

รายงานการประชุม

คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดชลบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒

เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมพระพิพิธโกศัย ชั้น ๒ ศาลากลางจังหวัดชลบุรี

ผู้มาประชุม

๑. นางสาวสุรีย์	คุ้มทิม	คลังจังหวัดชลบุรี	ประธาน
๒. นายมานพ	ชินะประยูร	แทนประธานหอการค้าจังหวัดชลบุรี	
		แทนเลขาธิการหอการค้าจังหวัดชลบุรี	
๓. นายณัฐชน	สาตรจินพงษ์	แทนประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	
๔. ธเนศ	ศุภรสหสร้างสี	รักษาการประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี	
		และแทนเลขาธิการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี	
๕. นางศศิธร	ผดุงนาม	แทนประธานชมรมธนาคารจังหวัดชลบุรี	
		และแทนเลขาธิการชมรมธนาคารจังหวัดชลบุรี	
๖. นายสำรวย	เข็มทองกลาง	แทนอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	
๗. นายจาตุรนต์	ภักดีวานิช	ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี	
๘. นายภาณุมาส	ปัญญามงคล	ประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี	
๙. นางพิมพ์จันทร์	เขมวริทธิ์	แทนเกษตรและสหกรณ์จังหวัดชลบุรี	
๑๐. นางพัชรินทร์	จั่นแก้ว	แทนท้องถิ่นจังหวัดชลบุรี	
๑๑. นายมีศักดิ์ ขุนหรัญไชย		ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ	
		และประธานกรรมการ บริษัทชลบุรีพัฒนาเมือง จำกัด	
		และนายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ชลบุรี	
๑๒. นายวันชัย	จิงจรัสทรัพย์	ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม	
๑๓. ผศ.ดร.พรรณี	พิมพันธ์ศรี	แทนอธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา	
๑๔. นายจักรพงษ์	ประภากรสกุล	ผู้อำนวยการสำนักงานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	
๑๕. นายกิตติวุฒิ	ศศิวิมลพันธุ์	เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	
๑๖. นางสาวสุพิชฌาย์	ปิยะพุทธิชัย	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล	
		เพื่อการพัฒนาจังหวัด กรรมการและเลขานุการ	

ผู้ไม่มาประชุม

พาณิชย์จังหวัดชลบุรี

ติตราชการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายนิรันดร์	เกตุแก้ว	ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่ง	
		และจราจรในภูมิภาค	
๒. นายธานี	คุ้มวงสงาน	รองผู้จัดการโครงการ ที่ปรึกษา สนข.	
๓. ว่าที่ ร.ท.มนตรี	ทองสีเหลือง	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการจราจร ๒	
		แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	
๓. นายนพดล	น้อยพึ่งบุญ	รองผู้บริหารฝ่ายปฏิบัติการ	
		แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	

๔.นายเกรียงไกร	กิตติสัทโธ	แทน ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงพิเศษแหลมฉบัง แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
๕.นายไพศาล	ปรางศรี	แทน โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี
๖.นายรัก	ธนะไพบูลย์	แทน นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดชลบุรี
๗.นางสาวชลภัทร	วงศ์ดนตรี	แทน ศึกษาธิการจังหวัดชลบุรี
๘.นายรัชนิกร	พันภัย	แทน ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ประจำภูมิภาค ภาคตะวันออก
๙.นางสาวทยาภรณ์	ศรีสังข์	แทน ผู้อำนวยการศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ ๔ นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ
๑๐.นายนิพนธ์	อักษรแก้ว	แทน ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ๓ ชลบุรี
๑๑.นางวาสิฐฐิ	ระจิตดำรงค์	แทน แรงงานจังหวัดชลบุรี
๑๒.นายปรีดา	ดวงเงิน	แทน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี
๑๓.นายคลังวิษญ์	อุทัยเรือง	แทน ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี
๑๔.นายธนพงษ์	รัตนคุณันท์	กรรมการสมาคมอสังหาริมทรัพย์ชลบุรี
๑๕.คุณวิวัฒน์	งามสม	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๑๖.นางสาวพัชศศิกา	สถิรกุล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๑๗.นางสาวรัตนา	ศรีประเสริฐ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๑๘.นางสาวชลิตตา	อุณยเกียรติ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๑๙.นางสาวอุษณีย์	ณ ถกลาง	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๒๐.นางสาวเบญจภรณ์	กาญจนวนิชย์	เจ้าหน้าที่ธุรการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
๒๑.นายปรีญญา	ธรรมาวุฒิ	นักปฏิบัติการกู้ภัย แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
๒๒.นางสาวนริกาญจน์	งดกระโทก	นักวิเคราะห์นโยบายและชำนาญการ สำนักงานจังหวัดชลบุรี

เริ่มการประชุม เวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

นางสาวสุรีย์ คุ่มทิม -ไม่มี-
คลังจังหวัดชลบุรี
ประธาน

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

ผู้อำนวยการกลุ่มงาน
ยุทธศาสตร์และข้อมูล
เพื่อการพัฒนาจังหวัด
กรรมการและเลขานุการ

มติที่ประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

นายนิรันดร์ เกตุแก้ว
ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

นายธานี คุ่มวงศ์วาน
รองผู้จัดการโครงการ
ที่ปรึกษา สนข.

เรื่อง รับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการได้จัดทำรายงานการประชุม กรอ. จังหวัดชลบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมพระพิพิธโกศัย ชั้น ๒ ศาลากลางจังหวัดชลบุรี จำนวน ๘ หน้า

จึงขอเสนอที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดชลบุรี พิจารณารับรองรายงานการประชุมดังกล่าว

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดชลบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

เรื่องเพื่อทราบ

๓.๑ ขอรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับงบประมาณโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก วันนี้ต้องการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากคณะกรรมการ กรอ.จังหวัดชลบุรี ขณะนี้โครงการอยู่ในช่วงที่ปรึกษาโครงการเก็บข้อมูล เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง และขอนำวาระที่ ๔.๑ เรื่องเพื่อพิจารณา การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มานำเสนอเป็นลำดับถัดไปเนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน

โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑. เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน โครงการเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาตาพุด โครงการรถไฟทางคู่ เป็นต้น

ผลที่คาดว่าจะได้รับ (Output)

๑. แผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จะได้แนวเส้นทาง ระบบที่เหมาะสม แผนดำเนินงาน

๒. งานศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ได้แก่ แบบแสดงแนวเขตทาง แบบเบื้องต้น งานศึกษาความเหมาะสมตามแนวทาง สศข. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

๓. งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่

- ความเข้าใจต่อเป้าหมายโครงการ และการสร้างการยอมรับของคนในพื้นที่
- ทิศทางและความพร้อมการพัฒนาและการลงทุนโครงการให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

➤ รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะ แนวเส้นทางและอัตราค่าโดยสารที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่

➤ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ

รูปแบบแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ

➤ ระบบขนส่งสาธารณะจะทำหน้าที่เชื่อมโยงจุดการเดินทางสำคัญภายในเขตเมืองและเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สำคัญ (Backbone)

➤ โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่เชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมสำคัญ เช่น ศูนย์ราชการ โรงเรียน สถานศึกษา โรงพยาบาล ศูนย์การค้า สนามกีฬา ศาสนสถาน สถานีขนส่ง

กรอบภาพรวม (Conceptual Framework) ระบบขนส่งสาธารณะ

➤ ระบบขนส่งสาธารณะของแต่ละจังหวัดจะทำหน้าที่เป็นระบบเสริม (Feeder) ให้กับระบบรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่สายตะวันออก (Trunk Route)

➤ สนับสนุนให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในระดับ door-to-door ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและต้นทุนต่ำ คนทุกกลุ่มเข้าถึงได้

➤ เชื่อมโยงทั้งในระดับพื้นที่เมือง แหล่งอุตสาหกรรม สถานที่ท่องเที่ยว และระดับภูมิภาคที่สามารถเชื่อมโยงประตูสู่นานาชาติ (International Gateway)

องค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะ

➤ โครงข่ายเส้นทางและตัวระบบ ต้องครอบคลุมการเดินทางและมีระดับการให้บริการที่ดี

➤ สาธารณูปโภคสนับสนุน เช่น จุดจอดแล้วจร สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง

➤ ระบบตั๋วและค่าโดยสาร ราคาเหมาะสมและสะดวกในการเชื่อมต่อ

➤ สิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชน

➤ การลงทุนและผลตอบแทน ระบบมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเหมาะสม

➤ การบริหารจัดการมีความเป็นไปได้และสามารถดำเนินการได้โดยหน่วยงานท้องถิ่น

นายมีศักดิ์
ขุนทรักษ์โชติ
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ
และประธานกรรมการ บจ.
ชลบุรีพัฒนาเมือง
และนายกสมาคม
อสังหาริมทรัพย์

ขอเสริมว่าเมืองชลบุรีที่ผ่านมา ๕-๑๐ ปี ไม่มีการเติบโต จะเติบโตที่เขตเมืองใหม่ เพราะแรงงาน ที่พักอาศัย การวางแผนทำระบบขนส่งต้องมองในอนาคตทำอะไรรองรับประชาชนในเมืองหรือไม่ หากรองรับประชาชนในเมืองสามารถอยู่ได้ด้วยระบบขนส่งที่มีอยู่ ได้แก่ รถสองแถว รถส่วนตัว มอเตอร์ไซด์ เพราะศักยภาพของเมืองไม่โตขึ้น ระบบขนส่งสาธารณะที่สำคัญต้องเน้นเรื่องการสร้างศักยภาพของเมืองในเขตที่มีศักยภาพที่จะเพิ่มเติมได้ เมืองที่เปลี่ยนไป ได้แก่ ๑.เมืองที่อยู่รอบนิคมอุตสาหกรรม บางแสน นิคมอมตะซิตี้ บ่อวิน ศรีราชา เมืองที่ต้องให้ความสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองเก่าและเมืองใหม่คือศรีราชาเชื่อมโยนิคมอุตสาหกรรม บ่อวิน และที่มีปัญหาการขนส่งสาธารณะมานานคือเมืองพัทยา

ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

ขณะนี้ความเห็นตรงกันว่าการจัดรถสาธารณะได้รับคำแนะนำเป็นนิคมอุตสาหกรรมซึ่งมีประชากรจำนวนมากที่ต้องการใช้เส้นทาง หากท่านใดมีข้อมูล โรงงาน การรับ-ส่ง พนักงานจากต้นทาง - ปลายทาง ที่ไหน ระยะทางเท่าไร สามารถส่งข้อมูลให้ทาง สนข.ได้

นายธนศ
ศุภรสิทธิ์ รักษากการ
ประธานสภาอุตสาหกรรม
ท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี

เสนอว่าควรดูการเชื่อมโยงการเดินทางการขนส่งสาธารณะในแต่ละบริบทก่อน ส่วนจะเชื่อมโยงกับฉะเชิงเทรา ระยอง เป็นเรื่องรอง ขณะนี้พัทยาปัญหาหลักจากการสอบถามนักท่องเที่ยวคือเรื่องการสื่อสาร application ในการหาข้อมูล กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวด้วยตัวเอง เช่น จีน รัสเซีย ซึ่งหลายประเทศไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาหลัก การท่องเที่ยวภายในเมืองพัทยาไม่เหมือนต่างประเทศ เช่น ต่างประเทศใช้

การเดินทางรูปแบบหลัก รถไฟความเร็วสูง รถไฟใต้ดิน พัทยา มีแท็กซี่ มอเตอร์ไซค์ รถสองแถว ซึ่งบางครั้งไม่สามารถเดินทางไปถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกแห่งได้ ต้องใช้การเดินทางหลายรูปแบบ และข้อมูลไม่เชื่อมโยงกัน ต้องได้รับการแก้ไข รถบัสในเมืองพัทยาเคยได้รับสัมปทานแต่ก็คืนเพราะทำแล้วไม่คุ้มทุน วิเคราะห์การใช้ตามจำนวนประชากร ๓ จังหวัด ทำแล้วคุ้มทุนหรือไม่ รถบัสที่มีอยู่เดิมอาจจะตอบโจทย์กว่าหรือไม่ ทำแล้วค่าโดยสารแพงมากประชาชนไม่ใช้ กลับไปใช้รถส่วนตัวเหมือนเดิม ควรโฟกัสเมืองอุตสาหกรรมกับเมืองท่องเที่ยวเป็นหลัก และการเชื่อมโยงระหว่างสนามบิน ท่าเรือ รถไฟความเร็วสูง สำหรับพัทยามีการศึกษารถไฟรางเบาบริเวณชายหาดประมาณ ๘ กิโลเมตร และหากนักท่องเที่ยวลงที่สถานีรถไฟความเร็วสูงในอนาคต สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรืออุตสาหกรรม การเดินทางเข้ามาในเมืองพัทยามาอย่างไร และจุดจอดและจร ขอให้มองเรื่องนี้เป็นเรื่องหลัก

นายจักรพงษ์ ประภากรสกุล
ผู้อำนวยการสำนักงาน
สภาอุตสาหกรรมจังหวัด
ชลบุรี

แจ้งว่าหลายท่านมีความเป็นห่วงโครงการ EEC มาทำที่จังหวัดชลบุรี ที่ผ่านมามีทราบว่าการภาครัฐได้มีการทำประชาพิจารณ์ขนาดไหน ในส่วนของภาคเอกชน สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี หอการค้าจังหวัดชลบุรี ขอความร่วมมือภาครัฐหรือที่เกี่ยวข้อง เมื่อรับฟังข้อความคิดเห็นแล้ว ทางสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรีพร้อมที่จะทำงานร่วมกันและขอมีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการ หรือคณะที่เกี่ยวข้อง

นายไพศาล ปรางศรี
แทนโยธาธิการและผัง
เมืองจังหวัดชลบุรี

สอบถามว่าสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มารับฟังความคิดเห็นโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แล้วนำไปทำแผน โดยศึกษาหลายๆ เส้นทาง และคัดเลือกถนน ๑ เส้นทาง เพื่อออกแบบและศึกษาทางด้านวิศวกรรม ศึกษาผลกระทบ และประมาณราคา ไข่หรือไม่

ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

แจ้งว่าใกล้เคียงกัน จะมีรางรถไฟ สถานี ทางหลวง แผนหลักค่อนข้างชัดเจน สำหรับในเมืองจะมีแผนรองรับโครงข่ายหลัก แผนในเมืองจะถูกเชื่อมโยงกับเส้นนำร่อง โดยจะศึกษาเส้นนำร่องถึงความคุ้มค่า ระบบไหนที่เหมาะสม ศึกษาจุดจอดรถสาธารณะ เพื่อจะรับและส่งคนในเมืองและนอกเมือง

ผศ.ดร.พรรณี พิมพันธ์ศรี
แทน อธิการบดี
มหาวิทยาลัยบูรพา

แจ้งว่าเห็นด้วยกับสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี ประชาชนที่ใช้รถขนส่งสาธารณะควรแยกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ ๑.ประชากรในพื้นที่ที่อาศัยอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะต้องไม่ได้รับผลกระทบกับการพัฒนา EEC ๒.อุตสาหกรรมที่ใช้ในการขนส่งและเดินทางไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ๓.กลุ่มนักท่องเที่ยวซึ่งภาษาสำคัญมากการขนส่งสาธารณะต้องพร้อมเรื่องการสื่อสาร เช่น ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ภาษารัสเซีย ภาษาญี่ปุ่น และรถสาธารณะขอให้มองระยะยาว ถึง Clean Technology การออกแบบรถที่ใช้ให้ดู Smart ประหยัด สะอาด ไม่ทำร้ายโลก สามารถบริการได้ทุกกลุ่ม และที่ปรึกษาโครงการขอให้ประสานกับสำนักงาน EEC อย่างใกล้ชิดเพื่อติดตามความก้าวหน้าของ EEC

ประธาน

การศึกษารถสาธารณะต้องคิดจากกลุ่ม ๓ กลุ่ม รูปแบบ เส้นทาง รถ ควรจะเป็นแบบไหนที่จะเหมาะสม

ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

การพัฒนาระบบขนส่งในเมืองหลักๆของประเทศ รัฐบาลลงทุนโครงสร้าง ส่วนการบริหารจัดการเดินรถใช้การร่วมลงทุน การพัฒนาระบบขนส่งบางพื้นที่ต้องการใช้ระบบ Smart ทำแล้วไม่มีประชาชนขึ้น ดังนั้นที่ปรึกษาจะต้องไปวิเคราะห์เลือกระบบให้เหมาะสม เช่น เริ่มแรกอาจเป็นมินิบัส พอประชาชนใช้เยอะเป็นรถบัสใหญ่ จะเป็นระดับ

การพัฒนาไปเรื่อยๆ ซึ่งตรงนี้จะมีการวิเคราะห์การใช้ตามจำนวนประชากรในอนาคต ระบบสาธารณะสมัยใหม่ที่จะเกิดขึ้น ตัวรถมีประสิทธิภาพ ทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย ระยะทางเหมาะสมไปกลับวิ่งวนได้ มีระบบไฟฟ้าเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปริมาณประชากรขึ้น ถ้าหากบริษัทพัฒนาเมืองและอปท. รวมตัวกันจัดการเดินรถทั้งระบบ ผลกำไรจะจุนเจือที่ขาดทุนก็จะอยู่รอด สามารถทำให้ระบบอยู่ได้ อนาคตรถไฟฟ้าเข้ามาแน่นอน รถโดยสารไฟฟ้าตอนนี้ต้องนำเข้าอย่างเดียว ภาครัฐกำลังผลักดันให้มีการศึกษาผลิตรถโดยสารสาธารณะ ทุกอย่างที่วางแผนอย่างนี้ ๒ ปี สิ่งที่ต้องการฝากภาคธุรกิจ หากมีการรวมกลุ่มมีการพัฒนาที่เข้มแข็ง โครงข่ายถนน โครงข่ายในเมืองและอุตสาหกรรม จะตอบโจทย์ ค่าโดยสารตัวเดียว อนาคตพฤติกรรมประชาชนต้องเปลี่ยนมาใช้ทางเท้ามากขึ้น เทศบาลมีหน้าที่หลักต้องพัฒนาทางเท้าให้ปลอดภัย สวยงาม พื้นที่ถนนในเขตเมืองจะลดลง พื้นที่ทางเท้าจะเพิ่มขึ้น สนข.วางแผนให้พร้อมชักชวน บริษัทพัฒนาเมือง อปท. รวมมาเป็นเจ้าภาพในการทำงาน หากท่านใดมีข้อมูลเพิ่มเติมสามารถส่งให้สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค <http://www.otp.go.th> โทรศัพท์ ๐-๒๒๑๕๑๕๑๕, โทรสาร ๐-๒๒๑๖-๔๑๖๘

มติที่ประชุม

เห็นชอบให้สำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาครับข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัด ชลบุรี ดังนี้

๑.ระบบขนส่งสาธารณะที่สำคัญต้องเน้นเรื่องการสร้างศักยภาพของเมืองในเขตที่มี ศักยภาพที่จะเพิ่มเติมได้ เมืองที่ต้องให้ความสำคัญ คือเมืองอุตสาหกรรม เมืองท่องเที่ยว อำเภอศรีราชาเขื่อนนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน ปลวกแดง เปิดพื้นที่เมือง อนาคต และพัทยา

๒.เชื่อมโยงเมืองอุตสาหกรรมกับเมืองท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงระหว่างสนามบิน ท่าเรือ รถไฟความเร็วสูง

ระเบียบวาระที่ ๓

๓.๒ รายงานแนวทางการสร้างศูนย์ประชุมและนิทรรศการมาตรฐานในประเทศไทย (นำเสนอโดยเอกสาร)

กระทรวงมหาดไทยแจ้งว่าสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) หรือ สสปท. ในฐานะหน่วยงานหลักที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม ไมซ์ในประเทศไทย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของ สถานที่จัดงานไมซ์ในประเทศไทย จึงได้มีการจัดทำโครงการเพื่อศึกษาแนวทางในการสร้าง ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าให้ได้มาตรฐานขึ้น เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาหรือสร้าง ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้าในอนาคต เพื่อให้ได้ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าที่ได้ มาตรฐาน สามารถอำนวยความสะดวกต่อผู้จัดงานและผู้เข้าร่วมงาน ตอบโจทย์ต่อทุก กิจกรรมในการจัดงานไมซ์ เพื่อดึงดูดทั้งผู้จัดงานและนักเดินทางไมซ์ให้เข้ามายังประเทศ ไทยมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑.เพื่อศึกษาค้นตอนและปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่สำหรับการสร้างศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า

๒.เพื่อพัฒนาคู่มือสำหรับการสร้างศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าให้เหมาะสมกับพื้นที่ เป้าหมายและการใช้งาน

๓.เพื่อผลักดันให้นักลงทุนหรือเจ้าของกิจการสามารถสร้างศูนย์ประชุมและแสดง สินค้าที่มีมาตรฐาน

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๓

๓.๓ การดำเนินการกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ ประจำปีจังหวัด (นำเสนอโดยเอกสาร)

กระทรวงมหาดไทยแจ้งว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ (ศรีสะเกษ อุบลราชธานี อำนาจเจริญ โยธธร) ขอให้กระทรวงมหาดไทยประสานกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาสนับสนุนการดำเนินการตามมติที่ประชุมกรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๒ เรื่อง การแก้ไขหลักเกณฑ์เงื่อนไขกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ ประจำปีจังหวัดศรีสะเกษ เพื่อให้ผู้ประกอบการเอสเอ็มอีสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น โดยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ

สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม โดย สำนักงานกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ (สอป.) แจ้งข้อมูล ดังนี้

๑. กองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐ ได้จัดตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้ความช่วยเหลือเงินทุนและเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุนให้กับผู้ประกอบการที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (SMEs) ที่มีศักยภาพในการต่อยอดธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้ประกอบการต้องมีคุณสมบัติตามกรอบหลักเกณฑ์การให้สินเชื่อที่กำหนด กองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐจึงไม่สามารถแก้ไขคุณสมบัติยื่นคำขอกู้เพิ่มเติมให้กับบุคคลที่ไม่ใช่ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (SMEs) ให้ได้รับสิทธิสามารถยื่นกู้กองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐได้ อย่างไรก็ตามสำหรับผู้ประกอบการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ ที่มีลักษณะการประกอบกิจการเป็นบุคคลธรรมดาไม่ได้จดทะเบียนนิติบุคคล สามารถขอรับการสนับสนุนด้านสินเชื่อจากโครงการเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการส่งเสริมอาชีพอุตสาหกรรมในครอบครัวและหัตถกรรมไทย กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม หรือโครงการสินเชื่อจากธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.)

๒. กรณีการปรับเปลี่ยนเรื่องการเบิกจ่ายที่ล่าช้าและกำหนดให้ผู้กู้ต้องลงทุนก่อนจึงจะเบิกจ่ายได้ ซึ่งเป็นการสร้างภาระให้กับผู้กู้ นั้น เป็นขั้นตอนการอนุมัติสินเชื่อ กองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐซึ่งคณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐประจำปีจังหวัด โดยผู้ว่าราชการจังหวัด หรือรองผู้ว่าราชการจังหวัด ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธานอนุกรรมการ เป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ โดยนำข้อมูลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของกิจการที่ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ในฐานะหน่วยร่วมดำเนินการที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์และตรวจสอบกิจการมาประกอบการอนุมัติสินเชื่อ เสนอขอในการเบิกจ่ายสินเชื่อจะเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหาร/ประจำปีจังหวัด ซึ่งคณะกรรมการบริหาร/ประจำปีจังหวัดสามารถกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ในการอนุมัติสินเชื่อซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้กู้ได้ ดังนั้นคณะกรรมการบริหาร/ประจำปีจังหวัด มีอำนาจที่จะพิจารณาปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการเบิกจ่าย ผ่อนปรนเงื่อนไขการอนุมัติสินเชื่อได้ตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากเหตุผลประกอบซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้กู้และไม่เกิดความเสียหายกับกองทุนโดยให้สอดคล้องตามสภาพข้อเท็จจริงที่ปรากฏได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม แต่ต้องอยู่ภายใต้ระเบียบและหลักเกณฑ์ของกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีตามแนวพระราชรัฐโดยมุ่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้กู้

ระเบียบวาระที่ ๓

มติที่ประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

นายันทวุฒิ อักษรแก้ว
นักวิชาการส่งเสริมการ
ลงทุนชำนาญการ

๓.๔ การประกาศใช้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ (นำเสนอโดยเอกสาร)

กระทรวงมหาดไทยได้รับแจ้งจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจว่า พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๒๙ ก เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒) ซึ่งมีขอบข่ายการใช้บังคับกับกระทรวงเจ้าสังกัดและหน่วยงานเจ้าของโครงการ ประกอบกับมีบทเฉพาะกาลรองรับการดำเนินการของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖

รับทราบ

๓.๕ ความคืบหน้าเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

๑.มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC: Eastern Economic Corridor) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๖/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- ต้องอยู่ในประเภทกิจการที่กำหนด (กลุ่มที่ได้ยกเว้นภาษีเงินได้ ๕-๘ ปี)
- ต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่กำหนด

๑) เขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ เช่น เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor :EEC) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand หรือ EECd) เมืองการบินภาคตะวันออก (EEC Aeropolis: EEC-A)

๒) เขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย ปัจจุบันมี ๒๑ เขต ++

๓) พื้นที่นิคม/เขตอุตสาหกรรมใน EEC ที่คณะกรรมการ EEC มิได้ประกาศให้เป็นเขตส่งเสริมตามข้อ ๒

- ต้องมีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาวิจัย เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีหรือบุคลากร
- ต้องยื่นคำขอเพื่อรับสิทธิตามมาตรการนี้ภายในวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๒

๒. มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(EEC: Eastern Economic Corridor) ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา

สิทธิประโยชน์	Basic Package	EEC Package
เขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ (EECI,EECd,EEC-A)	กิจการเป้าหมาย: ๑๐ ปี ๘ ปี ๕ ปี	๑๓ ปี ๑๒ ปี ๗ ปี + ๕๐% (๕ ปี)
	กิจการที่ให้ส่งเสริมใน EEC ที่มีเป้าหมายในพื้นที่	สิทธิพื้นฐาน +๕๐% (๓ ปี)
เขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย	กิจการเป้าหมาย: ๑๐ ปี ๕-๘ ปี	๑๒ ปี สิทธิพื้นฐาน +๕๐% (๓ ปี)
	กิจการที่ให้ส่งเสริมใน EEC ที่มีเป้าหมายในพื้นที่	สิทธิพื้นฐาน +๕๐% (๓ ปี)
นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมใน EEC	กิจการที่ให้ส่งเสริมใน EEC	สิทธิพื้นฐาน +๕๐% (๓ ปี)

๓.เขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๒๑ เขตส่งเสริมอุตสาหกรรม EEC รวมนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด ๓๑ แห่ง (๑๑๓,๐๐๐ ไร่) ใน EEC

- จังหวัดฉะเชิงเทรา ๑ เขต ได้แก่ ที เอฟ ดี ๒
- จังหวัดชลบุรี ๑๒ เขต ได้แก่ ยามาโตะดินดัสทริส อมตะนคร ๑-๒ ปิ่นทอง ๑-๕ เหมราชชลบุรี ๑-๒ เหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด ๒-๓

➤ จังหวัดระยอง ๘ เขต ได้แก่ เหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด ๑,๔ เหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) อีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) เหมราชระยอง ๓๖ อมตะซิตี้ ชีพรีระยอง

๔.อุตสาหกรรมเป้าหมายแห่งอนาคต (S-Curve) ภายใต้มาตรการ EEC

➤ New S – Curve :การแพทย์ครบวงจร เครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์ ดิจิทัล อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ การบินและโลจิสติกส์

➤ First S- Curve :การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อาหาร แห่งอนาคต ยานยนต์สมัยใหม่

๕.มาตรการส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

➤ กิจการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ

สิทธิประโยชน์ กรณีที่ ๑ บริการระบบอัจฉริยะครบทั้ง ๗ ด้าน ยกเว้น CIT (จำกัดวงเงิน) ๘ ปี

กรณีที่ ๒ บริการระบบอัจฉริยะไม่ครบ ๗ ด้าน ยกเว้น CIT ๕ ปี

“จากรายได้ค่าบริการโดยใช้ระบบอัจฉริยะ”

สำหรับพื้นที่ EEC ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ๕๐% ๕ ปี

ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร สิทธิและประโยชน์อื่นๆ ตามประกาศ กกท. ที่ ๒/๒๕๕๗

เงื่อนไข

- ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสาร
 - ต้องมีระบบจัดเก็บและบริหารข้อมูล Open data platform
 - ต้องมีบริการระบบ Smart Environment และมีระบบอัจฉริยะ
- ด้านอื่นๆ อีกอย่างน้อย ๑ ด้าน จาก ๖ ด้าน
- ต้องได้รับความเห็นชอบจาก คกก.หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ
- เรื่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะก่อนยื่นขอรับการส่งเสริม

- ต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ และเสนอ

แผนการมีส่วนร่วมของ ปชช.ในพื้นที่

- ต้องดำเนินการตามเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ที่กำหนด
- ทุนไทย > ๕๑%

➤ กิจการพัฒนาระบบเมืองอัจฉริยะ

สิทธิประโยชน์ กรณีที่ ๑ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่ครบทั้ง ๗ ด้าน ยกเว้น CIT (จำกัดวงเงิน) ๘ ปี

กรณีที่ ๒ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่ไม่ครบ ๗ ด้าน ยกเว้น CIT ๕ ปี

สำหรับพื้นที่ EEC ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ๕๐% ๕ ปี ยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับเครื่องจักร สิทธิและประโยชน์อื่นๆ ตามประกาศ กกท.ที่ ๒/๒๕๕๗

เงื่อนไข

- ต้องมีการพัฒนา ติดตั้ง และให้บริการระบบเมืองอัจฉริยะพื้นฐาน
- อย่างน้อย ๑ ด้าน
- โครงการพัฒนาระบบเมืองอัจฉริยะที่ขอรับการส่งเสริมจะต้องเป็น
- ส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการหรือ
- หน่วยงานที่รับผิดชอบการพัฒนาเมืองอัจฉริยะเท่านั้น

➤ **กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอัจฉริยะ**

นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมทั่วไป ยกเว้นภาษีเงินได้ฯ ๕ ปี

นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอัจฉริยะ

๑.นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอัจฉริยะ ๗ ด้าน Smart Mobility Smart Community Smart Economy Smart Environment Smart Governance Smart Building Smart Energy ยกเว้นภาษีเงินได้ ๘ ปี

๒.ต้องได้รับความเห็นชอบจาก กกก.หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการพัฒนาเมืองอัจฉริยะก่อนยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

๓.ต้องมีผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้น > ๕๑%

๔.เงื่อนไขอื่นๆ เช่นเดียวกับกิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมทั่วไป

๖.สถิติการยื่นขอรับส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ EEC

จำนวนโครงการและมูลค่าเงินลงทุนของโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมในพื้นที่ EEC พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๒ (ม.ค.-มี.ค.)

พ.ศ.	ชลบุรี		ระยอง		ฉะเชิงเทรา	
	จำนวนโครงการ	มูลค่าเงินลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าเงินลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าเงินลงทุน
๒๕๕๘	๑๐๔	๒๕,๘๙๒	๙๓	๓๓,๑๙๗	๒๗	๔,๖๘๙
๒๕๕๙	๑๗๐	๘๑,๑๕๔	๑๐๐	๑๐๔,๙๓๓	๓๒	๑๓,๒๔๐
๒๕๖๐	๑๘๘	๖๗,๘๗๖	๑๔๒	๑๘๙,๗๗๕	๕๘	๓๙,๒๓๙
๒๕๖๑	๑๙๓	๕๗๖,๙๑๐	๑๕๖	๕๘,๗๐๐	๗๓	๔๘,๓๐๐
๒๕๖๒ (ม.ค.-มี.ค.)	๕๔	๕๒,๔๐๑	๔๕	๑๗,๘๐๒	๑๗	๔,๘๔๙

นายสำรวย เข้มทองกลาง
แทนอุตสาหกรรมจังหวัด
ชลบุรี

รายงานความคืบหน้า ดังนี้

๑.พ.ร.บ.โรงงานใหม่ เช่น แก๊สขอบเขตการเป็นโรงงานจากเดิมต้องมีเครื่องจักร ๕ แรงม้า หรือคนงาน ๗ คน มาเป็น ๕๐ แรงม้า หรือคนงาน ๕๐ คน และเกี่ยวกับอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีผลบังคับใช้ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

๒.การลงทุนในจังหวัดชลบุรี เช่น อุตสาหกรรมการก่อสร้าง การจัดการโลจิสติกส์ กรณีเตรียมพื้นที่เพื่อกำหนดเป็นนิคมอุตสาหกรรม เขตนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับ EEC มีข้อแตกต่างของการได้รับสิทธิจาก BOI ผลกระทบ ๑.ถ้าไม่เป็นนิคม แล้วเป็นเขต หรือกลุ่ม จะไม่ได้รับสิทธิจาก BOI ในส่วนของราชการ โดยให้เอกชนดำเนินการโดยตรง หากสามารถนำเป็นประเด็นเรียกร้องให้ได้สิทธิประโยชน์จาก BOI เพื่อจูงใจและเป็นแนวทางของจังหวัดชลบุรีหรือในเขต EEC

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดชลบุรี

เห็นด้วยกับผู้แทนอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการที่ไม่ได้ขึ้นตรงกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ไม่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI เขตประกอบการ เช่น โรงงานผลิตกระดาษจากทะเลสาบปาล์ม

นายันทวุฒิ อักษรแก้ว
นักวิชาการส่งเสริมการ
ลงทุนชำนาญการ

สิทธิและประโยชน์ ระหว่างในนิคมกับนอกนิคม แตกต่างกันได้คือ อยู่นอกนิคมได้สิทธิ น้อยกว่าในนิคม ๑ ปี ให้สิทธิตามประเภทกิจการ เช่น อยู่นิคมได้ ๔ ปี อยู่นอกนิคม ได้ ๓ ปี สำหรับนโยบายปีที่ผ่านมาได้แก้ไขสิทธิประโยชน์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม อัจฉริยะ ยกเว้นภาษีเงินได้ ๘ ปี

แทนโยธาธิการและผัง
เมืองจังหวัดชลบุรี

นายธนศ ศุภรสิทธิ์
รักษาการประธานสภา
อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด
ชลบุรี

ผู้แทน โยธาธิการและ
ผังเมืองจังหวัดชลบุรี

ประธาน

มติที่ประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓
ว่าที่ ร.ท.มนตรี สีเหลือง
แทนทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

ผังเมือง eec ตาม roadmap คาดว่าจะประกาศใช้ประมาณเดือนสิงหาคม ๒๕๖๒
ในกระบวนการจัดทำแผน ใช้ พรบ. EEC เป็นกรอบการดำเนินการ

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๖/๒๕๖๒ เรื่อง มาตรการส่งเสริมและ
พัฒนามาตรฐานการประกอบธุรกิจโรงแรมบางประเภท ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๒
ให้โรงแรมที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตเข้าสู่ระบบ อปท.ที่ดูแลการอนุญาตก่อสร้าง ยังขาดความรู้
ความเข้าใจในระเบียบ ข้อยกเว้น เช่น อาคารที่ไม่อยู่ในผังเมืองได้รับการยกเว้นหรือไม่
อาคารที่ผิด พรบ.ควบคุมอาคารจะต้องดำเนินการอย่างไร

คำสั่งดังกล่าวฯ ให้เฉพาะโรงแรมประเภท ๑ และ ๒ อาคารที่มีการดัดแปลงที่เข้าข่าย
เป็นโรงแรมดำเนินการขออนุญาตให้ถูกต้อง อาคารที่มีการใช้แต่ยังไม่ถูกต้องตามระเบียบ
พรบ.โรงแรม หรือกฎหมายควบคุมอาคารต้องไปแก้ไขให้ถูกต้องและแจ้งพนักงานเพื่อให้
ถูกต้อง เน้นเฉพาะโรงแรมประเภท ๑ และ ๒ เท่านั้นที่มีก่อนที่จะมีคำสั่งนี้

ขอให้ประธานที่ทำการปกครองจังหวัดชลบุรี แจ้งให้ อปท.ทราบ

๑.รับทราบ ความคืบหน้าของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

๒.มอบหมายให้เลขานุการประสานที่ทำการปกครองจังหวัดชลบุรี แจ้งให้ อปท.
เข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติงาน ระเบียบ ข้อยกเว้น เรื่องคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความ
สงบแห่งชาติ ที่ ๖/๒๕๖๒ เรื่อง มาตรการส่งเสริมและพัฒนามาตรฐานการประกอบ
ธุรกิจโรงแรมบางประเภท ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๒

๓.๖ มาตรการป้องกัน และลดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข ๗

เปรียบเทียบข้อมูลการอำนวยความสะดวกอุบัติเหตุ บนทางหลวงพิเศษระหว่าง
เมือง หมายเลข ๗ ฝ่ายบริหารการจราจร แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง
ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

สถิติ	๒๕๖๑	๒๕๖๒	ร้อยละ
เกิดอุบัติเหตุขึ้นทั้งหมด	๑,๑๖๖ ครั้ง	๘๗๕ ครั้ง	ลดลง - ๒๔.๙๖
ผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	๓๔๓ ราย	๓๓๗ ราย	เพิ่มขึ้น +๙.๙๑
ผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส	๕๙ ราย	๔๒ ราย	ลดลง -๒๘.๘๑
ผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ	๑๖ ราย	๑๕ ราย	อัตราการเสียชีวิต คงที่ (๑๖ ราย)
ผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาล	๐ ราย	๑ ราย	

จากสถิติข้อมูล พบว่า ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมา
จากการจอดรถบริเวณไหล่ทาง หรือจอดในที่ห้ามจอด จำนวน ๕ ราย หรือเท่ากับ ๑/๓
ของสาเหตุการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นทั้งหมด

จากสถิติข้างต้น แขวงทางหลวงระหว่างเมืองได้ประชุมการตรวจราชการเพื่อบูรณาการ
ปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม
๒๕๖๒ เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา ดังนี้

๑.จัดทำแผนการดำเนินการก่อสร้างเพิ่ม/พัฒนาและปรับปรุงจุดจอดรถฉุกเฉิน
Emergency Praking บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ และบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗
ตามความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรม

๒.การดำเนินการตามแผนแม่บทเพิ่ม/พัฒนาและปรับปรุงจุดจอดรถฉุกเฉินบนทาง
หลวงพิเศษหมายเลข ๙ และบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗

๓.ดำเนินการประชาสัมพันธ์ด้วยป้าย VMS ห้ามจอดบนไหล่ทาง และการติดตั้ง
ป้ายจราจรเตือนล่วงหน้าจุดพักรถและแนะนำจุดพักรถ

๔.ดำเนินการประสานจัดตั้งกลุ่ม Application line และขอเชิญผู้ที่เกี่ยวข้อง ดำรวจทางหลวง แขวงทางหลวงฯ สำนักงานขนส่ง เพื่อเป็นการบูรณาการร่วมกัน โดยที่ประชุมมีมติให้ดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ ให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทำหนังสือถึงกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อออกประกาศ พรบ.ทางหลวง มาตรา ๔๑

๔.๒ ให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแก้ไขข้อความป้ายห้ามจอดบนไหล่ทาง ในเขตทางหลวงพิเศษ ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท แก้ไขเป็นโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตาม พรบ.ทางหลวง มาตรา ๔๑

๔.๓ ให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ เรื่องห้ามจอดรถบนไหล่ทางในลักษณะที่ผิดกฎหมายทางหลวงพิเศษ พร้อมตั้งกลุ่ม Application line และเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกลุ่ม Application line เพื่อรับทราบข้อมูลกรณีมีรถจอดบนไหล่ทาง และให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมบูรณาการกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ดำรวจ ในการดำเนินการตามกฎหมาย

๔.๔ ให้สำนักงานขนส่งจังหวัดประสานงานกับสมาคมรถบรรทุก หรือ ประสานงานกับผู้ประกอบการให้ทราบถึงบทลงโทษจอดรถบนไหล่ทางในเขตทางหลวงพิเศษ โดยเริ่มตั้งแต่ขออนุญาตใบขับขี่

๔.๕ ให้สำนักงานกฎหมายแนะนำด้านกฎหมายกับกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในข้อกำหนดห้ามจอดรถบนไหล่ทางในเขตทางหลวงพิเศษ และอำนาจในการเคลื่อนย้ายรถยนต์

นายวันชัย จิงจรัสทรัพย์
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม

การบริหารจัดการของมอเตอร์เวย์ดีขึ้นในช่วงหลัง ขอให้เพิ่มป้ายไฟประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น เพื่อแสดงข้อความแจ้งล่วงหน้าให้รู้ว่ามีอุบัติเหตุ หรือรถเสีย ช่อจรรยาที่เท่าไร อยู่กม.ที่เท่าไร จะได้เลี่ยงเส้นทาง ออกด้านใดด้านหนึ่งก่อน

แทนทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

จะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวมาเรียนผู้บริหารต่อไป และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้ความสำคัญมามาตรการ แผนงาน เพื่อความปลอดภัยของประชาชน และป้ายข้อความ ภาพเคลื่อนไหว อยู่ระหว่างเข้าดำเนินการทั้งในสาย ๗ และสาย ๙

ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม

สอบถามเพิ่มเติม จุดจอดรถในกม.๙๔+๒๐๐ จะเริ่มดำเนินการเมื่อไร

แทนทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง

ผู้อำนวยการ สภาอุตสาหกรรม
จังหวัดชลบุรี

หากมีการประชุมขอให้เชิญสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรีเข้าร่วมการประชุมเพื่อเป็นการบูรณาการร่วมกัน

แทนทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

หากมีเรื่องที่เกี่ยวข้องจะเชิญสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรีเข้าร่วมการประชุม

เลขาธิการสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดชลบุรี

เส้นทางเหมือนโดนบล็อก เช่น เกิดอุบัติเหตุรุนแรง รถก็กระเบิดไม่สามารถนำ ผู้ได้รับบาดเจ็บออกมาได้ รถติดยาว ควรจะออกแบบให้สามารถยกออกจากถนนหลักได้ เป็นช่วงๆ และเห็นด้วยกับสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากการจอดรถบริเวณไหล่ทาง เช่น รถบรรทุกจอดไหล่ทาง ควรมีมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัด
ชลบุรี

ควรมีจุดจอดสำหรับรถบรรทุก เพื่อความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้เส้นทาง สาเหตุที่รถบรรทุกจอดไหล่ทางเนื่องจากการกำหนดเวลาวิ่ง โรงงานที่รับสินค้าต้องการใช้ สินค้าเร่งด่วน เช่น โรงงานต้องการใช้สินค้า ๙.๐๐ น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ห้ามรถบรรทุกวิ่ง

แทนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ทำให้รถบรรทุกต้องไปจอดในบริเวณที่ใกล้โรงงาน พอไม่ติดเวลาสามารถวิ่งเข้าได้ กฎหมายไม่อนุญาตให้จอดไหล่ทาง จอดได้เฉพาะกรณีฉุกเฉินเท่านั้น และได้จัดจุดจอดกรณีฉุกเฉินไว้เป็นระยะ ที่ผ่านมามีอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการจอดรถไหล่ทาง และได้มีการจัดประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีมาตรการให้ฝ่ายจราจรจัดเจ้าหน้าที่ให้ไปแจ้งจุดจอดรถที่ใกล้เคียง ขั้นตอนต่อไปจะบันทึกภาพถ่ายให้ขนส่งร่วมกับทางหลวงเปรียบเทียบค่าปรับ
แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	อยากทราบระเบียบที่ชัดเจน จุดจอดรถและรองรับรถบรรทุกได้เท่าไร
แทนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะดำเนินการให้
รักษาการประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี	จุดจอดพักรถกลางทางมอเตอร์เวย์ ที่จะเพิ่มขึ้นอีก ๒ ปีข้างหน้า ระหว่างนี้มีมาตรการช่วยเหลือก่อนหรือไม่
แทนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ในช่วงวันหยุดและเทศกาลประสบปัญหา คือ ส่วนใหญ่เข้ามาจอดบริเวณด้านหน้า ทำให้มีปัญหาเรื่องที่จอด และรถติด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้มีมาตรการจัดเจ้าหน้าที่เข้ามาดำเนินการแนะนำ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนนำรถมาจอดด้านหลังปรากฏว่าดีขึ้น
ประธาน	ขอให้แนะนำและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องทุกเทศกาล
มติที่ประชุม	คณะกรรมการได้เสนอขอให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพิ่มเติมป้ายประชาสัมพันธ์ (ป้ายไฟ) ทางออก จุดจอดรถบรรทุก จุดพักรถ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง
ระเบียบวาระที่ ๔	เรื่องเพื่อพิจารณา ข้อเสนอแนะของภาคเอกชน/ส่วนราชการ ๔.๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี	จังหวัดชลบุรีมีบริบทแตกต่างกัน ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านที่พักอาศัย ความเจริญเติบโตของจังหวัดชลบุรี ได้แก่ เมืองชลบุรี ศรีราชา แหลมฉบัง พัทยา อุตะเภ อมตะชลบุรี บ่อวิน ปลวกแดง จุดที่จำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อรางสาธารณะ ได้แก่ (๑) ศรีราชา – ปลวกแดง (๒) อมตะชลบุรี – อมตะระยอง (๓) อุตะเภ โครงการศึกษาของคณะที่ปรึกษาขอให้คำนึงถึงบริบทที่แตกต่างกันของจังหวัดชลบุรี ขอให้มองถึงอนาคต ๕ ปี ถึง ๑๐ ปี เริ่มต้น ๕ ปี ทำรถบัส ๑๐ ปี ทำรถไฟรางเบา สำหรับพัทยานีมีความพร้อมที่จะทำรถไฟรางเบา
	การปรับเปลี่ยนและยกระดับจังหวัดชลบุรีสู่จังหวัดอัจฉริยะ SMART PROVINCE การพัฒนาจังหวัด อัจฉริยะ ๗ ด้าน ดังนี้
	๑.SMART LIVING การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ให้ประชาชน มีสุขภาพดี คุณภาพชีวิตที่ดี มีความปลอดภัย และมีความสุข ในการดำรงชีวิต
	๒.SMART PEOPLE การพัฒนาองค์ความรู้ ทักษะชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำ ตลอดจนเปิดกว้างเรื่องความคิดสร้างสรรค์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน
	๓.SMART GOVERNANCE เมืองที่พัฒนาด้วยระบบข้อมูล (BIG DATA) ระบบบริการของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวก แก่ประชาชน เพื่อการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสีย ในการเข้าถึงข้อมูล ข่าวสารของภาครัฐ โดยมุ่งเน้น ความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง โดยผ่านการประยุกต์ใช้นวัตกรรมบริการ

๔.SMART ECONOMY การใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล ในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และการบริหารนวัตกรรมทางด้านทรัพยากร อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การเกษตรอัจฉริยะ การท่องเที่ยวอัจฉริยะ เป็นต้น

๕.SMART MOBILITY มุ่งเน้นการพัฒนาการจราจร และการขนส่งอัจฉริยะ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา โดยเพิ่มประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยงระบบขนส่งให้เป็นแบบไร้รอยต่อ และให้ความหลากหลาย เช่น เพิ่มความสะดวก ความปลอดภัย และตรงเวลา และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๖.SMART ENERGY มุ่งเน้นการบริหารจัดการทางด้าน พลังงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความสมดุล ระหว่างการผลิต และการใช้พลังงานในพื้นที่ เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงาน และลดการพึ่งพา พลังงานจากระบบโครงข่ายพลังงานหลัก

๗.SMART ENVIRONMENT คำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและสภาวะการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยใช้เทคโนโลยี เข้ามาบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ การบริหารจัดการของเสีย และการเฝ้าระวัง ภัยพิบัติ ตลอดจนเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติ

แนวทางการจัดการขนส่งสาธารณะในจังหวัดชลบุรี

➤ ศึกษาข้อมูลเดิมการหาความหนาแน่นของประชากร ความสะดวก ของระบบขนส่งในปัจจุบัน

- แนวเส้นทางการคมนาคมขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน
- แนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง
- แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูง
- แนวเส้นทางระบบคมนาคมขนส่งที่ต้องการเพิ่มเติมจากปัจจุบัน
- เพิ่มประสิทธิภาพของรถไฟรางคู่

แนวเส้นทางที่ทำให้เกิดประโยชน์ ทางด้านการขนส่งสาธารณะ

- เส้นทาง อมตะ อำเภอนาทองเส้นเก่า หนองบอนแดง อำเภอบ้านบึง
แยกถนน ๓๓๑ เขาคันทรง อ.ปลวกแดง
- เส้นทาง นิคมแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลแหลมฉบัง เครือสหพัฒน์
บ้านหนองแขวะ บ่อวิน อำเภอปลวกแดง
- เส้นทาง โรงพยาบาลสมเด็จพระ ญ ศรีราชา อำเภอสรีราชา โรงเรียนอัสสัมชัญ
บ้านหุบบอน เขาคันทรง อำเภอปลวกแดง
- เส้นทาง อำเภอสัตหีบ ตามเส้น ๓๓๑ เข้า อำเภอนาทองใหญ่ อำเภอบ่อทอง
อำเภอกะจันทร์
- เส้นทางเดิม แหลมฉบัง ศรีราชา หนองมน อำเภอเมืองชลบุรี มหาวิทยาลัย
ศรีปทุม อมตะชลบุรี
- เส้นทางรถไฟรางคู่ สำหรับ ขนส่งผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วน บ้านพลูตาหลวง
ถึง อำเภอนาทอง ในช่วงเช้าและเย็น
- การพัฒนารถ แท็กซี่ อำเภอสรีราชา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ
การขนส่งอัจฉริยะ จึงเป็นการพัฒนาที่สามารถทำได้ทันที และจะเป็นพื้นฐาน
ที่จะนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาด้านอื่น ๆ ต่อไป

ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม

ได้มีการประชุมกันหลายรอบเกี่ยวกับเส้นทางจราจรจังหวัดชลบุรี ในส่วนที่ควรทำ
เส้นทางพาวธิ์ คลองตำหรุ หนองปรือ หากดำเนินการได้จะช่วยแก้ไขปัญหารถติด

ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

จังหวัดมีคณะกรรมการ อจร.จังหวัดชลบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ถนน และ
รายงานให้ปลัดกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรี ซึ่งจะเป็นอีกช่องทางในการแก้ไขปัญหา

เลขาธิการสภา
อุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี

ข้อมูลข้างต้นที่สภาอุตสาหกรรมเสนอไปจะขาดทุนในระยะแรก ๕ ปี และจะมีกำไร
ในระยะต่อไป เส้นทางที่แนะนำเพื่อบูรณาการเส้นทางเดิม และรัฐบาลมีแนวคิดจะลด
จำนวนรถตู้เพื่อใช้รถมินิบัสแทนแต่ปัจจุบันยังมีการขออนุญาตวิ่งรถตู้เพิ่มขึ้น ต้องการให้
สนช.วางนโยบายให้จังหวัดชลบุรีเพื่อใช้พัฒนาเป็นแนวทางเดียวกัน และ EEC เข้ามาใน
จังหวัดชลบุรี ๒ ปี แต่จังหวัดที่มีการพัฒนาคือจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี ภูเก็ต เชียงใหม่
และมหาวิทยาลัยบูรพา มีบุคลากรที่เชี่ยวชาญ ทำวิจัย เช่น ๗-ELEVEN Smart ระบบตัวร่วม
และบริษัทที่ประกอบรถบัสในประเทศไทย เหลือ ๖ บริษัท จาก ๒๐๐ กว่าบริษัท
สาเหตุเพราะไม่มีนโยบายมาสนับสนุน ภาครัฐและเอกชนต้องบูรณาการให้ชัดเจนในการ
พัฒนา EEC

ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

สำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ขอเชิญชวนบริษัทพัฒนา
เมืองชลบุรี และ อบท. ร่วมลงทุน หากท่านใดมีข้อมูลเพิ่มเติมสามารถ ส่งให้ สนช.ได้

ประธาน

สอบถามว่าการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับการพัฒนาเขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี คณะกรรมการพิจารณา
เห็นชอบหรือไม่ หากเห็นชอบจะขอมติให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(สนช.) รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการ

มติที่ประชุม

เห็นชอบให้สำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาครับ
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทาง
เศรษฐกิจจังหวัดชลบุรี เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับ
การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

๑.การปรับเปลี่ยนและยกระดับจังหวัดชลบุรีสู่จังหวัดอัจฉริยะ SMART
PROVINCE การพัฒนาจังหวัด อัจฉริยะ ๗ ด้าน

(๑) SMART LIVING การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ให้ประชาชน
มีสุขภาพดี คุณภาพชีวิตที่ดี มีความปลอดภัย และมีความสุข ในการดำรงชีวิต

(๒) SMART PEOPLE การพัฒนาองค์ความรู้ ทักษะชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำ
ตลอดจนเปิดกว้างเรื่องความคิดสร้างสรรค์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

(๓) SMART GOVERNANCE เมืองที่พัฒนาด้วยระบบข้อมูล (BIG DATA)
ระบบบริการของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวก แก่ประชาชน เพื่อการมีส่วนร่วม
ในการเข้าถึงข้อมูล ข่าวสารของภาครัฐ โดยมุ่งเน้น ความโปร่งใส และการมีส่วนร่วม
อย่างต่อเนื่อง โดยผ่านการประยุกต์ใช้นวัตกรรมบริการ

(๔) SMART ECONOMY การใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล ในการสร้างมูลค่าเพิ่ม
ทางเศรษฐกิจ และการบริหารนวัตกรรมทางด้านทรัพยากร อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น
การเกษตรอัจฉริยะ การท่องเที่ยวอัจฉริยะ เป็นต้น

(๕) SMART MOBILITY มุ่งเน้นการพัฒนาการจราจร และการขนส่งอัจฉริยะ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา โดยเพิ่มประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยงระบบขนส่งให้เป็นแบบไร้รอยต่อ และให้ความหลากหลาย เช่น เพิ่มความสะดวก ความปลอดภัย และตรงเวลา และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(๖) SMART ENERGY มุ่งเน้นการบริหารจัดการทางด้าน พลังงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความสมดุล ระหว่างการผลิต และการใช้พลังงานในพื้นที่ เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงาน และลดการพึ่งพา พลังงานจากระบบโครงข่ายพลังงานหลัก

(๗) SMART ENVIRONMENT คำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและสถานะการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยใช้เทคโนโลยี เข้ามาบริหารจัดการ อย่างเป็นระบบการบริหารจัดการของเสีย และการเฝ้าระวัง ภัยพิบัติ ตลอดจนเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติ

๒.แนวทางการจัดการขนส่งสาธารณะในจังหวัดชลบุรี

(๑) ศึกษาข้อมูลเดิมการหาความหนาแน่นของประชากร ความสะดวกของระบบขนส่งในปัจจุบัน

(๒) แนวเส้นทางการคมนาคมขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

(๓) แนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง

(๔) แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง

(๕) แนวเส้นทางระบบคมนาคมขนส่งที่ต้องการเพิ่มเติมจากปัจจุบัน

(๖) เพิ่มประสิทธิภาพของรถไฟฟ้ารางคู่

๓.แนวเส้นทางที่ทำให้เกิดประโยชน์ ทางด้านการขนส่งสาธารณะ

(๑) เส้นทาง อมตะ อำเภอนาทองเส้นเก่า หนองบอนแดง อ.บ้านบึง แยกถนน ๓๓๑ เขาคันทรง อ.ปลวกแดง

(๒) เส้นทาง นิคมแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลแหลมฉบัง เครือสหพัฒน์ บ้านหนองแขวะ บ่อวิน อำเภอปลวกแดง

(๓) เส้นทาง โรงพยาบาลสมเด็จพระ ญ ศรีราชา อำเภอสรีราชา โรงเรียน อัสสัมชัญ บ้านหุบบอน เขาคันทรง อำเภอปลวกแดง

(๔) เส้นทาง อำเภอสัตหีบ ตามเส้น ๓๓๑ เข้า อำเภอนาทองใหญ่ อำเภอบ่อทอง อำเภอกะจันทร์

(๕) เส้นทางเดิม แหลมฉบัง ศรีราชา หนองมน อำเภอเมืองชลบุรี มหาวิทยาลัยศรีปทุม อมตะชลบุรี

(๖) เส้นทางรถไฟฟ้ารางคู่ สำหรับ ขนส่งผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วน บ้านพลูดาวหลวง ถึง อำเภอนาทอง ในช่วงเช้าและเย็น

(๗) การพัฒนารถ แท็กซี่ อำเภอสรีราชา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เลขานุการ

สภาอุตสาหกรรมจังหวัด

ชลบุรี

๔.๒ ถนนเลียบเมืองศรีราชา

อำเภอสรีราชาไม่มีเส้นทางเลียบเมืองบายพาส จากแนวถนนเดิมที่ควรจะทำเพิ่มเติมหรือขยายเพิ่ม เส้นทางหลวงชนบท จ. ขอนแก่น ดังนี้

๑.ในเขตอำเภอสรีราชามีถนนสุขุมวิท สาย ๗ ทางรถไฟ เสนอให้ทำถนนเลียบทางรถไฟของศรีราชา เหมือนกับที่พิทยาทำ และเส้นทางที่จะเชื่อมระหว่างสุขุมวิท กับทางรถไฟ ต้องการให้ขยายแนวแยกวัดวังหิน เพราะที่ศรีราชา มีเส้นทางระหว่างกันจำนวนมากแต่ผ่านหลายเทศบาลทำให้แต่ละเทศบาลยังไม่พัฒนา เช่นเส้นทางวัดวังหิน จากสุขุมวิทวังช้าง/

ขวาทังทางรถไฟได้ บริเวณเส้นทางรถไฟต้องการให้ขยายขอบ เพื่อจะเชื่อมกับทางหลวงชนบท จ.

๒.แยกอัสสัมชัญ ไร่กล้วย หนองยายบู่ ต้องการให้ขยายช่องทางจราจร เพราะเป็นเส้นหลักที่จะต้องออก

๓.แยกแชนด์ปอล (ถนน ๙ กิโลเมตร) มีเทศบาล รับผิดชอบ ๓ เทศบาล คือเทศบาลเมืองศรีราชา เทศบาลตำบลเจ้าพระยาสุรศักดิ์ เทศบาลนครแหลมฉบัง ซึ่งขยายช่องทางจราจรไม่ได้ และไม่ทำพร้อมกัน

๔.แยกเขาน้ำซับ ออกไปท่าเรือเคอรี่ ออกไปทางรถไฟซึ่งปัจจุบันอำเภอศรีราชามีปัญหาเรื่องรถติดมาก ต้องการเสนอในที่ประชุม กรอ.จังหวัด ว่าต้องการให้ทำเลี้ยวเมืองศรีราชาไม่ต้องเวนคืน ต้องการให้ขยายแนวไหล่ทางให้กว้างขึ้นจากเส้นถนนเดิม ไม่ทราบว่าเป็นหน้าที่ของทางหลวงชนบทหรือไม่ ที่จะช่วยแก้ไขปัญหาและบูรณาการเชื่อมถนนร่วมกันกับทางเทศบาลได้ โดยเชื่อม ถนนแยกวังหิน แยกอัสสัมชัญ แยกแชนด์ปอล (ถนน ๙ กิโลเมตร) ทางรถไฟ

นายกคลังวิชัย อุทัยเรือง
แทน ผู้อำนวยการแขวง
ทางหลวงชนบทชลบุรี

สายทางข้างต้นเป็นโครงข่ายความรับผิดชอบของท้องถิ่น หากจังหวัดมีมติมอบหมายให้แขวงทางหลวงชนบทชลบุรีเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการและแก้ไขปัญหา ร่วมกับเทศบาล โดยอาจจะของบประมาณจากจังหวัด/กลุ่มจังหวัด หรืองบประมาณจาก EEC เพื่อผลักดันโครงการ แต่ต้องมีเจ้าภาพในการดำเนินการ หากจังหวัดไม่มอบหมายแขวงทางหลวงชนบทชลบุรีเป็นเจ้าภาพก็ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ เนื่องจากไม่ใช่ภารกิจหลักของแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี

ผู้อำนวยการ
สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี
มติที่ประชุม

แจ้งว่าเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาของจังหวัดชลบุรีขอให้ที่ประชุมมีมติให้แขวงทางหลวงชนบทชลบุรีเป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ

เห็นชอบให้แขวงทางหลวงชนบทชลบุรีเป็นหน่วยงานหลักดำเนินการบูรณาการกับเทศบาลพื้นที่ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดเขตพื้นที่ศรีราชา เน้นบริเวณถนนเลี้ยวเมืองศรีราชา

ระเบียบวาระ ๔
แทนผู้อำนวยการแขวง
ทางหลวงชนบทชลบุรี

๔.๓ โครงการศึกษาสำรวจออกแบบ

กรมทางหลวงชนบท แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี มีโครงการที่ยังต้องรอการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียด ขอมติจากที่ประชุมว่าเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการข้างต้นหรือไม่ มีโครงการดังนี้

- ๑) ถนนสาย ๖๔ ผังเมืองรวมเมืองพัทยา
- ๒) ถนนสาย ๖๑ ผังเมืองอุตสาหกรรมแหลมฉบังฯ และ ๖๒ ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี
- ๓) ถนนสาย ๖๑ และ ๖๒ ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี
- ๔) ถนนสายแยก ๖ ผังเมืองรวมเมืองพนัสนิคม
- ๕) ถนนสายแยก ทล.๓๖ เชื่อม ทช.๖๐๐๔ (เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง)

ประธาน
มติที่ประชุม

สอบถามว่า คณะกรรมการเห็นชอบให้แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี ดำเนินการหรือไม่

เห็นชอบให้แขวงทางหลวงชนบทชลบุรีศึกษาสำรวจออกแบบจำนวน ๕ สายทาง

- (๑) ถนนสาย ๖๔ ผังเมืองรวมเมืองพัทยา
- (๒) ถนนสาย ๖๑ ผังเมืองอุตสาหกรรมแหลมฉบังฯ และ ๖๒ ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี
- (๓) ถนนสาย ๖๑ และ ๖๒ ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี
- (๔) ถนนสายแยก ๖ ผังเมืองรวมเมืองพนัสนิคม

(๕) ถนนสายแยก ทล.๓๖ เชื่อม ทช.ชบ.๓๐๐๙ (เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง)

ระเบียบวาระที่ ๖

ผู้อำนวยการสำนักงาน
สภาอุตสาหกรรมจังหวัด
ชลบุรี

เรื่องอื่นๆ

สอบถามว่าจังหวัดชลบุรีมีโครงการกำจัดขยะหรือไม่ และได้รับการร้องเรียนจากผู้ประกอบการบางรายว่าไม่ได้รับความสะดวกในการขอใบอนุญาตก่อสร้าง ในบางพื้นที่ของ อปท. และมีการเรียกร้องผลประโยชน์ซึ่งเป็นหน้าที่ของภาครัฐที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และธุรกิจประเภทอื่นๆ

เลขานุการ

ขอนำเรียนว่าโครงการกำจัดขยะขอประสานกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี และสำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดเพื่อรายงานต่อไป และหากมีการเรียกร้องผลประโยชน์สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์ดำรงธรรม

เลขาธิการสภา

อุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี

เรือนจำมีจำนวนผู้ต้องขังประมาณ ๖,๐๐๐ คน มีการพัฒนานำต่างชาติเข้ามาทำงาน หากผู้ต้องขังพ้นโทษสามารถออกมาทำงานได้แต่ความเข้มแข็งทางจิตใจไม่มีเป็นปัญหาละเอียดอ่อน ควรช่วยกันแก้ไขปัญหากหากมีการบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ภาคแผนพัฒนาจังหวัด สามารถช่วยการทำงานของหลายหน่วยงาน

ประธาน

หากมีเรื่องเรียกร้องผลประโยชน์ขอให้รายงานให้ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

เลิกประชุมเวลา ๑๓.๐๐ น.

ลงชื่อ ผู้จัดรายงานการประชุม

(นางสาวนริกาญจน์ งดกระโทก)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

ลงชื่อ ผู้ตรวจรายงานการประชุม

(นางสาวสุพิชฌาย์ ปิยะพุทธิชัย)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด