการพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายของชนิดสิ่งมีชีวิตทางน้ำ และนำค่าที่ได้มาเทียบกับดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (ค.ศ.1968) กำหนดไว้ดังนี้

H < 1.0 คือ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต (มีความหลากหลายต่ำ)

H = 1.0-3.0 คือ แหล่งน้ำนั้นมีความสมบัติที่สิ่งมีชีวิตจะอาศัยอยู่ได้ (มีความหลากหลายปานกลาง)

H > 3.0 คือ สิ่งแวดล้อมเหมาะสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต (มีความหลากหลายสูง)

ที่มา :

- 1) คู่มือการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเจาะสำรวจปิโตรเลียมบนบก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย, 2553
- 2) คู่มือการสำรวจความหลากหลายทางชีวภาพระดับท้องถิ่น โครงการสำรวจรวบรวมข้อมูลความหลากหลายทางชีวภาพระดับท้องถิ่น สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2551
- 3) Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF

3. การตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาทางทะเล

ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง เบื้องต้นที่ปรึกษาได้กำหนดจำนวนสถานีตรวจวัด ไว้อย่างน้อย 6 สถานี เพื่อเป็นตัวแทนคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาทางทะเล บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการให้ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะทบทวนจำนวนของสถานีตรวจวัดและกำหนดตำแหน่งสถานีตรวจวัดตามความเหมาะสมขึ้นอยู่กับผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมโดยที่ปรึกษาจะหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการ

1) คุณภาพน้ำทะเล

- การกำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลในพื้นที่โครงการ

พิจารณาและคัดเลือกสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลที่ใช้เป็นตัวแทนของทะเลตามแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาจากพื้นที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง เช่น พื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล พื้นที่ที่เคยรายงานว่าสัตว์ทะเลหายาก เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีโอกาสได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ จึงกำหนดให้เป็นพื้นที่ตัวแทนในการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทะเล และดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล

- รวบรวมข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งจากรายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย กรมควบคุมมลพิษ (http://www.pcd.go.th/public/Publications/print_report.cfm)
- วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทะเล จะดำเนินการตามวิธีที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ยอมรับ และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล (ประกาศ ๓๓๓๓/๒๕๖๐) วันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2560)
- ดัชนีและวิธีการตรวจวิเคราะห์ การวิเคราะห์ตัวอย่างในห้องปฏิบัติการ (ตารางที่ 7.8-8) ตัวอย่างที่ส่งถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์จะเข้าสู่ระบบควบคุมมาตรฐานในการตรวจวิเคราะห์ภายในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ หลังจากบันทึกข้อมูลตัวอย่างน้ำลงในระบบ Log Book แล้ว เก็บตัวอย่างในห้องแช่เย็นเพื่อทำการวิเคราะห์ต่อไป โดยวิธีการตรวจวิเคราะห์ปฏิบัติตาม APHA, AWWA and WEF: “Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater”, 23rd Edition, 2017
- นำผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทะเลที่ได้มาเปรียบเทียบกับสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำทะเลที่ได้รวบรวม และมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล (พ.ศ. 2560)

ตารางที่ 7.8-8 ดัชนีและวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทะเล

ดัชนี	วิธีการวิเคราะห์ ^{1/}	ขีดต่ำสุดของ เครื่องที่ ตรวจวัด
1) ค่าความเป็นกรดและด่าง (pH)	Electrometric Method at site (SM : 4500-H ⁺ B)	-
2) อุณหภูมิน้ำ (Water Temperature)	Thermometer at site (SM : 2550 B)	-
3) การนำไฟฟ้า	Electrical Conductivity Method at site (SM : 2510 B)	-
4) ความโปร่งใส (Transparency)	Secchi Disc	-
5) ความขุ่น (Turbidity)	Nephelometric Method (SM : 2130 B)	0.1
6) ความเค็ม (Salinity)	Electrical Conductivity Method at site (SM : 2520 B)	0
7) ออกซิเจนละลาย (DO)	Aside Modification Method at site (SM : 4500-O C)	-
8) บีโอดี (BOD)	Aside Modification Method (SM: 4500-O C and 5210 B)	0.5
9) ของแข็งแขวนลอย (SS)	Suspended Solids Dried at 103-105 °C (SM : 2540 D)	1.0
10) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	Total Dissolved Solids Dried at 180 °C (SM : 2540 C)	25
11) น้ำมันและไขมัน (Fat, Oil and Grease)	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric Method (SM : 5520 B)	3
12) ไนเตรต-ไนไตรเจน	Cadmium Reduction Method (SM : 4500-NO ₃ ⁻ E)	0.20
13) ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส	Ascorbic Acid Method (SM : 4500-P E)	0.10
14) สารหนู (As)	Hybride Generation AAS Method (SM : 3314 C)	0.300
15) แมงกานีส (Mn)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
16)ปรอทรวม (Total Hg)	Cold Vapor AAS Method (SM : 3112 B)	0.020
17) สังกะสี (Zn)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
18) แคดเมียม (Cd)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
19) ทองแดง (Cu)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
20) นิกเกิล (Ni)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
21) โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ (Cr ⁶⁺)	Extraction and Air-Acetylen Flame Method (SM : 3111 C)	0.100
22) ตะกั่ว (Pb)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100
23) โครเมียม (Cr)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.100

ดัชนี	วิธีการวิเคราะห์ ^{1/}	ขีดต่ำสุดของ เครื่องที่ ตรวจวัด
24) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM : 9921 E)	1.8
25) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM : 9921 B)	1

หมายเหตุ : ^{1/} Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA , WEF 23rd Edition, 2017.

2) นิเวศวิทยาทางทะเล

- การกำหนดสถานีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางทะเลในพื้นที่โครงการ
 พิจารณาและคัดเลือกสถานีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางทะเลตามแนวเส้นทางโครงการ
 โดยใช้แนวทางในการพิจารณาคัดเลือกสถานีตรวจวัดเช่นเดียวกันกับคุณภาพน้ำทะเล

- การเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางทะเล และดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยา
 ทางทะเล

- รวบรวมข้อมูลแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินจากรายงานที่เกี่ยวข้อง
 ข้อมูลปะการังและสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ บริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ จากกรมทรัพยากร
 ทางทะเลและชายฝั่ง
- การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางทะเลของโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ข้อมูลพื้นฐาน
 (Baseline) ก่อนการก่อสร้างโครงการและจะใช้จุดเก็บตัวอย่างในการศึกษาไปใช้
 ในการติดตามตรวจสอบ (Monitoring) ในระยะดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ดำเนินการสำรวจ
 นิเวศวิทยาทางทะเลของโครงการ โดยดัชนีที่จะสำรวจและวิเคราะห์ ได้แก่ ชนิด จำนวน
 ความหนาแน่น ความชุกชุม และความหลากหลายทางชนิดพันธุ์
- วิธีการเก็บตัวอย่างแพลงก์ตอน การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางทะเลเพื่อวิเคราะห์หาชนิด
 และปริมาณแพลงก์ตอน ดำเนินการโดยใช้ถุงลากแพลงก์ตอน (Plankton Net) รูปกรวย
 เส้นผ่านศูนย์กลางปากถุงประมาณ 30 เซนติเมตร ถุงลากแพลงก์ตอน (Plankton Net)
 สำหรับเก็บแพลงก์ตอนพืชขนาดตาถี่ 20 ไมครอน และสำหรับการเก็บแพลงก์ตอนสัตว์
 มีขนาดตาถี่ 70 ไมครอนปลายกรวยมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรอง
 ได้ โดยในการเก็บตัวอย่างได้ทำการตรวจวัดค่าความโปร่งแสงของน้ำทะเล ณ จุดเก็บ
 ตัวอย่างก่อน หลังจากนั้นจึงเก็บตัวอย่างโดยลาก Plankton Net ตามระดับความลึก
 ที่วัดค่าความโปร่งแสง ตัวอย่างแพลงก์ตอนที่กรองได้นำไปใส่ขวด หลังจากนั้นรักษาสภาพ
 ตัวอย่างด้วยสารละลายฟอร์มาลินเข้มข้นที่ปรับสภาพเป็นกลาง (Buffered Formalin)
 ลงในขวดตัวอย่างจนกระทั่งตัวอย่างมีความเข้มข้นของสารละลายฟอร์มาลินประมาณ
 ร้อยละ 5 สำหรับแพลงก์ตอนพืช และร้อยละ 7 สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ เขย่าเบาๆ
 ให้เข้ากัน และนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

- ค่าความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ (Species Diversity Index) ของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ โดยใช้สมการ Shannon–Wiener Index (Shannon และ Wiener, 1963)
- สำหรับเกณฑ์ในการพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายนั้น อ้างอิงตามข้อเสนอแนะของ Wilhm and Dorris ในปี ค.ศ. 1968 ซึ่งกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายเช่นเดียวกับหัวข้อนิเวศวิทยาน้ำผิวดิน แสดงดังตารางที่ 7.8-7
- สัตว์หน้าดิน การเก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดิน (Benthos) เพื่อวิเคราะห์หาชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน ดำเนินการโดยแยกจากตัวอย่างตะกอนดินที่เก็บจากพื้นทะเลด้วยเครื่องมือ Petersen Grab ขนาด 8.0x8.5 นิ้ว ร่อนตัวอย่างผ่านตะแกรงขนาด 0.5 มิลลิเมตร นำตัวอย่างตะกอนดินที่ร่อนได้ใส่ขวดตัวอย่าง รักษาสภาพตัวอย่างโดยใส่สารละลายฟอร์มาลินเข้มข้นในขวดตัวอย่าง ให้มีความเข้มข้นของสารละลายฟอร์มาลินในตัวอย่างดิน ประมาณร้อยละ 10 ปิดปากขวดให้สนิท นำส่งตัวอย่างเพื่อแยกชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการต่อไป

4. การสำรวจด้านนิเวศวิทยาทางบก

1) ป่าไม้

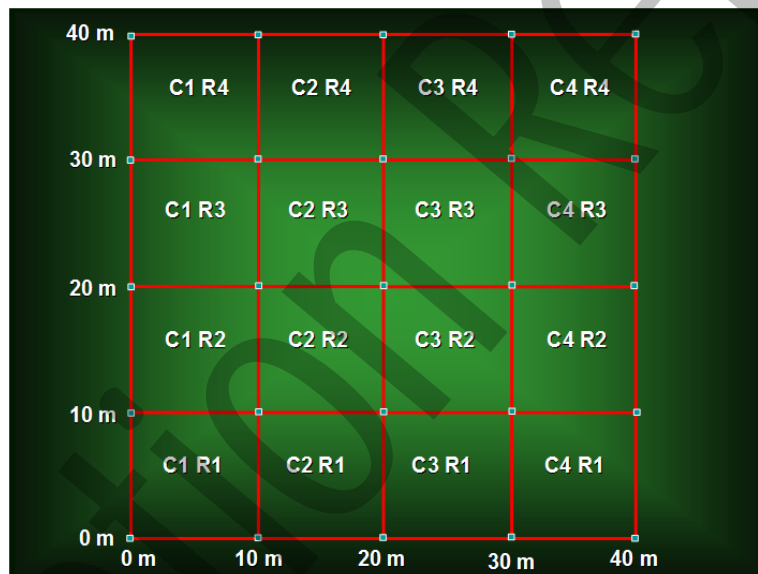
การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ตามหลักของการสำรวจแก่นับทรัพยากรป่าไม้ โดยประยุกต์ใช้ระบบการวางแผนแบบ Systematic Sampling เป็นการวางแผนตัวอย่างที่เป็นระบบโดยมีระยะห่างระหว่างแปลงเป็นระยะกริด 400x500 เมตร ให้ครอบคลุมและกระจายในบริเวณพื้นที่ป่าไม้หรือกลุ่มของสังคมพืชป่าไม้ที่มีอยู่ในพื้นที่โครงการ

ข้อมูลที่จะดำเนินการศึกษา ดังนี้

- บัญชีรายชื่อชนิด (Species List)
- ความถี่ของการกระจาย (Frequency)
- ความเด่น (Dominant)
- ความหนาแน่น (Density)
- ปริมาตรไม้ (Volume)
- ขนาดชั้นความโต (Basal Area)
- ดัชนีความสำคัญ (Importance Value Index: IVI)
- ดัชนีความหลากหลายของชนิดพรรณไม้ (Species Diversity)
- การทดแทนตามธรรมชาติ (Succession)
- การสืบพันธุ์ตามธรรมชาติ (Natural Regeneration)
- การจำแนกชนิดของพรรณไม้ที่เป็นไม้หวงห้าม ไม้หายาก และไม้ใกล้สูญพันธุ์
- มูลค่าและผลผลิตของป่า
- การกักเก็บคาร์บอน

ขนาดของแปลงตัวอย่าง

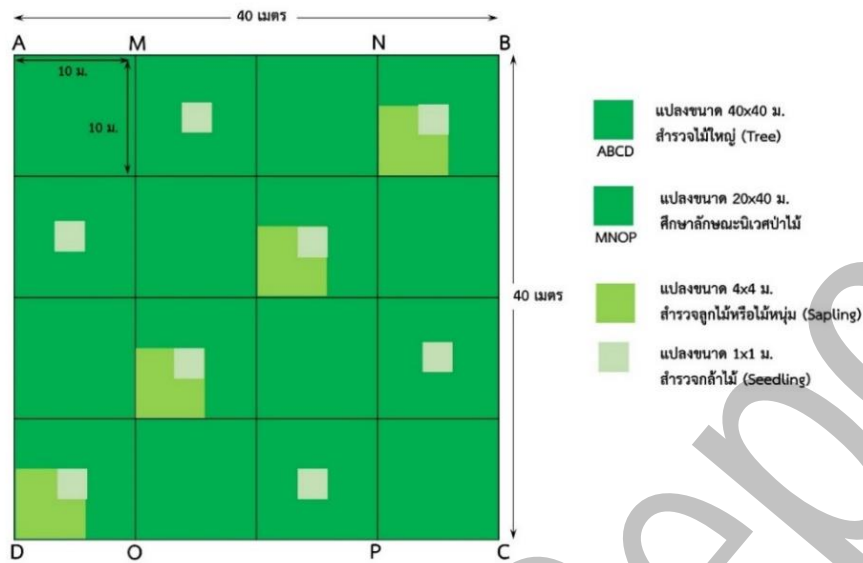
การวางแผนแปลงตัวอย่างแบบสี่เหลี่ยม เป็นวิธีการที่ใช้ในการศึกษาและสำรวจทรัพยากรป่าไม้ โดยทั่วไป โดยพิจารณากำหนดขนาดแปลงสำรวจขนาด 40X40 ตารางเมตร (พื้นที่ 1,600 ตารางเมตร) สำหรับในพื้นที่อนุรักษ์เพื่อศึกษาข้อมูลไม้ใหญ่ (Tree) ซึ่งเป็นไม้ยืนต้นที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอกหรือขนาดความโต (Diameter at Breast Height, dbh) ตั้งแต่ 10 เซนติเมตรขึ้นไป รวมทั้งศึกษาไม้ไผ่ ปาล์ม หวาย และไม้พื้นล่างอื่น ๆ ทำการบันทึกข้อมูลชนิดไม้ (Species) ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอก (dbh) ความสูงทั้งหมด และความสูงของไม้ที่สามารถทำเป็นสินค้าได้ (Total and Merchantable Height) คุณภาพของท่อนไม้ (Timber Quality, TQ) และจำนวนท่อนไม้ที่ใช้เป็นสินค้าได้ (No. of Log) โดยมีความยาวไม้ท่อน ท่อนละ 5 เมตร เพื่อวิเคราะห์ลักษณะนิเวศวิทยาของไม้ใหญ่ในพื้นที่ เช่น ชนิดไม้ ความหนาแน่นและปริมาตรไม้ เป็นต้น นอกจากนี้จะทำการศึกษาไม้ไผ่ที่พบในแปลงสำรวจด้วย แสดงดังรูปที่ 7.8-1



รูปที่ 7.8-1 รูปของแปลงตัวอย่างถาวรสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาด 40X40 ตารางเมตร จำแนกออกเป็น 16 แปลงย่อยขนาด 10X10 ตารางเมตร พร้อมกับการกำหนดเป็นแถว (Row, R) และสดมภ์ (Column, C)

การกำหนดแปลงย่อย (แสดงดังรูปที่ 7.8-2) ดังนี้

- ขนาด 10x10 เมตร เพื่อศึกษาไม้ต้น (Tree) ที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางที่ความสูงระดับอก (1.30 เมตร) มากกว่า 4.5 เซนติเมตร ขึ้นไป โดยบันทึกชนิด จำนวน ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง และความสูงทั้งหมด
- ขนาด 4x4 เมตร เพื่อศึกษาไม้หนุม (Sapling) ที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ความสูงระดับอก (1.30 เมตร) น้อยกว่า 4.5 เซนติเมตร โดยบันทึกชนิด จำนวน และขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง และความสูงทั้งหมด (8.3) ขนาด 1x1 เมตร เพื่อศึกษากล้าไม้ (Seedling) ที่มีความสูงต่ำกว่า 1.3 เมตร โดยบันทึกชนิดและจำนวนของกล้าไม้
- ขนาด 1x1 เมตร เพื่อศึกษาข้อมูลกล้าไม้ (Seedling) ที่มีความสูงต่ำกว่า 1.3 เมตร โดยบันทึกชนิดและจำนวนของกล้าไม้

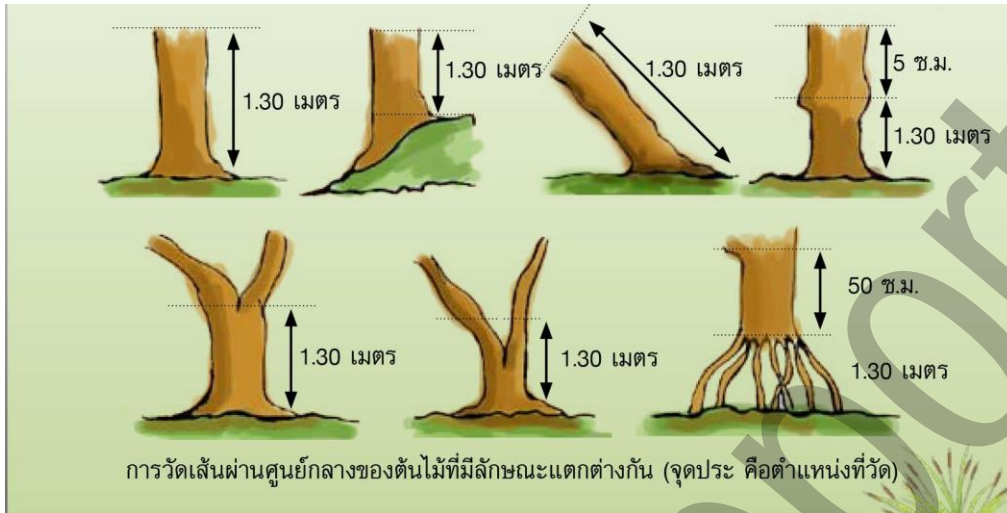


รูปที่ 7.8-2 การวางแปลงย่อย

5. การวัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ความสูงเพียงอก (dbh)

ในการวัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ความสูงเพียงอก (dbh) ของต้นไม้ สำหรับต้นไม้ที่ขึ้นอยู่บนที่ลาดเท ต้นไม้เอน ต้นไม้แตกกิ่งหรือสองนาง ต้นไม้ที่มีรูปทรงผิดปกติ มีปม หรือพูพอน หรือต้นไม้ที่มีโคนเป็นรูปขวด มีวิธีการวัดเพื่อให้ได้ขนาดของต้นไม้ที่ถูกต้อง (รูปที่ 7.8-3) ดังนี้

- (1) ต้นไม้ที่อยู่ในแนวราบ การวัดเส้นผ่าศูนย์กลางของต้นไม้ตามปกติที่ต้นไม้ขึ้นอยู่ในที่ราบจะวัดที่ระดับ 1.30 เมตร สูงจากระดับพื้นดิน ด้วยแคลลิปเปอร์ หรือสายวัด หรือ Diameter Tape
- (2) ต้นไม้ที่อยู่ในที่ลาดเท ระดับความสูง 1.30 เมตร ให้วัดด้านบนของความลาดเทแล้วจึงทำการวัดต้นไม้
- (3) ต้นไม้ที่เอนหรือเอียง ให้วัดความสูง 1.30 เมตร ไปตามมุมเอียงนั้น
- (4) ต้นไม้ที่แตกกิ่งหรือสองนาง ณ ระดับความสูง 1.30 เมตร หรือเหนือขึ้นไป ให้วัดเส้นผ่าศูนย์กลางของไม้แต่ละต้น ณ ระดับที่ต่ำลงมาเล็กน้อย
- (5) ต้นไม้ที่แตกกิ่งหรือสองนาง ต่ำกว่าระดับความสูง 1.30 เมตร หรือเหนือขึ้นไป ให้วัดเส้นผ่าศูนย์กลางของไม้แต่ละต้น ณ จุดที่เหนือจุดที่แตกกิ่งไปอีก 1 เมตร
- (6) ต้นไม้ที่มีปมหรือมีพูพอน ณ ระดับความสูง 1.30 เมตร จากพื้นดิน ให้วัดเส้นผ่าศูนย์กลางเหนือจุดที่มีปมหรือพูพอนเล็กน้อย
- (7) ต้นไม้ที่มีโคนใหญ่เหมือนรูปขวดสูงจากพื้นดินประมาณ 0.90 - 1.00 เมตร ให้วัดเส้นผ่าศูนย์กลางเหนือจุดที่โคนโตขึ้นไปอีก 45 เซนติเมตร



รูปที่ 7.8-3 การวัดขนาดไม้ยืนต้น

6. การวิเคราะห์ข้อมูลทรัพยากรป่าไม้

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและรวบรวมทั้งหมดจะนำมาวิเคราะห์บรรยายและประเมินสังคมพืชในประเด็นต่าง ๆ ชนิดไม้โดยเฉพาะไม้หวงห้าม ไม้หายาก และไม้ใกล้สูญพันธุ์ ปริมาตรไม้ ความหนาแน่นของไม้ใหญ่ ลูกไม้ กล้าไม้ และความเพิ่มพูนของทรัพยากรป่าไม้ รวมถึงคุณค่าทางระบบนิเวศของทรัพยากรป่าไม้ของแต่ละชนิดป่าที่พบในพื้นที่ศึกษา โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจวิเคราะห์ ดังนี้

1) ประเภทป่าไม้ ชนิดพรรณไม้ พันธุ์ไม้หวงห้าม โดยรายละเอียดชื่อภาษาไทยและชื่อพฤกษศาสตร์ของชนิดนั้น ๆ ตามรายชื่อพรรณไม้แห่งประเทศไทยของเต็ม สมิตินันท์ (พ.ศ. 2557) และสะอาด บุญเกิด (พ.ศ. 2523) เป็นต้น

2) ค่าความสำคัญของชนิดของพรรณไม้ (Importance Value) : ค่าดัชนีความสำคัญ (Importance Value Index หรือ IVI) เป็นตัวชี้วัด เพื่อให้เห็นภาพรวมความสำคัญทางนิเวศวิทยาของพืชชนิดใดชนิดหนึ่ง ที่แสดงถึงความสำเร็จทางพันธุกรรมของชนิดของพรรณไม้ในการครอบครองพื้นที่นั้น ซึ่งจะมีค่าตั้งแต่ 0-300 ชนิดใดมีค่าดัชนีความสำคัญสูง แสดงว่าชนิดนั้นเป็นชนิดเด่น และมีความสำคัญในพื้นที่นั้น (อุทิศ, 2542) ซึ่งสามารถคำนวณค่าดัชนีความสำคัญได้จากความสัมพันธ์ของค่าต่าง ๆ ของแต่ละชนิด ดังนี้

ค่าความหนาแน่น (Density; D) = $\frac{\text{จำนวนต้นของพืชชนิดนั้นทั้งหมด}}{\text{พื้นที่ทั้งหมดของแปลงตัวอย่างที่สำรวจ}}$

ค่าความถี่ (Frequency; F) = $\frac{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างที่พบพืชชนิดที่กำหนด} \times 100}{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างทั้งหมดที่สำรวจ}}$

ค่าความเด่น (Dominance; Do) = $\frac{\text{ผลรวมของพื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ชนิดนั้น}}{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{ขนาดของแปลงตัวอย่าง}}$

และสามารถบอกได้ในรูปของความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominance) คือ

ความเด่นสัมพัทธ์ (%) = $\frac{\text{ความเด่นของพรรณไม้ชนิดนั้น} \times 100}{\text{ผลรวมความเด่นของพรรณไม้ทุกชนิด}}$

ค่าความหนาแน่นสัมพัทธ์ (Relative density; RD)

$$RD_A = \frac{\text{ความหนาแน่นของพืชชนิดนั้น} \times 100}{\text{ความหนาแน่นของพรรณไม้ทั้งหมด}}$$

ค่าความถี่สัมพัทธ์ (Relative frequency; RF)

$$RF_A = \frac{\text{ความถี่ของพืชชนิดนั้น} \times 100}{\text{ความถี่รวมของพืชทุกชนิด}}$$

ค่าความเด่นของชนิดไม้ (Relative dominance; RDo)

$$RDo_A = \frac{\text{ความเด่นของพืชชนิดนั้น} \times 100}{\text{ความเด่นรวมของพืชทุกชนิด}}$$

3) ค่าดัชนีความสำคัญของชนิดไม้ (Importance Value Index หรือ IVI) คือ ผลรวมของค่าความสัมพัทธ์ต่างๆ ของชนิดของพรรณไม้นั้นในสังคม ซึ่งหาได้จากสมการ

$$IVIA = RF_A + RD_A + RDo_A$$

4) สภาพการสืบพันธุ์ตามธรรมชาติ (Natural Regeneration): วิเคราะห์สภาพการสืบพันธุ์ตามธรรมชาติของไม้เด่น รวมทั้งไม้ที่มีค่าทางเศรษฐกิจ โดยอาศัยข้อมูลของจำนวนไม้ใหญ่ ลูกไม้ กล้าไม้เป็นหลักในการวิเคราะห์ นอกจากนี้ยังวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การสืบต่อพันธุ์ตามธรรมชาติด้วย

5) การจำแนกชนิดของพรรณไม้ที่เป็นไม้หวงห้าม ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2565 รวมทั้งการประเมินสถานภาพความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ของสิ่งมีชีวิตในโลก โดยองค์การระหว่างประเทศเพื่อการอนุรักษ์ธรรมชาติ หรือ International Union for Conservation of Nature (IUCN) เพื่อระบุชนิดที่มีความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ที่สามารถเข้าใจง่าย โดยแบ่งออกเป็น 9 ระดับ อิงตามข้อมูล เช่น การลดลงของจำนวนประชากร ขอบเขตทางภูมิศาสตร์ จำนวนประชากรวัยเจริญพันธุ์ ฯลฯ ดังนี้

(1) สูญพันธุ์ (Extinct : EX) คือ ชนิดที่สูญพันธุ์ไปแล้ว โดยมีหลักฐานที่น่าเชื่อถือเกี่ยวกับการตายของชนิดนี้ตัวสุดท้าย

(2) สูญพันธุ์ในธรรมชาติ (Extinct in the Wild : EW) เป็นชนิดที่ไม่มีรายงานว่าพบอาศัยในธรรมชาติแต่ยังหลงเหลืออยู่ในสถานที่กักกัน

(3) ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (Critically Endangered : CR) เป็นชนิดที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์ในพื้นที่ธรรมชาติ

(4) ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered : EN) เป็นชนิดที่มีความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์จากโลกหรือในพื้นที่ธรรมชาติ หากปัจจัยที่เอื้อโอกาสในการสูญพันธุ์ ยังดำเนินต่อไป

(5) มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable : VU) เป็นชนิดที่กำลังอยู่ในภาวะใกล้สูญพันธุ์จากโลกหรือในพื้นที่ธรรมชาติ หากปัจจัยที่เอื้อโอกาสในการสูญพันธุ์ ยังดำเนินต่อไป

(6) ใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened : NT) เป็นชนิดที่มีแนวโน้มถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้

(7) เป็นกังวลน้อยที่สุด (Least Concern : LC) เป็นชนิดที่ยังไม่ถูกคุกคามและยังพบเห็นได้ทั่วไป

(8) ข้อมูลไม่เพียงพอ (Data Deficient : DD) เป็นชนิดที่ยังไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ทางตรงหรือทางอ้อม

(9) ยังไม่ได้รับการประเมิน (Not Evaluated : NE) เป็นชนิดที่ยังไม่ได้รับการประเมินความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์

6) ปริมาตรไม้ (Volume): คำนวณจากสูตร แสดงดังตารางที่ 7.8-9

ตารางที่ 7.8-9 สมการปริมาตรไม้แบบ Form Class Volume Table จำแนกตามชนิดไม้

สมการ	รายชื่อพรรณไม้ที่ประยุกต์ใช้
1. $\ln V = 2.372083 + 2.443847 \ln(\text{dbh}/100)$	ตะเคียนทอง, ตะเคียนทราย, ตะเคียนหนูเต็ง, รั้ง, เหยียง, พลวง, พะยอม, ยางนา, ไข่เขียว, กระบาก
2. $\ln V = 2.134494 + 2.363034 \ln(\text{dbh}/100)$	กระพี้จั่น, กระพี้เขาควาย, เก็ดดา, เก็ดแดง, แคฝอย, ขะเจี๊ยะ, แคทราย, มะเกลือ, พยุง, แดง, ชิงชัน
3. $\ln V = 1.880578 + 2.053321 \ln(\text{dbh}/100)$	กระบก, ตะคร้ำ, ตะคร้อ, ตะแบกใหญ่, ตะแบกเปลือกบาง, ตะแบกเลือด, สมอไทย, ยมหอม, ยมหิน, รัก, รกฟ้า, ติ้ว, ส้าน, สะแกแสง, ปูเจ้า, เสลา, สมอพิเภก, อินทนิลบก
4. $\ln V = 1.789563 + 2.025666 \ln(\text{dbh}/100)$	กางขี้มอด, คุน, พุกษ์, มะค่าโมง, ชี้เหล็ก, นนทรี, กระจงพิมาน, มะขามป่า
5. $\ln V = 2.037096 + 2.299618 \ln(\text{dbh}/100)$	ประดู่, เต็ม
6. $\ln V = 2.119907 + 2.296511 \ln(\text{dbh}/100)$	สัก, ตีนนก, ฝาเสี้ยน, กาสสามปี, สวอง
7. $\ln V = 2.250111 + 2.414209 \ln(\text{dbh}/100)$	ไม้ชนิดอื่นๆ ที่เหลือ เช่น ก่อ, กูก, ขว้าว, จิ้วป่า, เปล้า, ทองหลวงป่า, มะม่วงป่า, ซ้อ, โมกมัน, แสมสาร, เหมือด และปอสกุลต่าง ๆ

ที่มา : ธรรมนูญ ฌ นคร. (2535) ผลการจัดทำตารางปริมาตรไม้โดยใช้ Spiegel Relascope บริเวณป่าสาธิต อำเภอเกาะงาว จังหวัดลำปาง. ฝ่ายป่าสาธิต กองจัดการป่าไม้ กรมป่าไม้, กรุงเทพฯ.

7. การประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจป่าไม้

(1) ในกรณีที่ตัดไม้ออกจากพื้นที่โครงการทั้งหมด

(2) ในกรณีที่ตัดไม้เฉพาะส่วนที่เพิ่มพูนรายปีของไม้ในพื้นที่โครงการ การคำนวณอัตราความเพิ่มพูนจะใช้หลักการของ Becker และ Openshaw (1972) นอกจากนี้ยังสามารถคำนวณมูลค่าไม้สุทธิของปีต่าง ๆ โดยกำหนดให้ราคาไม้คงที่ (เท่ากับราคาปัจจุบัน) และอัตราเงินเฟ้อร้อยละ 12 คิดเป็นมูลค่าอีก 50 ปี ข้างหน้า รวมทั้งยังสามารถคำนวณกลับมาเป็นมูลค่าปัจจุบันได้ด้วย ทั้งนี้โดยคำนวณจาก

$$\text{มูลค่าอนาคต } FV = A[(1 + P)^n - 1] / P$$

$$\text{มูลค่าปัจจุบัน } PV = A[(1 + P)^n - 1] / [P(1+P)^n] = FV / (1 + P)^n$$

เมื่อ A = รายได้สุทธิรายปี (บาท)

P = ค่าเงินเฟ้อ 12 เปอร์เซ็นต์

n = ช่วงระยะเวลา (ปี)

การคำนวณมูลค่าไม้ในพื้นที่โครงการฯ ทั้งหมด ทำได้โดยจะคำนวณจากมูลค่าไม้ในท้องที่ซึ่งกำหนดเอาไว้ 6 กลุ่ม แบ่งแยกตามชั้นคุณภาพไม้ แสดงดังตารางที่ 7.8-10 ส่วนการคำนวณหามูลค่าไม้สุทธิในพื้นที่โครงการฯ โดยการหักค่าใช้จ่ายในการทำไม้, ค่าดอกเบี้ยในการลงทุน และค่าเสี่ยงในการลงทุน แสดงดัง

ตารางที่ 7.8-11 สรุปได้มูลค่าไม้หลังจากการหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้ว ตามชนิดไม้และชั้นคุณภาพไม้ แสดงดังตารางที่ 7.8-12

ตารางที่ 7.8-10 ราคาไม้แยกตามกลุ่มและชั้นคุณภาพไม้ พ.ศ. 2554

กลุ่มที่	ชนิดไม้	ราคา (บาท/ลบ.ม.)	
		ไม้ชั้นที่ 1	ไม้ชั้นที่ 2
1	สัก	30,000	15,000
2	ประดู่ เกิดดำ เกิดแดง มะค่าโมง ชิงชัน พะยูง	10,000	7,000
3	แดง ยาง ตะเคียน	8,000	6,000
4	เต็ง รัง มะค่าแต้	7,000	5,000
5	เหียง พลวง ตะแบก	5,000	4,000
6	อื่น ๆ	3,500	3,000

ที่มา : องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (2554)

- หมายเหตุ : 1) ไม้ชั้นที่ 1 หมายถึง ไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอกมากกว่า 30 ซม. มีลำต้นเปลาตรง
2) ไม้ชั้นที่ 2 หมายถึง ไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอกระหว่าง 10-30 ซม. มีลำต้นเปลาตรง
3) ไม้ชั้นที่ 3 หมายถึง ไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอกมากกว่า 10 ซม. มีลำต้นคดงใช้ทำฟืน
4) ราคาไม้ฟืน (ไม้ชั้นที่ 3) 100 บาทต่อลูกบาศก์เมตร
5) ราคาไม้ไผ่ลำละ 10 บาท

ตารางที่ 7.8-11 การคำนวณมูลค่าไม้สุทธิ (กลุ่มที่ 6)

ขั้นตอน ที่	รายละเอียด	ราคา (บาท/ลบ.ม.)	
		ไม้ชั้นที่ 1	ไม้ชั้นที่ 2
1	ราคาขายไม้ซุงที่ตลาด	3,500	3,000
2	ค่าใช้จ่ายในการทำไม้ออก	525	525
3	ดอกเบี้ยในการลงทุนทำไม้ออก (15% ของค่าใช้จ่าย)	78.75	78.75
4	รวมค่าใช้จ่าย (รายการ 2+ รายการ 3)	603.75	603.75
5	ผลตอบแทนเบื้องต้น (รายการ 1 – รายการ 4)	2,896.25	2,396.25
6	รวมค่าสัมปทาน (30% ของรายการ 5) และค่าเสียหายในการลงทุน (5% ของรายการ 5)	1,013.68	838.68
7	มูลค่าไม้สุทธิ (รายการ 5 – รายการ 6)	1,882.57	1,557.57

ที่มา: องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (2554)

ตารางที่ 7.8-12 สรุปมูลค่าไม้สุทธิในแต่ละกลุ่มตามชั้นคุณภาพไม้

กลุ่มที่	ชนิดไม้	ราคา (บาท/ลบ.ม.)	
		ไม้ชั้นที่ 1	ไม้ชั้นที่ 2
1	สัก	19,107.56	9,357.56
2	ประดู่ เกิดดำ เกิดแดง มะค่าโมง ชิงชัน พะยูง	6,107.56	4,157.56
3	แดง ยาง ตะเคียน	4,807.56	3,507.56
4	เต็ง รัง มะค่าแต้	4,157.56	2,857.56
5	เหียง พลวง ตะแบก	2,857.56	2,207.56
6	อื่น ๆ	1,882.56	1,557.56

ที่มา: องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (2554)

การคำนวณมวลชีวภาพและการกักเก็บคาร์บอน

การวิเคราะห์มวลชีวภาพและการกักเก็บคาร์บอน (Carbon Footprint) โดยใช้สมการแอลโลเมตริกในการคำนวณหามวลชีวภาพของต้นไม้ในป่าธรรมชาติชนิดต่างๆ ที่มีขนาด DBH มากกว่า 4.5 เซนติเมตร และของไม้ไผ่ การกักเก็บคาร์บอน (Carbon Sequestration) นำค่ามวลชีวภาพที่คำนวณได้ คูณด้วย 0.47 ซึ่งเป็นค่าคงที่จะได้ค่าการกักเก็บคาร์บอน แสดงดังตารางที่ 7.8-13

ตารางที่ 7.8-13 สมการอะโลเมตริกที่ใช้ในการคำนวณหามวลชีวภาพรายต้นของส่วนต่าง ๆ ของต้นไม้ในป่าประเภทต่าง ๆ

ประเภทป่า	สมการ	ที่มา
ป่าดิบแล้ง ป่าดิบเขา	$W_s = 0.0509 (D^2H)^{0.919}$ $W_b = 0.0893 (D^2H)^{0.977}$ $W_l = 0.0140 (D^2H)^{0.669}$ $W_r = 0.0313 (D^2H)^{0.805}$	Tsutsumi <i>et al.</i> (1983)
ป่าเบญจพรรณ ป่าเต็งรัง	$W_s = 0.0396 (D^2H)^{0.9326}$ $W_b = 0.003487 (D^2H)^{1.027}$ $W_l = (28.0/W_{tc} + 0.025)^{-1}$	Ogawa <i>et al.</i> (1965)
ป่าดิบชื้น	$W_s = 0.0369 (D^2H)^{0.9326}$ $W_b = 0.006002 (D^2H)^{1.0270}$ $W_l = (18.0/W_{tc} + 0.025)^{-1}$ $W_r = 0.0264 (D^2H)^{0.7750}$	Ogawa <i>et al.</i> (1965)
ป่าสนเขา (สนสองใบ)	$W_s = 0.00408 (D^2H)^{1.1449}$ $W_b = 0.00005 (D^2H)^{1.3479}$ $W_l = 0.01142 (D^2H)^{0.6534}$	สุนันทา (2531)
ป่าสนเขา (สนสามใบ)	$W_s = 0.02141 (D^2H)^{0.9814}$ $W_b = 0.00002 (D^2H)^{1.4561}$ $W_l = 0.00030 (D^2H)^{1.0138}$	
ไผ่รวก ไผ่บงดำ ไผ่ข้าวหลาม ไผ่ไร่ ไผ่ผาก	$AGB = 0.22187 (D)^{2.2749}$ $AGB = 0.49522 (D^2)^{0.8726}$ $AGB = 0.17446 (D^2)^{1.0487}$ $AGB = 0.24255 (D^2)^{1.0951}$ $AGB = 0.22574 (D^2)^{1.0214}$	วิสุทธิ์ และคณะ (2526) Kutintara <i>et al.</i> (1995)

หมายเหตุ : W_s = มวลชีวภาพส่วนลำต้น (กิโลกรัม)
 W_b = มวลชีวภาพส่วนของกิ่ง (กิโลกรัม)
 W_l = มวลชีวภาพส่วนของใบ (กิโลกรัม)
 W_{tc} = มวลชีวภาพส่วนลำต้น + กิ่ง (กิโลกรัม)
 W_t = มวลชีวภาพส่วนลำต้น + กิ่ง + ใบ (กิโลกรัม)
 W_r = มวลชีวภาพของราก (กิโลกรัม)
 AGB = น้ำหนักแห้งส่วนที่อยู่เหนือพื้นดิน (กิโลกรัม)
 D = ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ระดับความสูงเพียงอก (เซนติเมตร)
 H = ความสูงของต้นไม้ถึงปลายยอด (เมตร)

อ้างอิง : ชิงชัย วิริยะบัญชา. 2563. คู่มือการศึกษาแหล่งสะสมคาร์บอนในพื้นที่ป่าธรรมชาติ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กลุ่มงานวิจัยระบบนิเวศป่าไม้และสิ่งแวดล้อม สำนักวิจัยการอนุรักษ์พันธุ์พืช กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าพันธุ์พืช, กรุงเทพฯ.

โดยที่ D คือ เส้นผ่านศูนย์กลางระดับ 1.30 เมตร เหนือพื้นดิน (เซนติเมตร) และ H คือ ความสูง (เมตร) หลังจากได้ค่ามวลชีวภาพ จึงคำนวณหาปริมาณการกักเก็บคาร์บอนที่คำนวณมาจากความสามารถที่กักเก็บคาร์บอนไว้ในส่วนต่าง ๆ ของต้นตามสมการ

$$CT = 0.47 \times WT$$

โดยที่ CT คือ ปริมาณการกักเก็บคาร์บอนเหนือพื้นดิน หน่วยเป็นกิโลกรัมต่อพื้นที่; WT คือ ปริมาณมวลชีวภาพเหนือพื้นดินทั้งหมด หน่วยเป็นกิโลกรัมต่อพื้นที่ 0.47 คือ ค่าคงที่จะได้ค่าการกักเก็บคาร์บอน คิดเทียบกับน้ำหนักแห้ง

การประเมินการกักเก็บคาร์บอนในรูปแบบของเนื้อไม้สามารถประเมินได้จากปริมาณมวลชีวภาพที่สะสมของต้นไม้ในช่วงระยะเวลาที่มีชีวิตของต้นไม้ โดยในการประเมินสามารถคำนวณได้จากสมการแอลโลเมตรี เพื่อประเมินมวลชีวภาพของต้นไม้โดยเป็นการคำนวณทั้งในส่วนของมวลชีวภาพเหนือพื้นดินและมวลชีวภาพใต้ดิน ในการประเมินประกอบด้วยค่าสัมประสิทธิ์ที่จำเป็นต้องนำมาใช้ คือ ค่าสัดส่วนคาร์บอน (Carbon Fraction: CF) และค่าสัดส่วนน้ำหนักแห้งของรากต่อต้นของต้นไม้ (Root/Shoot Ratio) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าสัดส่วนคาร์บอน (Carbon Fraction: CF) คือ ปริมาณคาร์บอนที่สะสมในมวลชีวภาพของต้นไม้มีการผันแปรระหว่างชนิดของพรรณไม้ไม่มากนัก โดยมีการศึกษาของ IPCC (2006) กำหนดให้ค่า Default Value ของปริมาณคาร์บอนสะสมในมวลชีวภาพมีค่าร้อยละ 47 ของน้ำหนักแห้ง และการรวบรวมเอกสารในการจัดทำคู่มือศักยภาพของพรรณไม้สำหรับส่งเสริมภายใต้โครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาดภาคป่าไม้ (คณะวนศาสตร์, 2554) ซึ่งรวบรวมสัดส่วนคาร์บอนของพรรณไม้ โดยรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.8-14

ตารางที่ 7.8-14 สัดส่วนคาร์บอนในเนื้อไม้ของชนิด/พรรณไม้ต่างๆ

ประเภทป่า	ชนิด/กลุ่มพรรณไม้	สัดส่วนคาร์บอนเฉลี่ย (ร้อยละของน้ำหนักแห้ง)	ที่มา
ค่าเริ่มต้น	ทั้งหมด	47	McGroddy et al., 2004
Tropical and Subtropical (ป่าเขตร้อนและกึ่งเขตร้อน)	ทั้งหมด	47 (44 - 49)	Andraea and Merlet, 2001; Chambers et al., 2001; McGroddy et al., 2004; Lasco and Pulhin, 2003
	สัก	48.13	คณะวนศาสตร์ (2554)
	ยูคาลิปตัส	49.88	คณะวนศาสตร์ (2554)
	กระถินยักษ์	48.75	คณะวนศาสตร์ (2554)
	ยางพารา	49.90	คณะวนศาสตร์ (2554)

ที่มา : Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories Page 4.49 Volume 4: Agriculture, Forestry and Other Land Use, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) 2006.

คู่มือศักยภาพของพรรณไม้สำหรับส่งเสริมภายใต้โครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาดภาคป่าไม้. องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน), คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2554

- ค่าสัดส่วนน้ำหนักแห้งของรากต่อต้นของต้นไม้ (Root/Shoot Ratio) เป็นการศึกษาสัดส่วนเพื่อนำมาประเมินหามวลชีวภาพใต้ดินของต้นไม้ ในการคำนวณค่าดังกล่าวสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 การคำนวณโดยใช้ค่าสัดส่วนน้ำหนักแห้งของรากต่อต้น ที่ ออก. แนะนำ โดย ออก. ได้รวบรวมค่าสัดส่วนดังกล่าวทั้งจากการศึกษาของ IPCC (2006) และคณะวนศาสตร์ (2554) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.8-15

ตารางที่ 7.8-15 ค่าสัดส่วนน้ำหนักแห้งของรากต่อต้นของต้นไม้ (Root/Shoot Ratio)

ประเภทป่า	ชนิด/กลุ่มพรรณไม้	สัดส่วนรากต่อต้นของต้นไม้	ที่มา
Tropical Rainforest (ป่าไม่ผลัดใบ)	-	0.37	Fittkau and Klinge, 1973
Tropical Moist Deciduous Forest (ป่าผลัดใบ)	มวลชีวภาพเหนือพื้นดิน <125 ตัน/เฮกตาร์	0.20 (0.09 – 0.25)	Mokany et al., 2006
	มวลชีวภาพเหนือพื้นดิน >125 ตัน/เฮกตาร์	0.24 (0.22 – 0.33)	Mokany et al., 2006
	สัก	0.27	คณะวนศาสตร์ (2554)
	ยูคาลิปตัส	0.39	คณะวนศาสตร์ (2554)
	กระถินเทพา กระถินณรงค์	0.13	คณะวนศาสตร์ (2554)
	กระถินยักษ์	0.39	คณะวนศาสตร์ (2554)

ที่มา : Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories Page 4.49 Volume 4: Agriculture, Forestry and Other Land Use, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) 2006.

คู่มือศึกษาของพรรณไม้สำหรับส่งเสริมภายใต้โครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาดภาคป่าไม้. องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน), คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2554

2) สัตว์ป่า

โครงการจะดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าอย่างเข้มข้นในระยะทาง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นโครงการ โดยวิธี Line Transect เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งจะดำเนินการดังนี้

(1) รวบรวมและค้นคว้าเอกสาร (Literature Review)

โดยอ้างอิงข้อมูลการศึกษาทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการที่ได้มีการศึกษาไว้

(2) ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาสัตว์ป่าที่มีกระดูกสันหลังใน 4 กลุ่มหลัก คือ (1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammalians) (2) นก (Aves) (3) สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) และ (4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) โดยสำรวจข้อมูลด้านชนิด (Species) การแพร่กระจาย (Distribution) ความชุกชุม (Abundance) สถานภาพของสัตว์ป่า (Status) รวมทั้งศึกษาสภาพแวดล้อมของถิ่นที่อยู่อาศัย เพื่อหาความสัมพันธ์ของสัตว์ป่ากับพื้นที่ศึกษาถิ่นอาศัย เพื่อประเมินผลกระทบจากการดำเนินโครงการอันจะเกิดต่อสัตว์ป่า

(3) รวบรวมข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าภาคสนาม

เนื่องจากการศึกษาทรัพยากรสัตว์ป่าเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องนั้นเป็นเรื่องยาก เนื่องจากสัตว์ป่ามีการปรับตัว รวมถึงมีการเคลื่อนที่อยู่ตลอดเวลา ดังนั้น ต้องอาศัยเทคนิคและวิธีการศึกษาหลายวิธีประกอบกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้วิธีการศึกษา 2 วิธีร่วมกัน คือ

3.1) การรวบรวมข้อมูล โดยการอ้างอิงข้อมูลในรายงานที่ได้มีการศึกษาในพื้นที่ใกล้เคียง

3.2) เก็บข้อมูลภาคสนาม บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยมีวิธีการศึกษา ดังนี้

(1) การสำรวจทางตรง (Direct Count) เป็นการเฝ้าสังเกตโดยตรงทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน โดยใช้เทคนิคแตกต่างกันไปตามกลุ่มของสัตว์ป่า ลักษณะการดำรงชีวิต อาหาร และที่อยู่อาศัย อนึ่งการสำรวจโดยตรงเป็นการสำรวจ เพื่อยืนยันชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นในพื้นที่ โดยใช้กล้อง Camera Trap และกล้องส่องทางไกลส่องหาตัวสัตว์ ทำการบันทึกชนิดและจำนวนสัตว์ที่สำรวจพบเห็นตัวสัตว์ โดยตรงหรือร่องรอยของสัตว์ เช่น รอยเท้า โพรง รัง มูล ขน และคราบ เป็นต้น การใช้เครื่องมือ Bat detector ตรวจสอบคลื่นความถี่เสียงที่ค้างคาวส่งออกมา ซึ่งในการจำแนกหรือการตรวจสอบชนิดสัตว์ป่าจะอาศัยแนวทางในการจำแนกของ Lekagul และ McNeely (1977) สำหรับสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม นกใช้แนวทางในการจำแนกของ Lekagul และ Round (1991), King และคณะ (1971) ส่วนสัตว์เลื้อยคลานใช้แนวทางในการจำแนกของ Cox (1991), Taylor (1970) และ Nuttaphand (1979) สำหรับสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ใช้แนวทางในการจำแนกของ Taylor (1962) โดยมีวิธีการสำรวจดังนี้

- กลุ่มสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ทำการสำรวจในเวลากลางวันโดยใช้การสังเกต และตรวจสอบชนิดสัตว์ด้วยกล้องส่องตา และยังสำรวจโดยการตรวจสอบร่องรอยที่เกิดจากกิจกรรมของสัตว์ป่า เช่น รอยกัดแทะรอยกินอาหาร มูล ร่องรอยการทำรัง ฯลฯ และยังได้ทำการดักกรง เพื่อตรวจสอบชนิดสัตว์ พันธุ์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยติดตั้งกรงดักสัตว์ช่วงเวลา 16:00 และทำการเช็คกรงในช่วงเวลา 05:00 น. และการใช้ตาข่ายดักจับค้างคาว ในช่วงเวลา 17.00 - 21.00 น. เพื่อตรวจสอบชนิดและความหลากหลายของค้างคาวในพื้นที่ศึกษาและปล่อยกลับคืนสู่ธรรมชาติ รวมทั้งการใช้ไฟฉายส่องสำรวจตามพื้นดินและบนต้นไม้ในเวลากลางคืน

- กลุ่มสัตว์จำพวกนก ทำการสำรวจและตรวจสอบชนิดนกโดยใช้กล้องส่องทางไกลในช่วงที่นกมีกิจกรรมสูงสุดในช่วงกลางวัน คือ ในตอนเช้า 06.00 - 09.00 น. และในตอนบ่าย 15.00 - 18.00 น. บันทึกชนิดและจำนวนนกที่สำรวจพบ รวมทั้งการใช้ตาข่ายดักจับนกบางชนิดที่อาจพบเห็นตัวได้ยากและปล่อยกลับคืนสู่ธรรมชาติ และเพื่อเป็นการยืนยันถึงความถูกต้องของชนิดนกที่สำรวจเห็นโดยใช้กล้องส่องทางไกล ส่วนในเวลากลางคืนใช้วิธีสังเกตจากเสียงร้องของนกที่ออกหากินในเวลาคืน เช่น นกเค้า นกตบยุง เป็นต้น

- กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก สัตว์สองกลุ่มนี้มีที่อยู่อาศัยและนิสัยการหากินคล้ายกัน มักพบในบริเวณเดียวกัน จึงสามารถใช้เทคนิคการสำรวจเดียวกัน ในเวลากลางวันสำรวจโดยอาศัยการขุดหาตามบริเวณใต้ขอนไม้ ใต้กองไม้ หรือใต้ใบไม้ ตลอดจนจนสังเกตตามบริเวณโพรงไม้ วางแปลงขนาด 5 x 5 เมตร และทำการค้นหาอย่างละเอียดเพื่อจับตัวและจำแนกชนิด

ส่วนในเวลากลางคืนใช้ไฟฉายส่องหาตามแหล่งน้ำซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์จำพวกกบและเขียด ตลอดจนตามบริเวณโคนต้นไม้และตามโพรงไม้ในป่าดิบชื้น อันเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์เลื้อยคลานจำพวกจิ้งจกและตุ๊กแก

(2) การสำรวจทางอ้อม (Indirect Count) โดยการสอบถาม (Inquiry) จากชาวบ้าน พราน และเจ้าหน้าที่ป่าไม้ซึ่งอาศัยหรือปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่นั้น โดยข้อมูลที่ได้นี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมกับการสำรวจภาคสนาม รวมทั้ง เพื่อเป็นข้อมูลเพิ่มเติมด้านการล่าและการใช้ประโยชน์จากสัตว์ป่าของชาวบ้านในพื้นที่โดยรอบ

(3) ศึกษาจากแหล่งอาหารและสภาพถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า โดยสังเกตและบันทึกชนิดของพืชที่สัตว์ป่าใช้เป็นอาหารที่พบในถิ่นที่อยู่อาศัยต่าง ๆ และทำการวิเคราะห์ชนิดพืชอาหารของสัตว์ป่า โดยใช้ข้อมูลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้

(4) การสำรวจสัตว์ป่าที่ได้รับอันตรายจากการข้ามถนน โดยทำการสำรวจตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ในช่วงเช้า - เย็น พร้อมกับบันทึกข้อมูลชนิด จำนวน และตำแหน่งที่พบอย่างละเอียด

(5) ศึกษาแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งหลบภัยของสัตว์ป่า โดยสังเกตจากการสำรวจภาคสนาม เช่น โปรง ถ้ำ รู พื้นที่หลบภัย พื้นที่เกาะนอน และพื้นที่ทำรังวางไข่ เป็นต้น

(4) การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสัตว์ป่าที่ได้จากการรวบรวมโดยทางตรงและทางอ้อมจะนำมาทำการวิเคราะห์ และทำบัญชีรายชื่อสัตว์ป่าทั้งหมดที่สำรวจพบตามลำดับอนุกรมวิธาน โดยจะใช้ชื่อวิทยาศาสตร์ ชื่อไทย และแยกเป็น 4 กลุ่มหลัก ซึ่งในแต่ละชนิดระบุความชุกชุม (Abundance) และสถานภาพ (Status) ของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ดังนี้

4.1) การตรวจสอบชนิดสัตว์ป่า

โครงการจะดำเนินการตรวจสอบชนิดสัตว์ป่าให้ใช้เอกสารอ้างอิงที่เป็นปัจจุบัน การตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่า โดยการจำแนกและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์แต่ละชนิด และการจัดลำดับตามหลักอนุกรมวิธานในตารางบัญชีรายชื่อสัตว์แต่ละกลุ่มใช้เอกสารประกอบด้วย

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ใช้ จอห์น (2546), Wilson and Reeder (1993), Francis (2001), Francis (2008) IUCN (2021), Lekagul and McNeely (1977) และ Corbet and Hill (1992), สำหรับจำแนกชนิดและการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

- นก ใช้ จารุจินต์และคณะ (2561), IUCN (2021), Lekagul and Round (1991) King et al. (1999) และ Robson (2000) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Welty and Baptista (1988) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

- สัตว์เลื้อยคลาน ใช้ Taylor (1963, 1965, 1970), Nuttaphand (1979), Cox (1991), Matsui (1996) Cox et al. (1998), Pough et al. (2001) และ IUCN (2021) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Pough et al. (1998) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ธีญา (2546), ปิยวรรณ และคณะ (2562), Frost (2000), และ Frost et al. (2006) IUCN (2021), Taylor (1962), Inger (1966), Berry (1975), Frost (1985) และ Matsui (1996) สำหรับจำแนกชนิดตัวเต็มวัย ใช้ Smith (1916), Smith (1917), Inger (1966),

Leong and Chou (1999) และ จันท์ทิพย์ (2542, 2543) สำหรับจำแนกชนิดลูกอ๊อด และใช้ Pough et al. (2001) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

จากนั้นจึงจัดทำบัญชีรายชื่อสัตว์ในระบบนิเวศแต่ละกลุ่มเรียงลำดับตามหลักอนุกรมวิธาน และสถานภาพของสัตว์แต่ละชนิด

4.2) การประเมินระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าแต่ละประเภท โดยใช้จำนวนตัว จำนวนชนิด จำนวนภาพ โดยจำแนกแต่ละชนิด เพื่อคำนวณเป็นค่าร้อยละความชุกชุม โดยใช้แนวทางของ Pettingill (1970) คือ

$$\text{ร้อยละความชุกชุม} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์} \times 100}{\text{จำนวนครั้งที่สำรวจ}}$$

การประเมินความชุกชุมสัมพัทธ์มี 3 ระดับ คือ

- ชุกชุมมาก (Very Common: VC) ได้แก่ ชนิดที่พบเห็นได้บ่อยมากในระหว่างการสำรวจโดยมีค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ร้อยละ 67-100
- ชุกชุมปานกลาง (Common: C) ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจได้ค่อนข้างบ่อยโดยมีค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ร้อยละ 34-66
- ชุกชุมน้อย (Uncommon: UC) ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้งโดยมีค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ร้อยละ 1-33

4.3) สถานภาพการอนุรักษ์ ที่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย ได้แก่ ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ สัตว์ป่าสงวน (Reserved Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 เป็นชนิดสัตว์ป่าที่หายากและใกล้สูญพันธุ์หรือสูญพันธุ์ และสัตว์ป่าคุ้มครอง (Protected Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง พ.ศ. 2546

4.4) จัดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ โดยใช้เกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 พิจารณาตามภาวการณ์การถูกคุกคามในประเทศไทย และใช้เกณฑ์ของ IUCN (2022) เป็นการพิจารณาตามภาวการณ์การถูกคุกคามระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติ

4.5) เสนอแนะมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสัตว์ป่า

1. การสำรวจด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อกำหนดผังเมืองที่เกี่ยวข้อง

- รวบรวมข้อมูลและทบทวนเอกสารรายงาน แผนที่ต่าง ๆ จากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมพัฒนาที่ดิน กรมป่าไม้ และกรมส่งเสริมการเกษตร รวมทั้งแผนการพัฒนาในพื้นที่ของภาครัฐและเอกชน
- จัดทำแผนที่การใช้ที่ดินหลังจากสำรวจภาคสนาม พร้อมกำหนดลักษณะหน่วยแผนที่ (Mapping Unit) ของประเภทการใช้ที่ดิน และทำการวัดพื้นที่ของแต่ละประเภทการใช้ที่ดิน แบ่งเป็นพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชน รวมทั้งพื้นที่อื่น ๆ

2. การสำรวจด้านการโยกย้ายและเวนคืนทรัพย์สิน (หากมี)

- ตรวจสอบแนวเขตทาง (Right of Way) ของโครงการ โดยการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น
- ตรวจสอบพื้นที่ที่ต้องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางของโครงการและประเมินมูลค่าที่ดินเบื้องต้น จากข้อมูลราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน สำนักประเมินทรัพย์สินกรมธนารักษ์

3. การสำรวจด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว

- ศึกษาแนวทางการโครงการจากภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000
- เพื่อทราบสภาพปัจจุบันของแนวทางการโครงการ ที่ตั้งชุมชน สถานที่สำคัญ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งธรรมชาติที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ บริเวณที่มีความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ ศึกษาสภาพทางกายภาพ วิเคราะห์และประเมินคุณค่าทางวิวัตน์ของบริเวณเส้นทางโครงการ

4. การสำรวจด้านโบราณคดีและประวัติศาสตร์

ที่ปรึกษาจะสำรวจแหล่งประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โบราณคดี และศาสนสถาน ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (หากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์)

5. การสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม

ศึกษาถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อที่จะได้ทราบถึงสภาพความเป็นอยู่ทั่วไป สภาพปัญหาของชุมชนในปัจจุบัน สภาพปัญหาซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนเพื่อนำไปพิจารณาและประกอบการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการต่าง ๆ ร่วมกัน

7.9 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่คาดการณ์ว่าจะเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ พิจารณาข้อมูลพื้นฐานสำคัญ ประกอบด้วย ข้อมูลลักษณะ องค์ประกอบ และกิจกรรมของแนวทางเลือกแต่ละแนวทางของโครงการ ข้อมูลสภาพแวดล้อม และข้อจำกัดของพื้นที่ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ รวมทั้งความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ แล้วนำมากำหนดระดับความสำคัญของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พิจารณาความรุนแรง ความน่าจะเป็นที่จะเกิดผลกระทบ และความอ่อนไหวของประเด็นสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ โดยจำแนกผลกระทบออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแต่ละแนวทางเลือกจะทำให้สามารถระบุประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรืออาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะใช้ในการกำหนดปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดร่วมกับปัจจัยด้านอื่น ๆ ด้านวิศวกรรม และด้านเศรษฐกิจและการเงิน เพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อการพัฒนาโครงการ

สำหรับการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อการพัฒนาโครงการนั้น จะเป็นการทบทวนและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ทั้งในกรณีไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ โดยจะศึกษาผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถและไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ทั้งผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ผลกระทบทางบวกและทางลบ ผลกระทบในระยะสั้นและระยะยาว โดยจะจำแนกเป็นผลกระทบในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยใช้เครื่องมือและเหตุผล ทางวิชาการที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานราชการ คชก. และการเปรียบเทียบกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการดังนี้

- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ให้ครอบคลุมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากตัวโครงการเอง และจากโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง และมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- แสดงสาเหตุของผลกระทบ ลักษณะของผลกระทบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม และระดับความรุนแรงของผลกระทบ ซึ่งจะระบุให้เห็นชัดเจนว่าผลกระทบใดบ้างที่มีนัยสำคัญ
- ดำเนินการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยจะแสดงเป็นตัวเลขให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อความสะดวกในการเปรียบเทียบ วิเคราะห์ และสามารถอ้างอิงแหล่งที่มาได้ และเป็นที่ยอมรับ รวมทั้งจะแสดงที่มาของข้อมูลตัวเลขต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ และประเมินผลไว้ในรายงานอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของตัวเลขและวิธีการคำนวณได้โดยง่าย
- การวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ โดยจะพิจารณาประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กันให้มีความเชื่อมโยงกัน เช่น การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการหลุดตัวของดิน - อุทกวิทยาน้ำผิวดิน - คุณภาพน้ำ, คุณภาพอากาศ - ระดับเสียง - ความสั่นสะเทือน, รูปแบบการใช้ที่ดิน - การขยายตัวของชุมชน - เศรษฐกิจและสังคม, การโยกย้ายเวนคืน - การแบ่งแยก เป็นต้น
- ประเด็นปัญหาผลกระทบที่สำคัญ ซึ่งจะได้รับการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบโดยละเอียด โดยใช้เทคนิคเฉพาะ อย่างน้อยจะประกอบด้วย ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับอุทกวิทยา คุณภาพน้ำผิวดินและน้ำทะเล อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ - สังคมของชุมชน เป็นต้น
- การทำนายผลกระทบสำหรับแต่ละประเด็นของปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่สามารถประเมินออกมาเป็นตัวเลขได้จะแสดงวิธีการและผลการทำนายออกมาอย่างละเอียดและชัดเจน โดยแสดงให้เห็นเป็นรายวัน สัปดาห์ เดือนหรือปี ตามความเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitoring and Auditing) ในอนาคต
- ข้อมูลการวิเคราะห์ตัวอย่างที่ได้จากห้องปฏิบัติการจะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์ โดยห้องปฏิบัติการขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และจะสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้น ๆ แสดงประกอบไว้ในรายงานด้วย

จากนั้นที่ปรึกษาจะระบุประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาเป็นพิเศษ หรือต้องประเมินผลกระทบเพิ่มเติมในรายละเอียด เพื่อเป็นกรอบเบื้องต้นสำหรับการศึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในขั้นตอนต่อไป

7.10 การจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ที่ปรึกษาจะเสนอแนะมาตรการและวิธีการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมที่สุด และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ หากมีบางประเด็นที่ประเมินผลกระทบแล้วพบว่าอาจจะเกิดความเสียหายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ที่ปรึกษาจะเสนอแนะมาตรการชดเชยความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และในกรณีที่การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในบางประเด็นพบว่าไม่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้น แต่หากมีมาตรการหรือแนวทางที่เหมาะสม จะสามารถปรับปรุงหรือส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบโครงการให้ดีขึ้นกว่าเดิมได้ ที่ปรึกษาก็จะนำเสนอแนวทางและมาตรการดังกล่าว

7.11 การจัดทำมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การนำเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบว่า ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากการพัฒนาโครงการมีการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไรโดยที่ปรึกษาจะเสนอเป็นแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้แน่ใจว่าการพัฒนาโครงการ จะไม่มีผลกระทบที่สร้างความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ยังรวมถึงมาตรการในการตรวจสอบว่าได้มีการนำมาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ไปปฏิบัติจริงและดำเนินการได้อย่างถูกต้อง ตรงตามทีระบุไว้ในรายงานฯ โดยจะนำเสนอมาตรการที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ รายละเอียดที่จะนำเสนอ ในมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ประกอบด้วย ดัชนีที่ตรวจวัด สถานีตรวจวัด ความถี่ในการตรวจวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

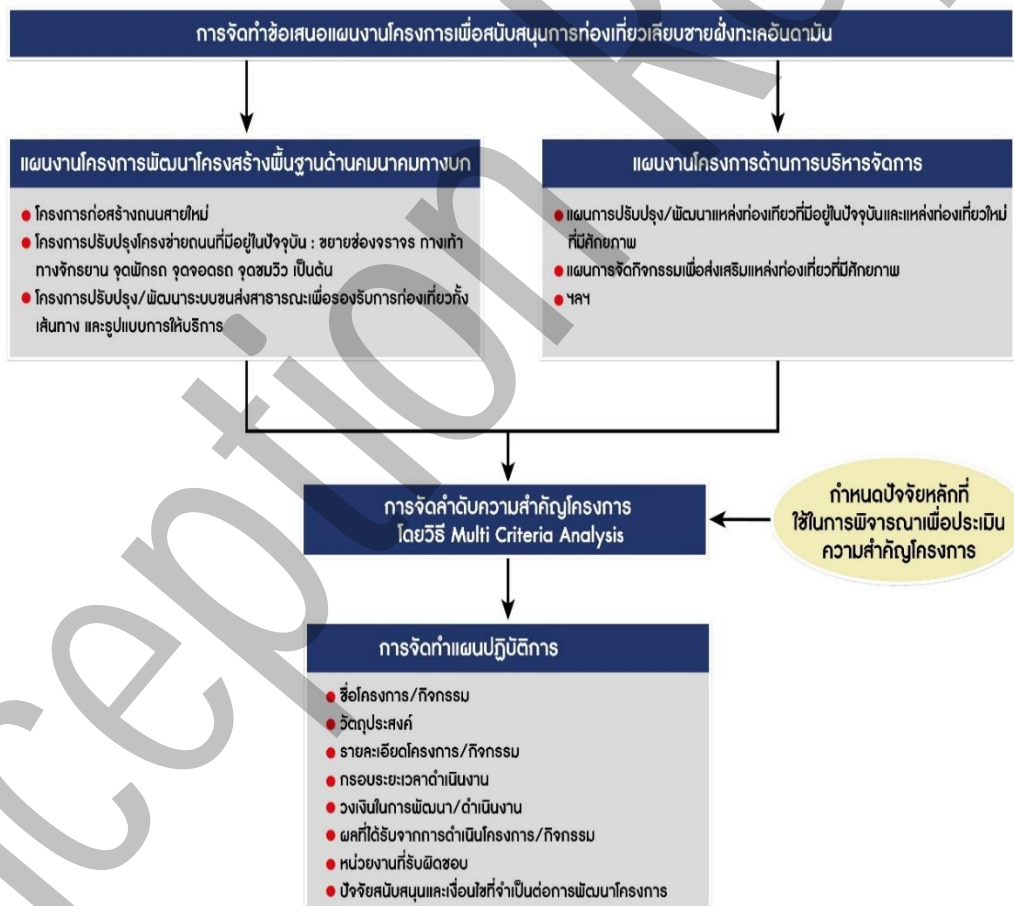
งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนา
ด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 8

งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

8.1 แนวทางการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาจะจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วย แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางบก และแผนด้านการบริหารจัดการ โดยระบุแผนงานโครงการ ลำดับความสำคัญ ลำดับการพัฒนาโครงการ และกรอบระยะเวลาดำเนินโครงการ ปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนาและเงื่อนไขที่จำเป็นก่อนการพัฒนาโครงการ ทั้งในส่วนของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบ และวงเงินในการพัฒนาโครงการ มีแนวทางการดำเนินงานสำหรับงานในส่วนนี้ดังแสดงในรูปที่ 8.1-1



รูปที่ 8.1-1 แนวทางการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

8.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการ

ที่ปรึกษาจะจัดทำแผนงานโครงการ/กิจกรรมเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นผลที่ได้รับจากการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการในครั้งนี้ โดยในเบื้องต้น แผนงานโครงการ/กิจกรรมที่เสนอแนะและบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการจะแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางบก
แผนงานโครงการในกลุ่มนี้ จะเป็นแผนงานโครงการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งอันดามัน ตัวอย่างลักษณะโครงการ อาทิเช่น
 - โครงการก่อสร้างถนนสายใหม่
 - โครงการปรับปรุงถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน อาทิเช่น การขยายจำนวนช่องจราจร ทางเท้า ทางจักรยาน จุดพักรถ จุดจอดรถ จุดชมวิว เป็นต้น
 - โครงการปรับปรุง/พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทั้งเส้นทางและรูปแบบการให้บริการ
- กลุ่มแผนงานโครงการด้านการบริหารจัดการ
แผนงานโครงการในกลุ่มนี้ จะเป็นแผนงานโครงการ/กิจกรรมเพื่อเป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ตัวอย่างลักษณะโครงการ อาทิเช่น
 - แผนการปรับปรุง/พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบันและแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีศักยภาพ
 - แผนการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะจัดทำแผนงานโครงการ/กิจกรรม โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยดังนี้

- ชื่อโครงการ/กิจกรรม
- วัตถุประสงค์
- รายละเอียดโครงการ/กิจกรรม
- กรอบระยะเวลาดำเนินงาน
- วงเงินในการพัฒนา/ดำเนินงาน
- ผลที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ/กิจกรรม
- หน่วยงานที่รับผิดชอบ
- ปัจจัยสนับสนุนและเงื่อนไขที่จำเป็นต่อการพัฒนาโครงการ

8.3 การจัดลำดับความสำคัญโครงการ

ที่ปรึกษาจะนำแผนงานโครงการ/กิจกรรมที่เสนอไว้ในหัวข้อ 8.2 มาจัดลำดับความสำคัญโครงการ โดยการประเมินผลในแต่ละปัจจัยที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการพิจารณา ตัวอย่างของปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณา ในเบื้องต้น อาทิเช่น

- ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง/การท่องเที่ยวในระดับประเทศ ระดับภาค และระดับพื้นที่โครงการ
- ความพร้อมในการดำเนินโครงการ/กิจกรรม
- งบประมาณของโครงการ/กิจกรรม
- ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ/กิจกรรม
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ/กิจกรรม

ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบหลายเกณฑ์ (Multi-criteria Analysis) โดยพิจารณาเปรียบเทียบถึงความสำคัญของปัจจัยที่ละคู่ปัจจัย และแสดง การเปรียบเทียบในรูปแบบของตาราง โดยในเบื้องต้นกำหนดแนวทางการให้คะแนนดังนี้

- 1 คะแนน หากเกณฑ์ในแนวนอนสำคัญน้อยกว่าแนวตั้ง
- 2 คะแนน หากเกณฑ์ในแนวนอนสำคัญเท่ากับแนวตั้ง
- 3 คะแนน หากเกณฑ์ในแนวนอนสำคัญกว่าแนวตั้ง

โดยจากการเปรียบเทียบด้วยวิธี Multi Criteria Analysis จะสามารถแสดงตัวอย่างสัดส่วนคะแนน ได้ดังตารางที่ 8.3-1

ตารางที่ 8.3-1 ตัวอย่างการวิเคราะห์สัดส่วนคะแนนตามวิธี Multi Criteria Analysis

ปัจจัยการเปรียบเทียบ	ปัจจัยที่ 1	ปัจจัยที่ 2	ปัจจัยที่ 3	ปัจจัยที่ 4	ปัจจัยที่ 5	รวมคะแนน	สัดส่วนคะแนน (%)
ปัจจัยที่ 1	0	2	2	3	3	10	25.0
ปัจจัยที่ 2	2	0	3	3	3	11	27.5
ปัจจัยที่ 3	2	1	0	1	1	5	12.5
ปัจจัยที่ 4	1	1	3	0	2	7	17.5
ปัจจัยที่ 5	1	1	3	2	0	7	17.5
รวม						40	100%

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานที่ปรึกษาจะได้หารือกับคณะกรรมการกำกับการศึกษาเพื่อกำหนด น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ให้เหมาะสมก่อนนำไปใช้จัดลำดับความสำคัญต่อไป

โดยวิธีการให้คะแนนปัจจัยและการให้นำหนักปัจจัย แสดงดังต่อไปนี้

- 1) วิธีการให้คะแนนปัจจัยของแต่ละโครงการ อาศัยหลักดังต่อไปนี้
 - พิจารณาว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบในเชิงสนับสนุนหรือขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในเกณฑ์พิจารณาที่เกี่ยวข้อง
 - หากปัจจัยส่งผลกระทบในเชิงสนับสนุน คะแนนปัจจัยจะแปรผันตามค่าปัจจัย กล่าวคือ หากค่าปัจจัยยิ่งสูง คะแนนปัจจัยจะยิ่งสูงตาม ในทางกลับกัน หากค่าปัจจัยยิ่งต่ำ คะแนนปัจจัยจะยิ่งต่ำตาม
 - หากปัจจัยส่งผลกระทบในเชิงขัดแย้ง คะแนนปัจจัยจะแปรผกผันกับค่าปัจจัย กล่าวคือ หากค่าปัจจัยยิ่งสูง คะแนนปัจจัยจะยิ่งต่ำ ในทางกลับกัน หากค่าปัจจัยยิ่งต่ำ คะแนนปัจจัยจะยิ่งสูง
 - พิจารณาว่าปัจจัยที่พิจารณาสามารถวัดเป็นค่าเชิงปริมาณได้หรือไม่
 - หากปัจจัยที่พิจารณาสามารถวัดเป็นค่าเชิงปริมาณได้ให้คำนวณค่าปัจจัยของแต่ละทางเลือกโดยตรง
 - หากปัจจัยที่พิจารณาไม่สามารถวัดเป็นค่าเชิงปริมาณได้ให้ทำการประเมินค่าปัจจัยในเชิงคุณภาพโดยใช้หลักของ Likert Scale ซึ่งโดยทั่วไปแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ตั้งแต่ 1 – 5 ดังแสดงในตารางที่ 8.3-2

ตารางที่ 8.3-2 การประเมินค่าปัจจัยเชิงคุณภาพตามหลัก Linkert Scale จำแนกตามประเภทผลกระทบ

คะแนนปัจจัย	ประเภทของผลกระทบ	
	ผลกระทบในเชิงขัดแย้ง	ผลกระทบในเชิงสนับสนุน
1	มาก	น้อยมาก
2	ค่อนข้างมาก	น้อย
3	ปานกลาง	ปานกลาง
4	น้อย	ค่อนข้างมาก
5	น้อยมาก	มาก

- 2) คำนวณค่าคะแนนมาตรฐาน (Normalized Score) ของปัจจัยโดยอาศัยหลักทฤษฎี Multi-attribute Utility Theory (MAUT) ดังต่อไปนี้
 - ปัจจัยเชิงคุณภาพ แบ่งออกเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบเชิงลบ และปัจจัยที่ส่งผลกระทบเชิงบวก แต่ทั้งนี้เนื่องจากมีการปรับคะแนนตามหลัก Linkert Scale เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นในการคำนวณจึงไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบของปัจจัย และใช้สูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{คะแนนมาตรฐาน} = \frac{\text{คะแนนปัจจัย} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}$$

- ปัจจัยเชิงปริมาณ แบ่งออกเป็นปัจจัย ที่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบ และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเชิงบวก โดยมีสูตรในการคำนวณดังนี้

- ปัจจัยเชิงปริมาณที่ส่งผลกระทบต่อเชิงบวก ใช้สูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{คะแนนมาตรฐาน} = \frac{\text{คะแนนปัจจัย} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}$$

- ปัจจัยเชิงปริมาณที่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบ ใช้สูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{คะแนนมาตรฐาน} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนปัจจัย}}{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}$$

สำหรับวิธีการคำนวณค่าน้ำหนักระหว่างปัจจัยแต่ละเกณฑ์จะใช้หลัก Rank-order Centroid (ROC) Weight โดยการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละเกณฑ์จัดลำดับความสำคัญและระบุค่ากึ่งกลางน้ำหนักตามลำดับความสำคัญของปัจจัยภายใต้เกณฑ์ ตามสูตรการคำนวณของ Barron and Barret (1996) ดังต่อไปนี้

$$w_j(\text{ROC: F}) = \frac{1}{n} \sum_{k=j}^n \frac{1}{r_k}$$

โดยที่ $w_j(\text{ROC: F})$ หมายถึง น้ำหนักปัจจัยย่อยในลำดับที่ j

n หมายถึง จำนวนปัจจัยทั้งหมด

r_k หมายถึง ค่าลำดับที่ k

ส่วนวิธีการคำนวณคะแนนทางเลือกเพื่อใช้ในการเรียงลำดับความสำคัญของทางเลือกใช้สูตรการคำนวณดังต่อไปนี้

$$\text{Score}(a_k) = \sum_{i=1}^m w_j(\text{ROC: C}) \cdot \sum_{j=1}^n w_{ij}(\text{ROC: F}) \cdot f'_{ij}(a_k)$$

โดยที่ $f'_{ij}(a_k)$ หมายถึง ค่าคะแนนมาตรฐานของทางเลือก a_k สำหรับปัจจัยย่อย j ภายใต้เกณฑ์ i

$w_{ij}(\text{ROC: F})$ หมายถึง ค่าน้ำหนักปัจจัยย่อย j ภายใต้เกณฑ์ i

w_j (ROC: C) หมายถึง ค่าน้ำหนักปัจจัยหลัก i

จากผลการจัดลำดับความสำคัญโครงการ ที่ปรึกษาจะนำแผนงานโครงการต่าง ๆ มาสรุปและจัดเรียงตามลำดับการพัฒนา โดยที่แผนปฏิบัติการสุดท้ายจะแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- แผนงานระยะสั้น : เป็นแผนงานที่มีกรอบระยะเวลาดำเนินการในช่วงปีที่ 1-5
- แผนงานระยะกลาง : เป็นแผนงานที่มีกรอบระยะเวลาดำเนินการในช่วงปีที่ 6-10
- แผนงานระยะยาว : เป็นแผนงานที่มีกรอบระยะเวลาดำเนินการในช่วงปีที่ 11-20

งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการ
และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

บทที่ 9

งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 บทนำ

การนำแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ที่กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นต้น ดังนั้น การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น และเป็นระบบสนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ โดยแยกออกจากการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า ตลอดจนเป็นโครงการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวนั้น จำเป็นต้องได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (stakeholders) จึงกำหนดแนวทางและวิธีการประชาสัมพันธ์โครงการ (Public Relation) และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) ซึ่งดำเนินการควบคู่กัน ให้สอดคล้องตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานของรัฐและประชาชน รวมทั้งเป็นแนวทางในการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการของรัฐอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของรัฐที่หน่วยงานของรัฐต้องเผยแพร่แก่ประชาชน วิธีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน การกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินโครงการของรัฐ

2. แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ระบุหลักเกณฑ์การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนกรณีโครงการที่ต้องทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ว่า ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ จะต้องเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนรับฟังความคิดเห็น และในระหว่างจัดทำรายงานฯ จะต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นในประเด็นที่เป็นข้อห่วงกังวล อย่างน้อย 1 ครั้ง และต้องนำผลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นระบุไว้ในรายงานฯ รวมทั้งนำมาประกอบการพิจารณา กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลให้ประชาชนทราบด้วย

9.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน

1. เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดโครงการและความก้าวหน้าในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นไปยังสาธารณชน เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องลดข่าวลือ สร้างการยอมรับและให้ร่วมติดตามอย่างต่อเนื่อง
2. เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ตลอดจนผู้ที่สนใจ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่สร้างสรรค์ต่อการพัฒนาโครงการอย่างอิสระ
3. เพื่อรับฟังและประมวลผลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม สังคม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการพัฒนาผลการศึกษาและการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

9.3 พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย

1. พื้นที่ดำเนินการ ได้กำหนดให้ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทาง และพื้นที่โดยรอบในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล ระยะทางไม่น้อยกว่า 600 กิโลเมตร (แสดงพื้นที่ดำเนินการที่เกี่ยวข้องเบื้องต้นดังรูปที่ 9.3-1 และ ตารางที่ 9.3-1 โดยพิจารณาจากตำบลที่ติดชายฝั่งทะเลอันดามันในแต่ละจังหวัด)



ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 9.3-1 พื้นที่ดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 9.3-1 พื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาโครงการในเบื้องต้น

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จ.ระนอง	อ.กะเปอร์	ต.บางหิน ต.ม่วงกลาง
	อ.สุขสำราญ	ต.กำพวน ต.นาคา
จ.พังงา	อ.คุระบุรี	ต.เกาะพระทอง ต.คุระ ต.แม่นางขาว
	อ.ตะกั่วทุ่ง	ต.กระโสม ต.กะไหล ต.คลองเคียน ต.โคกกลอย ต.ท่าอยู่ ต.หล่อยูง
	อ.ตะกั่วป่า	ต.เกาะคอเขา ต.คึกคัก ต.บางม่วง
	อ.ทับปุด	ต.มะรุ่ย
	อ.ท้ายเหมือง	ต.ท้ายเหมือง ต.นาเตย ต.ลำแก่น
	อ.เมืองพังงา	ต.เกาะปันหยี ต.ตากแดด ต.ถ้ำน้ำผุด ต.บางเตย
จ.ภูเก็ต	อ.กะทู้	ต.กมลา ต.ป่าตอง
	อ.ถลาง	ต.เชิงทะเล ต.เทพกระษัตรี ต.ป่าคลอก ต.ไม้ขาว ต.ศรีสุนทร ต.สาคร
	อ.เมืองภูเก็ต	ต.กะรน ต.เกาะแก้ว ต.ฉลอง ต.ตลาดเหนือ ต.ตลาดใหญ่ ต.รัษฎา ต.ราไวย์
จ.กระบี่	อ.เกาะลันตา	ต.เกาะกลาง ต.คลองยาง
	อ.คลองท่อม	ต.คลองท่อมใต้ ต.คลองพน ต.ทรายขาว ต.ห้วยน้ำขาว
	อ.เมืองกระบี่	ต.เขาทอง ต.คลองประสงค์ ต.ไสไทย ต.หนองทะเล ต.อ่าวนาง
	อ.เหนือคลอง	ต.คลองขนาน ต.คลองเขม่า ต.ตลิ่งชัน
	อ.อ่าวลึก	ต.แหลมสัก ต.อ่าวลึกน้อย

ตารางที่ 9.3-1 พื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาโครงการในเบื้องต้น (ต่อ)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จ.ตรัง	อ.กันตัง	ต.กันตังใต้ ต.เกาะลิบง ต.นาเกลือ ต.บางสัก
	อ.ปะเหลียน	ต.ท่าข้าม ต.ทุ่งยาว ต.ลิพัง ต.สุโสะ
	อ.สิเกา	ต.เขาไม้แก้ว ต.บ่อหิน ต.ไม้ฝาด
	อ.หาดสำราญ	ต.ตะเสะ ต.หาดสำราญ
จ.สตูล	อ.ท่าแพ	ต.สาคร
	อ.ทุ่งหว้า	ต.ขอนคลาน ต.ทุ่งบุหลัง ต.ทุ่งหว้า ต.นาทอน
	อ.เมืองสตูล	ต.คลองขุด ต.เจ๊ะบิลัง ต.ตันหยงโป ต.ตำมะลัง ต.ปูยู
	อ.ละงู	ต.ปากน้ำ ต.ละงู ต.แหลมสน

หมายเหตุ : แสดงพื้นที่ดำเนินการที่เกี่ยวข้องเบื้องต้น โดยพิจารณาจากตำบลที่ติดชายฝั่งทะเลอันดามันในแต่ละจังหวัด

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

2. กลุ่มเป้าหมาย ประยุกต์ใช้แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของ สผ. ซึ่งจำแนกผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ “กลุ่มผู้เสียประโยชน์” เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบทั้งทางตรงและทางอ้อม และ “กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์” เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวกทั้งทางตรงและทางอ้อม ในการศึกษารั้งนี้ กลุ่มประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการหมายถึง ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เจ้าของแปลงที่ดินผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในพื้นที่โครงการ รวมถึงผู้ที่อยู่อาศัย/ประกอบกิจการ ตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งในขั้นตอนการศึกษาจะจำแนกผู้รับผลกระทบเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางตรง และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม

กลุ่มที่ 2 ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ซึ่งทั้งเจ้าของโครงการและผู้จัดทำรายงานฯ จะดำเนินการร่วมกันในทุกขั้นตอนของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ “คชก.” ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย โดย สผ.หรือหน่วยงานของรัฐตามที่ กก.วล. มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทนทำหน้าที่ตรวจสอบรายงาน เอกสารที่เกี่ยวข้อง และเสนอความเห็นเบื้องต้นให้ คชก. พิจารณา และ “กก.วล.” ในกรณีที่โครงการ กิจกรรมหรือการดำเนินการนั้นต้องขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

กลุ่มที่ 4 หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค หน่วยงานภายในจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น(นายกเทศมนตรี/องค์การบริหารส่วนตำบล) เป็นต้น

กลุ่มที่ 5 องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ ซึ่งหมายถึง “องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากร ธรรมชาติ” ที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือองค์กรชุมชนที่สนใจหรือทำงานด้านสิ่งแวดล้อม หรือองค์กรพัฒนาเอกชนหรือกลุ่มองค์กรต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่หรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ “สถาบันการศึกษา” ในระดับอุดมศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือบริเวณใกล้เคียง และ “นักวิชาการอิสระ” รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและนักวิชาการต่าง ๆ

กลุ่มที่ 6 สื่อมวลชน ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง

กลุ่มที่ 7 ประชาชนทั่วไป ที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

ในแต่ละจังหวัดกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องอาจจะเหมือนหรือแตกต่างกันไป โดยแสดงตัวอย่างกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้นตลอดแนวสายทาง ดังตารางที่ 9.3-2

ตารางที่ 9.3-2 การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้น

กลุ่มเป้าหมายหลัก	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
1. ผู้ได้รับผลกระทบ	กลุ่มผู้เสียประโยชน์ที่ได้รับผลกระทบทางตรง/ทางอ้อม	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของที่ดิน ที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มผู้ประกอบการค้า กิจกรรมตามแนวถนนโครงการ - หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ - กลุ่มพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม (ศาสนสถาน โรงเรียน โรงพยาบาล และชุมชนขนาดใหญ่)
	กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์	<ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนและผู้อยู่อาศัยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ - ชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ - ผู้ใช้รถใช้ถนน - ประชาชนทั่วไป - เจ้าของที่ดิน สิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และจังหวัด
	เจ้าของโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

2. เจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา	นิติบุคคลบริษัทที่ปรึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด - บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด - บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด - บริษัท ปัญญา คอนซัลแต้นท์ จำกัด - บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด
-------------------------------------	--------------------------	--

ตารางที่ 9.3-2 การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้น (ต่อ)

กลุ่มเป้าหมายหลัก	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
3. ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณา รายงานการประเมิน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	หน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาต ตามกฎหมาย โดย สผ. หรือ หน่วยงานของรัฐตามที่ กก.วล. มอบหมายให้ปฏิบัติ หน้าที่แทน	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม -
4. หน่วยงานราชการใน ระดับต่าง ๆ ทั้ง ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และ ท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง	ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ (6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล)	<ul style="list-style-type: none"> - โยธาธิการและผังเมือง - เจ้าพนักงานที่ดิน - หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย - ท้องถิ่นจังหวัด - ท่องเที่ยวและกีฬา - พัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - เกษตรจังหวัด - ประมงจังหวัด - แขวงทางหลวง - แขวงทางหลวงชนบท - ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา - ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - หัวหน้าอุทยานแห่งชาติ - หัวหน้าเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า - ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานป่าไม้ - ผู้อำนวยการส่วนบริหารจัดการพื้นที่ป่าชายเลน - หัวหน้าศูนย์อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล - นายแพทย์สาธารณสุข - ประชาสัมพันธ์จังหวัด - ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงฯ - ผู้บังคับการตำรวจภูธร - ผู้จัดการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค - ผู้จัดการการประปาส่วนภูมิภาคสาขา
	ผู้นำชุมชน	<p>ครอบคลุม 6 จังหวัด 24 อำเภอ 81 ตำบล (เฉพาะหมู่บ้าน/ชุมชนที่เกี่ยวข้อง)</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / กรรมการชุมชน / ประธานชุมชน
5. องค์กรเอกชนด้านการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมและ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และ นักวิชาการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรเอกชน / องค์กร พัฒนาเอกชน (ขึ้นทะเบียน หรือในพื้นที่) - สถาบันการศึกษา (ระดับอุดมศึกษา) - นักวิชาการอิสระ 	<p>ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - หอการค้า - สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว - สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยว - กลุ่มอนุรักษ์และฟื้นฟูป่าชายเลน - ชมรมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 9.3-2 การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้น (ต่อ)

		<ul style="list-style-type: none"> - สมาพันธ์ประมงพื้นบ้านภาคใต้ - สมาคมสมาพันธ์ชาวประมงพื้นบ้านแห่งประเทศไทย - กลุ่มอาสาสมัครพิทักษ์ทะเล (อสทล.) - กลุ่มผู้ประกอบการในพื้นที่ - กลุ่มจัดการท่องเที่ยวโฮมสเตย์ - มหาวิทยาลัย (ในพื้นที่ 6 จังหวัด หรือพื้นที่ใกล้เคียง)
6. ประชาชน	ประชาชนผู้สนใจทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง - ประชาชนผู้สนใจทั่วไป
7. สื่อมวลชน	สื่อมวลชน	สื่อมวลชน

หมายเหตุ : กลุ่มเป้าหมายเบื้องต้น จะปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

9.4 แนวทางการดำเนินงานและกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

แม้ว่าการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล จะจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) แต่การดำเนินกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการจะยึดหลักการสื่อสารเพื่อให้เกิดการโต้ตอบกัน (Interactive Communication) ผสมผสานกับวิธีการทางสังคมศาสตร์อื่น ๆ (สังคมวิทยา มนุษยวิทยา) ที่ให้ความสำคัญกับประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นสำคัญ เพราะผู้ที่เกี่ยวข้องทางตรงเหล่านี้ มีความเป็นเจ้าของ (ownership) รู้และเข้าใจความต้องการและรายละเอียดของพื้นที่เป็นอย่างดี โดยมีเป้าหมายของการดำเนินงานว่า กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่ก่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และมีทัศนคติที่ถูกต้องต่อการพัฒนาโครงการ ขณะเดียวกัน การเปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมด้วยการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่ทุกคนเป็นเจ้าของร่วมกัน ส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว โดยต้องเกิดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด หากมีผลกระทบที่เกิดจากโครงการจะมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับชุมชนบริเวณนั้น ด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

1. งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. งานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ
3. งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)
4. งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ
5. งานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น มีหลายกิจกรรมที่มีเป้าหมายเพื่อประชาสัมพันธ์และเน้นย้ำสาระสำคัญของการพัฒนาจากหน่วยงานถึงกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม

นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรมที่ดำเนินการเพิ่มเติม เพื่อสนับสนุนให้การปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations) ตรงกลุ่มเป้าหมาย ด้วยวิธีการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย (Stakeholders Analysis) เพื่อกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม โดยแสดงภาพรวมของแผนงานดังรูปที่ 9.4-1 มีรายละเอียดของแต่ละกิจกรรมมีดังนี้

Inception Report



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 9.4-1 ภาพรวมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.4.1 งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมเสนอรูปแบบของการนำเสนอ และเอกสารประกอบการประชุมดังกล่าว ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวทางหลักในการประชาสัมพันธ์โครงการ และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Relations & Participation Theme) คือ “เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน พัฒนาเชิงพื้นที่ ยกระดับความสามารถในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวไทย”

กำหนดจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในภาพรวมเบื้องต้น เดือนกันยายน 2566

9.4.2 งานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ

งานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากงานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการมาทำการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย (Stakeholders Analysis) เพื่อจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน และใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน จะดำเนินการในรูปแบบของการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการไปยังกลุ่มเป้าหมาย ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นศึกษาโครงการ โดยให้ความสำคัญกับการสื่อสารสองทาง (Two Ways Communication) ด้วยวิธีการปรึกษาหารือชุมชน (Dialogue) มีการเข้าพบหารืออย่างไม่เป็นทางการกับบุคคลสำคัญ (key man) ในพื้นที่โครงการ เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้นำทางความคิด กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น ซึ่งบุคคลดังกล่าวจะมีความใกล้ชิดกับชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ

สำหรับแนวสายทางโครงการในเบื้องต้น พิจารณาตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นฯ เป็นแนวเส้นทางที่เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล) ที่สามารถพัฒนาให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่และการเดินทางท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ดึงดูดนักท่องเที่ยว นักเดินทาง ให้มาชื่นชมความงามของธรรมชาติตลอดแนวชายฝั่ง การลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทาง จึงเป็นขั้นตอนการสำรวจแนวเส้นทางโดยสังเขปและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยการทบทวนเอกสารเหตุผลความจำเป็นของโครงการ รูปแบบถนน องค์กรประกอบถนนที่ออกแบบ ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลชุมชนตามแนวเส้นทาง แสวงหาช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับบุคคลผู้มีส่วนได้เสีย โดยตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล เพื่อนำมาเป็นกรอบในการดำเนินงานในส่วนของการจัดทำบัญชีรายชื่อเจ้าของที่ดินในเขตทางตามแนวถนนของโครงการ (ถ้ามี) จะขอข้อมูลจากทีมสำรวจและจัดทำฐานข้อมูลที่ดินตามแนวถนนของโครงการมาจัดทำบัญชีรายชื่อและที่อยู่ของเจ้าของที่ดินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ เพื่อประกอบการจัดประชุมการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยในเบื้องต้น กำหนดไว้ช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566 (จะดำเนินการเพิ่มเติมเป็นระยะหากข้อมูลที่ได้รับยังไม่ครบถ้วน)

9.4.3 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)

งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations) มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ สร้างกระแสความได้เปรียบในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐ ซึ่งในที่นี่หมายความว่าถึง สนข. โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations) ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับรู้ เข้าใจรายละเอียดโครงการในภาพรวม เพื่อต่อยอดไปสู่การสร้างอิทธิพล โน้มน้าว การตัดสินใจ และกระตุ้นการเข้ามามีส่วนร่วมต่อโครงการ อันจะยังประโยชน์ให้เกิดความร่วมมือและการพัฒนาร่วมกัน ดังนั้น สื่อประชาสัมพันธ์ จึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อความเข้าใจอันดี โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผ่านการกลั่นกรองจากบุคคลผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์ด้วยเนื้อหาสื่อที่ครอบคลุม เข้าถึงและเข้าใจกลุ่มเป้าหมายอย่างตรงประเด็น

ข้อมูลที่น่าเสนอจะเป็นการฉายภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวในลักษณะของสาร (Message) ที่สะท้อนให้เห็นว่า สนข. (เจ้าของโครงการ) ได้ให้คุณค่าและตั้งใจพัฒนาโครงการเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง และเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ รวมทั้งสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่าย ไปยังกลุ่มเป้าหมาย มีวัตถุประสงค์เพื่อเชิญชวน/ดึงดูดกลุ่มเป้าหมาย (Convince) สร้างการจดจำเรื่องการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง-จังหวัดสตูล ตลอดจนกระตุ้นการตัดสินใจเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ (Decision Making) โดยข้อมูลที่น่าเสนออย่างน้อย ประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ สำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ สถานที่ดำเนินการ ขั้นตอนและระยะเวลา ดำเนินการ ผลลัพธ์ งบประมาณและที่มาของงบประมาณ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีช่องทางการเผยแพร่ที่หลากหลายทั้ง Offline และ Online ทั้งนี้ต้องส่งให้ สนข. เห็นชอบก่อนเผยแพร่

การประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations) ต่าง ๆ กำหนดดำเนินการตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยจะประชาสัมพันธ์โครงการทุกเดือน (ทุกระยะ 30 วัน) และประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์/เหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นในพื้นที่เน้นช่องทางการประชาสัมพันธ์แบบออนไลน์ โดยใช้สื่อสาธารณะ เช่น เฟซบุ๊ก เว็บไซต์ สนข. เว็บไซต์หน่วยงานในพื้นที่ เป็นต้น

9.4.4 งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ

งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเข้าใจโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ ขณะเดียวกันเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดี อันจะก่อให้เกิดการรับรู้ เข้าใจ และกระแสการยอมรับในวงกว้าง โดยสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการมีดังนี้

1. แผ่นพับเพื่อการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการในระดับอำเภอ และการสัมมนาแนะนำโครงการ เป็นสื่อที่อธิบายสั้น ๆ ถึงประเด็นสำคัญ ที่สามารถสื่อสารและตอบคำถามได้ว่า what when why who และ how โดยไม่มีเนื้อหาเกินความจำเป็นซึ่งโครงการกำหนดใช้สื่อในรูปแบบของแผ่นพับ (ขนาด A3 พับครึ่งเป็น A4 ชนิดกระดาษอาร์ตมัน 130 gsm.) สำหรับการเผยแพร่ข่าวสาร สาระสำคัญต่าง ๆ ในการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการในระดับอำเภอ (เดือนตุลาคม-พฤศจิกายน 2566) การจัดสัมมนาแนะนำโครงการฯ (เดือนมกราคม 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I) (เดือนเมษายน 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) (เดือนสิงหาคม 2567) และการสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการฯ (เดือนมกราคม 2568) โดยต้องมีความสอดคล้องกับกิจกรรมการจัดประชุมและเอกสารประกอบการประชุมในแต่ละครั้ง

2. เอกสารประกอบการประชุม เป็นสื่อที่เข้าถึงประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีอายุการใช้งานนาน เนื้อหาในเอกสารประกอบการประชุมจะปรับเปลี่ยนตามความก้าวหน้าผลการศึกษาโครงการ โดยใช้ในการประชุมต่าง ๆ ของโครงการ ได้แก่ การสัมมนาแนะนำโครงการฯ (เดือนมกราคม 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I) (เดือนเมษายน 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) (เดือนสิงหาคม 2567) และการสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการฯ (เดือนมกราคม 2568)

3. บอร์ดนิทรรศการ เป็นสื่อที่สามารถดึงดูดกลุ่มเป้าหมายและใช้สื่อสารข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ผ่านการแสดงผลขนาดใหญ่ เช่น แผนที่ หรือแผนผังโครงการ และรูปภาพ ได้อย่างชัดเจน สามารถเน้นข้อมูลสาระสำคัญของโครงการได้อย่างดี โดยเนื้อหาสาระสำคัญ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ แนวทางการพัฒนา การออกแบบเบื้องต้น การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยบอร์ดนิทรรศการ (ไวเนลโปร่งแสง ขนาดไม่เกินชั้นละ 10 ตารางเมตร) จะผลิต เพื่อใช้จัดแสดงในการประชุมต่าง ๆ ของโครงการ ได้แก่ การสัมมนาแนะนำโครงการฯ (เดือนมกราคม 2567) และการสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการฯ (เดือนมกราคม 2568) โดยต้องมีความสอดคล้องกับกิจกรรมการจัดประชุมและเอกสารประกอบการประชุมในแต่ละครั้ง

4. ป้ายประชาสัมพันธ์/ป้ายโฆษณา มี 2 รูปแบบ คือ โปสเตอร์ ขนาด A3 พิมพ์ 4 สี เป็นสื่อที่ใช้ในการประกาศเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ เชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ (ก่อนการประชุม) และสรุปผลการประชุม (หลังการประชุม) โดยจะปิดประกาศ ณ หน่วยงานราชการ และป้ายไวเนล ขนาดกว้าง 1 เมตร ยาว 3 เมตร เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง แก่ประชาชนผู้สนใจ หน่วยงาน และผู้สัญจรผ่านไปมาในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลโครงการ รวมทั้งเป็นช่องทางการเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเช่นเดียวกับโปสเตอร์โครงการ โดยใช้ในการประชุมต่าง ๆ ของโครงการ ได้แก่ การสัมมนาแนะนำโครงการฯ (เดือนมกราคม 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I)

(เดือนเมษายน 2567) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) (เดือนสิงหาคม 2567) และการสัมมนา
เผยแพร่ผลงานโครงการฯ (เดือนมกราคม 2568)

5. วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า 3 นาที 30 วินาที เป็นการนำเสนอ
เนื้อเรื่อง/เล่าเรื่องตามวัตถุประสงค์หลักที่ตั้งเอาไว้ เพื่อตอบสนองกลยุทธ์ทางจิตวิทยา คือ การโน้มน้าว
การตัดสินใจ การยอมรับการศึกษาโดยใช้ภาพเคลื่อนไหวทั้งภาพจริงและกราฟิกต่าง ๆ และมีเสียงบรรยาย
เสียงดนตรีประกอบ ช่วยสื่อความหมาย สร้างความเข้าใจสร้างความรู้สึกใกล้ชิดกับกลุ่มเป้าหมาย โดยสามารถ
นำมาเผยแพร่ซ้ำได้หลายครั้งเพราะมีความคงที่ของเนื้อหา ทำให้ผู้ชมจดจำสาระสำคัญที่ต้องการสื่อสาร
ประทับใจ และอาจเปลี่ยนแปลงการตัดสินใจตามทีี่วีดิทัศน์นำเสนอได้

- 1) วิดีทัศน์ ชุดที่ 1 สำหรับการสัมมนาแนะนำโครงการ จำนวน 1 เรื่อง (เดือนมกราคม 2567)
- 2) วิดีทัศน์ ชุดที่ 2 สำหรับการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 จำนวน 6 เรื่อง (รายจังหวัด)
(เดือนสิงหาคม 2567)
- 3) วิดีทัศน์ ชุดที่ 3 สำหรับการสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการ จำนวน 1 เรื่อง
(เดือนมกราคม 2568)
- 4) วิดีทัศน์ ชุดที่ 4 สำหรับนำเสนอผลการศึกษาสำหรับผู้บริหารกระทรวงคมนาคม
จำนวน 1 เรื่อง (เดือนกุมภาพันธ์ 2568)

9.4.5 งานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น (งานจัดประชุม หรือ ฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงาน ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง และงานประชาสัมพันธ์โครงการ)

การสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น จะต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิชาการ
ด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ ร่วมให้ข้อมูล
และรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประกอบขั้นตอนการศึกษาและผลการศึกษาที่เป็นไปได้
ในเชิงวิชาการ ได้รับการยอมรับ และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องลดความขัดแย้ง
และผลกระทบที่อาจจะเกิดกับชุมชนและสถานที่อันไหวทางสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ
ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด โดยกิจกรรมในงานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น ประกอบด้วย

9.4.5.1 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน

การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านนั้น โครงการจะให้ความสำคัญ
กับการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่มต้นศึกษาโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อ
สร้างความสัมพันธ์และความไว้วางใจ หรือเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านการรับรู้ และปฏิริยาของคนในพื้นที่
ศึกษาโครงการ โดยจะดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นสำคัญ ในลักษณะของการสื่อสารสองทาง (Two Ways Communication)
หรือดำเนินการควบคู่กับการลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ
ชี้แจงข้อมูลโครงการ เตรียมความพร้อมชุมชนก่อนการสัมมนาแนะนำโครงการฯ หรือเกี่ยวกับสถานการณ์
ด้านการรับรู้ และปฏิริยาของคนในพื้นที่ต่อการพัฒนาโครงการ รวมถึงขอรับคำแนะนำอย่างไม่เป็นทางการ

เกี่ยวกับผู้นำหรือกลุ่มต่างๆ ที่ควรเข้าพบ เพื่อกำหนดกลุ่มเป้าหมายและแนวทางการบริหารจัดการ ในกระบวนการมีส่วนร่วมที่สอดคล้องกับโครงการอย่างแท้จริง ซึ่งดำเนินการด้วยเทคนิควิธีการเชิงคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) การสนทนากลุ่ม (Focus group) และการสังเกต รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ (เบื้องต้น) ข้อห่วงกังวลต่อโครงการ

การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน กำหนดไว้ช่วง เดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2566 (จะดำเนินการเพิ่มเติมเป็นระยะเมื่อมีสถานการณ์/เหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้น ในพื้นที่)

9.4.5.2 การสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

การสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ เช่น ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ของโครงการ แนวทางการศึกษา วิธีการดำเนินงาน แผนการดำเนินงาน เป็นต้น ควบคู่กับการรับฟัง ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาปรับปรุงแนวทางการศึกษาต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้อง กับความต้องการของพื้นที่และตอบเป้าประสงค์ของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบ การนำเสนอโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ (Panels) ซึ่งเป็นวิธีการให้ข้อมูลที่อยู่กึ่งกลางระหว่างการบรรยายสรุป (briefing session) และการประชุมเพื่อให้ข้อมูลกับสาธารณะ (public information meeting) โดยการมีผู้นำเสนอหลายท่าน จากหลายมิติการศึกษา รวมทั้งเปิดให้มีการซักถามวิทยากรและอภิปรายใน ประเด็นต่าง ๆ ที่สนใจ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าครั้งละ 80 คน กลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ตามแนวทางฯ สม. กำหนดดำเนินการเดือนมกราคม 2567 ภายหลังจากที่ สนข. พิจารณาเห็นชอบ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1

9.4.5.3 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้า ของการศึกษาด้านวิศวกรรม แผนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งเป็นผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ ภาคธุรกิจ และผู้ที่สนใจได้รับรู้รับและร่วมนำเสนอ ข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อคิดเห็นต่อโครงการ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าครั้งละ 40 คน กลุ่มเป้าหมายในระดับอำเภอ/ตำบล/ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ตามแนวสายทาง กำหนดดำเนินการ เดือนเมษายน 2567 ภายหลังจากที่ สนข. พิจารณาเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2

9.4.5.4 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความ เหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน สิ่งแวดล้อม ฯ พร้อมเปิดเวทีรับฟังข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าครั้งละ 40 คน กลุ่มเป้าหมายในระดับอำเภอ/ตำบล/ ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ตามแนวสายทาง กำหนดดำเนินการเดือนสิงหาคม 2567 ภายหลังจากที่ สนข. พิจารณาเห็นชอบรายงานฉบับกลาง

9.4.5.5 การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาความเหมาะสม ร่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น ร่างผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อร่างผลการศึกษาด้านต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงผลการศึกษาและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่และตอบเป้าประสงค์ของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบการนำเสนอเช่นเดียวกับการสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าครั้งละ 80 คน กลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ตามแนวทางฯ สผ. กำหนดดำเนินการเดือนมกราคม 2568 ภายหลังจากที่ สนข. พิจารณาเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

นอกจากกิจกรรมในงานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นทั้ง 5 กิจกรรมแล้วยังมีกิจกรรมเพิ่มเติม คือ การวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย (Stakeholders Analysis) เพื่อสนับสนุนให้การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและแนวทางการบริหารจัดการในกระบวนการมีส่วนร่วมที่สอดคล้องกับโครงการอย่างแท้จริง

9.5 การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

9.5.1 งานสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิค วิชาการตามที่ สนข. มอบหมาย

ที่ปรึกษาจะให้การสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิค วิชาการตามที่ สนข. มอบหมายจำนวนไม่น้อยกว่า 8 เรื่อง

9.5.2 งานถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

ที่ปรึกษาจะถ่ายทอดความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารุ่นนี้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. ในลักษณะการให้คำปรึกษา และแลกเปลี่ยนความรู้เรื่องกัน (Counter Part) ยกตัวอย่างเช่น การศึกษาด้านจรรยาบรรณ การคัดเลือกแนวเส้นทาง การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม การวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจการเงิน การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการจัดทำแผนงานโครงการ

9.5.3 งานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

การจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา มีวัตถุประสงค์เพื่อถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับโครงการ ให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันศึกษา ทำความเข้าใจ และระดมความเห็น จำนวน 1 ครั้ง โดยการฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีการปฏิบัติงาน

ภาคสนามในพื้นที่โครงการภายใน 510 วัน นับแต่วันปฏิบัติงาน (กำหนดไว้เดือนมกราคม 2568) หรือในช่วงเวลาที่ สนข. พิจารณาว่า เหมาะสม โดยมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 วัน และผู้เข้าฝึกอบรมจำนวนไม่น้อยกว่า 30 คน โดยงานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาดังกล่าว จะดำเนินการในพื้นที่โครงการ และภายใต้แนวทางหลักในการการประชาสัมพันธ์โครงการ และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Relations & Participation Theme) ที่ว่า “เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน พัฒนาเชิงพื้นที่ ยกกระดับความสามารถในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวไทย” ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

ส่วนรูปแบบของกิจกรรมจะเป็นการดำเนินการในรูปแบบผสมผสาน (hybrid) ระหว่างการนำเสนอโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ (Panels) การระดมความคิดเห็น (brain storming) และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop) เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และความคิดเห็นต่อองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาอย่างอิสระเสรี

9.5.4 งานให้การสนับสนุน สนข. ในการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ที่ปรึกษาจะจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับโครงการจำนวน 1 ครั้ง โดยฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีการปฏิบัติการงานภาคสนามในพื้นที่โครงการภายใน 510 วันนับตั้งแต่วันปฏิบัติงาน หรือช่วงเวลาที่ สนข. พิจารณาว่าเหมาะสม โดยมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 วัน และผู้ร่วมฝึกอบรมจำนวนไม่น้อยกว่า 30 คน