

# แผนการใช้ประโยชน์ ในที่ดินในภาพรวม



EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
เชื่อมโลก ไร้ไทยแลนด์

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



กรม. ให้ความเห็นชอบ  
เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สิงหาคม 2561

# **แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม**

**สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
สิงหาคม 2561**

# คำนำ

แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม เป็นหนึ่งในแผนงานที่มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดทำขึ้นซึ่งประกอบไปด้วย แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงได้ยกร่างแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งสาระของแผนงานฉบับนี้ประกอบด้วย สถานการณ์ปัจจุบัน วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกรอบแนวคิดของแผน รายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค เมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ แหล่งท่องเที่ยว พื้นที่เกษตร แหล่งน้ำ และพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้กรมโยธาธิการและผังเมืองใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ที่มีความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สิงหาคม 2561

# สารบัญ

|   | หน้า |
|---|------|
| คำนำ  | III  |
| 1) สถานการณ์ปัจจุบัน  | 1    |
| 2) วัตถุประสงค์ของแผน   | 2    |
| 3) เป้าหมายของแผน   | 2    |
| 4) กรอบแนวคิดของแผน   | 2    |
| 5) แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม  | 5    |
| สาระของแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง 20 ปี (2560-2580)                    | 6    |
| 1. เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการพิเศษ 4 เขต                         | 6    |
| 2. เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 21 เขต                              | 10   |
| 3. โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค  | 12   |
| 4. พื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ และพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ                        | 18   |
| 5. พื้นที่พัฒนารองรับศูนย์กลางโลจิสติกส์                                  | 22   |
| 6. แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก           | 23   |
| 7. พื้นที่เกษตร แหล่งน้ำ และพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | 24   |
| 6) การเตรียมพื้นที่เพิ่มเติม  | 25   |
| 7) ผลที่คาดว่าจะได้รับ  | 26   |

# แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม

ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

## 1) สถานการณ์ปัจจุบัน

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นการพัฒนาต่อจากโครงการพัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) เดิมซึ่งเป็นโครงการพัฒนาเชิงพื้นที่โครงการแรกของประเทศไทยที่ทำให้เกิดการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศครั้งใหญ่ ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมหลายประเภท อาทิ เช่น ปิโตรเคมี ยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ และการจ้างงานที่มีรายได้สูงในพื้นที่เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ เช่น ทางหลวง ทางรถไฟ และท่าเรือน้ำลึก ส่งผลให้พื้นที่นี้มีโครงการสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ รวมถึงระบบสาธารณสุขปโภค และสาธารณสุขการณ ที่เพียบพร้อม และมีคุณภาพดีที่สุดในแห่งหนึ่งในประเทศ

มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

นโยบายและแผนตามวรรคหนึ่งต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ยึดหลักการคุ้มครอง เคารพ และเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตามหลักการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในบริบทของการประกอบธุรกิจ และสิทธิตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้กำหนดให้มีโครงการยุทธศาสตร์สำคัญหลายโครงการ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ อุตสาหกรรมเป้าหมายและเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) การท่องเที่ยว การพัฒนา

บุคลากร การศึกษา วิจัย และเทคโนโลยี และการพัฒนาเมืองใหม่ ซึ่งเป็นโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนจากภาครัฐและเอกชนรวมกว่า 1.7 ล้านล้านบาท นอกจากนี้ ยังประกอบไปด้วยโครงการตามแผนภาพรวมอีก 6 แผนงาน ทั้งนี้โครงการยุทธศาสตร์สำคัญที่จะต้องปรากฏในแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้มีพื้นที่รองรับโครงการลงทุนเหล่านี้ได้อย่างเหมาะสม และประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุด รวมทั้งมีการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามที่ พ.ร.บ. กำหนด

## 2) วัตถุประสงค์ของแผน

เพื่อกำหนดทิศทางการใช้ที่ดินใน EEC สำหรับกิจกรรมสำคัญต่างๆ ในช่วงระยะเวลา 20 ปี ให้สอดคล้องกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

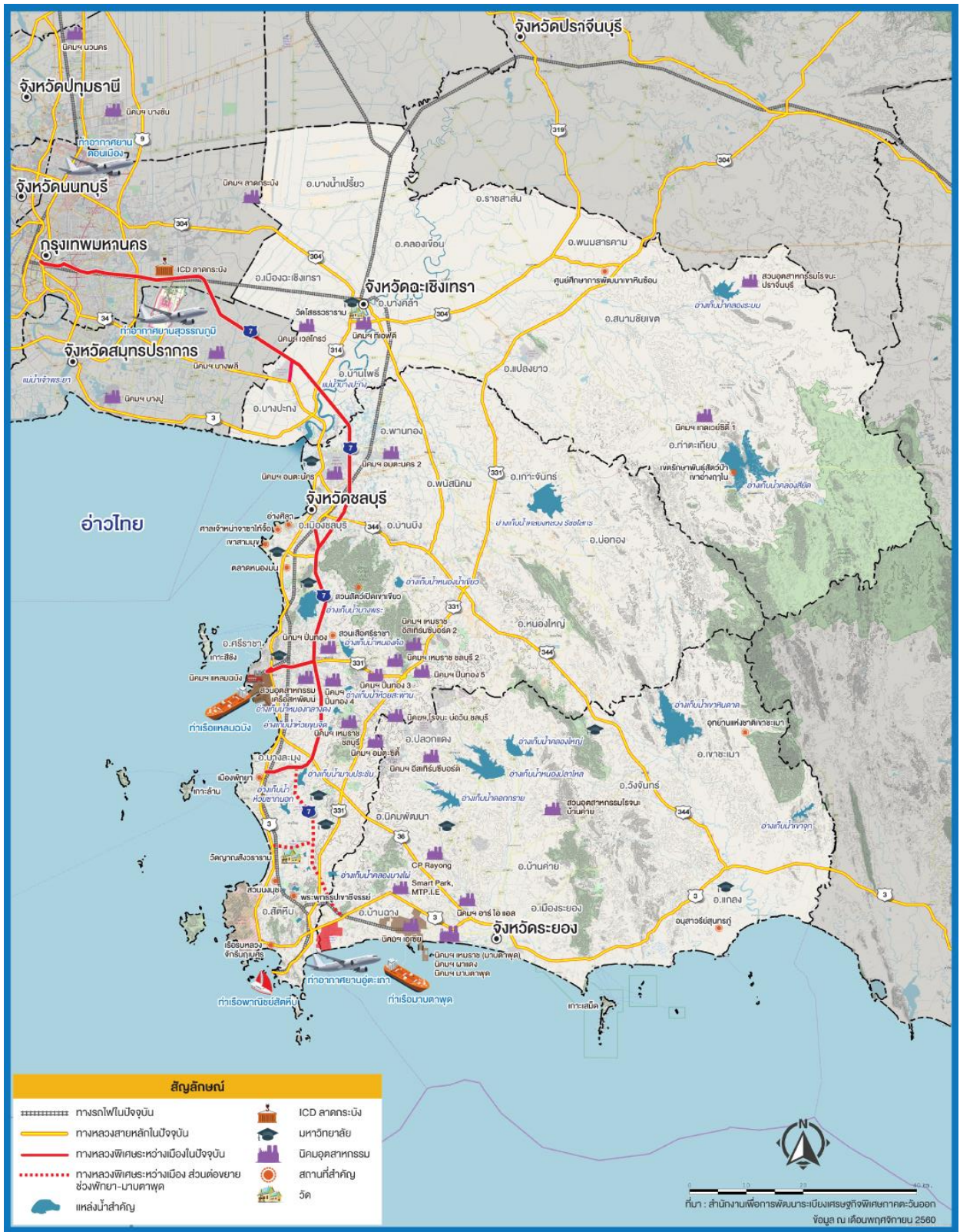
## 3) เป้าหมายของแผน

มีแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินใน EEC ในภาพรวมสำหรับกิจกรรมสำคัญต่างๆ ในช่วงระยะเวลา 20 ปี ที่สอดคล้องกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

## 4) กรอบแนวคิดของแผน

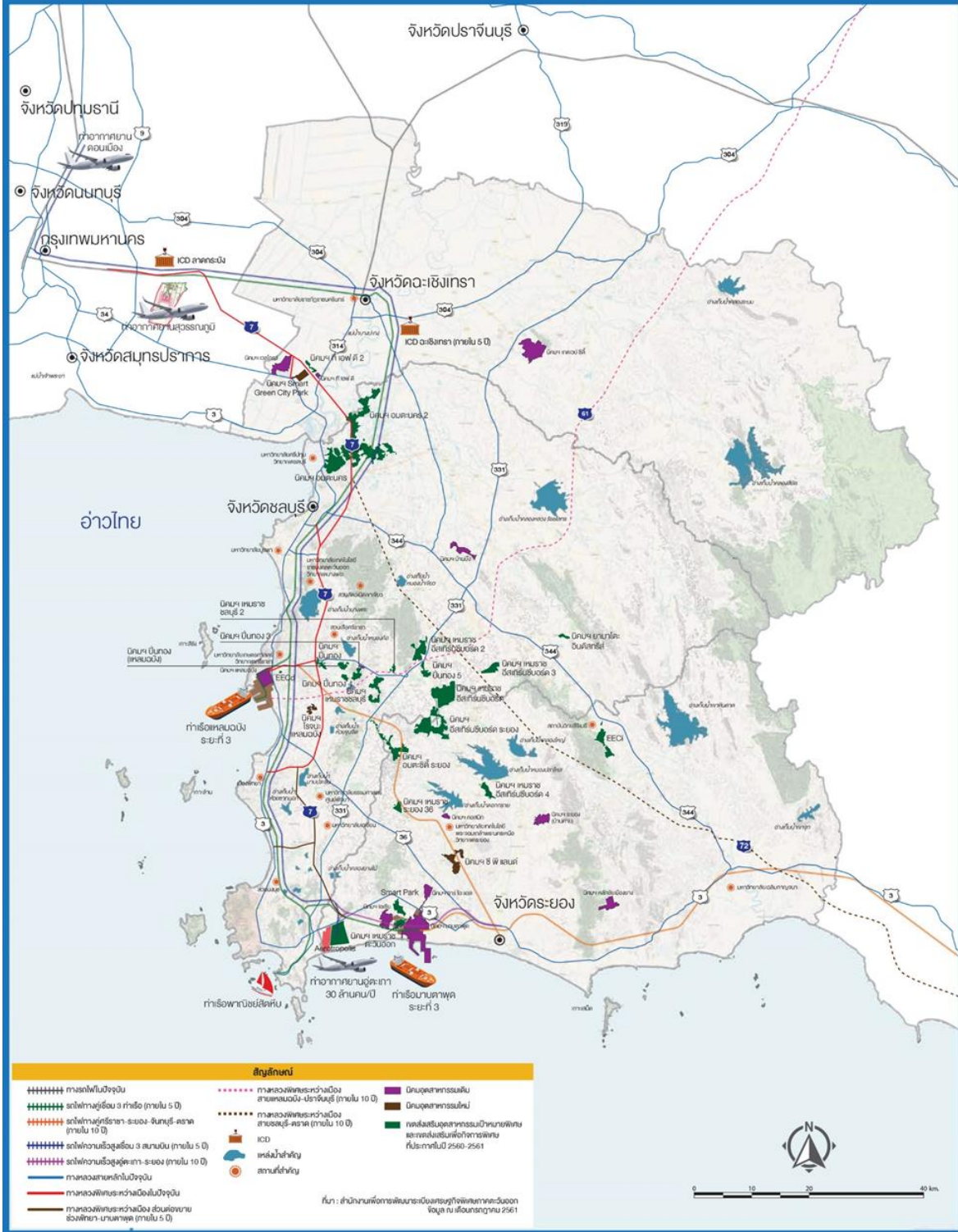
การจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะใช้ความต้องการการใช้ที่ดินสำหรับโครงการสำคัญที่ปรากฏอยู่ในแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มากำหนดตำแหน่งและขนาดพื้นที่เบื้องต้นบนแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กรมโยธาธิการและผังเมือง จัดทำไว้ เพื่อให้กรมโยธาธิการและผังเมือง สกพอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์สภาพพื้นที่และศักยภาพความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน จัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ต่อไป





ภาพที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานต่างๆในปัจจุบันของพื้นที่ EEC

# (ร่าง) แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม



ภาพที่ 2 ร่างแผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม



## 5) แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม

เพื่อให้สอดคล้องกับแผนภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวมประกอบไปด้วยรายละเอียดของการใช้ที่ดินดังนี้

| แผนการใช้ที่ดิน  | ประมาณการใช้งานพื้นที่<br>ในระยะแรก (ไร่) | หมายเหตุ   |
|--|---|--|
| 1. เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษสำหรับกิจการพิเศษ   | 18,484.00                                 | เขตส่งเสริมที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา 4 เขต  |
| 2. เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ   | 86,755.00                                 | เขตส่งเสริมที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา 21 เขต   |
| 3. โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ และสาธารณูปโภค   | 13,870.00                                 | ท่าเรือมาบตาพุด<br>ท่าเรือแหลมฉบัง   |
| 4. พื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ และพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ   | อย่างน้อย 15,500                          | ประมาณการจาก<br>• โมดูล 1 ของเมืองใหม่<br>อัจฉริยะน่าอยู่ 12,500 ไร่<br>• พื้นที่ศูนย์กลางการเงิน<br>500 ไร่<br>• พื้นที่มหานครการบิน<br>ภาคตะวันออก 2,500 ไร่ |
| 5. พื้นที่พัฒนารองรับศูนย์กลางโลจิสติกส์   | 1,500.00                                  | การศึกษาของ สนข.<br>บริเวณ จ.ฉะเชิงเทรา  |
| 6. แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ   | ใช้พื้นที่เดิม                            | ประมาณการจากแหล่ง<br>ท่องเที่ยวปัจจุบัน  |
| 7. พื้นที่เกษตร แหล่งน้ำ พื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเดิม สถานีไฟฟ้า ประปา | 8,202,814.81                              | ย.ผ. และ สก.พ. จะ<br>พิจารณาตามหลักวิชาการ<br>ผังเมืองเพื่อจัดทำแผนผัง<br>การใช้ประโยชน์ที่ดินตาม<br>พรบ. ต่อไป  |
| <b>รวมตัวเลขประมาณการใช้ที่ดิน</b>   | <b>8,338,923.81</b>                       |  |

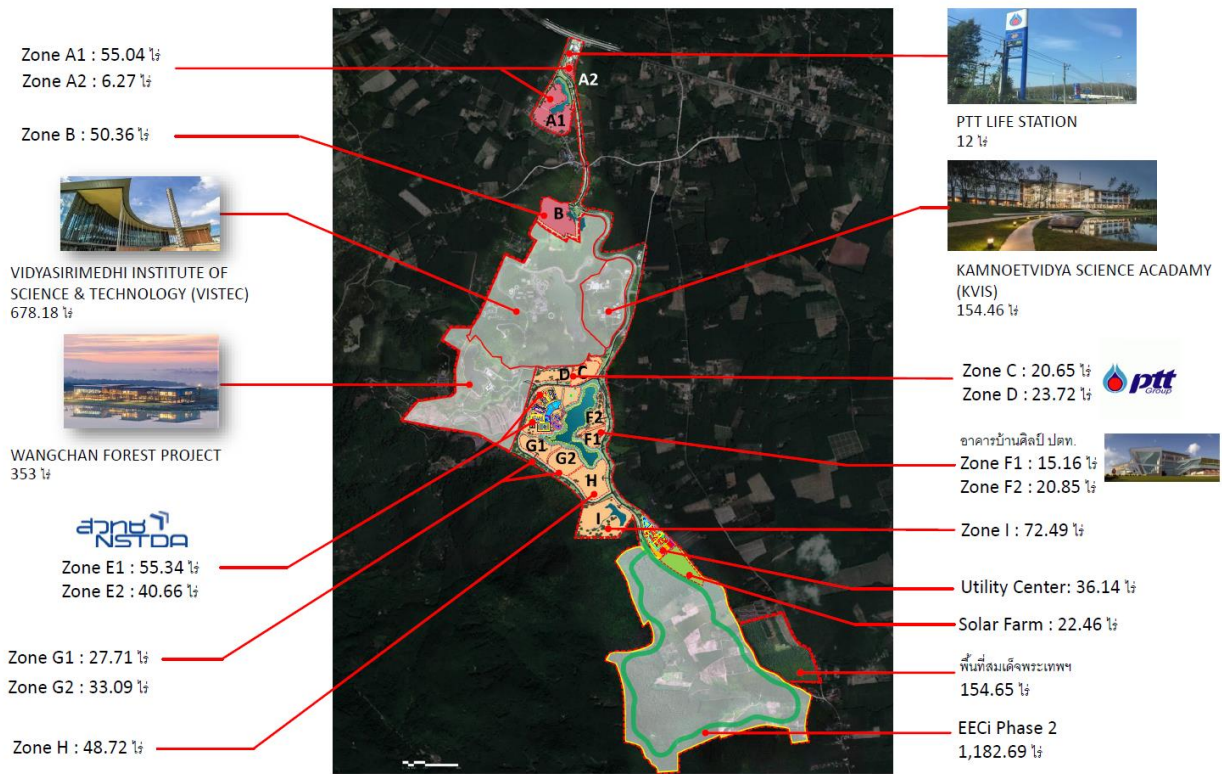
\*พื้นที่อื่นนอกเหนือจากนี้ เช่น เมืองอัจฉริยะน่าอยู่ที่ลงทุนโดยภาคเอกชน คณะอนุกรรมการจัดทำแผนผังการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมืองเป็นประธาน จะเป็นผู้พิจารณาตามหลักวิชาการผังเมือง

## สาระของแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง 20 ปี (2560-2580)

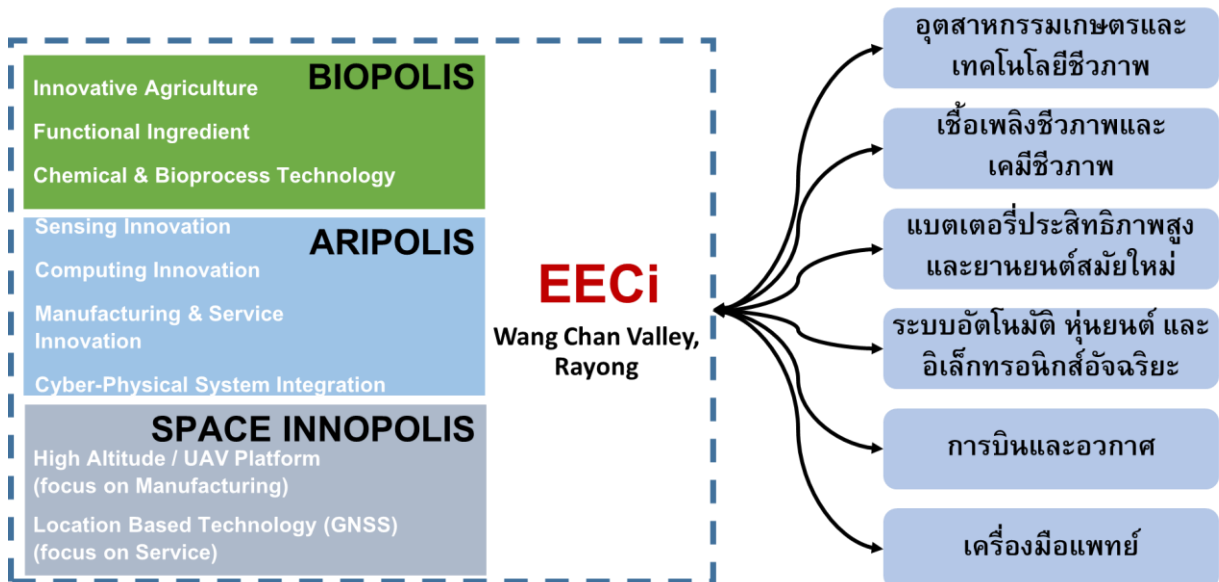
1. เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการพิเศษ 4 เขต เพื่อรองรับโครงการสำคัญที่เป็นพื้นฐานให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดย 3 เขต ได้แก่ เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก และเขตส่งเสริมรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จะเชื่อมต่อกันที่สนามบินอู่ตะเภา และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อกับเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัลจะเชื่อมต่อกันที่สถานีศรีราชา ส่วนพื้นที่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ตั้งอยู่ห่างออกไปที่อำเภอวังจันทร์ จะมีการจัดระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับแนวรถไฟความเร็วสูงอยู่ในแนวพื้นที่เดียวกันที่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้อย่างสะดวก ซึ่งแต่ละเขตส่งเสริมนั้นมีพื้นที่เพื่อดำเนินการพัฒนาตามจุดประสงค์ของการจัดตั้ง ซึ่งที่ดินเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษนั้นประกาศในที่ดินที่ภาครัฐเป็นเจ้าของ ทั้งในหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1.1 เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ 3,302 ไร่ ตั้งอยู่ที่วังจันทร์วัลเลย์ อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง เพื่อพื้นที่รองรับการวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่มีพื้นฐานจากเทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยีหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ และเทคโนโลยีด้านอวกาศ แม้บทการพัฒนาเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi Master Plan) โดยมีกรอบการพัฒนา EECi ที่มุ่งเน้น “6 อุตสาหกรรมเป้าหมาย 3 เมืองนวัตกรรมมุ่งเน้น คือ ARIPOLIS, BIOPOLIS และ SPACE INNOPOLIS ตั้งอยู่ที่วังจันทร์วัลเลย์ จังหวัดระยอง”

ซึ่งพื้นที่ SPACE INNOPOLIS นั้นการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation, EECi) ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2561 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นประธาน มีมติรับทราบแนวคิดในการให้ “เขตส่งเสริม : เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” มีเพียงแห่งเดียว คือ บริเวณวังจันทร์วัลเลย์ อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง พื้นที่ประมาณ 3,302 ไร่ และการเปลี่ยนชื่อ SPACE KRENOVAPOLIS (เดิมเป็นชื่อของ “เขตส่งเสริม : เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ที่ตั้งอยู่ที่ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ) เป็น SPACE INNOPOLIS โดยให้นำกิจกรรมของ EECi ที่ตั้งอยู่ที่ศรีราชา มาอยู่รวมเป็นพื้นที่เดียวกัน ณ บริเวณวังจันทร์วัลเลย์ โดยมีรายละเอียดแนวคิดการพัฒนาเมืองนวัตกรรม 3 เมือง ดังภาพที่ 5



ภาพที่ 3 การจัดสรรการใช้พื้นที่ภายในวังจันทร์วัลเลย์



ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการพัฒนา EECi

1.2 เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล พื้นที่ 829 ไร่ บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยการรวมพื้นที่บริเวณอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศอีก 120 ไร่ เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของเขตส่งเสริมฯ เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมดิจิทัล ซอฟต์แวร์ และ Internet of Things (IOT) ภายใต

แนวความคิดการเป็นศูนย์บ่มเพาะผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ และธุรกิจดิจิทัลในรูปแบบ Work - Learn - Play โดยพื้นที่ส่วนหนึ่งจะพัฒนานำร่อง ด้วยการจัดตั้งสถาบันไอโอที (IOT Institute) ส่วนที่เหลือจะจัดตั้งในลักษณะการพัฒนาพื้นที่โดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ดำเนินการภายใต้ประกาศ PPP EEC Track



ภาพที่ 5 การแบ่งพื้นที่พัฒนาภายใน EECd

1.3 เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก พื้นที่ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาขึ้นเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และสนามบินแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ โดยครอบคลุมอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 ขนาด 204,000 ตารางเมตร ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางการบิน อาคารคลังสินค้า และเขตการค้าเสรีรองรับอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งแผนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา นั้นได้มีการประมาณการงบประมาณลงทุนไว้ที่ 200,000 ล้านบาท (6,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งต้องมีการบูรณาการสนามบินอู่ตะเภา เข้ากับสนามบินหลักของประเทศ คือ สุวรรณภูมิและดอนเมือง และสนามบินภูมิภาคอื่นๆ และการเชื่อมโยงเที่ยวบินระหว่างกัน เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศ และส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ในห่วงโซ่อุปทานของไทยอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ซึ่งเป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษของรัฐบาล โดยใช้สนามบินอู่ตะเภาเป็นแกนหลักของการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบิน และอุตสาหกรรมอากาศยาน ซึ่งสามารถแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับมหานครการบินภาคตะวันออกได้ดังนี้

- (1) เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก 6,500 ไร่ บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

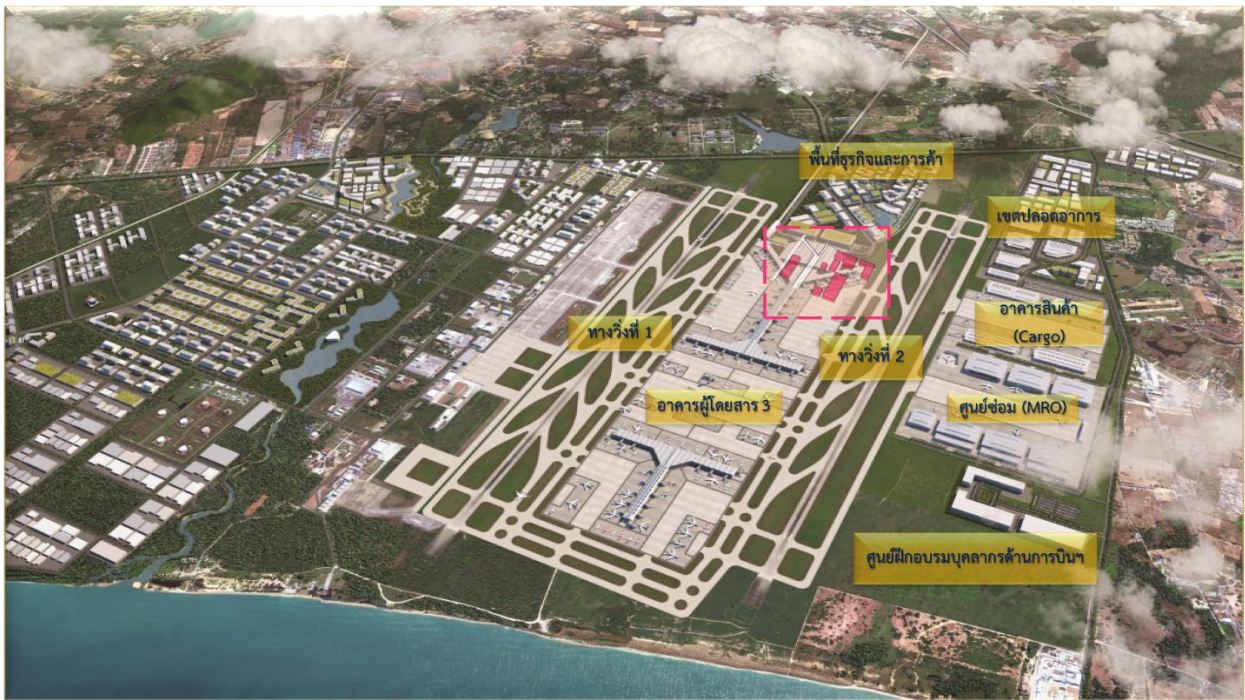


(2) เขตชั้นใน มหานครการบินภาคตะวันออก 10 กิโลเมตร รอบท่าอากาศยาน (ประมาณ 140,000 ไร่) โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ สัตหีบและบ้านฉาง

(3) เขตชั้นกลาง มหานครการบินภาคตะวันออก 30 กิโลเมตร จากท่าอากาศยาน (เมืองพัทยา ถึง เมืองระยอง) ซึ่งสามารถเดินทางได้ด้วยรถไฟความเร็วสูง 17-19 นาที และ ถนน ไม่เกิน 40 นาที โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ เมืองพัทยา เมืองระยอง แหลมฉบัง

(4) เขตชั้นนอก มหานครการบินภาคตะวันออก 60 กิโลเมตร จากท่าอากาศยาน (จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง) ซึ่งสามารถเดินทางได้ด้วยรถไฟความเร็วสูง 30 -35 นาที และ ถนน ไม่เกิน 60 นาที โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ ศรีราชา บ้านค่าย บ้านบึง

ซึ่งพื้นที่ตาม (2) (3) และ (4) อาจถูกนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมในภายหลัง



ภาพที่ 6 เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก

**1.4 เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พื้นที่ 7,853 ไร่ ตลอดแนวเส้นทางของโครงการตั้งแต่ดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภา** ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ 220 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานี 10 สถานี ได้แก่ ดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน ลาดกระบัง สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา เพื่อรองรับการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงให้สามารถเชื่อมโยง 3 สนามบินได้อย่างไร้รอยต่อ และมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อสนับสนุนธุรกิจการเดินทางที่สถานีมักกะสันซึ่งถูกกำหนดให้เป็น EEC Gateway และสถานีศรีราชา ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 150 และ 25 ไร่ตามลำดับ นอกจากนี้ สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงอื่นๆ อีก 4 สถานี ได้แก่ ลาดกระบัง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และพัทยา อาจมีการพิจารณา



เตรียมพื้นที่โดยรวมเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit-Oriented Development: TOD) สนับสนุนการให้บริการรถไฟเพิ่มเติม ซึ่งอาจใช้พื้นที่เพิ่มเติมโดยรอบสถานีอีกประมาณสถานีละ 5 – 25 ไร่ ตามความเหมาะสม

**2. เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 21 เขต** เพื่อรองรับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ โดยการนำพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเดิมที่ยังใช้งานไม่หมด มาใช้งานให้เต็มประสิทธิภาพซึ่งพื้นที่เดิมนั้นจะแยกออกจากพื้นที่เมืองเดิม โคนพื้นที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาในแผ่นดิน โดยเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษปัจจุบันได้มีการกำหนดไว้เป็นพื้นที่รวม 86,775 ไร่ ซึ่งเป็นที่ดินของเอกชนทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

2.1 นิคมอุตสาหกรรม Smart Park จังหวัดระยอง พื้นที่ 1,466 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรม การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์อุตสาหกรรมดิจิทัล อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร และการท่องเที่ยว กลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

2.2 นิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 4 อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง พื้นที่ 1,900 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ และอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

2.3 นิคมอุตสาหกรรม ที เอฟ ดี 2 จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่ 841 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคตอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น

2.4 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 3,482 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมดิจิทัล

2.5 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี แห่งที่ 2 อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 632 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอุตสาหกรรมดิจิทัล

2.6 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 2 จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 3,502 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอุตสาหกรรมหุ่นยนต์

2.7 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 3 จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 2,198 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมหุ่นยนต์

2.8 นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 18,840 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และ อุตสาหกรรมดิจิทัล

2.9 นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร (โครงการ 2) จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 6,100 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

2.10 นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 1,357 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต และอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

2.11 นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง) จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 704 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต

2.12 นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 3) จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 1,561 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต

2.13 นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 4) จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 653 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

2.14 นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 5) จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 1,472 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

2.15 นิคมอุตสาหกรรมยามาโตะ อินดัสทรีส์ จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 690 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น ๆ

2.16 นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ตำบลมาบยางพร อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และตำบลเขาคันทรงอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พื้นที่ 16,894 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและเชิงสุขภาพ และอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์

2.17 นิคมอุตสาหกรรม ซี.พี. ระยอง จังหวัดระยอง พื้นที่ 3,068 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรม ยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร และอุตสาหกรรม ดิจิทัล

2.18 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) จังหวัดระยอง พื้นที่ 3,947 ไร่ เพื่อ รองรับอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงและเคมีชีวภาพ

2.19 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชระยอง 36 จังหวัดระยอง พื้นที่ 1,281 ไร่ เพื่อรองรับ อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคตอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ และอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

2.20 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง พื้นที่ 8,003 ไร่ เพื่อรองรับ อุตสาหกรรมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอุตสาหกรรมหุ่นยนต์

2.21 นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) จังหวัดระยอง 9,689 ไร่ เพื่อรองรับ อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

พื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษสำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษทั้ง 10 อุตสาหกรรม เป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเดิม จึงเป็นพื้นที่ที่มีการจัดเตรียมไว้อย่างเหมาะสม มีการจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ชุมชนโดยรอบได้ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการ อุตสาหกรรมเป้าหมาย

นอกจากนี้ จากผลการประมาณการจากการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่และแผนพัฒนานิคมของ ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมรายสำคัญในพื้นที่ภายใน 5 ปี (2566) พบว่ามีความต้องการพื้นที่รองรับ อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกประมาณ 20,000 ไร่ ดังนั้นอาจมีการพิจารณาประกาศเขต ส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเพิ่มเติมอีกตามความเหมาะสม

**3. โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค** ประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานสำคัญขนาดใหญ่ 5 โครงการ และโครงการพื้นฐานและสาธารณูปโภคอื่นๆ เพื่อเป็นการยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ และ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ทั้งในส่วนของแหล่งการจ้างงาน และที่อยู่อาศัย ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบ ระบบ โดยประกอบไปด้วยโครงการดังนี้

**3.1 รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน** เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ EEC กับ กรุงเทพฯ และรองรับการเติบโตของเมืองตลอดแนวสายทาง พร้อมเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสามสนามบิน อย่างไร้รอยต่อ และช่วยเพิ่มการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารให้กับสนามบินอู่ตะเภา นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่ม มูลค่าให้กับที่ดิน และธุรกิจ ที่อยู่ตลอดแนวสายทางและโดยรอบสถานี โดยโครงการจะอาศัยที่ดินภายในเขต ทางรถไฟสายเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ และจะใช้พื้นที่

เวนคืนเฉพาะพื้นที่บางส่วนบริเวณสถานีพญาไท สถานีฉะเชิงเทรา สถานีลาดกระบัง บริเวณศรีราชา และ บริเวณสนามบินอู่ตะเภา คิดเป็นพื้นที่เวนคืนประมาณ 857 ไร่

3.2 สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก พร้อมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย และรองรับการขยายของพื้นที่ โดยพัฒนาขึ้นเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของประเทศและสนามบินหลักของพื้นที่ EEC โดยโครงการจะอาศัยพื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภา จำนวน 6,500 ไร่ ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องเวนคืนแต่อย่างใด

3.3 ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าที่จะเพิ่มมากขึ้นจากอุตสาหกรรมเป้าหมาย และรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมจากภายนอกพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นพื้นที่นำเข้า-ส่งออกสินค้า โดยท่าเรือระยะที่ 3 ดำเนินการบนพื้นที่ของเขตท่าเรือแหลมฉบัง โดยถมทะเลเพิ่มเติมบริเวณด้านทิศใต้ของท่าเรือปัจจุบัน 1,600 ไร่ โดยในอนาคตจะมีการขยายเขตท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือสากลที่ทันสมัยระดับภูมิภาครองรับสินค้าจากภูมิภาค CLMV โดยการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 4

3.4 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เพื่อรองรับการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตพลังงาน และการขยายตัวของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูง โดยการถมทะเลเพิ่มเติมบริเวณทิศใต้ของท่าเรือระยะที่ 1 เดิม 1,000 ไร่

3.5 เมืองอัจฉริยะภายใต้เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัลจะนำพื้นที่บางส่วนของพื้นที่ 709 ไร่ของเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล มาพัฒนาในรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และส่วนประกอบเพื่อให้มีนักลงทุน และนักธุรกิจด้านดิจิทัลเข้ามาใช้พื้นที่นี้

3.6 การพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ เป็นการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือหลักได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โดยระยะแรกจะก่อสร้างปรับปรุงทางคู่และทางเดี่ยวที่มีอยู่เดิมช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และศรีราชา - สัตหีบ - มาบตาพุด เป็นทางคู่ทั้งหมดพร้อมแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับ ระยะทางรวมประมาณ 200 กิโลเมตร จะใช้พื้นที่ก่อสร้างในเขตทางเดิม สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ช่วง ศรีราชา-ระยอง และระยอง-มาบตาพุด ช่วงระยอง-จันทร์บุรี-ตราด ช่วงคลองสิบก้า-อรัญประเทศ ช่วงท่าแฉลบ-พานทอง ระยะทางรวมประมาณ 300 กิโลเมตร ซึ่งจะดำเนินงานระยะต่อไปนั้น จะมีการใช้ที่ดินเวนคืนแนวใหม่ ซึ่งต้องการเขตทางประมาณ 40 เมตร

3.7 การพัฒนาทางหลวง และทางหลวงชนบทในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วยโครงการก่อสร้างทางหลวงใหม่ และการขยายทางหลวงเดิม รวมเป็นระยะทางกว่า 750

กิโลเมตร โดยเป็นโครงข่ายทางหลวงประมาณ 600 กิโลเมตร และทางหลวงชนบทอีกประมาณ 150 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญใน EEC พื้นที่บริเวณข้างเคียง และช่วยเปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่ที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน นอกจากนี้ยังประกอบไปด้วยการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก เพื่อช่วยบรรเทาการจราจรติดขัดบริเวณท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม โดยจะใช้พื้นที่เขตทางเดิมที่มีของทางหลวงแต่ละสาย ยกเว้นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายแหลมฉบัง – ปรานีบุรี – นครราชสีมา ที่ต้องอาศัยเขตทางใหม่โดยการเวนคืน ซึ่งจะใช้มาตรฐานเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองคือ 100 เมตร

**3.8 การพัฒนาสาธารณูปโภค** ได้แก่ ระบบประปา ระบบไฟฟ้า โครงข่ายด้านดิจิทัลและการสื่อสาร ให้สอดคล้องกันแผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งพื้นที่ในแผ่นดินเดิมนั้นเป็นที่ตั้งของอ่างเก็บน้ำและคลองส่งน้ำจำนวนมาก เช่น อ่างเก็บน้ำหนองค้อ อ่างเก็บน้ำคลองหลวง ซึ่งแต่ละอ่างนั้นจะเชื่อมต่อกันด้วยคลองส่งน้ำและคลองสาขาต่างๆ ซึ่งรวมเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่ ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ในแผ่นดินจึงต้องดำเนินการระมัดระวัง เพื่อไม่ให้กระทบกับโครงข่ายกระจายน้ำ และแผนการพัฒนาหรือขยายความจุแหล่งน้ำเดิม หรือการก่อสร้างแหล่งน้ำแหล่งใหม่ โดยโครงการส่วนใหญ่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายแหล่งกักเก็บและคลองส่งน้ำเดิมเพื่อให้กำลังการผลิตน้ำประปานั้นเพียงพอต่อการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่จะเพิ่มมากขึ้น โดยใช้พื้นที่ภายในอ่างเก็บน้ำและแนวคลองส่งน้ำเดิมที่มีอยู่





ภาพที่ 7 แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ส่วนต่อขยาย อุตะเถา - ระยอง - จันทบุรี - ตราด



WATER

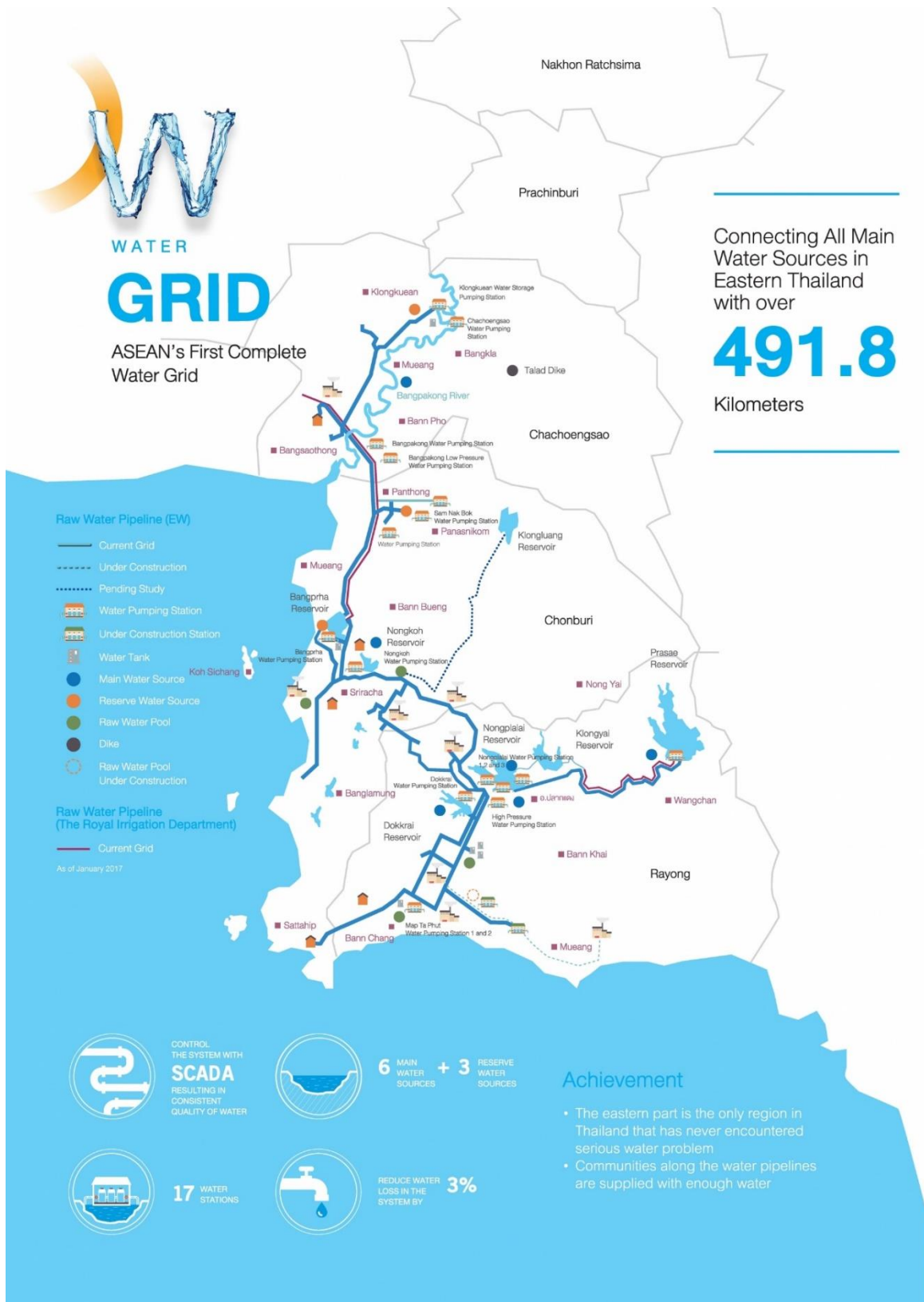
# GRID

ASEAN's First Complete Water Grid

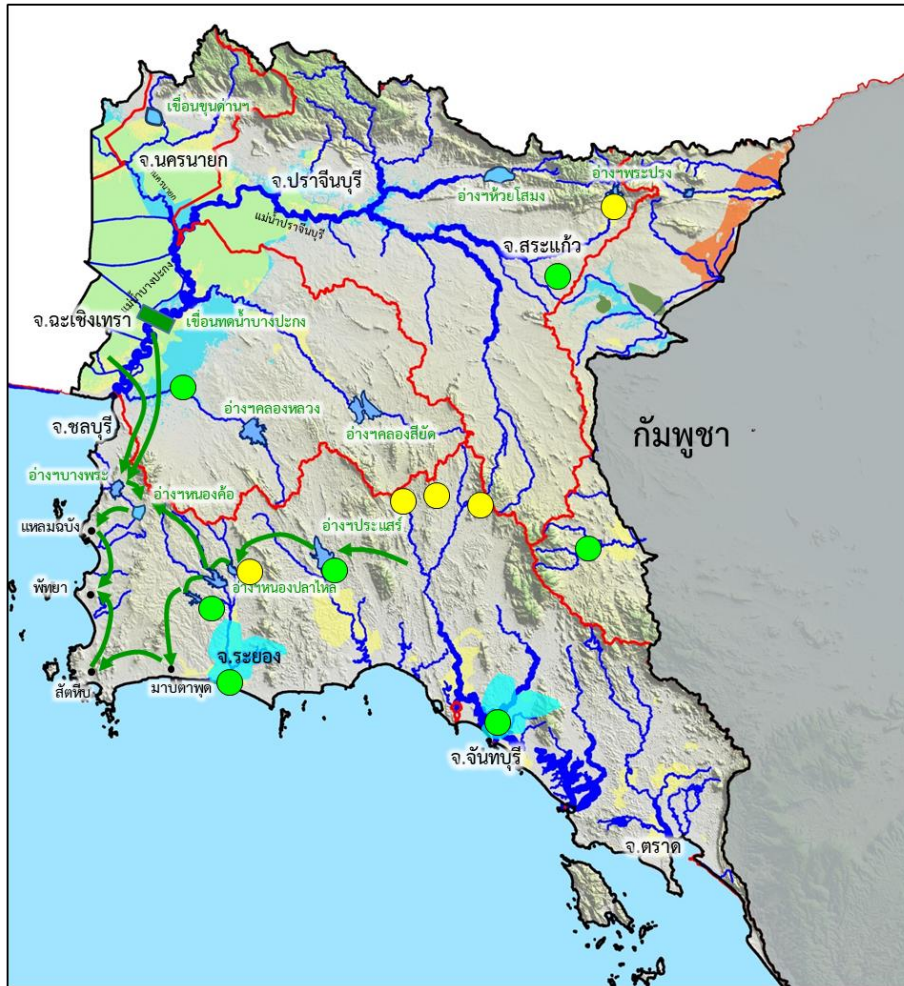
Connecting All Main Water Sources in Eastern Thailand with over

# 491.8

Kilometers



ภาพที่ 8 โครงการระบบคลองส่งน้ำภายในพื้นที่ EEC (อีอีซี 2560)



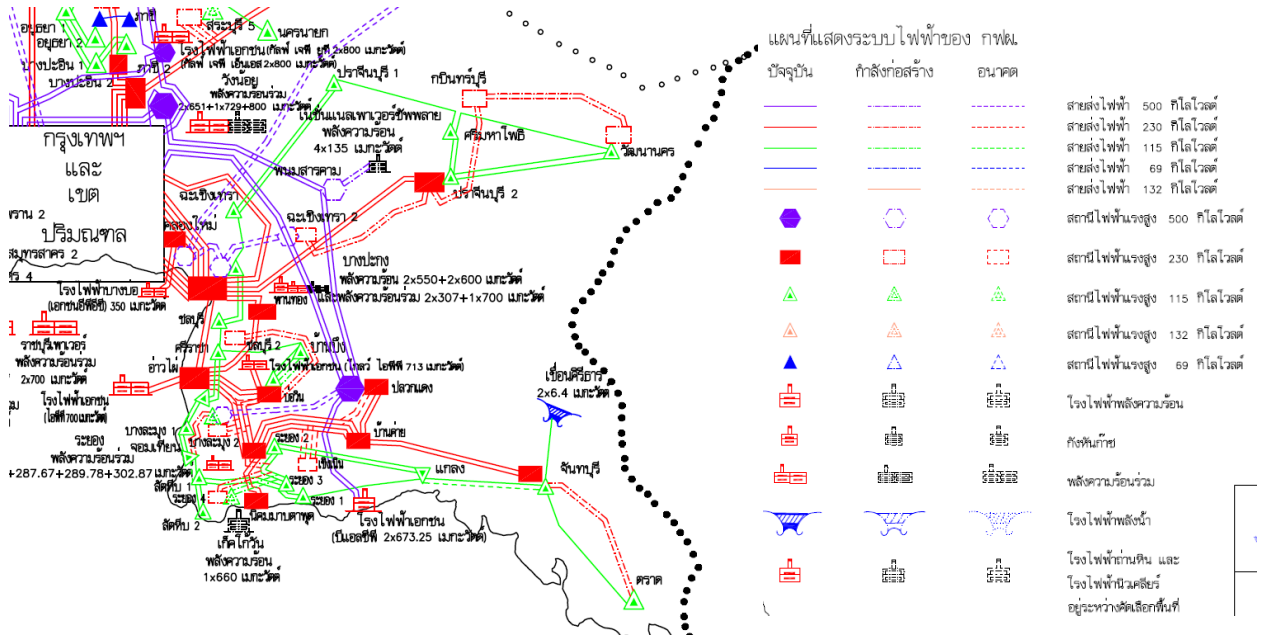
ภาพที่ 9 โครงการแหล่งน้ำและระบบส่งน้ำในพื้นที่ EEC (กรมชลประทาน 2561)

สำหรับโครงข่ายระบบสายส่งไฟฟ้า รับผิดชอบโดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งในพื้นที่ประกอบไปด้วยสายส่งขนาด 500 กิโลโวลต์ 230 กิโลโวลต์ และ 115 กิโลโวลต์ จ่ายให้กับสถานีไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในพื้นที่ต่างๆ ครอบคลุมในปัจจุบัน

แผน PDP2015 มีแผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออก เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าให้การส่งจ่ายพลังไฟฟ้ามีความต่อเนื่องและเพียงพอต่อความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังสามารถรองรับกำลังการผลิตจากโรงไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้น โดย กฟผ. มีการวางแผนเพิ่มสถานีไฟฟ้าแรงสูงอีก 12 สถานี (รายละเอียดสถานีไฟฟ้าใหม่ในภาคผนวก) เพื่อรองรับการจ่ายไฟฟ้าที่มากขึ้น สถานีไฟฟ้าแรงสูงที่เพิ่มขึ้นจะสามารถรองรับการจ่ายไฟฟ้าได้ประมาณ 10,115 MW และรองรับกำลังผลิตของโรงไฟฟ้าที่ทำการขายไฟฟ้าเข้าระบบให้ กฟผ. รวม 5,540 MW เพื่อรองรับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องการไฟฟ้าที่มีความเสถียรแล้ว ยังเป็นการขยายโครงข่ายสายส่งไฟฟ้า (Smart Grid) เพื่อช่วยเพิ่มความมั่นคงด้านไฟฟ้า ลดปัญหาไฟตกไฟดับ รองรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต่างๆ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สนามบินอู่ตะเภา และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล เป็นต้น นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าใน



พื้นที่ EEC มีแหล่งผลิตไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้าตามที่ได้คาดการณ์ไว้ หากการลงทุนขนาดใหญ่ทุกโครงการมีการลงทุนตามกำหนดเวลาที่วางไว้ โดยไฟฟ้าจะไม่เพียงพอในช่วงปี 2577 เป็นต้นไป จึงต้องพิจารณาพื้นที่สำหรับโรงไฟฟ้าแห่งใหม่เพื่อรองรับเพิ่มเติมนอกเหนือจากโรงไฟฟ้าใหม่เดิมที่อยู่ในแผน (รายละเอียดโรงไฟฟ้าใหม่ในภาคผนวก) โดยที่อาจพิจารณาใช้พื้นที่ภายในนิคมอุตสาหกรรมเป็นสถานที่ตั้งโรงไฟฟ้า



ภาพที่ 10 โครงข่ายโรงไฟฟ้า สถานีย่อย และระบบสายส่งไฟฟ้าภายในพื้นที่ EEC ตามแผน PDP (กระทรวงพลังงาน 2558)

#### 4. พื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ และพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ

การพัฒนาเมืองใหม่ในพื้นที่ EEC จะดำเนินงานในพื้นที่ของรัฐและเอกชน โดยส่งเสริมให้พัฒนาในลักษณะ เมืองใหม่อัจฉริยะน้อย

#### 4.1 เมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่พัฒนาโดยรัฐ

จะมีลักษณะเป็น Module ที่พึ่งพาตนเองได้และสามารถขยาย Module มาเชื่อมต่อได้ในอนาคต ออกแบบให้มีขนาดเล็ก ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน และทางเท้า เพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง มีสถานที่สาธารณะให้ประชาชนใช้ร่วมกัน (Open Public Spaces) และมีการใช้พื้นที่แบบผสม (Mixed-Use Land)

ขนาดตัวอย่างของ Module ที่พึ่งพาตนเองได้ ควรมีพื้นที่ขนาดประมาณ 12,500 ไร่ รองรับประชากร 150,000 คน มีงานที่รองรับ และมีการบริการที่ครบครัน รวมทั้งคุ้มค่าต่อการลงทุน และอาจขยายอีก 5 Modules รองรับประชากร 1 ล้านคน ใน 15 ปี ซึ่งจะต้องมีการเตรียมพื้นที่รองรับ

เมืองอัจฉริยะ หรือ “Smart City” หมายถึง เมืองที่ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology หรือ ICT) หรือนวัตกรรมใหม่ๆ ที่ทันสมัย และชาญฉลาด ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การบริหารจัดการเมือง การลดค่าใช้จ่ายและการใช้ทรัพยากร การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเมือง ทั้งนี้ การพัฒนาเมืองต้องดำเนินการภายใต้แนวคิดเมืองนำอยู่ เมืองที่มีประสิทธิภาพ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีองค์ประกอบสำคัญ 6 ด้าน ได้แก่ ชุมชนอัจฉริยะ (Smart Community) สิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (Smart Environment) การสัญจรอัจฉริยะ (Smart Mobility) พลังงานอัจฉริยะ (Smart Energy) เศรษฐกิจอัจฉริยะ (Smart Economy) การบริหารจัดการอัจฉริยะ (Smart Governance)

เมืองใหม่ที่พัฒนาโดยรัฐจะอยู่ในพื้นที่ว่างเปล่าของรัฐ ในกรณีที่มีผู้ใช้ประโยชน์ จะต้องมีการขดเชยให้ผู้ใช้ประโยชน์อย่างเป็นธรรม หรือให้มีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของโครงการ และได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการศึกษาเพื่อกำหนดตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม

สำหรับเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ที่เอกชนเป็นผู้พัฒนาจะกำหนดให้อยู่ในพื้นที่รัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากโครงสร้างพื้นฐานหลัก เช่น สถานีรถไฟความเร็วสูงทั้ง 10 สถานี สนามบินอู่ตะเภา เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล เป็นต้น ซึ่งต้องที่มีการกำหนดแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมตามหลักวิชาการผังเมือง

#### 4.2 พื้นที่สำหรับมหานครการบินภาคตะวันออก หรือ “Aerotropolis” ภายในรัศมี 30

กม. จากสนามบิน เป็นพื้นที่ที่รองรับการพัฒนาของสนามบินอู่ตะเภา โดยมีกิจกรรมที่สืบเนื่องจากสนามบินไว้ภายในเมือง รอบสนามบินอู่ตะเภา ได้แก่ กลุ่มอาคารสำนักงาน ศูนย์ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน ศูนย์ประชุม โรงแรมและที่พักอาศัยรองรับทั้งผู้ปฏิบัติงานภายในสนามบิน และนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการสนามบินอู่ตะเภา เป็นต้น ส่วนกลุ่มที่เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการบิน และโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุนเขตการค้าเสรีเพื่อประกอบอุตสาหกรรม และโลจิสติกส์ภายในสนามบินอู่ตะเภา จะอยู่ในรัศมีที่ห่างออกไปในพื้นที่ที่จัดสรรไว้เฉพาะ ซึ่งทั้งหมดนี้อาจประกาศเป็นเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษตามความเหมาะสม ซึ่งจะแบ่งกลุ่มพื้นที่ใช้งาน ออกเป็นสองกลุ่ม ได้แก่

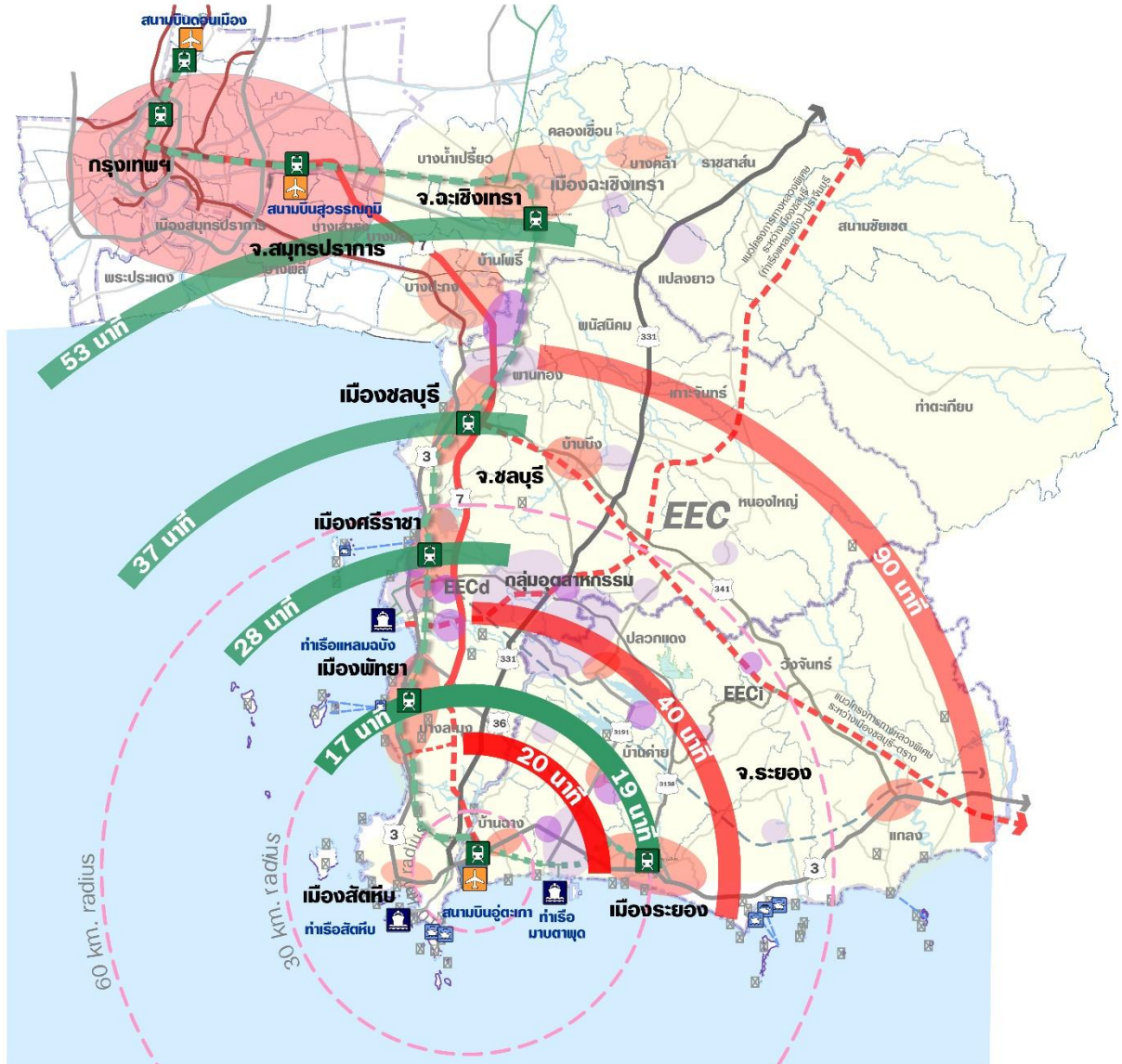


1) เมืองศูนย์กลางการเงินและศูนย์กลางธุรกิจ พื้นที่ประมาณ 500 ไร่ เพื่อการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้นักลงทุน/ ผู้ประกอบเข้ามาจัดตั้งสำนักงาน (Headquarter) รวมทั้งการเปิดโอกาสให้เกิดการทำธุรกรรม ธุรกิจและการเงินอย่างครบวงจรภายในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการลงทุนและการดำเนินธุรกรรมต่าง ๆ ของนักลงทุนในพื้นที่นั้น เป็นการดำเนินการที่สำคัญประการหนึ่งที่จะสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ EEC ทั้งในลักษณะของการเป็นปัจจัยสนับสนุนการตัดสินใจลงทุนจากความพร้อมในการอำนวยความสะดวกทางธุรกิจการดำเนินธุรกรรมของพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความเจริญอย่างเป็นรูปธรรม โดยพื้นที่เมืองศูนย์กลางการเงินและศูนย์กลางธุรกิจ จะตั้งอยู่ในรัศมี 10 กิโลเมตรจากสนามบินอู่ตะเภา



ภาพที่ 11 กิจกรรมทางเศรษฐกิจภายใต้ขอบเขตมหานครการบิน 6 กิจกรรมสำคัญที่อยู่ภายในรัศมี 10 และ 30 กม. จากสนามบิน

# การเข้าถึงสนามบินอุตะเภตามระยะทางและเวลาของพื้นที่ EEC

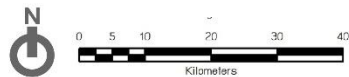


## EEC AEROTROPOLIS

- 20 นาที** รัศมีเวลาเดินทางจากสนามบินอุตะเภทางถนน
- 17 นาที** รัศมีเวลาเดินทางจากสนามบินอุตะเภทางรถไฟความเร็วสูง
- พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม S Curve ในอนาคต
- พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมปัจจุบัน
- ชุมชน/เมือง
- แหล่งท่องเที่ยว

- ระบบคมนาคมขนส่งปัจจุบัน**
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ถนนสายหลัก
- ทางรถไฟ
- โครงการระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต**
- แนวรถไฟความเร็วสูงระยะแรก
- แนวรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2
- แนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- แนวรถไฟทางคู่ศรีราชา-ตราด

- ท่าเรือท่องเที่ยว
- ท่าเทียบเรือ
- สถานีรถไฟความเร็วสูง
- สนามบิน



ภาพที่ 12 กรอบแนวคิดการใช้ระยะเวลาการเดินทางจากสนามบินอุตะเภเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดขอบเขตการพัฒนาหนครการบินภาคตะวันออก

2) เมืองธุรกิจการบิน ซึ่งจะตั้งในอยู่ในรัศมี 30 กิโลเมตรจากสนามบินอุตะเถา ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่มหานครการบินภาคตะวันออก สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกโดยสามารถเชื่อมต่อพื้นที่ (highlight แก่ใน ppt ออกมา) ต่างๆในอาเซียนได้ภายใน 3 ชั่วโมง และเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของเอเชีย ไม่ว่าจะเป็น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี และอินเดีย ได้ภายใน 4-6 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางภายในพื้นที่ที่ได้โดยรถไฟความเร็วสูง สถานีอุตะเถา และสถานีพญา ซึ่งสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ใน EEC และ กรุงเทพฯ ได้ภายในระยะเวลาเพียง 1 ชั่วโมง เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน และสนามบิน ที่ต้องอาศัยความได้เปรียบจากความเร็วของการขนส่งทางอากาศ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จะเป็นกิจกรรมที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ซึ่งจะทำให้กิจกรรมเกี่ยวเนื่อง การจ้างงาน บริการ หรืออุตสาหกรรมนั้นเกิดมูลค่าสูงขึ้น และช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างมาก

นอกเหนือจากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้ามูลค่าสูงที่ใช้การขนส่งทางอากาศ ยังมีห่วงโซ่มูลค่าของธุรกิจบริการต่างๆ ที่อาศัยสนามบินเป็นศูนย์กลาง ไม่ว่าจะเป็นบริการด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับสินค้าต่างๆที่ขนส่งทางอากาศ หรือบริการต่อเนื่องที่มีให้กับผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ห้างสรรพสินค้า ศูนย์ประชุม ศูนย์เจรจาธุรกิจ กิจกรรมเหล่านี้จึงควรถูกจัดให้อยู่ในขอบเขตรัศมี 10 กิโลเมตร และมีการเชื่อมต่อกับสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนกลุ่มที่เป็นภาคอุตสาหกรรมการผลิตเกี่ยวข้องกับการบิน หรืออาศัยการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก จะอยู่ในรัศมีที่ห่างออกไปใน 30 กิโลเมตรจากสนามบินในพื้นที่ที่จัดสรรไว้เฉพาะ ซึ่งทั้งหมดนี้อาจประกาศเป็นเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษตามความเหมาะสม

## 5. พื้นที่พัฒนารองรับศูนย์กลางโลจิสติกส์

พื้นที่เหมาะสมในเบื้องต้นจะอยู่ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ติดกับแนวทางรถไฟสายแก่งคอย - คลองสิบเก้า - ฉะเชิงเทรา และฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง ซึ่งจากผลการศึกษาในขั้นต้นของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ประเมินความต้องการใช้พื้นที่ไว้ไม่น้อยกว่า 1,500 ไร่ ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่า ICD ลาดกระบัง ถึง 3 เท่า รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เชื่อมโยงพื้นที่ EEC เข้ากับ แนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economics Corridor East-West Economics Corridor และ Southern Economics Corridor จะพัฒนาเป็นรูปแบบ Dry Port ที่มีกิจกรรมด้านศุลกากร และกระบวนการทำงานเหมือนท่าเรือน้ำลึกทุกประการ มีพื้นที่รองรับกระบวนการเพิ่มมูลค่า ในรูปแบบของ Logistics Park และเป็นจุดรวบรวม กระจายสินค้าที่ใช้การขนส่งระบบรางเป็นหลัก เพื่อรองรับและช่วยแบ่งเบาภาระของท่าเรือแหลมฉบังที่จะขยายท่าเรือในระยะที่ 3 ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยลดความแออัดโดยรอบท่าเรือ โดยการดึงกิจกรรมบางส่วนของแหลมฉบังไปไว้ที่ศูนย์กลางโลจิสติกส์

## 6. แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

พื้นที่สำหรับการท่องเที่ยวจะประกอบไปด้วยพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับแหล่งท่องเที่ยวใหม่กรณีแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดตามธรรมชาติ และประวัติศาสตร์จะมีการกำหนดอยู่ในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่เดิม สำหรับกรณีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่ใช้พื้นที่ขนาดใหญ่และลงทุนโดยภาคเอกชนควรอยู่ในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมตามหลักวิชาการและข้อกำหนดของผังเมือง

พื้นที่ใช้ประโยชน์ของแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันที่สำคัญมีดังนี้

1) จังหวัดฉะเชิงเทรา ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวชายฝั่งแม่น้ำบางปะกง ซึ่งประกอบไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ซึ่งเป็นทั้งโบราณสถาน และพื้นที่เมืองเก่า ตั้งแต่บริเวณอำเภอบางคล้า ผ่านอำเภอเมืองไปจนถึงอำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอบางปะกงบางส่วน ซึ่งเหมาะสมในการพัฒนาเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ภายใต้แนวคิด Thai Way of Life

2) จังหวัดชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลเมืองแสนสุขอำเภอบางละมุง เมืองพัทยา อำเภอบางเสร่ และอำเภอสัตหีบบางส่วนโดยมีศูนย์กลางของการท่องเที่ยวอยู่ที่เมืองพัทยา ในรูปแบบของเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ การจัดประชุมและนิทรรศการนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย กีฬา นันทนาการ และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Man-made tourist attraction) ที่กระจายตัวออกไปตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ซึ่งพื้นที่อำเภอบางเสร่ และอำเภอสัตหีบมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงผสมผสานระหว่างการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ กีฬาและนันทนาการ ภายในแนวคิด Modern of the East

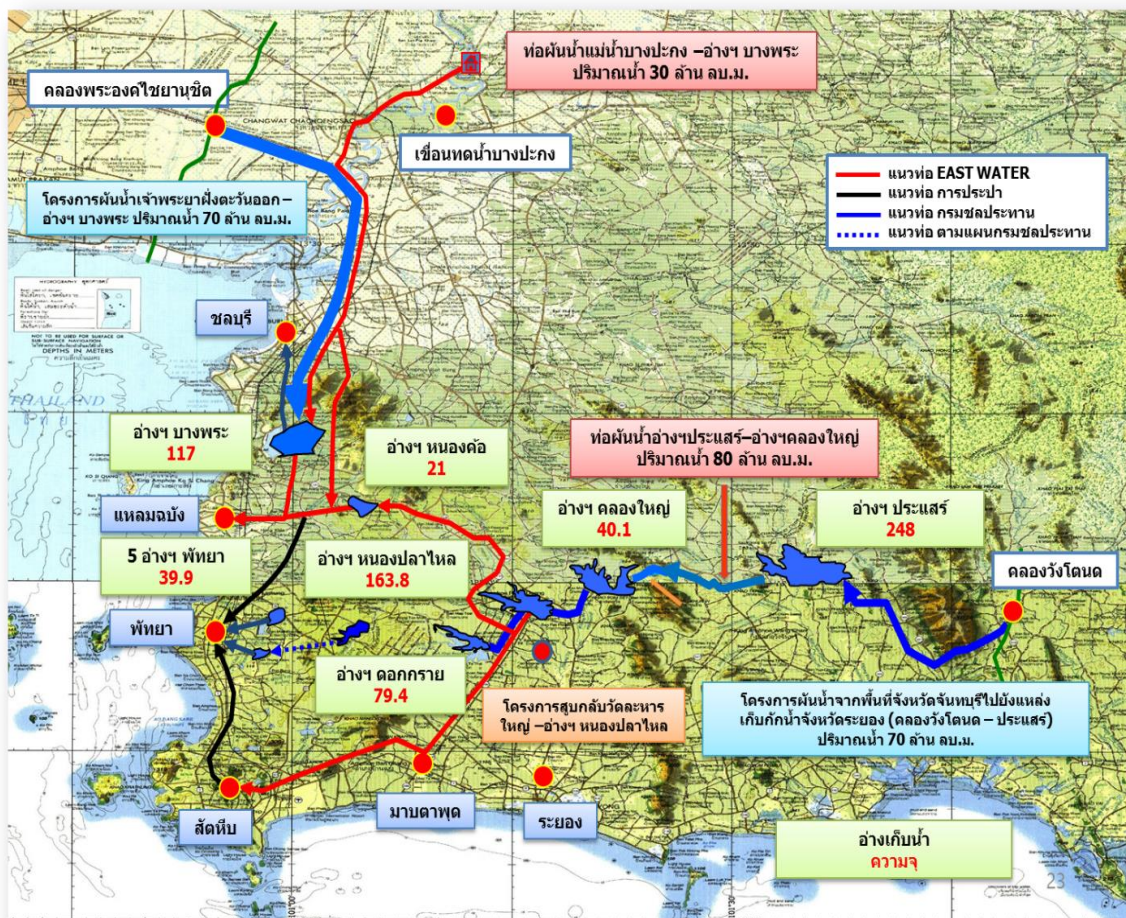
3) จังหวัดระยอง ประกอบไปด้วยพื้นที่ 2 ส่วนใหญ่ ส่วนแรกครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวชายฝั่งตั้งแต่อำเภอเมืองระยองไปจนถึงอำเภอแกลง บริเวณปากน้ำประแสร์ ซึ่งพื้นที่เหล่านี้จะถูกเชื่อมต่อโดยโครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวตากอากาศชั้นดี ส่วนที่สองคือบริเวณเมืองระยองตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ซึ่งเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในส่วนของเมืองเก่าระยอง ที่พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชุมชน



## 7. พื้นที่เกษตร แหล่งน้ำ และพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

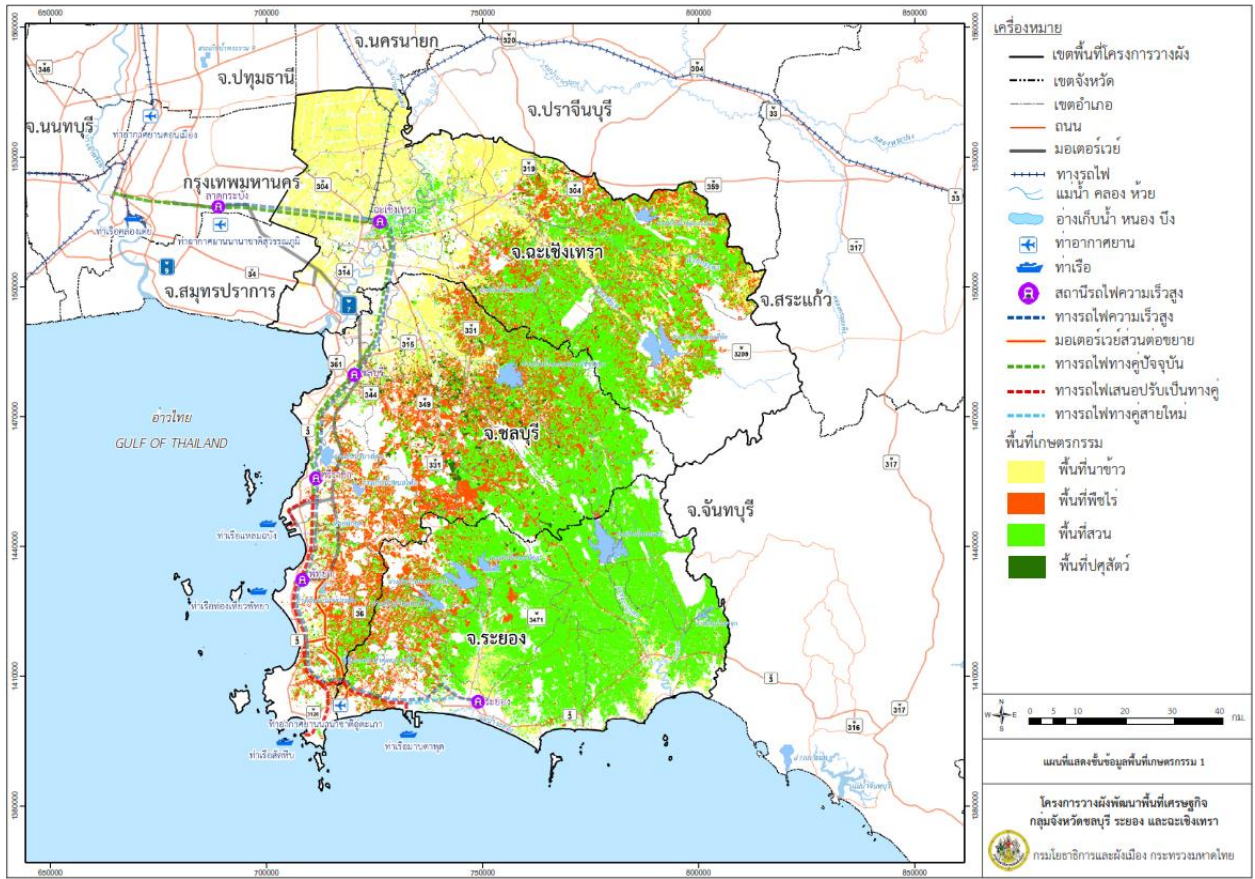
พื้นที่แหล่งน้ำสำคัญ ในพื้นที่ EEC ยังคงเป็นพื้นที่เดิม การพัฒนาในอนาคตเป็นการขยายศักยภาพของแหล่งน้ำเดิมซึ่งมีขนาดประมาณ 248,516.44 ไร่ ที่ปัจจุบันยังถูกใช้ไม่เต็มศักยภาพ

พื้นที่เกษตร มีขนาดลดลงจากปี 2550 จาก 5,635,707.56 ไร่ เหลือ 5,542,481.13 ไร่ในปี 2559 และคาดว่าจะลดลงเหลือ 5,367,073.81 ไร่ในปี 2580 เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินไปใช้สำหรับกิจกรรมอื่นๆ มากขึ้น



ภาพที่ 13 โครงการอ่างเก็บน้ำ คลองส่งน้ำ และท่อส่งน้ำในพื้นที่ EEC (กรมชลประทาน 2561)





ภาพที่ 14 พื้นที่เกษตรกรรมในปัจจุบัน (กรมโยธาธิการและผังเมือง 2561)

## 6) การเตรียมพื้นที่เพิ่มเติม

ภายในปี 2567 จะมีการขยายการใช้พื้นที่สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค  
ในส่วนของ

- (1) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินส่วนต่อขยายอุตะเถา - ระยอง - จันทบุรี - ตราด
- (2) ทางหลวง และทางหลวงชนบท เพื่อรองรับการพัฒนาเมืองใหม่และพื้นที่เศรษฐกิจที่จะเกิด  
ใหม่
- (3) เมืองขยายส่วนขยายของเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเขต  
ส่งเสริมอุตสาหกรรมกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล

## 7) ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ใช้แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินประกอบแผนภาพรวมในการจัดทำผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ EEC
2. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ EEC ต่อไป
3. เพื่อให้พื้นที่ EEC ถูกจัดสรรการใช้ที่ดินในด้านต่างๆ อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับหลักการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน