



รายงานการประชุม
คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ ห้องสีงห์บูรณารักษ์ ชั้น ๔ ศาลากลางจังหวัดระยอง

กรรมการฯ ผู้เข้าประชุมฯ

๑. นายยุทธพล งามอาจอิทธิชัย	รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง	ประธานฯ
๒. นางสาวทัศนีย์ เกียรติภัทรภรณ์	แทน เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	
๓. นางสาวรัตนา ศรีประเสริฐ	แทน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๔. นายวิรัตน์ ธีษฤกษ์	แทน เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
๕. นางลัดดาวัลย์ ชาโธสง	แทน นายกองคํการบริหารส่วนจังหวัดระยอง	
๖. นายธวัชชัย สุภาพล	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง	
๗. นายกิตติพล แต่งผิว	ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง	
๘. นางสาวจารุณี สร้อยหล้า	แทน ธารักษ์พื้นที่ระยอง	
๙. นายนครินทร์ นาสอ้าน	แทน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบพระยอง	
๑๐. นายอนุชิต สุรگانต์กุล	แทน ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด	
๑๑. นายฉัตรนุชัย สมบัติศรี	แทน นายกเทศมนตรีนครระยอง	
๑๒. นายนภดล ตั้งทรงเจริญ	ประธานหอการค้าจังหวัดระยอง	
๑๓. นายสงวน แสงวงศ์กิจ	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง	
๑๔. นางพิศมัย ศุภนันตฤกษ์	ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดระยอง	
๑๕. นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์	ที่ปรึกษานายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	
๑๖. นายวิรัตน์ ศิริสกุลงาม	แทน นายปรัชญา สมะลาภา รองประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	
๑๗. นางสาวเบญญาภา รุ่งโรจน์	แทน นายภูษิต ไชยฉ่ำ กรรมการผู้จัดการบริษัท ระยองพัฒนาเมือง จำกัด	
๑๘. นายวิโรจน์ รมยศ	ที่ปรึกษาสมาคมขนส่งภาคตะวันออก	
๑๙. นายบุญยืน เลหาวิหะรัตน์	เลขาธิการหอการค้าจังหวัดระยอง	
๒๐. นายธวัฒน์ คุณาเดชดี	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ฟิน ครีเอชั่น จำกัด	
๒๑. นางสาวประภาศรี พิษณุพงควิชา	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง	เลขานุการฯ
๒๒. นายเจนวิทย์ ปัญญาภู	แทน ขนส่งจังหวัดระยอง	เลขานุการฯ ร่วม

กรรมการที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม เนื่องจากติดภารกิจ

๑. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
๒. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงระยอง

ผู้เข้าร่วมประชุม

เจ้าหน้าที่สำนักงานจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ระยองพัฒนาเมือง จำกัด สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดระยอง และมหาวิทยาลัยบูรพา

เริ่มประชุมฯ เวลา ๐๙.๓๐ น.

เมื่อที่ประชุมฯ พร้อมแล้ว นายยุทธพล งามกิจอธิบดี รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดระยองเป็นประธานฯ ในการประชุมฯ กล่าวเปิดการประชุมฯ และดำเนินการประชุมฯ ตามระเบียบวาระ

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่อง ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมฯ ทราบ

ด้วยปัจจุบัน จังหวัดระยองมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากร ประกอบกับเป็นจังหวัดเป้าหมายของรัฐบาลตามนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ซึ่งขณะนี้รัฐบาลได้ดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานแล้วจำนวนมาก เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ตลอดจนการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ ๆ เป็นต้น โดยปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง เป็นปัญหาสำคัญลำดับแรก ๆ โดยเฉพาะประเด็นการเชื่อมโยงระบบขนส่งไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ

ที่ผ่านมาหน่วยงานต่าง ๆ ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดระยอง ในด้านต่าง ๆ อยู่หลายหน่วยงาน และมีความพยายามที่จะผลักดันให้มีผลเป็นรูปธรรมในระดับต่าง ๆ แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

ในการนี้ เพื่อเป็นการบูรณาการการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดระยองให้มีผลเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งในปัจจุบันและอนาคต จังหวัดระยอง จึงมีคำสั่งจังหวัดระยอง ที่ ๑๗๓๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง และกำหนดจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ในวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และได้เชิญคณะกรรมการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมฯ นำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่มีแผนดำเนินการในพื้นที่จังหวัดระยอง และร่วมนำเสนอแนวทางในการขับเคลื่อน

มติที่ประชุมฯ : รับทราบตามที่ประธานฯ แจ้งให้ทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่อง เพื่อทราบ

การดำเนินโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่จังหวัดระยอง

๑. โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในเขตเทศบาลนครระยอง

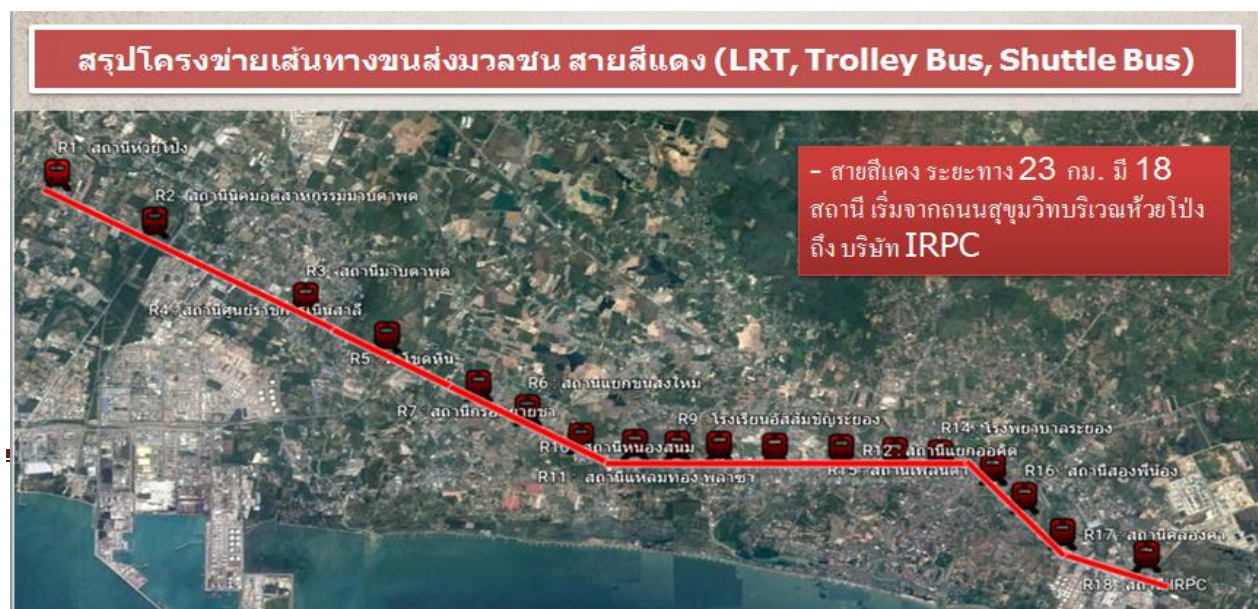
นายฉัตรนุชชัย สมบัติศรี ปลัดเทศบาลนครระยอง นำเสนอโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในเขตเทศบาลนครระยอง

๑.๑ วัตถุประสงค์หลักของโครงการ

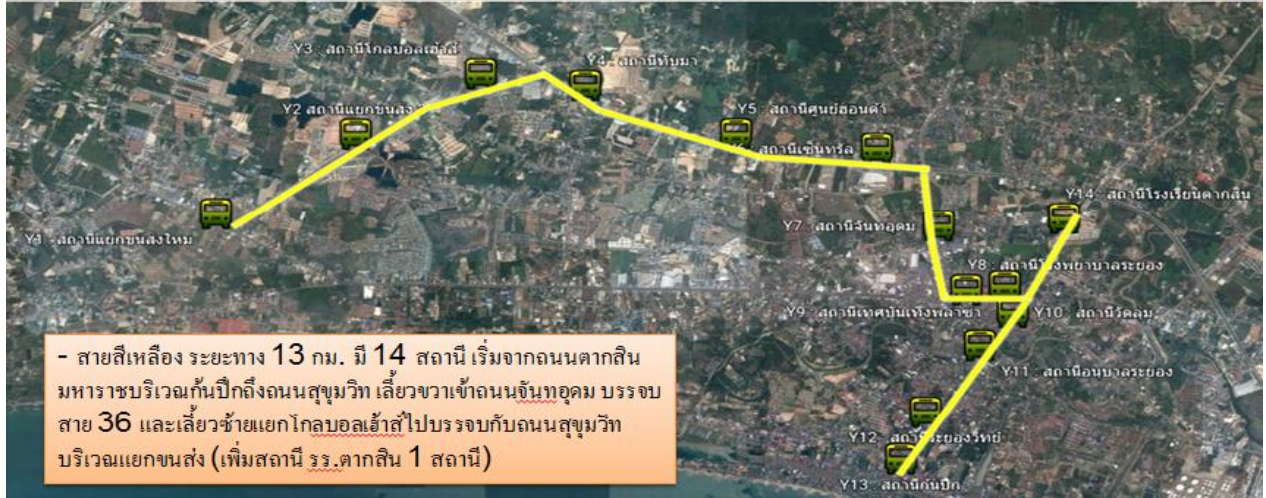
- ๑) เพื่อออกแบบโครงข่ายเส้นทางและกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครระยองอย่างละเอียด
- ๒) เพื่อจัดทำผังพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ตามเกณฑ์ของ Smart Growth ในโครงข่ายเส้นทางดังกล่าว
- ๓) เพื่อศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนที่จะเข้ามาปฏิบัติการในเขตเทศบาลนครระยอง ระหว่างระบบรถรางไฟฟ้า (Fixed Rail) ระบบรถไฟฟ้าล้อราง (Trolley Bus) และรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Shuttle Bus)
- ๔) เพื่อพัฒนาแบบจำลองอุปสงค์โดยตรง เพื่อพยากรณ์ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบขนส่ง มวลชนในโครงการ
- ๕) เพื่อวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์ และการเงินของโครงการทั้ง ๓ กรณีศึกษา
- ๖) เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ในการพัฒนาโครงการฯ ให้เกิดขึ้นได้จริง

๑.๒ สรุปผลการศึกษาเส้นทางขนส่งมวลชน ๒ เส้นทาง สายสีแดงและสายสีเหลือง

- ๑) สายสีแดง ระยะทาง ๒๓ กม. มี ๑๘ สถานี เริ่มจากถนนสุขุมวิทบริเวณห้วยโป่ง ถึง บริษัท IRPC
- ๒) สายสีเหลือง ระยะทาง ๑๓ กม. มี ๑๔ สถานี เริ่มจากถนนตากสินมหาราชบริเวณกันปักถึงถนนสุขุมวิท เลี้ยวขวาเข้าถนนจันทอุดม บรรจบสาย ๓๖ และเลี้ยวซ้ายแยกโกลบอลเฮ้าส์ไปบรรจบกับถนนสุขุมวิทบริเวณแยกขนส่ง (เพิ่มสถานี รร.ตากสิน ๑ สถานี)



สรุปโครงข่ายเส้นทางขนส่งมวลชน สายสีเหลือง (Shuttle Bus)



๑.๓ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งหรือ TOD ในพื้นที่ศึกษาเฉพาะเขตเทศบาล นครระยอง จำนวน ๕ สถานี

๑) ผลการคำนวณจำนวนประชากรที่สามารถรองรับได้ของพื้นที่ของทั้ง ๕ สถานี มีดังนี้ สถานีระยองวิทยา (๕๐,๑๔๖ คน) สถานีโรงพยาบาลระยอง (๑๐๓,๘๔๘ คน) สถานีเทสโก้ โลตัส (๖๐,๐๖๔ คน) สถานีแหลมทอง (๓๘,๓๑๗ คน) และสถานีเซ็นทรัล เกษะกลอย (๖๐,๙๖๑ คน) รวมทั้ง ๕ สถานีที่มีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนแล้ว สามารถรองรับจำนวนประชากรได้ ๓๑๓,๓๓๗ คน

๒) หลังจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนแล้ว สามารถส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารทั้ง ๕ สถานีมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ดังนี้ สถานีระยองวิทยา (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๕) สถานีโรงพยาบาลระยอง (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๕๒) สถานีเทสโก้ โลตัส (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๖๗) สถานีแหลมทอง (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๙๔) และสถานีเซ็นทรัล เกษะกลอย (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐)

๑.๔ การตัดสินใจมาใช้ระบบขนส่งมวลชนของประชาชน

การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางเมื่อมีระบบขนส่งมวลชนเข้ามา ปฏิบัติการวิเคราะห์โดยประยุกต์ใช้ Logit Model

๑) ในกรณีที่มีรถรางไฟฟ้าบนสายสีแดง เส้นทางหลัก คาดการณ์ว่าประชาชนจะเปลี่ยนมาใช้รถรางไฟฟ้า ๓๕.๓%

๒) ในกรณีที่มีรถ Trolley Bus บนสายสีแดง เส้นทางหลัก คาดการณ์ว่าประชาชนจะเปลี่ยนมาใช้รถ Trolley Bus ๓๖.๖%

๓) ในกรณีที่มีรถ Shuttle Bus บนสายสีแดง เส้นทางหลัก คาดการณ์ว่าประชาชนจะเปลี่ยนมาใช้รถ Shuttle Bus ๓๖.๖%

๔) ในกรณีที่มีรถ Shuttle Bus บนสายสีเหลือง เส้นทางรอง คาดการณ์ว่าประชาชนจะเปลี่ยนมาใช้รถ Shuttle Bus ๒๘%

๑.๕ ผลการประเมินโครงการทางด้านการเงิน

๑) ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านการเงินพบว่าในสายสีแดง ทั้ง ๓ กรณีศึกษา (รถรางไฟฟ้า รถ Trolley Bus และรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า) จะไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน ทั้ง ๓ กรณีศึกษา (อัตราการคิดร้อยละ ๕) อย่างไรก็ตามในการวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหว ในกรณีที่ที่ดีที่สุด คือ การกำหนดให้รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ และต้นทุนลดลงร้อยละ ๒๐ เฉพาะกรณีของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Shuttle Bus) มีความคุ้มค่าในการลงทุน

๒) ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านการเงินพบว่าในสายสีเหลือง ได้แก่ รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า จะไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน (อัตราการคิดร้อยละ ๕) อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่สมมติให้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ โดยต้นทุนเท่าเดิม กรณีดังกล่าวจะมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๑.๖ ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

๑) ควรเลือกรูปแบบขนส่งมวลชนให้ชัดเจน และทางบประมาณศึกษาเพิ่มเติม ทั้ง FS/EIA/DD ทั้งระบบ โดยต่อยอดการศึกษาไปเชื่อมสนามบินอุตะเถาและรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะทางอีก ๑๕ กม. จากสถานีห้วยโป่ง (LR๑) เพิ่มสถานีอีก ๔ สถานี ได้แก่ สถานีเนินกระปรอก สถานีบ้านฉาง สถานีปลา และสถานีอุตะเถา เนื่องจากสมมติฐานเดิมในการศึกษาครั้งนี้ HSR สถานีระยองบริเวณสี่แยกเกาะกลอย ควรรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาสังคมอย่างรอบด้าน

๒) จังหวัดระยองควรสร้างเอกภาพในการวางแผนระบบขนส่งมวลชนทั้งระดับจังหวัดและระดับพื้นที่ โดยจัดตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนระบบขนส่งมวลชนที่ประกอบด้วยทุกภาคส่วน และนำเสนอโครงการต่อรัฐบาลหรือ EEC

๓) เทศบาลนครระยองและจังหวัดระยอง ควรเร่งผลักดันโครงการระบบขนส่งมวลชนรูปแบบสมาร์ทบัส เช่นเดียวกับ ขอนแก่น ภูเก็ต เชียงใหม่ ฯลฯ โดยร่วมกับบริษัทเอกชน และบริษัทพัฒนาเมืองนำร่องก่อนมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เต็มรูปแบบ

๔) ควรนำผลการศึกษาค้นคว้าพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ TOD ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ บรรจุในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดระยองและผังของ EEC เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองในอนาคต

๕) ควรมีการพัฒนาที่ดินของรัฐ (เทศบาล, ส่วนราชการ) ตลอดเส้นทางขนส่งมวลชน โดยให้อยู่ในเงื่อนไข PPP เช่นเดียวกับโครงการ HSR เชื่อมสนามบิน เพื่อให้เกิดโครงการขนส่งมวลชนของจังหวัดระยอง เกิดขึ้นได้จริง สามารถลดต้นทุนโครงการ และค่าโดยสารที่เหมาะสมทุกคนสามารถจ่ายได้

๖) ควรประชาสัมพันธ์ จัดเวทีสานเสวนาเรื่องระบบขนส่งมวลชน และการพัฒนาเมือง ให้ประชาชน ผู้ประกอบการชาวระยองได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

ความคิดเห็นจากกรรมการฯ

ประธานหอการค้าจังหวัดระยอง : ผลการศึกษาระยะเวลาได้ผ่านไปแล้ว อยากให้ปรับโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะฯ ของเทศบาลนครระยอง บางส่วนเข้ากับของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งมีรายละเอียดใกล้เคียงกัน แต่ยังขาดการบูรณาการร่วมกัน และปัจจุบันนี้มีแต่ข้อมูลของรูปแบบเส้นทาง แต่ยังไม่มีส่วนร่วมลงทุน สุดท้ายควรต้องทำ PPP

นางสาวทัศนีย์ เกียรติภัทรภรณ์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : จากผลการศึกษาฯ ของทั้งหมด ถ้ามีการเชื่อมโยงกันของแต่ละโครงการได้ จะเป็นประโยชน์กับประชาชนในจังหวัดมาก ในเรื่องของผลกำไรของการทำระบบขนส่ง ถ้าไม่มีปัจจัยอย่างอื่นมาช่วยสนับสนุนในด้านการเงิน จะไม่สามารถไปต่อได้ และในเรื่องของการทำ PPP ภายใต้ของกฎหมาย EEC มีช่องทางในการดำเนินการได้อยู่

มติที่ประชุม : รับทราบตามที่นายฉัตรนุชย์ สมบัติศรี ปลัดเทศบาลนครระยอง นำเสนอ

๒. โครงการจัดทำแผนแม่บทและออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองระยอง จังหวัดระยอง

รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยบูรพา นำเสนอโครงการจัดทำแผนแม่บทและออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน เมืองระยอง จังหวัดระยอง

๒.๑ วัตถุประสงค์โครงการ

- ๑) เพื่อทบทวนศักยภาพการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่เขตเมืองระยอง จังหวัดระยองและพื้นที่เกี่ยวเนื่องตามแนวเส้นทางขนส่งมวลชน
- ๒) เพื่อจัดทำแผนแม่บทสำหรับการออกแบบระบบขนส่งมวลชนเขตเมืองระยอง จังหวัดระยองและพื้นที่ใกล้เคียงรองรับการเป็นระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ๓) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สังคมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับเส้นทางระบบขนส่งมวลชนนำร่อง ๑ รูปแบบและโครงข่ายคมนาคม
- ๔) เพื่อออกแบบเส้นทางระบบขนส่งมวลชนนำร่อง ๑ รูปแบบและจุดศูนย์กลางเมืองเชื่อมโยงระบบขนส่งไปยังในเขตเมืองระยองและพื้นที่ใกล้เคียงขนส่งอื่น

แม่บทระบบขนส่งมวลชนเมืองระยอง								
แผนโครงการระยะสั้น			แผนโครงการระยะกลาง			แผนโครงการระยะยาว		
แผนโครงการระยะสั้น LRT (ระยะที่ 1) 1 เส้นทาง Smart Bus 3 เส้นทาง			แผนโครงการระยะกลาง LRT (ระยะที่ 2) 1 เส้นทาง Smart Bus 2 เส้นทาง			แผนโครงการระยะยาว Smart Bus 2 เส้นทาง		
เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)
1. สายสีแดง สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 –ท่ารถพรหมินทร์ Passion ถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1	22.65	8	1. สายสีเขียวเชื่อมสถานีขนส่งแห่งที่ 1 ถึงสถานีบ้านค่าย	58.96	118	1. สายสีน้ำเงินสถานีระยอง ถึง สถานีท่าเรือบ้านแพะ	29.80	34
2. สายสีฟ้า สถานีท่ารถพรหมินทร์ Passion ถึงสถานีอู่ตะเภา	29.68	73	2. สายสีน้ำตาลสถานีศูนย์ราชการจังหวัดระยอง ถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2	44.92	90	2. สายสีเหลืองสถานีโรงพยาบาลระยอง ถึง สถานีขนส่งแห่งที่ 1	48.80	41
3. สายสีเทา สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 ถึงแยกทับมา-สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2	37.60	118	3. สายสีม่วงระบบ (Light Rail Transit) ระยะที่ 2	23.99	30			
4. สายสีม่วง ระบบ (Light Rail Transit) ระยะที่ 1	20.00	30						

๒.๒ แนวคิดการพัฒนาโดยรอบพื้นที่สถานี

๑) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกนำมาใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน (Mixed Use Development) โดยในพื้นที่ใกล้สถานีหนึ่งแปลงอาจถูกพัฒนาให้เป็นทั้งที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชย์กรรม และพื้นที่นันทนาการหลากหลายรูปแบบ

๒) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาอย่างกระชับ (compact development) ซึ่งเป็นการพัฒนาให้พื้นที่นั้นมีความหนาแน่นสูง กล่าวคือการใช้พื้นที่ทุกตารางเมตรเพื่อประโยชน์สูงสุด

๓) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาเพื่อให้ผู้คนสามารถเดินสัญจรได้อย่างสะดวก บริการทุกอย่างในพื้นที่นั้นจะต้องเข้าถึงได้ด้วยการเดิน และพื้นที่นั้นจะต้องมีบรรยากาศที่น่าเดิน

๔) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย เช่น มีทั้งรถไฟฟ้า รถเมล์ ทางเดินเท้าโดยการศึกษากำหนดพื้นที่การพัฒนาโดยรอบ ๓ สถานี ดังนี้
๑. สถานีตะพง ๒. สถานีเทศบาลนึ่ง และ ๓. สถานีสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง

ลักษณะ TOD ในพื้นที่อยู่อาศัยชุมชนชานเมือง (สถานีตะพง)

๑. ส่งเสริมการพัฒนา community mall
๒. ส่งเสริมการพัฒนาตลาดเกษตร ร้านค้าปลีกการเกษตร
๓. ส่งเสริมการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ระบบการสัญจรสาธารณะที่หลากหลาย
๔. เพิ่มพื้นที่สีเขียวในสัดส่วนของที่ว่างปกคลุมดิน

ลักษณะ TOD ในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (สถานีเทศบาลนึ่ง)

๑. ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายระบบการสัญจรสาธารณะที่หลากหลาย
๒. เน้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของพื้นที่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้ปานกลาง - รายได้สูง
๓. ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจ การค้า ตลาดร้านค้าปลีก ศูนย์กลางเมือง

ลักษณะ TOD ในพื้นที่อยู่อาศัย (สถานีขนส่ง ๑)

๑. การพัฒนา community mall ขนาดเล็ก
๒. ส่งเสริมการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค และพลังงาน
๓. ส่งเสริมการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ระบบการสัญจรสาธารณะเชื่อมโยงระบบรถระบบราง
๔. เน้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของพื้นที่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย-ปานกลาง (Affordable Housing)
๕. ส่งเสริมเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การค้า (ตลาดมาบตาพุด) และที่อยู่อาศัยด้วยจักรยาน

๒.๓ สรุปผลการดำเนินโครงการ

- ๑) ผลการศึกษาพบว่าแนวสายทางหลักมีความเหมาะสมในการดำเนินการตามแนวเส้นทางถนนหมายเลข ๓ และเส้นทางรองเป็นถนนโครงข่ายเพื่อรวบรวมผู้โดยสาร
- ๒) ได้มีการตรวจสอบเอกสารสิทธิตามแนวเส้นทางหลักเพื่อใช้ในการออกแบบระบบขนส่งมวลชน
- ๓) ที่ปรึกษาด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรมได้ทำการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)
- ๔) มีการประเมินราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น แนวเส้นทางแผนแม่บทระบบขนส่งภาพรวม (๓ ระยะ) รวม ๒๕,๘๔๖,๒๕๒,๘๘๐ บาท
- ๕) ได้ศึกษารูปแบบของพาหนะที่จะนำมาใช้ในระบบขนส่งมวลชนเมืองระยอง โดยพิจารณาจากข้อมูลเชิงเทคนิค ประสิทธิภาพและความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการใช้งานและบำรุงรักษา
- ๖) ได้วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ การเงินและการลงทุน เพื่อประเมิน รวมทั้งรูปแบบการลงทุนหรือการร่วมทุน
- ๗) ได้จัดข้อเสนอแนะกลยุทธ์ในการบริหารจัดการเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณและประชาชนกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งการบริหารความเสี่ยง (Risk Mgt.)

ความคิดเห็นจากกรรมการฯ

ประธานหอการค้าจังหวัดระยอง : เห็นควรเปลี่ยนสถานี จากโรงพยาบาลระยอง เป็นสถานีเทศบาลนึ่งได้หรือไม่ เนื่องจากสถานีโรงพยาบาลระยองไม่มีพื้นที่ขึ้นลงรถ สภาพพื้นที่ไม่สะดวก

นายบุญยืน เลขาวิทยะรัตน์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดระยอง : เห็นด้วยกับกับ สถานีโรงพยาบาลระยอง ไม่ควรมี และถ้าสามารถทำเป็น Sky Walk โดยเชื่อมโยงไปยังโรงเรียนมัธยมตากสินระยอง โรงเรียนวัดป่าประดู่ และโรงพยาบาลระยองได้ก็จะเป็นผลดี

นายวิรัตน์ ศิริสกุลงาม : ผลการศึกษาที่มีในปัจจุบัน ระยะเวลาได้ผ่านไป ๒ - ๓ ปีแล้ว ควรรับฟังข้อมูลของทุกโครงการฯ ก่อน และนำมาสรุปผลร่วมกัน ว่าควรจะดำเนินการอย่างไร

มติที่ประชุมฯ : รับทราบตามที่รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยบูรพาแนะนำเสนอ

๓. โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานว่าได้รับการจัดสรรงบประมาณระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กำหนดระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒ เดือน (เมษายน ๒๕๖๒ - มีนาคม ๒๕๖๓)

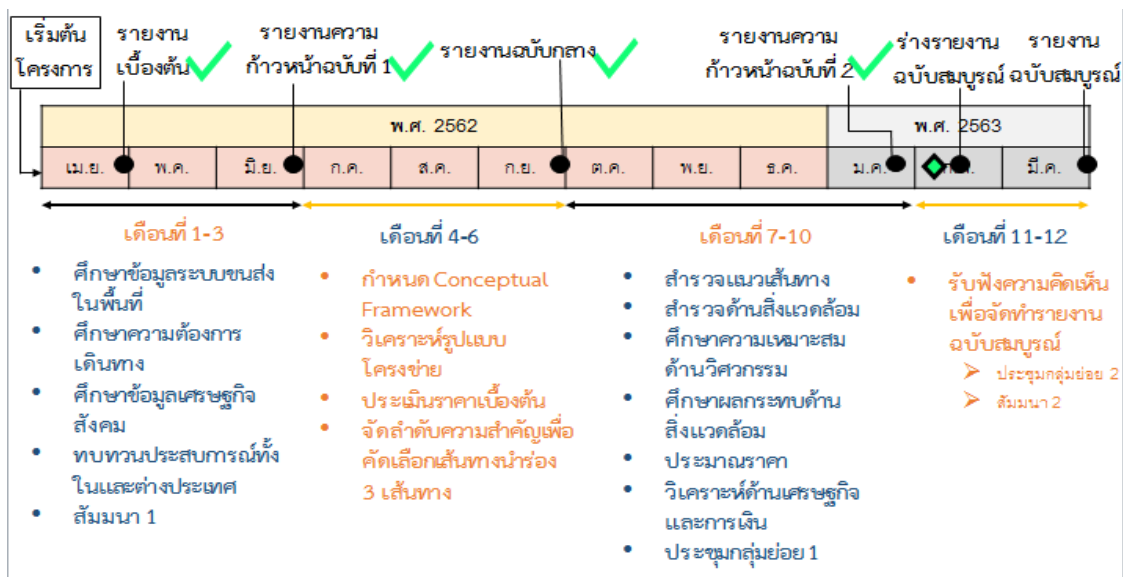
๓.๑ วัตถุประสงค์โครงการ

๑) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

๒) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน โครงการเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด โครงการรถไฟทางคู่ เป็นต้น

๓.๒ ความคืบหน้าโครงการ

โครงการศึกษามีภาพรวมความคืบหน้า ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๒ คิดเป็นร้อยละ ๗๑ ของงานทั้งหมด ซึ่งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ๒ (Progress.Report II) เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ สนข. พิจารณา



๓.๓ กรอบภาพรวม (Conceptual Framework) ระบบขนส่งสาธารณะ

๑) ระบบขนส่งสาธารณะหลัก เชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมสำคัญระหว่างภูมิภาค โครงสร้างพื้นฐาน

๒) ระบบขนส่งสาธารณะรอง เชื่อมโยงระบบหลักและแหล่งกิจกรรมสำคัญระหว่างเมืองและในเขตเมือง

๓) ระบบขนส่งสาธารณะเสริม เชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมย่อยในเขตเมืองหรือพื้นที่อยู่อาศัยเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง

๓.๔ ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระยอง ประกอบด้วย ๖ เส้นทาง ดังนี้

๑) รย ๑ นิคมฯมาบตาพุด - นิคมฯ IRPC ระยะทาง ๒๒ กม., ประเภทรถเป็น Trambus, ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๖ นาที และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๑๐ นาที, ราคาตัว ๑๕ บาทตลอดสาย, ครอบคลุมพื้นที่ ๔๘ ตร.กม., ประชากรในพื้นที่ให้บริการ ๖๒,๐๐๐ คน, ผ่านพื้นที่สำคัญ ๙๑ แห่ง สถานศึกษา ๑๔ แห่ง ศาสนสถาน ๑๖ แห่ง สถานพยาบาล ๕ แห่ง หน่วยงานราชการ ๕๖ แห่ง, คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๗,๐๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๘,๘๐๐ คน/วัน

๒) รย ๒ แหลมเจริญ - สามแยกขนส่ง ระยะทาง ๑๔ กม., ประเภทรถ EV Minibus) ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๕ นาที และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๑๐ นาที, ราคาตัว ๑๐ บาทตลอดสาย, ครอบคลุมพื้นที่ ๒๙ ตร.กม., ประชากรในพื้นที่ให้บริการ ๓๔,๐๐๐ คน, ผ่านพื้นที่สำคัญ ๕๕ แห่ง สถานศึกษา ๑๗ แห่ง ศาสนสถาน ๑๑ แห่ง สถานพยาบาล ๒ แห่ง หน่วยงานราชการ ๒๕ แห่ง คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๒,๓๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๒,๙๐๐ คน/วัน

๓) รย ๓ HSR อุตะเภา - ระยอง - บ้านเพ ระยะทาง ๖๒ กม., ประเภทรถ EV Minibus, ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๑๐ นาที และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๒๐ นาที, ราคาตัว กม.ละ ๑ บาท (๑๐-๖๕ บาท), ครอบคลุมพื้นที่ ๑๒๘ ตร.กม., ประชากรในพื้นที่ให้บริการ ๘๘,๐๐๐ คน ผ่านพื้นที่สำคัญ ๑๒๘ แห่ง สถานศึกษา ๒๖ แห่ง ศาสนสถาน ๒๑ แห่ง สถานพยาบาล ๑๑ แห่ง หน่วยงานราชการ ๗๐ แห่ง, คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๑,๒๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๑,๖๐๐ คน/วัน

๔) รย ๔ ระยอง - บ้านค่าย - EECi ระยะทาง ๕๘ กม., ประเภทรถ EV Minibus ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๑๐ นาที และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๓๐ นาที, ราคาตัว กม.ละ ๑ บาท (๑๐-๖๐ บาท), ครอบคลุมพื้นที่ ๑๒๐ ตร.กม., ประชากรในพื้นที่ให้บริการ ๓๔,๐๐๐ คน, ผ่านพื้นที่สำคัญ ๖๘ แห่ง สถานศึกษา ๑๗ แห่ง ศาสนสถาน ๑๕ แห่ง สถานพยาบาล ๕ แห่ง หน่วยงานราชการ ๓๑ แห่ง คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๑,๐๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๑,๕๐๐ คน/วัน

๕) รย ๕ นิคมฯ มาบตาพุด - นิคมพัฒนา - ปลวกแดง ระยะทาง ๔๕ กม., ประเภทรถ EV.Minibus, ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๑๐ นาที และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ทุก ๆ ๓๐ นาที, ราคาตัว กม.ละ ๑ บาท (๑๐ - ๔๕ บาท), ครอบคลุมพื้นที่ ๙๓ ตร.กม. ประชากรในพื้นที่ให้บริการ ๒๗,๐๐๐ คน, ผ่านพื้นที่สำคัญ ๔๗ แห่ง สถานศึกษา ๕ แห่ง ศาสนสถาน ๔ แห่ง สถานพยาบาล ๓ แห่ง หน่วยงานราชการ ๓๕ แห่ง, คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๑,๒๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๑,๔๐๐ คน/วัน

๖) รย ๖ HSR อุตะเภา - ระยอง - EECi ระยะทาง ๙๖ กม., ประเภทรถ VIP Bus) ความถี่ในการให้บริการ ช่วงเวลาเร่งด่วน ๑๕ นาที (๔ คัน/ชม.) ช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ๓๐ นาที (๒ คัน/ชม.) ราคาตัว อุตะเภา-ระยอง ๘๐ บาท และอุตะเภา-EECi ๑๒๐ บาท คาดการณ์ผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๗ : ๑,๒๐๐ คน/วัน และปี ๒๕๗๖ : ๑,๕๐๐ คน/วัน

๓.๕ แผนการดำเนินงานต่อไป

ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒ (จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยอง ชลบุรี) (ต้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๓)

- ๑) สรุปแผนแม่บท
- ๒) การออกแบบเบื้องต้นระบบขนส่งสาธารณะ (๓ เส้นทาง)
- ๓) การประมาณราคาค่าใช้จ่ายระบบขนส่งสาธารณะ (๓ เส้นทาง)
- ๔) การวิเคราะห์ระบบขนส่งเบื้องต้นระบบขนส่งสาธารณะ (๓ เส้นทาง)
- ๕) รูปแบบองค์กรและรูปแบบการลงทุน
- ๖) สรุปผลการศึกษาสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วม

มติที่ประชุม : รับทราบตามที่ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอ

๔. โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดระยอง

นายอรุณ วิชกิจ ผู้แทนองค์การบริหารจังหวัดระยอง ได้นำเสนอโครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดระยอง ดังนี้

๔.๑ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อมีระบบขนส่งสาธารณะที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเชื่อมโยงต่อเนื่องทั่วถึงทั้งจังหวัด
- ๒) เพื่อมีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตเมืองด้วยการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๔.๒ แนวทางการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางจังหวัดระยอง

คณะที่ปรึกษาเสนอแนวทางการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางของจังหวัดระยองไว้ ๔ แนวทาง ดังนี้

- ๑) แนวทางการพัฒนาเส้นทางและตัวรถโดยสารที่ให้บริการ
 - (๑) เสนอเส้นทางรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่เพิ่มเติม เพื่อให้สามารถรองรับการเติบโตของเมืองและสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
 - (๒) เสนอรูปแบบยานพาหนะที่จะใช้ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่ ให้มีความปลอดภัย และสามารถให้บริการได้อย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
- ๒) แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง
 - (๑) เสนอแนวทางการเชื่อมต่อสถานีขนส่งแห่งที่ ๒ กับ สถานีขนส่งแห่งที่ ๑ และพื้นที่สำคัญต่าง ๆ ในเขตเมืองด้วยระบบรถโดยสารประจำทาง ให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย
 - (๒) เสนอรูปแบบการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางที่สำคัญทั้งในเขตเมือง และจุดปลายทางของเส้นทางรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ต่าง ๆ ของจังหวัด ให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้บริการ
- ๓) แนวทางการพัฒนาการจัดการสถานีขนส่งแห่งที่ ๑ และแห่งที่ ๒
เสนอรูปแบบการบริการจัดการสถานีขนส่งแห่งที่ ๒ กับ สถานีขนส่งแห่งที่ ๑ ที่เหมาะสม และสามารถรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔) แนวทางการพัฒนาด้านการบริหารจัดการ
 - (๑) เสนอรูปแบบการพัฒนาองค์การเพื่อบริหารจัดการระบบรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่ให้สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - (๒) เสนอรูปแบบการมีส่วนร่วมของหน่วยงานระดับจังหวัดในการเข้ามาช่วยเหลือ กำกับดูแล หรือให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่ เช่น การลงทุนพัฒนาจุดเชื่อมต่อ ฯลฯ เพื่อให้ระบบรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างสมบูรณ์
 - (๓) เสนอแนวทางกำหนดนโยบายด้านราคาในการให้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางใหม่ให้จูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถโดยสารประจำทางเป็นทางเลือกในการเดินทาง และมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ แผนการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางจังหวัดระยอง

ที่ปรึกษาฯ ได้จัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดระยอง ซึ่งประกอบด้วยแผนการดำเนินการในภาพรวม ๔ ด้าน คือ

๑) แผนการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ที่ปรึกษาฯ เสนอให้ทำการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ๓ เส้นทาง ได้แก่

(๑) เส้นทางสายสีเขียว (สถานีขนส่งแห่งที่ ๑ - โรงเรียนระยองพิทยาคม)

(๒) เส้นทางสายสีแดง (สถานีขนส่งแห่งที่ ๑ - สถานีขนส่งแห่งที่ ๒)

(๓) เส้นทางสายสีน้ำเงิน (แยก IRPC - เมืองมาตาพุด)

โดยที่ปรึกษาฯ เสนอให้ องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ โดยจัดหาเอกชนที่มีศักยภาพและความพร้อมเข้ามาให้บริการเดินรถในเส้นทางที่นำเสนอ โดยการดำเนินการให้บริการใช้รถโดยสารเป็น รถมินิบัส ขนาด ๓๒ ที่นั่ง จำนวน ๖๐ คัน ใช้งบประมาณเบื้องต้นในการดำเนินการจัดซื้อรถ จำนวน ๒๑๐ ล้านบาท และใช้งบประมาณในการให้บริการระบบทั้งในส่วนค่าจ้างพนักงาน ค่าเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษา จำนวน ๒๕ ล้านบาท ต่อปี

๔.๔ แผนการพัฒนาระบบรถรับส่งพนักงานในนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง

ขณะที่ปรึกษาฯ ได้จัดทำแผนการพัฒนาการระบบรถรับส่งพนักงานในนิคมอุตสาหกรรม โดยต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการรวมทั้งสิ้น ๓๐.๘๑ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยโครงการ รวมทั้งสิ้น ๔ โครงการ คือ

๑) โครงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางหลักสำหรับรถรับส่งพนักงาน

๒) โครงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางย่อยสำหรับรถรับส่งพนักงาน

๓) โครงการจำกัดพื้นที่สัญจรของรถรับส่งพนักงานในเขตเมืองระยอง

๔) โครงการพัฒนาพนักงานขับรถรับส่งพนักงานในนิคมอุตสาหกรรม

๔.๕ แผนการพัฒนาการระบบรถรับส่งนักเรียนจังหวัดระยอง

ขณะที่ปรึกษาฯ ได้จัดทำแผนการพัฒนาการระบบรถรับส่งนักเรียน ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการรวมทั้งสิ้น ๔๕.๕๗ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยโครงการรวมทั้งสิ้น ๖ โครงการ คือ

๑) โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถรับส่งนักเรียน

๒) โครงการเดินรถรับส่งนักเรียน

๓) โครงการเดินรถรับส่งนักเรียนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดที่โรงเรียน

อนุบาลระยอง

๔) โครงการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในการใช้บริการ

๕) โครงการพัฒนาความรู้ของพนักงานขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียน

๖) โครงการพัฒนาสุขภาพของพนักงานขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียน

๗) โครงการพัฒนาที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณหน้าโรงเรียน

๘) โครงการพัฒนาที่หยุดรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนอนุบาลระยอง

มติที่ประชุมฯ : รับทราบตามที่นายอรุณ วิชกิจ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง

นำเสนอ

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่อง **หารือแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง**

ความคิดเห็นจากกรรมการฯ

นายมนตรี ชนชัยวิบูลวัฒน์ ที่ปรึกษานายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง : ได้เสนอแนะว่าขอให้มีการตั้งคณะทำงานย่อย (Working Group) มาเขียนกรอบงานในเชิงนโยบายและส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ส่วนอำนาจหน้าที่ของ อบจ.ระยอง ที่ไม่สามารถตั้งบริษัทมาดำเนินกิจการขนส่งสาธารณะได้ ควรเสนอเรื่องคณะกรรมการกระจายอำนาจพิจารณา เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดให้ อบจ.ระยองสามารถตั้งบริษัทได้ สำหรับในส่วน ของรายละเอียดการเลือกรูปแบบและประเภทของรถขนส่งสาธารณะ/วิธีการร่วมลงทุนและการบริหารโครงการ ต้องให้คณะกรรมการฯ พิจารณาในเชิงปฏิบัติการ

นายอริวัฒน์ คุณาเดชติ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ฟิน ครีเอชั่น จำกัด : ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า นอกจากการศึกษาในด้านที่กล่าวมาแล้ว ส่วนสำคัญที่ต้องคำนึงถึงคือ ความต้องการที่แท้จริงของ ประชาชนในจังหวัด ควรมีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ขนส่งมวลชน กลุ่มเป้าหมาย และจะทำให้เป็นการคิดแบบ Smart เพื่อให้จังหวัดระยองเป็น Model นำร่อง ของ EEC

นางสาวทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : กล่าวว่า ทาง EEC พร้อมทั้งจะช่วยในข้อกำหนดต่าง ๆ โดยให้จังหวัดระยองสรุป ออกมา และส่งต่อให้ทาง EEC เพราะถือว่าเป็นช่วงโอกาสที่เหมาะสม เพราะกฎระเบียบต่าง ๆ จะได้รับการยกเว้น เพราะอยู่ในเขต EEC

นายฉัตรนุช สมบัติศรี ปลัดเทศบาลนครระยอง : ได้นำเสนอรูปแบบของรถ ควร ใช้เป็น Tram Bus น่าจะเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน และในการออกแบบเส้นทางขนส่ง ควรออกแบบ ทางเดินเท้า และเส้นทางปั่นจักรยานควบคู่ไปด้วยเลย และออกแบบเมืองให้สวยงามไปด้วย และเส้นทางการเดินรถ ซึ่งไปทับกับเส้นทางของผู้ประกอบการรถสองแถวเดิม ควรจะมีการดำเนินการอย่างไร

นายเจนวิทย์ ปัญญาภู ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง ได้นำเสนอแนวคิด และประเด็น ดังนี้

๑. รูปแบบของรถ ควรใช้ใช้เป็น Tram Bus หรือ LRT หรือ Shuttle Bus
๒. เส้นทางการเดินรถ ควรเป็นแบบไหน บนถนน หรือบนราง
๓. งบประมาณในการลงทุน ต้องคัดเลือกกว่าให้หน่วยงานไหนเป็นเจ้าภาพหลัก

ในการดำเนินการ

๔. จะทำอย่างไรกับผลกระทบต่อผู้ประกอบการเดิม เช่นคนขับรถสองแถว
๕. ให้วิเคราะห์ว่าจะมีผู้ใช้หรือไม่ และจะทำอย่างไรให้คนมาใช้ขนส่งมวลชน
๖. ให้ สนข. เป็นพี่เลี้ยงให้กับจังหวัด

ประธานหอการค้าจังหวัดระยอง : ให้ข้อเสนอแนะว่า ต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่ ระยองให้เร็วที่สุด เริ่มต้นเส้นหลัก ระยอง มาบตาพุด จะเป็น shuttle bus หรือ tram Bus ก็ได้ แต่ต้องมีการ เริ่มต้นทำก่อน จำนวน ๑ เส้นทาง

นายวิรัตน์ ศิริสุกลงาม : เสนอว่าในระยะสั้นที่สามารถทำได้เลย แต่ต้องการกำหนด ว่า จะใช้รูปแบบไหน เส้นทางคือจุดไหน มีผลกระทบกับใคร อย่างไรบ้าง

โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง เสนอแนะว่า เส้นทางการเดินทางระยะสั้น และระยะยาว ควรดูให้ดี และจุดจอดต้องมีเพียงพอ และปลอดภัย และควรมีการศึกษาพฤติกรรมของประชาชน เพื่อให้หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ในเชิงผังเมือง ไม่สามารถกำหนดโซนได้ว่าเป็นโซนทำงาน โซนที่อยู่อาศัย โดยเสนอแนะให้มีการกำหนดในเชิงผังเมืองที่แท้จริง

ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง : เสนอแนะว่า เห็นควรเริ่มทำก่อน กำหนดรูปแบบ และหาแหล่งมาของเงินทุน และประเมินว่ามีปัญหาอุปสรรคอย่างไรบ้าง จะทำให้เห็นเป็นรูปธรรม

นายจิรวุฒิ เปรมดิษฐ์ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดระยอง : ได้แจ้งที่ประชุมว่าในเบื้องต้นได้ประสานงานกับเลขาธิการ สกพอ.แล้ว ซึ่งมีความเห็นว่าจังหวัดระยองควรเลือก Smart bus และ สกพอ. จะช่วยผลักดันโครงการระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดระยอง อย่างเร่งด่วน

มติที่ประชุม : เพื่อให้การขับเคลื่อนระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดระยอง เห็นผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว มอบหมายองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับจังหวัดระยอง (ศูนย์ประสานงานเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จังหวัดระยอง) ในการจัดทำข้อเสนอ รายละเอียดต่าง ๆ เช่น เส้นทาง ชนิดของระบบขนส่งมวลชน ที่มีความสำคัญเหมาะสมกับพื้นที่ และจำเป็นเร่งด่วน โดยนัดประชุมกลุ่มย่อยผู้เกี่ยวข้อง พร้อมจัดทำข้อเสนอโครงการฯ ส่งให้จังหวัดระยอง ภายในวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓ เพื่อนำเข้าที่ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง ในครั้งถัดไป และนำเสนอ สกพอ. ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่อง อื่นๆ

ฝ่ายเลขานุการฯ

เนื่องจากจังหวัดระยอง ให้ความสำคัญกับระบบขนส่งมวลชน จึงมีคำสั่งจังหวัดระยอง ที่ ๑๗๓๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดระยอง เพื่อเป็นการบูรณาการการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดระยองให้มีผลเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในการนี้ จึงขอให้คณะกรรมการฯ เข้าร่วมการประชุมฯ ด้วยตนเองทุกครั้ง

มติที่ประชุม : เห็นชอบในหลักการฯ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ ศิริพร สารลิก ผู้บันทึกฯ
(นางสาวศิริพร สารลิก)
ผู้ช่วยนักวิชาการคอมพิวเตอร์

ลงชื่อ จิรวุฒิ เปรมดิษฐ์ ผู้ตรวจรายงานการประชุมฯ
(นายจิรวุฒิ เปรมดิษฐ์)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ