

รายงานการประชุม
คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่
ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐

วันจันทร์ที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายปวิณ	ชำนาญประศาสน์	ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธานที่ประชุม
๒. นายกฤษณ์	ธนาวัฒน์	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	เลขานุการที่ประชุม
๓. นายชูชีพ	พงษ์ไชย	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นางนิตดา	หมื่นอนันต์	พาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นางจันทร์รัตน์	ปิยพัชชัย	อุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นางสาวรัตนพร	กิติกาศ	เกษตรและสหกรณ์จังหวัดเชียงใหม่	
๗. นางสาวคณินิจ	จิตรนัน	(แทน) ท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายชนดนัย	ชนกล้าหาญ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๙. นางวิภาวัลย์	วรพุดพิงค์	ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๑๐. นางศิริพร	ตันติพงษ์	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. นายนพดล	จิรภักดิ์	ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	
๑๒. นายณรงค์	คองประเสริฐ	ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ	
๑๓. นายไพรัช	โตวิวัฒน์	ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม	
๑๔. นายโรตม	ปิฎกานนท์	เลขาธิการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. นายวิเชียร	เชิดชูตระกูลทอง	(แทน) เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. นายชำนาญ	เผือกวัฒน์	เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางวรินธร	ชัยวิวัฒน์	(แทน) ผู้อำนวยการอาวุโสธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ
๒. นางสาวบุญงาม	เอี่ยมศุภวัฒน์	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง จราจร (สนข.)
๓. นางสาวสุมานี	อินทรม	(แทน) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
๔. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๕. นายตัน	มภาสรา	ท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่
๖. นายเกริกชัย	เอี่ยมภรณ์	ท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่
๗. นางสุพรรณิ	สุยะระ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

๙. นางสาวสุภิกัญญา	สงวนหมู่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางสาวกนกวรรณ	पालี	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นางสาวพรรณนมน	แสนพุทธ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๒. นายชิตพล	ปัญญาวงษ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นายสุบิน	เรืองไม่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นางสาวสุวิมล	สุกมลจันทร์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวเมธิชา	ยอดปัญญา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นางสาวฐิติกานต์	กรินรักษ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๗. นายวิริยะ	ดำรงศิริ	ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ
๑๘. นายอรรถพจน์	พิงไชย	อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๙. นายทรงยศ	กิจธรรมเกษตร	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๒๐. นางสาวสุพิชฌาย์	อุ้นแสง	นักประชาสัมพันธ์ สำนักงานประชาสัมพันธ์ จังหวัดเชียงใหม่
๒๑. นางสาวกัญญา	สุกมลจันทร์	เลขานุการชมรมธนาคารจังหวัดเชียงใหม่
๒๒. นางนิภาวดี	นริศยวานิช	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่
๒๓. นางอินทิรา	ตุลยกาญจน์	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม

๑. คลังจังหวัดเชียงใหม่	ติดภารกิจ
๒. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่	ติดภารกิจ
๓. ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	ติดภารกิจ
๔. ผู้แทนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่	ติดภารกิจ
๕. ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	ติดภารกิจ
๖. ประธานชมรมธนาคารจังหวัดเชียงใหม่	ติดภารกิจ
๗. เลขาธิการชมรมธนาคารจังหวัดเชียงใหม่	ติดภารกิจ

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

สืบเนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่ได้กำหนดแผนในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่โดยได้กำหนดให้มีการประชุมเป็นประจำทุก ๒ เดือน และในวันนี้มีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาร่วมกัน คือ แผนการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี ๒๕๖๑

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐

ฝ่ายเลขาฯ จากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๗.๒/ว ๓๖๘๕๓ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐

มติที่ประชุม รับทราบ และรับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระ ๓.๑ สภาวะเศรษฐกิจไทย และภาคเหนือ

ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ

(นางวรินธร ชัยวิวัฒน์)

เศรษฐกิจโลก มีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง ในปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าหลักโดยรวมขยายตัวดีขึ้นเล็กน้อย นำโดยกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมหลักหรือ G3 คือ สหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น สนับสนุนจากการบริโภค ได้แก่ สหรัฐอเมริกา การบริโภคขยายตัวภายหลังจากการซ่อมสร้างภายหลังเกิดพายุ ส่วนเศรษฐกิจจีนในช่วงเดือนตุลาคมที่ผ่านมาชะลอตัวลงเล็กน้อย เพราะอยู่ในช่วงมีประชุมพรรคครั้งใหญ่และมีจำนวนวันหยุดมากกว่าปีก่อน จึงทำให้เศรษฐกิจชะลอตัวลงไปบ้าง เนื่องจากมีนโยบายเรื่องการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจซึ่งพยายามที่จะพึ่งพาการบริโภคในประเทศ เริ่มชะลอการลงทุนของภาครัฐ มีมาตรการการควบคุมภาคเอกชนในเรื่องอสังหาริมทรัพย์ ส่วนเศรษฐกิจเอเชียไม่รวมจีนโดยรวมอยู่ในทิศทางขยายตัวตามความต้องการส่งออก ในช่วงต้นเดือนธันวาคมต้องจับตาดูการขึ้นดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกาต่อสภาวะการตลาดเงินของโลก

ความเสี่ยงของสภาวะเศรษฐกิจโลก มี ๓ ประเด็น คือ

๑. ความไม่แน่นอนของนโยบายเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา
๒. ประเทศอุตสาหกรรมหลักจะทยอยปรับดอกเบี้ยเข้าสู่ระดับปกติ

๓. ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ของโลก อย่างเช่นคาบสมุทรเกาหลี เป็นความเสี่ยงที่ติดตามอยู่ล่าสุดคณะกรรมการนโยบายการเงินมีมุมมองเชิงบวกมากขึ้น เพราะในแง่ของนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจด้านภาษีของสหรัฐก็อาจจะมีความเป็นไปได้มากขึ้น หรือแม้กระทั่งเศรษฐกิจจีนในระยะปานกลาง หากเทียบระยะเดียวกันปีก่อน ในปีนี้ถือว่าโตมากกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนเศรษฐกิจเอเชียการฟื้นตัวก็เริ่มชัดเจนยิ่งขึ้น บางประเทศเริ่มส่งผ่านการลงทุนไปในประเทศของตนเอง

เศรษฐกิจไทยในวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกาศตัวเลขทางเศรษฐกิจไตรมาส ๓ ขยายตัวร้อยละ ๔.๓ ถ้าเทียบกับไตรมาส ๒ ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๓.๘ ซึ่งมุมมองของธนาคารแห่งประเทศไทยมองว่าในเดือนตุลาคมมีทิศทางที่สอดคล้องกัน คือเศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ต่อเนื่อง ซึ่งแรงส่งหลักๆ เป็นเรื่องของการส่งออกและท่องเที่ยว การส่งออกสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจโลก เกือบทุกหมวดสินค้าทุกตลาด ตัวเลขอัตราการขยายตัวของการส่งออกสูง เดือนตุลาคมร้อยละ ๑๓ ส่วนการท่องเที่ยวถือว่าขยายตัวได้ดี แต่กำไรของเดือนนี้จะสูงขึ้นไป เพราะปีที่ผ่านมาฐานต่ำ เดือนตุลาคมเป็นช่วงที่มีการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง แต่จำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวดีทุกสัญชาติ

ส่วนเรื่องการใช้จ่ายของภาครัฐในเดือนธันวาคมกลับมาขยายตัวดี น่าจะเป็นแรงที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจพอสมควร แต่หากดูจากการลงทุนถือว่าดีขึ้นเล็กน้อย ถ้าดูสะท้อนจากตัวเลขที่นำเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์จากต่างประเทศมีมากขึ้น แต่ส่วนใหญ่จะเอามาผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมเพื่อส่งออกและเป็นบางสาขา เช่น ไทโรคมนาคุมหรือพลังงานจะเห็นการลงทุนเพิ่มขึ้น แต่ในส่วนของการลงทุนภาคก่อสร้างยังทรงตัวอยู่

ส่วนการบริโภคภาคเอกชนในเดือนนี้ชะลอตัวลง เป็นปัจจัยชั่วคราวเพราะเดือนตุลาคม มีกิจกรรมเร่งส่งเสริมการขายในภาคธุรกิจค่อนข้างมากในช่วงเดือนกันยายน และมีการลดทอนกิจกรรมไปบ้างในเดือนตุลาคม ส่งผลให้กิจกรรมด้านการบริโภคลดลงไป

เศรษฐกิจภาคเหนือ จะมี ๒ ด้าน คือ

๑. ด้านการผลิต แบ่งเป็น ๓ ภาค คือ

ภาคเกษตร ผลผลิตขยายตัวใกล้เคียงเดือนก่อน จากข้าวเปลือกนาปี และลำไยนอกฤดู ส่วนราคาหดตัวน้อยลง ทำให้รายได้เกษตรกรยังขยายตัวได้

ภาคอุตสาหกรรม ผลผลิตลดลง จากเครื่องตีที่มีแอลกอฮอล์หลังจากเร่งไปก่อนหน้านี้ สินค้าเกษตรแปรรูปลดลง ขณะที่ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยังขยายตัว

ภาคการท่องเที่ยว ขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง จากนักท่องเที่ยวจีน และเกาหลี

๒. ด้านการใช้จ่าย แบ่งเป็น ๔ ภาค คือ

การบริโภคภาคเอกชน ขยายตัวในหมวดการใช้จ่ายเพื่อซื้อยานยนต์ จากการส่งเสริมการขาย แต่การใช้จ่ายยังไม่กระจายตัว สะท้อนจาก Nielsen หดตัว

การลงทุนภาคเอกชน ในภาคอสังหาริมทรัพย์ ยังขบเซา ส่วนภาคการผลิต ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และเกษตรแปรรูปเพื่อส่งออก มีการนำเข้าเครื่องจักรเพิ่มขึ้น

การใช้จ่ายภาครัฐ เพิ่มขึ้น ทั้งจากงบประมาณและงบลงทุน

การส่งออก ลดลงจากการส่งออกสินค้าผ่านด่านชายแดน ด้านการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยังอยู่ในเกณฑ์ดี

อย่างไรก็ตามหากดูข้อมูลสินเชื่อในธนาคารพาณิชย์ภาคเหนือ การขยายตัวของสินเชื่อในภาคเหนือตอนบนดีกว่าภาคเหนือตอนล่าง ส่วนหนึ่งสอดคล้องกับโครงสร้างของภาคเหนือตอนบนจะขึ้นอยู่กับภาคบริการโดยมาก แต่ภาคเหนือตอนล่างขึ้นอยู่กับภาคเกษตร เพราะฉะนั้นจะเห็นว่ายอดสินเชื่อคงค้างในภาคเหนือตอนล่างเป็นลบอยู่ แต่ของภาคเหนือตอนบนเป็นบวก

เศรษฐกิจเชียงใหม่ก็ยังถือว่าขยายตัวได้เป็นไปในทิศทางเดียวกับภาคเหนือ

๑. สาขาเศรษฐกิจที่ยังขยายตัวได้

ภาคการท่องเที่ยว ขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน ในขณะที่นักท่องเที่ยวไทยชะลอตัวลง

การใช้จ่ายภาครัฐ ปรับเพิ่มขึ้นทั้งงบประมาณและลงทุน

การใช้จ่ายภาคเอกชน ขยายตัวจากทั้งสินค้าคงทนและไม่คงทน สะท้อนจากยอดจดทะเบียนรถยนต์และ VAT หมวดการค้าส่งค้าปลีก

๒. สาขาเศรษฐกิจที่ปรับลดลง

การผลิตสินค้าแปรรูปเกษตร คาดว่าลดลงชั่วคราวจากวัตถุดิบที่ได้รับความเสียหายจากปริมาณฝนที่มากกว่าปกติ แต่คำสั่งซื้อยังคงอยู่

การลงทุนภาคเอกชน เครื่องใช้ด้านอสังหาริมทรัพย์ลดลง ทั้งสินเชื่อที่ให้แก่ผู้ประกอบการ และการขออนุญาตจัดสรรที่ดิน

อย่างไรก็ตามถ้าดูสินเชื่อสาขาธนาคารพาณิชย์ในจังหวัดเชียงใหม่ดีกว่าค่าเฉลี่ยของภาคเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่ธุรกิจที่ดีเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องโรงแรมที่พัก และบริการสุขภาพจะขยายตัวได้ดี

ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่

(นางศิริพร ตันติพงษ์)

ในภาคอุตสาหกรรมการส่งออกลดลง เนื่องจากภาษีซ้ำซ้อน สรรพสามิตเพิ่มภาษีเครื่องดื่มหวานที่ใส่น้ำตาล ส่งผลให้ต้นทุนสูงขึ้น การแข่งขันมากขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ส่งออกได้น้อยลง การค้าชายแดนของด่านเชียงแสน แม้จะผ่านด่านในประเทศไทยได้ แต่จะติดอยู่ที่ด่านในประเทศจีน หากวันนี้รัฐบาลยังอยู่เฉยไม่กระตือรือร้นในการเจรจาเรื่องการส่งออก จะส่งผลให้เกิดปัญหาอย่างมากมาย เพราะจากยอดการส่งออกที่ผ่านมาในปีที่ทุกบริษัทลดลง โดยเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับปุ๋ยสัตว์ กฎหมายของศุลกากรมีความซับซ้อนมากขึ้น ทำให้การส่งออกยากขึ้น สินค้าส่งออกมีปัญหา

ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

(นางวิภาวัลย์ วรพุฒิพงค์) รัฐบาลควรส่งเสริมธุรกิจออนไลน์ เพราะปัจจุบันธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์มีบทบาทมากขึ้น ส่งผลให้ทั่วโลกมีระดับการลงทุนต่ำ เพราะเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนสำคัญ

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๒

ข้อเสนอโครงการของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายฤกษ์ ธนาวนิช)

ทางคณะรัฐมนตรีได้กำหนดแผนการลงพื้นที่เยี่ยมประชาชน และการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่หรือ “ครม.สัญจร” ซึ่งมีแผนที่จะทำให้ครบทั้ง ๖ ภาค ปัจจุบันดำเนินการไปแล้ว ๔ ภาค ได้แก่ ครั้งที่ ๑ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดนครราชสีมา เมื่อเดือนสิงหาคม ครั้งที่ ๒ ภาคกลาง จังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเมื่อเดือนกันยายน ครั้งที่ ๓ ภาคใต้และภาคใต้ชายแดนที่จังหวัดสงขลาและปัตตานี เมื่อวันที่ ๒๗-๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และต่อไปมีแผนจะเดินทางมาที่ภาคเหนือในเดือนธันวาคม ทางคณะกรรมการ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ได้เสนอวาระเพื่อที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการประเดิมในการประชุมดังกล่าว จำนวน ๑๓ เรื่อง และได้ส่งเรื่องดังกล่าวไปยังกระทรวงมหาดไทยเรียบร้อยแล้ว และทางกระทรวงมหาดไทยได้ดำเนินการส่งเรื่องไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้ทางกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาข้อเสนอและได้ส่งเรื่องกลับมาให้ทางจังหวัดจำนวน ๕ เรื่อง

ฝ่ายเลขาฯ

ตามที่คณะกรรมการ กรอ.จังหวัดเชียงใหม่ ได้เสนอเรื่องที่เป็นปัญหาความ ต้องการไปยังรัฐบาล โดยเสนอผ่านที่ประชุมคณะกรรมการ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ เพื่อให้ กรอ.กลุ่มจังหวัดฯ แจ้งเรื่องที่จะเสนอเป็นวาระของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ในการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรี คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ และคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ในคราวที่จะมีการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ณ จังหวัดภาคเหนือ ทั้งนี้ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อให้ กระทรวงมหาดไทยเสนอเรื่องไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้มีการแจ้งความคืบหน้าให้จังหวัดเชียงใหม่ทราบแล้วจำนวน ๕ เรื่อง ได้แก่

๑. โครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ กรมท่าอากาศยานได้แจ้งว่ายังไม่มีแผนการก่อสร้าง เนื่องจากต้องการที่จะพัฒนาท่าอากาศยานลำปางเพื่อให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอต่อความต้องการ

๒. การเร่งรัดระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ทางกระทรวงคมนาคมแจ้งว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท โดยมีที่ปรึกษาคือ

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ดำเนินการส่งรายงานฉบับสมบูรณ์หรือ Final Report ให้สนช. เพื่อพิจารณาและดำเนินการต่อไป

๓. โครงการถนนมอเตอร์เวย์เชียงใหม่-เชียงใหม่-เชียงใหม่ กรมทางหลวงแจ้งว่าโครงการดังกล่าวได้บรรจุอยู่ในแผนแม่บทแล้ว และคาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้ แผนแม่บทดังกล่าวมีกรอบระยะเวลาดำเนินการในช่วงปี ๒๕๖๖-๒๕๗๙ บรรจุอยู่ในแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย

๔. การเพิ่มประสิทธิภาพของถนนวงแหวนเชื่อมต่อทางหลวงสาย ๑๑๖ เริ่มต้นจาก ต.ป่าสัก อ.เมือง จ.ลำพูน ช่วงที่ผ่านหน้าศรีสุทนต์ลำพูน เชื่อมผ่าน อ.ป่าซาง จ.ลำพูนและ อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่ ซึ่งกรมทางหลวงแจ้งว่าได้มีแผนที่ที่จะขอขออนุญาต โดยขยายเส้นทางดังกล่าวเป็นสี่ช่องจราจร ในงบประมาณ ๒๕๖๓

๕. โครงการคมนาคมสาย อ.ดอยสะเก็ด-อ.แม่อน จังหวัดเชียงใหม่ เชื่อมเข้าสู่ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน เพื่อที่จะไปออกทางหลวงหมายเลข ๑๑ ซุปเปอร์ไฮเวย์ ต.ศรีบัวบาน อ.เมืองลำพูน จ.ลำพูน ซึ่งเป็นศาลากลางแห่งใหม่ของ จ.ลำพูน ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้ตรวจสอบแล้ว แจ้งว่าถนนดังกล่าวเดิมเป็นระบบส่งน้ำของชลประทาน เพราะฉะนั้นการออกแบบในลักษณะที่มีตามคันคลองต่างๆ มีความคิดเกี่ยวกับกรมทางหลวงชนบทได้ประสานกรมชลประทานและได้พิจารณาแล้วว่าเส้นทางดังกล่าวไม่เหมาะที่จะทำเป็นลักษณะวงแหวน แต่สามารถใช้เส้นทางสำรองทางเชื่อมระหว่างหมู่บ้านได้ ตรงนี้จึงไม่เหมาะที่จะเป็นเส้นทางหลัก

เรื่องเกี่ยวเนื่อง คือ การย้ายเรือนจำกลางลำปางออกไป ซึ่งกรมราชทัณฑ์ได้พิจารณาว่าการที่จะย้ายออกไปนอกชุมชนของลำปาง จากตัวเมืองไปสู่ อ.กล้วยแพะ ซึ่งเป็นเขตปริมณฑลติดกับ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง ยังมีปัญหาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า ประปา ที่ยังไม่สามารถขยายในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารสถานที่ขนาดใหญ่ เพราะฉะนั้นต้องตั้งงบประมาณที่จะก่อสร้างเรือนจำแห่งใหม่ต่อไป

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายกฤษณ์ ธนาวณิช)

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างศึกษาจัดทำแผนแม่บทจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ซึ่งในแผนแม่บทนั้นมีการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งที่ ๒ อยู่ในพื้นที่รอยต่อระหว่าง จ.เชียงใหม่-จ.ลำพูน

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๓

ความคืบหน้าโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.)

(นส.บุญงาม เอี่ยมสกุลวัฒน์)

โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๙ โดยระยะเวลาการศึกษาได้ล่วงเลยมาระยะเวลาหนึ่งแล้ว ปัจจุบันการศึกษาได้ดำเนินการเสร็จแล้ว คณะที่ปรึกษาได้ส่งมอบงาน

ให้ทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์เมื่อเดือนตุลาคมที่ผ่านมาทางสนข. ได้มีการสรุปโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ ซึ่งได้นำเรียนเพื่อทราบไปเรียบร้อยแล้ว

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

(นายทรงยศ กิจธรรมเกษตร) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ มช. เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๑ เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รองรับปริมาณการเดินทาง และแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาว

๑.๒ เพื่อศึกษาแนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านองค์กรรูปแบบการลงทุน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน

๒. ประชากรและนักท่องเที่ยว

๒.๑ ประชากร ๑.๘ ล้านคน อัตราการเพิ่ม ๑% ต่อปี

๒.๒ ต่างด้าว ๑.๔ แสนคน อัตราการเพิ่มยังไม่แน่ชัด

๒.๓ นักท่องเที่ยว ๑๐ ล้านคนต่อปี อัตราการเพิ่ม ๑๓% ต่อปี

๓. ข้อมูลการเดินทางปี ๒๕๖๐

๓.๑ ปัจจุบันมีการเดินทาง ๒ ล้านเที่ยว/วัน แต่ถ้าคิดไปอีก ๔๐ ปีที่มีการพิจารณาแผนแม่บทจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ๔ ล้านเที่ยว/วัน

๓.๒ จุดประสงค์ในการเดินทางปัจจุบัน

- การเดินทางไปทำงาน ๔๙ %
- การเดินทางไปสถานศึกษา ๑๕ %
- การจับจ่ายใช้สอยต่างๆ ๒๐ %
- อื่นๆ ๑๖ %

๔. รูปแบบการเดินทาง

๔.๑ รถจักรยานยนต์ ๕๐ %

๔.๒ รถยนต์ ๓๖ %

๔.๓ รถโดยสารสาธารณะ ๔ %

๕. สภาพการจราจร มีปัญหาการติดขัดในช่วงจราจรทางแยกสำคัญ จะมีความเร็วเฉลี่ย ๘ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงเวลาเร่งด่วน การจราจรติดขัดทำให้กินพื้นที่ในเมืองหรือ Urban Sprawl Development

๖. สรุปปัญหาการจราจรเชียงใหม่

๖.๑ เมืองเก่า และศูนย์กลางกิจกรรม อยู่บริเวณเดียวกัน (เมืองเก่าที่มีชีวิต)

๖.๒ โครงข่ายถนนมีความจุต่ำ ขยายเขตทางลำบาก เกิดปัญหาคอขวดมากมาย

๖.๓ ระบบขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ ขาดความสามารถในการแข่งขันกับยานพาหนะส่วนบุคคล

๖.๔ วินัยการจราจรที่ต่ำ อัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จักรยานยนต์

๖.๕ ระบบจัดการการจราจรไม่มีการบูรณาการ

๖.๖ การพัฒนาเมืองทุกทิศทาง (Urban Sprawl Development)

๗. การดำเนินงาน ได้แก่ การจัดการสัมมนา ๓ ครั้ง การประชุมกลุ่มย่อย ๕ ครั้ง และ การประชุมเชิงปฏิบัติการ ๑ ครั้ง

๘. สรุปความเห็นของประชาชน

๘.๑ ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย รวดเร็วและแน่นอน สะดวกสบาย

๘.๒ ระบบขนส่งสาธารณะที่ดึงดูดการใช้บริการจากผู้ใช้งานพาหนะส่วนบุคคลได้จริง

๘.๓ ระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่สร้างความขัดแย้งกับขนส่งสาธารณะเดิม

๘.๔ ระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่บดบังทัศนียภาพ หรือ ไม่มีโครงสร้างยกระดับ

๘.๕ สนับสนุนเชียงใหม่เมืองมรดกโลก

๙. สรุปโครงข่ายแผนแม่บทฯ มี ๓ ระบบ

๙.๑ ระบบหลัก คือ รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit) ๓ เส้นทาง

๙.๑.๑ โครงข่าย A จะเป็นรถไฟฟ้ารางเบาที่มีส่วนผสมระหว่าง โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน นอกวงแหวนมหิดลและโครงสร้างทางวิ่งจะเป็นในวงแหวนมหิดล

๙.๑.๒ โครงข่าย B จะเป็นรถไฟฟ้ารางเบาที่มีโครงสร้างทางวิ่งระดับดินอย่างเดียว

โดยทั้ง ๒ โครงข่าย จะมี ๓ เส้นทาง คือ สายสีแดง สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน เส้นทางละประมาณ ๑๒ กิโลเมตร

๙.๒ ระบบ Feeder มี ๒ ระบบ ได้แก่

๙.๒.๑ ระบบรอง คือ ระบบที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกเข้าสู่กับระบบหลัก ๗ เส้นทาง

๙.๒.๒ ระบบเสริม คือ ระบบที่เชื่อมต่อชุมชนย่อยๆ ๗ เส้นทาง รวมระยะทางของโครงข่ายฯ ๒๐๐ กิโลเมตร เส้นทางละประมาณ ๑๐-๑๗ กิโลเมตร

๑๐. โครงข่าย A และ B

๑๐.๑ โครงข่าย A โครงสร้างทางวิ่ง LRT ประกอบด้วยทางวิ่งระดับดินและทางวิ่งใต้ดิน มูลค่าก่อสร้างเท่ากับ ๑๐๕,๗๓๕ ล้านบาท

๑๐.๒ โครงข่าย B โครงสร้างทางวิ่ง LRT ประกอบด้วยทางวิ่งระดับดิน มูลค่าก่อสร้างเท่ากับ ๒๖,๕๔๐ ล้านบาท

๑๑. การวิเคราะห์อัตราค่าโดยสาร

ค่าบริการขนส่งสาธารณะ เท่ากับ ๑๕+๑ บาท/กม. คือ ค่าแรกเข้าประมาณ ๑๕ บาท + ค่าบริการต่อระยะทาง (๑ บาท/กม.) ในปัจจุบันการเดินทางของประชาชนเชียงใหม่เฉลี่ย ๘ กม./ชม. ค่าบริการจะอยู่ประมาณ ๒๐-๒๕ บาท/เที่ยว

๑๒. การวิเคราะห์ความต้องการการเดินทาง

โครงข่าย A ซึ่งมีส่วนผสมระหว่างบนดินและใต้ดิน มีความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการสูงกว่าก็จะมี การดึงดูดผู้ใช้บริการได้สูงกว่าโครงข่าย B ๒๐-๓๐ % ประมาณปี ๒๕๖๕ - ๒๖๐๐

๑๓. จำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน

๑๓.๑ โครงข่าย A อยู่ระหว่าง ๖๐,๐๐๐ - ๗๐,๐๐๐ คน/ชั่วโมง ในปี ๒๕๗๐ ในปี ๒๖๐๐ อยู่ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ กว่าคน

๑๓.๒ โครงข่าย B ต่ำลงมา เนื่องจากความเร็วต่ำลงมา

๑๔. ผลการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์ มีตัวชี้วัดอยู่ ๓ ตัว ได้แก่ NPV EIRR และ B/C

๑๔.๑ โครงข่าย A มี NPV ๒,๑๖๗,๐๔๔ ล้านบาท EIRR ๓๓.๒๔% และ B/C ๑๕.๘๙

๑๔.๒ โครงข่าย B มี NPV ๖๕๐,๘๒๐ ล้านบาท EIRR ๔๖.๔๕ % และ B/C ๑๒.๗๓

๑๕. การวิเคราะห์ด้านการเงินการลงทุน มี ๓ รูปแบบ ได้แก่ รัฐลงทุน ๑๐๐% PPP รัฐลงทุนงานโยธา เอกชนลงทุน E&M และตัวรถ และรัฐร่วมเอกชน จัดตั้งบริษัท และระดมทุน (กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน)

โดยผลจากการวิเคราะห์โครงข่าย A NPV ทั้ง ๓ รูปแบบการลงทุน เป็นบวกทั้งสิ้น ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ดี FIRR ตั้งแต่ ๗-๑๑ % โดยรูปแบบที่ ๒ PPP ที่ภาครัฐสนับสนุนด้านการโยธามี FIRR ที่สูงที่สุด

โครงข่าย B มี NPV และ FIRR ที่ต่ำลงมาเล็กน้อย NPV ของโครงข่ายที่ ๒ อยู่ที่ ๒๐,๐๐๐ กว่าล้านบาท FIRR อยู่ที่ระหว่าง ๙-๑๑ %

๑๖. แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่หรือ TOD A-I

๑๖.๑ พื้นที่ศูนย์ราชการ Urban Core Zone ได้แก่

- TOD_A พื้นที่บริเวณศูนย์ราชการ, สนามกีฬา ๗๐๐ ปี, ติดกับศูนย์ประชุมนานาชาติ

- TOD_D พื้นที่บริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนนิมมานเหมินท์

๑๖.๒ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองเก่า Urban Center ได้แก่

- TOD_E พื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง (ช้างเผือก)

- TOD_F พื้นที่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมถนนท่าแพและย่านไนท์บาร์ซ่า

๑๖.๓ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองใหม่ General Urban ได้แก่

- TOD_B พื้นที่บริเวณแยกรวมโชค มีชัย ย่านการค้าแห่งใหม่นอกเมือง ถนนวงแหวนรอบ ๒

- TOD_C พื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง (อาเขต)

- TOD_G พื้นที่บริเวณฝั่งตรงข้ามสถานีรถไฟเชียงใหม่

- TOD_H พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ จ เชียงใหม่

๑๖.๔ พื้นที่อยู่อาศัยย่านชานเมือง Sub-urban ได้แก่ TOD_I พื้นที่บริเวณแยกศรีบัวเงินพัฒนา ย่านศูนย์การค้าพารามเมนาด้า

๑๗. ข้อเสนอแนะองค์กรบริหารและการลงทุน

องค์กรบริหารที่มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างการผลิตไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ท้องถิ่นโดยองค์การบริหารส่วนจังหวัด และเทศบาลนครเชียงใหม่ จัดตั้งองค์กรผู้บริหารหรืออาจจัดในรูปแบบบริษัทจำกัดขึ้น งานโยธาสนับสนุนโดยภาครัฐ เงินลงทุนหาได้จากเงินกู้การระดมทุน เงินกู้ Impact Fee การจัดสรรของภาครัฐบริหารพื้นที่สถานี TOD ซึ่งจะทำให้คนชาวเชียงใหม่หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยองค์กรบริหารมีการลงทุนเรื่องระบบรถซ่อมบำรุง การเดินรถ รายได้ต่างๆ จากระบบตัวร่วม บริหารพื้นที่สถานี TOD ในอนาคตก็มีโอกาสที่จะเป็นบริษัทมหาชน ที่เอกชนสามารถเป็นผู้ถือหุ้นได้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

(นส.บุญงาม เอี่ยมสุวรรณ) ปัจจุบันสนข. มีหนังสือนำเรียนกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบและในหนังสือมีเรื่องการเลือกโครงข่าย กระทรวงคมนาคมต้องทำการคัดสรรอีกครั้งหนึ่งว่าจะเลือกโครงข่ายไหน ก่อนนำเสนอคณะอจร. และเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป โดยสนข. ได้นำโครงการดังกล่าวเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณา และในลำดับต่อไปจะเสนอเข้าคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) เพื่อเสนอเข้ากรมต่อไป คาดว่าไม่เกินกลางปี ๒๕๖๑ จะมีการดำเนินการเร่งรัดให้ผ่านกรม. ให้แล้วเสร็จ

นายณรงค์ คองประเสริฐ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ

จากผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีการคำนวณผลตอบแทนที่จะได้ค่อนข้างสูง ส่งผลให้ต่างประเทศมีความต้องการที่จะให้รัฐบาลจ้างเอกชนมาบริหารจัดการ เนื่องจากภาคเอกชนมีความคล่องตัวสูง แต่ยังไม่มีการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่ชัดเจน หากมีการลงทุนอาจขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้มากยิ่งขึ้น การท่องเที่ยว การเดินทาง การลดค่าครองชีพต่างๆ และหากเพิ่มการกระตุ้นเศรษฐกิจขึ้นอีกอาจช่วยเพิ่มมูลค่าให้โครงการดังกล่าวน่าสนใจมากยิ่งขึ้น

นายไพรัช ไตรวิวัฒน์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม

ควรมีการทดลองใช้ระบบรถประจำทางเพื่อเป็นการฝึกประชาชนเชียงใหม่ให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะก่อนมีการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

(นายทรงยศ กิจธรรมเกษตร)

๑. ระยะเวลาดำเนินการ แบ่งเป็น ๓ ระยะ คือ

๑.๑ ระยะเตรียมการ ๒ ปี ตั้งแต่ ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓

- Feas. Study, Detailed Design, EIA, PPP, Bidding และ

จัดตั้งองค์กรบริหาร

๑.๒ ระยะเวลาการก่อสร้าง ๓-๖ ปี

- ก่อสร้างระบบ LRT ๓ สายทาง

- จัดระบบการจราจรรองรับการก่อสร้าง

- เริ่มให้บริการระบบ Feeder

- ปรับปรุงทางเท้า
- การพัฒนาระบบควบคุมการจราจร (Smart Traffic Management)
- การศึกษาเพื่อพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้อง สร้าง Non-fare box Revenue

๑.๓ ระยะการให้บริการ ๑๐ ปี

การให้บริการ ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเต็มรูปแบบ
- การดำเนินงานระบบควบคุมการจราจร (Smart Traffic Management)
- การดำเนินการ Travel Demand Management
- ปรับปรุงเมืองให้เหมาะสำหรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เศรษฐกิจที่จะกระตุ้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาพรวมของจังหวัดเชียงใหม่หลังจากมีขนส่งสาธารณะ โดยสรุปแบ่งออกเป็น ๓ หลัก คือ ๑) ผลผลิตของภาคธุรกิจ ๒) มูลค่าเพิ่ม ๓) รายได้ของแรงงาน โดยโครงข่าย A ผลผลิตของภาคธุรกิจเพิ่มเติมมากขึ้น ๒๗๐,๐๐๐ ล้านบาท มูลค่าเพิ่ม ๒๖๐,๐๐๐ ล้านบาท รายได้ของแรงงานที่เพิ่มขึ้น ๑๖๐,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนโครงข่าย B ที่มีการลงทุนต่ำลงมา ผลผลิตของภาคธุรกิจลดลงมาเป็น ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท มูลค่าเพิ่ม ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท รายได้ของแรงงาน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท

ตำแหน่งของจุดเชื่อมบำรุงวางไว้ที่ปลายสายทั้ง ๓ สายของระบบขนส่งสาธารณะ แต่ถ้าทั้ง ๓ สายทางออกแบบและก่อสร้างพร้อมกัน อาจลดลงจาก ๓ แห่ง เหลือ ๒ แห่ง ได้ทำให้มีการประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างได้

ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

กรม.สัญญา กำหนดจัดในวันที่ ๒๕-๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ จังหวัดพิษณุโลก การเสนอโครงการของ กรอ.กลุ่มจังหวัดหรือ กรอ.จังหวัดจะต้องมีความชัดเจน และได้นำโครงการระบบขนส่งสาธารณะเข้าร่วมด้วย ภาคเอกชนต้องการโครงข่าย A หรือ โครงข่าย B และหากเลือกโครงข่ายได้แล้วในส่วนของการลงทุนจะให้รัฐลงทุนทั้งหมดหรือ ลงทุนในรูปแบบ PPP รัฐจะพิจารณาข้อเสนอแนะและข้อเคลือบข้อต่อไป ทั้งนี้ สนข. จะนำข้อมูลขึ้นเว็บไซต์เพื่อเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และขอความร่วมมือภาคเอกชนได้พิจารณาข้อมูลและแสดงความความคิดเห็นเลือกโครงข่าย พร้อมตอบกลับทางจังหวัดต่อไป

ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

(นางวิภาวัลย์ วรพุดพิงค์)

ภาคเอกชนมีความเห็นว่าควรดำเนินการก่อสร้างตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะตามโครงข่าย A และขอให้จังหวัดเชียงใหม่ผลักดันโครงการดังกล่าวเข้าสู่ที่ประชุม คณะกรรมการ กรอ.ภาค ต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๔

ความคืบหน้าการปรับปรุงสนามบินนานาชาติเชียงใหม่ (แห่งเดิม)

การทำอากาศยานเชียงใหม่

(นายต้น มภาสรา)

ปัจจุบันท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถจุคนได้จำนวน ๘ ล้านคน แบ่งเป็นผู้โดยสารภายนอกประเทศจำนวน ๒ ล้านคน ผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน ๖ ล้านคน ปี ๒๕๖๘ จะเพิ่มจำนวนเป็น ๑๘ ล้านคน แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน ๑๑ ล้านคน ผู้โดยสารภายนอกประเทศจำนวน ๗ ล้านคน และในปี ๒๕๗๓ คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวน ๒๐ ล้านคน ในปี ๒๕๖๐ จึงได้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม EIA และขั้นตอนการออกแบบอยู่ระหว่างการจัดทำ TOR ว่าจ้างผู้ออกแบบ

แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่มีการดำเนินการแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ คือ ระยะสั้นและระยะกลาง (ดำเนินโครงการ พ.ศ.๒๕๕๙ – ๒๕๖๘) โดยแบ่งเป็น ๔ กลุ่มงาน ได้แก่

๑. กลุ่มงานอาคารทดแทน

ปลายปี ๒๕๖๒ จะทำการก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารทดแทนต่างๆ เพราะในแผนแม่บทฉบับใหม่นี้ให้ทุบทำลายอาคารต่างๆ หลายอาคาร เช่น อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิง และบ้านพัก ต้องสร้างทดแทนก่อนที่จะทุบทำลายอาคารเดิม

๒. กลุ่มงานสนับสนุน

การทำอากาศยานเชียงใหม่ได้ก่อสร้างอาคารจอดรถจำนวน ๒ อาคาร โดยอาคารแห่งแรกจอดได้จำนวน ๓,๕๐๐ คัน (ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว) และอาคารแห่งที่สองจอดได้ ๒,๕๐๐ คัน รวมสามารถจอดรถได้จำนวน ๖,๐๐๐ คัน

๓. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

หลังจากทุบทำลายอาคารคลังสินค้า จะดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารนอกประเทศแห่งใหม่ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารแห่งเดิมและทุบทำลายอาคารผู้โดยสารรวมกัน

๔. กลุ่มงานเขตการบิน

ก่อสร้างถนนที่เชื่อมระหว่าง Runway กับหลุมจอดเทียบอาคารผู้โดยสาร (Taxi way) แห่งใหม่แทนแห่งเดิม เพื่อทำให้เกิดพื้นที่ว่างที่จะสามารถสร้างหลุมจอดเพิ่มได้

แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๖๙-๒๕๗๓ เป้าหมายรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี ๒๕๗๘ ระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบินได้ ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน ๓๘ หลุมจอด รองรับผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี ที่จอดรถยนต์ ๖,๓๐๐ คัน

ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้มองเรื่องปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น เที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น และการจราจรด้านนอกท่าอากาศยานไว้อย่างไร

การทำอากาศยานเชียงใหม่

(นายต้น มภาสรา)

การทำอากาศยานเชียงใหม่ได้ดำเนินการประสานกับกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงแจ้งว่าจะมีการติดตั้งระบบการจราจรแบบใหม่บริเวณแยกโรบินสัน โดยทุบทำลายฟุตบาทเพื่อเพิ่มช่องทางการจราจร ทั้งนี้ ผู้อำนวยการทำอากาศยานเชียงใหม่ได้มีข้อเสนอให้ทำการศึกษาเรื่องการสร้างทางเชื่อมจากสะพานข้ามแยกโรบินสันมาจนถึงทำอากาศยานเชียงใหม่ได้

ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

(นางวิภาวัลย์ วรพุดพิงค์)

การทำอากาศยานได้มีการจัดทำประชาพิจารณ์แล้วหรือไม่ และในกรณีที่ยังไม่ผ่านประชาพิจารณ์ได้เตรียมแผนการรองรับไว้อย่างไร

การทำอากาศยานเชียงใหม่

(นายต้น มภาสรา)

คณะกรรมการทำอากาศยานเชียงใหม่ไม่มีแผนการรองรับการผ่านจัดทำประชาพิจารณ์ โดยเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๐ กระทรวงคมนาคมได้เชิญการทำอากาศยานเชียงใหม่เข้าไปพบ และให้การทำอากาศยานเชียงใหม่ดำเนินการศึกษาระหว่างการพัฒนาตามแผนแม่บทของการทำอากาศยานเชียงใหม่กับการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ ๒ โดยให้เวลา ๖ เดือน และรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบ

ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณทำอากาศยานเชียงใหม่ได้ร้องเรียนการทำอากาศยานเชียงใหม่ว่าไม่ดำเนินการตามข้อตกลงเดิมที่จะมีการจัดเที่ยวบินตั้งแต่ ๖.๐๐ - ๒๔.๐๐ น. คือ เที่ยวบินต้องไม่เกิน ๒๔.๐๐ น.

การทำอากาศยานเชียงใหม่

(นายต้น มภาสรา)

ในกรณีที่มิเที่ยวบินเกิน ๒๔.๐๐ น. ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อตกลงเดิมจะอยู่ในช่วงฤดูหนาวเท่านั้น

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายกฤษณ์ ธนาวณิช)

ทราบว่าผู้บริหารการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยจะชะลอการปรับปรุงเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารที่จะเดินทางมาใช้บริการทำอากาศยานเชียงใหม่ แต่จะดำเนินการปรับปรุงทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จ. เชียงรายแทน

การทำอากาศยานเชียงใหม่

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยมีแผนแม่บทพัฒนาทำอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่ ซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยมีแผนการพัฒนาทำอากาศยานทั้ง ๓ แห่งอยู่แล้ว ซึ่งทำอากาศยานเชียงใหม่มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการทำอากาศยานเกินกว่าที่จะสามารถรองรับได้ และทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวงมีแผนที่จะขยายทำอากาศยานเพื่อจะให้ผู้โดยสารให้ได้เทียบเท่ากับทำอากาศยานเชียงใหม่

ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

(นายณพดล จิรภักดิ์)

ในการซื้อบ้านจัดสรรได้ระบุเงื่อนไขไว้ว่าสามารถเดินทางไปท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ภายใน ๕ นาที ซึ่งประชาชนเต็มใจที่จะจ่ายเอง เพราะการจำกัดเที่ยวบินไม่ให้เกิน ๒๔.๐๐ น. ทำให้เสียโอกาสด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากประเทศจีนมีเที่ยวบินที่เดินทางมาลงที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ในช่วงเวลาหลัง ๒๔.๐๐ น. ดังนั้น จึงอยากให้มีการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่หรือก่อสร้างสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ ๒ แต่หากการดำเนินการทั้ง ๒ ทาง เป็นไปไม่ได้ ขอเสนอให้ใช้ท่าอากาศยานลำปางเพื่อรองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศแทน

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๕

ความคืบหน้าโครงการถนนมอเตอร์เวย์เชื่อมโยงจังหวัดเชียงราย - เชียงใหม่

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล)

โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่

๑. ขยายถนน ๖-๘ เลน แยกดอยติ - เชียงใหม่ มูลค่า ๑,๔๐๐ ล้านบาท (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี ๒๕๖๒)
๒. อุโมงค์ทางลอดแยกกองพันสัตว์ป่า มูลค่า ๖๐๐ ล้านบาท (การก่อสร้างแล้วเสร็จ)
๓. อุโมงค์ทางลอดทางแยกแม่ใจ + ขยายสะพานข้ามแม่น้ำปิง มูลค่า ๑,๒๐๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๑ เนื่องจากขณะนี้กำลังติดปัญหาเรื่องสาธารณูปโภค ระบบไฟฟ้า และระบบท่อประปา ที่ต้องนำมาไว้ในโครงสร้างของทางลอดด้วย
๔. ขยายวงแหวนรอบที่ ๓ ในปีที่ผ่านมาก่อสร้างในช่วงต้นตั้งแต่กิโลเมตรที่ ๐-๑๕ การก่อสร้างเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติปรับราคาในการก่อสร้างช่วงที่ ๒ ตั้งแต่แยกหลุยส์จนถึงสะพานข้ามแม่น้ำปิงไปเชื่อมต่อกับทางลอดดอนแก้ว จะแบ่งเป็น ๒ ตอน เป็นทางขนาดสี่ช่องจราจรทั้งหมด ในส่วนของจุดตัดทางแยกต่างๆ ที่พิจารณาเป็นสะพานข้ามทางแยกหรือทางลอดอยู่ในแผนลำดับถัดไปที่จะดำเนินการ และคาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๖๓
๕. วงแหวนรอบที่ ๔ อยู่ระหว่างเตรียมของบศึกษา
๖. โครงการมอเตอร์เวย์ เชียงราย - เชียงใหม่” ระยะทาง ๑๘๔ กิโลเมตร เริ่มต้นศึกษา ปี ๒๕๕๕ โดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) มีข้อเสนอแนะให้กรมทางหลวงทำการศึกษาในการรองรับการเติบโตในอนาคต และกรมทางหลวงได้มีการศึกษาแล้วไม่พบความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่จะดำเนินโครงการมอเตอร์เวย์ฯ จึงชะลอไว้ก่อนและได้มาทบทวนโครงการดังกล่าวเมื่อ ปี ๒๕๕๗ โดยนำมาทบทวนเรื่องรูปแบบแนวทาง ข้อจำกัดของพื้นที่ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่อยู่ในเขตพื้นที่ราบสูงชัน แนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในเขตป่าอุทยาน มีการพิจารณารูปแบบแนวทางใหม่ โดยสถานะล่าสุดโครงการมอเตอร์เวย์ เชียงราย - เชียงใหม่ บรรจุอยู่ในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ซึ่งอยู่ในแผนดำเนินการในระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๙ โดยกรมทางหลวง

๖.๑ รายละเอียดโครงการฯ

๖.๑.๑ เส้นทางครอบคลุมพื้นที่ ระยะทาง ๑๘๔ กิโลเมตร โดยมีเส้นทางผ่าน ๔ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่, ลำปาง, พะเยา และเชียงราย

๖.๑.๒ งบประมาณ ค่าก่อสร้าง จำนวน ๙๑,๕๐๐ ล้านบาท, ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๒,๘๐๐ ล้านบาท รวมทั้งสิ้นจำนวน ๙๔,๓๐๐ ล้านบาท (ประมาณการเมื่อปี ๒๕๕๘)

๖.๑.๓ ผ่านเขตอุทยาน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ อุทยานแม่ตะไคร้ (เชียงใหม่) อุทยานแจ้ซ็อน (ลำปาง) และอุทยานดอยหลวง (พะเยา)

๖.๒ รายละเอียดรูปแบบ

เนื่องจากมีค่าก่อสร้างที่ค่อนข้างสูง เพราะส่วนหนึ่งมีการเวนคืนที่ดินทั้งหมดในการที่จะก่อสร้างทางแนวใหม่ มีเขตทางที่ใช้ ๗๐ กิโลเมตร ทางบนดิน ๑๒๘ กิโลเมตร ทางยกระดับในบางช่วง ๓๒ กิโลเมตร ทางลอดช่วงอุทยานที่จะต้องเจาะเขาเข้าไปประมาณ ๒๒ กิโลเมตร มีจุดบริการนักท่องเที่ยว ๓ แห่ง ข้อจำกัดของภูมิประเทศทำให้มีค่าก่อสร้างค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มีแผนการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๙ โดยกรมทางหลวง

ในรูปแบบของมอเตอร์เวย์ในการก่อสร้างจะต้องมีแนวรั้วปิดกั้นตลอดทั้งแนวและไม่มีทางที่ตัดเข้ามาผ่าน มีจุดเฉพาะเท่านั้นที่จะเป็นจุดทางเข้า-ทางออก ต้องมีทางขนานตลอดแนวผ่านชุมชนและสะพานข้ามหรือทางลอดขนาดเล็ก ในจุดตัด ในศูนย์บริการผู้ใช้ทางมีห้องน้ำ ร้านอาหาร สถานีบริการน้ำมัน และหน่วยกู้ภัย

ในช่วงที่ผ่านบริเวณภูเขาที่มีความจำเป็นจะต้องตัดบริเวณภูเขาบางส่วนและถมในบางส่วน เพื่อจะได้พื้นที่ก่อสร้าง วางไว้ขนาดสี่ช่องทางจราจรแยกกัน โดยมีร่องกลางหรือเกาะกลาง ในบางช่วงจำเป็นจะต้องมีการเชื่อมระหว่างเขาต่อเขาจะใช้สะพานเพื่อย่นระยะเวลา ๓๒ กิโลเมตร ในบางช่วงที่ผ่านเขตอุทยานจะเจาะเป็นทางลอดแยกทิศทางระหว่างขาไปและขากลับ ในการใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผู้ใช้จะต้องชำระค่าผ่านทาง

มีการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว แต่เรื่องการของบประมาณ เมื่อเปรียบเทียบความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรแล้วเส้นทางอื่น พบว่ามีปริมาณการจราจรที่น้อยกว่า โดยกรมทางหลวงจะดำเนินการพิจารณาโครงการดังกล่าวในปี ๒๕๖๖ ทั้งนี้ การมีถนนมอเตอร์เวย์จะช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางจากเชียงใหม่ไปจังหวัดเชียงรายโดยใช้เวลาเพียง ๒ ชั่วโมง

ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

(นางวิภาวัลย์ วรพุดมิพงค์) ภาคเอกชนอยากให้เปิดพื้นที่เชื่อมโยงจากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดลำพูนด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมในด้านการค้าการลงทุนและนำไปสู่การค้าชายแดน

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายกฤษณ์ ธนาวณิช)

กรอ.กลุ่มจังหวัด ได้เตรียมเรื่องเสนอในการประชุมร่วมกันระหว่าง คณะรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรี และการประชุม กรอ.ภาค ในส่วนของจังหวัด เชียงใหม่ได้มีข้อเสนอจำนวน ๓ เรื่อง ได้แก่ ๑) สนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ ๒) การ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ และ๓) โครงการมอเตอร์เวย์ เชียงราย-เชียงใหม่ เพื่อเป็นเส้นทางการรองรับการให้บริการด้านการท่องเที่ยว โดย เสนอให้รับข้อมูลและความคิดเห็นจากภาคเอกชน ซึ่งคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน (กกร.) และกรอ.กลุ่มที่จะดำเนินการขับเคลื่อนร่วมกันว่ามีความคิดเห็นอย่างไร

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๖

ความคืบหน้าการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ ฉบับภาคเอกชน และ สถาบันการศึกษา

คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา

(นายอรรถพงษ์ พึ่งไชย)

ขณะนี้ได้ลงนาม MOU ไป ๖ สถาบันของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน (กกร.) และพันธมิตรประกอบด้วย ๑) หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ ๒) สภาอุตสาหกรรม จังหวัดเชียงใหม่ ๓) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ๔) ชมรมธนาคาร จังหวัดเชียงใหม่ ๕) สมาคมส่งเสริมการสอบวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ๖) สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ๗) สมาคมผู้ผลิตและผู้ส่งออกสินค้าหัตถกรรมภาคเหนือ (NOHMEX) และเครือข่ายงานสถาบันอุดมศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย ๑) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ๒) มหาวิทยาลัยแม่โจ้ ๓) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ล้านนา ๔) มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ๕) มหาวิทยาลัยพายัพ และจะมีเพิ่มอีก ๒ มหาวิทยาลัย โดยบูรณาการร่วมกันจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาจังหวัด เชียงใหม่ฉบับภาคเอกชนและภาคการศึกษา โดยจัดการประชุมทุกวันพฤหัสบดี รวมแล้วประชุมทั้งหมด ๖ ครั้ง จัด workshop ๒ ครั้ง

หลักคิดเบื้องต้นจัดทำขึ้นเพื่อเป็นแผนที่นำทางของชาวเชียงใหม่ ในลักษณะแนวคิดในอนาคตเชิงกลยุทธ์ มีการวางกรอบไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ ส่วนยุทธศาสตร์ และส่วนยุทธวิธี

ในการจัดทำครั้งนี้ รายละเอียดแผนงานโครงการสามารถที่จะนำเข้าสู่ แผนพัฒนาจังหวัดเพื่อเสนอขอรับงบประมาณจากภาครัฐได้ ซึ่งมีการบูรณาการแผน จำนวน ๒๐ แผน เป็นแผนยุทธศาสตร์ ๑๘ แผน การบูรณาการพื้นที่ภาคเหนือ การ เชื่อมโยงยุทธศาสตร์ทั้ง ๖ ด้าน ยกตัวอย่างเช่น ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นที่ ๒ เรื่องขีดความสามารถทางการแข่งขัน

จากการสัมมนาในวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๐ มีความชัดเจนขึ้นว่าแหล่ง งบประมาณอื่นๆ ในแง่ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (Public-Private Partnership : PPP) อาจเป็นเรื่องของการระดมทุนเพื่อมาจัดทำระบบขนส่งมวลชน การลงทุนของภาคเอกชนในประเทศและต่างประเทศ เงินบริจาคจากต่างชาติ ตัวอย่างเช่น บริษัท เชียงใหม่รัฐวิสาหกิจเพื่อสังคมได้ร่วมกับ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนจาก

Worldwide Life Foundation วัตถุประสงค์หลัก คือ จัดทำแผนแม่บทปี ๒๕๖๑-๒๕๘๐ เพื่อใช้เป็นแผนที่นำทาง และปรับให้มีความเหมาะสมกับนโยบายภาครัฐในช่วงเวลานั้นๆ และเป็นคลังข้อมูล

การแบ่งประเด็นการพัฒนานอกเป็น ๖ ประเด็น ได้แก่

๑. การท่องเที่ยวและบริการ โดยมหาวิทยาลัยพายัพเป็นเลขานุการ
๒. การพัฒนาคน สังคมและวัฒนธรรม โดยมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่เป็นเลขานุการ
๓. อุตสาหกรรมการค้า การลงทุน โดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นเลขานุการ
๔. ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อม โดยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนาเป็นเลขานุการ
๕. การพัฒนาศักยภาพเมือง โดยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นเลขานุการ
๖. การเกษตรยั่งยืน โดยมหาวิทยาลัยแม่โจ้เป็นเลขานุการ

กลไกการขับเคลื่อน แผนแม่บทฯ แบ่งออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่

๑. โครงสร้างองค์กร และงบประมาณในการขับเคลื่อน
 ๒. มาตรฐานการดำเนินการขับเคลื่อน
 ๓. การเฝ้าติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)
(ร่าง) ฉากทัศน์ ๒๐ ปี จังหวัดเชียงใหม่ (Chiang Mai Scenarios)
๑. การพัฒนาและการเจริญเติบโตอย่างมีส่วนร่วม
 ๒. การเติบโตพัฒนาแบบไม่ร่วมมือกัน
 ๓. ร่วมมือกันได้ แต่ขายไม่ได้

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๗

โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวงานสงกรานต์จังหวัดเชียงใหม่สู่การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (ASEAN Economic Community)

เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

(นายชำนาญ เกื้อกวีวัฒน์) การดำเนินโครงการภายใต้แนวคิดที่ว่า “หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชานิยม” ซึ่งที่จังหวัดเชียงใหม่มีเทศกาลสงกรานต์ที่คูเมือง แต่ขาดการเชื่อมโยงหลังจากเวลา ๑๘.๐๐ น.ไปแล้ว ถนนนิมมานเหมินทร์เป็นถนนได้รับความนิยมในการท่องเที่ยวที่รู้จัก จึงอยากที่จะจัดงานสงกรานต์ที่ถนนสายนี้ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ สู่การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community: AEC)
๒. เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยว และการกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่เชียงใหม่
๓. เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศ
๔. เพื่อส่งเสริมการเพิ่มรายได้ของจังหวัดเชียงใหม่

เป้าหมายของโครงการ

๑. สถานที่ดำเนินโครงการ : ถนน นิมมานเหมินท์ จังหวัดเชียงใหม่

๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๓ วัน ๑๒-๑๔ เมษายน ๒๕๖๑

แนวทางการดำเนินงานโครงการ แบ่งเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

๑. งานตกแต่งสถานที่

- สถานที่จัดงาน คือ ถนนนิมมานเหมินท์เส้นทางหลัก ความยาว ๑.๓๒๗ กม. เริ่มต้นจากสี่แยกกรีนคำไปสิ้นสุดจรดสี่แยกถนนสุเทพ

- ออกแบบตกแต่งและจัดสร้างพาว์เลนแลนด์นิทรรศกาลประเพณีสงกรานต์ดี และแสดงสินค้า การแสดงประเพณีสำคัญของ ๑๐ ประเทศอาเซียน ณ บริเวณลานด้านหน้าศูนย์ประชุมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

- ออกแบบตกแต่งและจัดสร้างจุดถ่ายภาพในแบบอาเซียนให้เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่อการนำไปเผยแพร่ตามสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ

- ออกแบบตกแต่งและจัดสร้างเวทีการแสดงพร้อมอุปกรณ์แสง สี เสียง ๓ จุด คือเวทีกลางขนาดใหญ่ บริเวณลานด้านหน้าหอประชุมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เวทีเล็ก ๒ จุด บนถนนนิมมานเหมินท์ เพื่อความบันเทิงต่อเนื่องและทั่วถึง

- ตกแต่งถนนนิมมานเหมินท์ทั้งเส้นตามรูปแบบล้านนาโบราณ ล้านนาประยุกต์ และในแบบสงกรานต์ร่วมสมัยและในแบบนานาชาติของประเทศของอาเซียน

- ออกแบบตกแต่งจัดทำซุ้มทางเข้างาน ๒ ด้านของถนนนิมมานเหมินท์ คือ ด้านถนนสุเทพและถนนห้วยแก้ว

๒. งานกิจกรรม

- การออกร้านจำหน่ายสินค้าแนวไลฟ์สไตล์ของผู้ประกอบการและผู้พักอาศัยในถนนนิมมานเหมินท์กว่า ๑,๐๐๐ ราย บนถนนนิมมานเหมินท์แบบ Chic street

- การประกวดเทพีสงกรานต์อาเซียนโดยผู้เข้าประกวดแต่งกายในชุดประจำชาติของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน

- การประกวด Street dance ในแบบ Neo-Lanna

- พาเหรดขบวนรถ ๑๐ ประเทศอาเซียนในแบบคาร์นิวัล โดยในขบวนแต่ละประเภทจะประกอบด้วยรถขบวนขับเคลื่อนเป็น Landmark และนักแสดงผู้ร่วมขบวนแต่งกายชุดประจำชาติของอาเซียน

- การแสดงประจำวันในทุกๆ เวทีประกอบด้วยการแสดงหลากหลายของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียนและล้านนาไทย

- การแสดงวงดนตรีสากลร่วมสมัยในแบบ Nimman Jazz

- การประกวดชุดแต่งกายของผู้มาร่วมงานที่แต่งกายอนุรักษ์วัฒนธรรมล้านนาหรือ อาเซียน ได้เป็นที่ประทับใจที่สุด โดยจะมีการมอบรางวัลเป็นประจำทุกวัน (เพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวหันมาอนุรักษ์การแต่งกาย ตามวัฒนธรรมที่ถูกต้อง)

- การประชุมสัมมนาทางวิชาการความร่วมมือด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเชิญวิทยากรจากนานาประเทศ

- การเจรจาแลกเปลี่ยนร่วมกันในแบบ Business matching ระหว่างนักธุรกิจและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียน

๓. งานประสานความร่วมมือกับกลุ่มอาเซียน

- เชิญผู้นำภาครัฐของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียนมาร่วมงานพิธีเปิด
- เชิญวิทยากรผู้เชี่ยวชาญทางด้านวัฒนธรรมในกลุ่มประเทศอาเซียนร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้แลกเปลี่ยนและบูรณาการทางด้านวัฒนธรรม
- เชิญวิทยากรผู้เชี่ยวชาญทางการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียนร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้แลกเปลี่ยนและบูรณาการทางการท่องเที่ยว
- เชิญนักแสดงวัฒนธรรมประจำชาติในกลุ่มประเทศอาเซียนร่วมแสดงภายในงาน
- เชิญผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าและบริการในกลุ่มประเทศอาเซียนมาร่วมแสดงสินค้าภายในงาน
- เชิญนักธุรกิจและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียนมาแลกเปลี่ยนเจรจาร่วมกันในแบบ Business matching

๔. งานประชาสัมพันธ์

- สื่อประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบภายในประเทศไทย เพื่อเชิญชวนกลุ่มเป้าหมายชาวไทยเข้าร่วมงาน
- สื่อประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบในแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน เพื่อเชิญชวนกลุ่มเป้าหมายจากกลุ่มประเทศอาเซียนเข้าร่วมงาน
- สื่อประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบในต่างประเทศ (ภูมิภาคอื่นๆ นอกอาเซียน) เพื่อเชิญชวนกลุ่มเป้าหมายจากทั่วโลกเข้าร่วมงาน

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระ ๔.๑

แผนการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี ๒๕๖๑

ฝ่ายเลขานุการ

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด ขอเสนอแผนการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนี้

๑. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.
๒. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.
๓. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.
๔. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.
๕. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.

๖. การประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น.

มติที่ประชุม เห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

วาระ ๕.๑ สนามบินนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ ๒

ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่

(นางศิริพร ตันติพงษ์) ข้อมูลจากแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ถือเป็นประโยชน์ที่จะผลักดันโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ ๒ ให้รัฐบาลรับทราบถึงความจำเป็นพัฒนาโครงสร้าง

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายกฤษณ์ ธนาวณิช) เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อมูลทางเศรษฐกิจเรื่องความหนาแน่นของผู้โดยสารที่ใช้บริการภายในสนามบินนานาชาติแห่งเดิม ที่ทำให้ขาดโอกาสอย่างไรบ้างและการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ จะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจอย่างไรบ้าง

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่

(นางนิภาวดี นิรัตติยานิช) เห็นควรเสนอทั้งแผนงานโครงการขยายสนามบินแห่งเดิมและโครงการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ ไปพร้อมกัน

รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่

(นายกฤษณ์ ธนาวณิช) สนามบินแห่งเดิมบรรจุอยู่ในแผนเรียบร้อยแล้ว แต่อยู่ระหว่างการดำเนินการเรื่อง EIA ส่วนสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ ให้เน้นตามผลการศึกษาของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล) ในกรณีผลักดันสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ เห็นควรนำประเด็นผลกระทบต่อด้านของสนามบินแห่งเดิม ซึ่งต้องยอมรับว่าการจราจรของสนามบินแห่งเดิมแออัดและคับคั่ง หากสนามบินแห่งเดิมสร้างที่จอดรถเพิ่มขึ้น ๖,๐๐๐-๗,๐๐๐ คัน แต่โครงข่ายถนนที่จะพัฒนาร่วมไปด้วยมีโอกาสเป็นไปได้ไม่น้อยมาก ส่งผลให้เกิดผลกระทบเรื่องการจราจร เวลาในการเดินทาง น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเสียโอกาสต่างๆ ผลกระทบที่จะเกิดกับคนในเมืองเชียงใหม่ นำไปเป็นประเด็นในการผลักดันโครงการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ ซึ่งไม่ควรจะตั้งอยู่ในเขตเมือง มีโอกาสที่จะไปก่อสร้างในเขตเมืองใหม่ วางโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องรถขนส่งมวลชน และระบบต่างๆ

ในส่วนของโครงการต่างๆ ของรัฐที่ยังไม่เกิดขึ้น เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานงบประมาณได้พิจารณาเรื่องผลศึกษา ไม่ได้พิจารณาจากความต้องการของคนในพื้นที่เพียงอย่างเดียว จึงต้องพิจารณาด้วยว่าคุ้มค่าหรือไม่

นายณรงค์ คองประเสริฐ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ

ขอเสนอให้ทุกภาคส่วนพิจารณาภาพรวมของสนามบิน ควบคู่ไปกับโครงการ
มอเตอร์เวย์เชียงราย-เชียงใหม่

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชกุล) เห็นควรต้องทราบความชัดเจนของสถานที่ที่จะก่อสร้างสนามบินนานาชาติ
แห่งที่ ๒ จึงจะนำโครงสร้างพื้นฐานของโครงการมอเตอร์เวย์ เข้าไปพิจารณาควบคู่กันได้

ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

(นายนพดล จิรภักดิ์) เห็นควรมีการเร่งดำเนินการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ เพราะ
เป็นการปิดกั้นโอกาสทางเศรษฐกิจ เห็นว่า อำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เหมาะสม
ที่สุด เนื่องจากเป็นพื้นที่เชื่อมโยงจังหวัดเชียงรายได้และจังหวัดเชียงใหม่

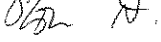
ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

(นางวิภาวัลย์ วรพุดพิงค์) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีผลการศึกษาพื้นที่ที่
เหมาะสมมี ๔ แห่ง ได้แก่ ดอยหล่อ แม่อนใต้-บ้านธิ (จังหวัดลำพูน) ศรีบัวบาน
และสันกำแพง-ดอยสะเก็ด ซึ่งภาคเอกชนมีความเห็นว่าบ้านธิ จังหวัดลำพูนเชื่อมต่อ
กับแม่อนใต้ จังหวัดเชียงใหม่ เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด

มติที่ประชุม


รับทราบ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ..........ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ..........ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสุพรรณีย์ สุขะระ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ