

**รายงานการประชุม**  
**คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐**  
**วันจันทร์ที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ น.**  
**ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่**

\*\*\*\*\*

**คณะกรรมการ**

๑. นายมนัส	ชั้นไส	ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นางวิไลรัตน์	ศิริโสภณศิลป์	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๓. นายชาญชัย	กีฬาแปง	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายรังสรรค์	สุขชัยรังสรรค์	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๕. นายชนदनัย	ชนกล้าหาญ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๖. ดร. ทรงยศ	กิจธรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค	
๗. นางอุบลรัตน์	พวงภิญโญ	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๙. นายพงษ์พันธ์	บูรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ ๑	
๑๐. พ.ต.อ.พิเชษฐ	จีระนันตสิน	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. นางนวลวรรณ	เกียรติวัฒน์	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๒. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่าง เทศบาลนครเชียงใหม่	
๑๓. นายวิศณุ	วิเศษสิงห์	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๔. นางสาวเพชรณา	พรธรรมรักษ์	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. พ.ต.ท.สกุลรัชช์	คงทอง	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. ดร. บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๑๗. ดร. ปุ่น	เที่ยงบูรณธรรม	หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีกรมการทหารอากาศจังหวัดเชียงใหม่	
๑๘. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย		

**ผู้เข้าร่วมประชุม**

๑. นางสาวสิริยา	บุญญศิริพฤกษ์	วัฒนธรรมจังหวัดเชียงใหม่
๒. นางสาวจรรย์ยา	ทองจันนิก	ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๓. นางสาวลักขณา	เข็มทอง	ผู้อำนวยการกองวางแผนและวิเคราะห์โครงการฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๔. นางสาวสายฝน	ฉันทะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดเชียงใหม่
๕. นางสาวณัฐกานต์	หมูทอง	(แทน) ธนารักษ์พื้นที่เชียงใหม่

๖. นางสาวศิริณา	สมนึก	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานพระพุทธศาสนา จังหวัดเชียงใหม่
๗. นางสาวภาวิไล	ชลามาตย์	(แทน) ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางจันทร์สุดา	รุ่งเรืองวงศ์	(แทน) ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อมภาคที่ ๑ (เชียงใหม่)
๙. นายวิชัย	ชัยเจริญชาติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานชลประทานที่ ๑
๑๐. นายอาคม	อุ้นใจ	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑
๑๑. พ.ต.ท.สกานต์	ใจจันทร์	รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรดอยหล่อ
๑๒. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
๑๓. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นางสาวสุภิกัญญา	สงวนหมู่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. รศ.ลำดวน	ศรีศักดิ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๖. นายนิรันดร	โพธิกานนท์	ที่ปรึกษา ชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่
๑๗. ดร.เขาวลิต	ศิลปทอง	ที่ปรึกษา สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและ ภูมิสารสนเทศ (สทอภ.)
๑๘. นายไพรัช	โตวิวัฒน์	ผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านสังคม
๑๙. นายณรงค์	ตนาณูวัฒน์	ประธานบริษัท เชียงใหม่พัฒนาเมือง จำกัด

#### คณะอนุกรรมการผู้ไม่มาประชุม

๑. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
๒. ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่
๔. ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๕. ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๖. ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๗. ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๘. ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา	๑๓.๓๐ น.
ระเบียบวาระที่ ๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ -ไม่มี-
ระเบียบวาระที่ ๒ ฝ่ายเลขาฯ	เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ (อจร.) มีการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ได้จัดทำรายงานการประชุมเรียบร้อยแล้ว จำนวน ๑๓ หน้า ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้ เรื่องสืบเนื่อง จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่ ๑) การจัดระเบียบการเดินรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ๒) การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๖ เรื่อง ได้แก่ ๑) การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูงกรณีเหมาจ่ายของรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถสีล้อแดง) ๒) การยกเลิกเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และ หมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๔ เส้นทาง ๓) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อในเขตจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๐ ๔) โครงการยกระดับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ๕) การขยายช่องทางจราจร แยกช่วงสิงห์ - แยกกรีนคำ ฝั่งขาเข้าเมือง ๖) การแก้ไขปัญหาการจราจร แยกสนามบินเชียงใหม่ เรื่องเพื่อพิจารณา จำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่ ๑) ปัญหาการจราจร สภาพคลองของถนนมหิตล ๒) ปัญหาการจราจร สภาพคลองถนนเชียงใหม่ - สันกำแพง ๓) เทคโนโลยีสนับสนุนการจัดการจราจร ๔) แนวทางการบริหารจัดการในพื้นที่ชุมชน และเรื่องอื่นๆ จำนวน ๑ เรื่อง คือ การบริหารจัดการทางลอดในช่วงฤดูฝนของกรมทางหลวง โดยสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่เผยแพร่รายงานการประชุมดังกล่าวทางเว็บไซต์ของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้คณะอนุกรรมการได้พิจารณารับรองวาระการประชุมแล้ว จึงเรียนที่ประชุมเพื่อพิจารณารับรองรายงานการประชุมฯ
มติที่ประชุม	รับรองรายงานการประชุม
ระเบียบวาระที่ ๓	เรื่องเพื่อพิจารณา
วาระที่ ๓.๑	รายงานฉบับสมบูรณ์ Final Report รถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (การประชุมครั้งที่ ๑๐-๒/๒๕๖๐)
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษาโครงการนี้มาตั้งแต่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ถึง ๔ เมษายน ๒๕๕๙ ระยะเวลา ๑๔ เดือน ขณะนี้การศึกษาแล้วเสร็จขอเรียนโดยสังเขปขณะนี้การศึกษาเป็นเช่นไร การศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบรถไฟทางคู่ ขณะนี้ Final Report เสร็จเรียบร้อยแล้ว คงเหลือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งได้ส่งไปที่ สนข. ตั้งแต่วันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐ ในส่วนที่เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์และรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ จะมีการประมวลผลเพื่อเสนอต่อกระทรวงคมนาคม และส่งมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อนำไปดำเนินงานโครงการต่อ รายละเอียดของโครงการ ในการศึกษาจะมีแนวเส้นทาง

สถานีย่านเก็บกอง หรือ Container Yard ศูนย์ซ่อมบำรุง จะเป็นการออกแบบทางรถไฟใหม่ขนาด ๑.๐ เมตร หรือ Meter Gauge ย่านสถานีรถไฟจากสถานีรถไฟช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทางรวมประมาณ ๑๘๙ กิโลเมตร ประกอบไปด้วย ๑๗ สถานี มีย่านเก็บกอง ๒ แห่ง ที่อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง และ อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ มีศูนย์ซ่อมบำรุง ๑ แห่ง ที่จังหวัดเชียงใหม่ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการศึกษามีการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่จะเกิดขึ้นล่วงหน้า ๓๐ ปี หลังจากเปิดบริการไปจนถึงปี ๒๕๙๕ คาดการณ์ว่าจะมีคนมารับบริการประมาณ ๒,๕๐๐ คนต่อเที่ยวต่อวัน และมีผู้โดยสารที่อยู่บนรถไฟประมาณ ๑๐,๐๐๐ คน ต่อวันต่อทิศทาง ส่วนสินค้าในปี ๒๕๙๕ มีการคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑.๕ ล้านตันต่อปี

งานต่อไปที่มีอยู่ในผลการศึกษาคือค่าลงทุนและค่าก่อสร้าง ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ค่าลงทุนของโครงการประกอบไปด้วย ๒ ส่วนคือ ส่วนแรกงานด้านโยธาประมาณ ๕๗,๐๐๐ ล้านบาท ค่าดำเนินงานและค่าบำรุงรักษาตลอดโครงการอยู่ที่ประมาณ ๘,๒๐๐ ล้านบาท รวมทั้งสิ้นอยู่ที่ประมาณ ๖๕,๐๐๐ ล้านบาท การศึกษาผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน EIRR ร้อยละ ๑๒.๐๖ NPV อยู่ที่ ๒๑๙ ล้านบาท รายละเอียดของการออกแบบโครงสร้างทางรถไฟพิจารณาจากข้อมูลทางด้านกายภาพ ลักษณะของพื้นที่ จุดตัดทางรถไฟ ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ตามลักษณะภูมิประเทศของแต่ละพื้นที่ ซึ่งสรุปประเภทของโครงสร้างทางวิ่งได้ ๓ ประเภทหลักๆ คือ ๑) โครงสร้างทางระดับพื้นดิน ระยะทาง ๑๓๗ กิโลเมตร ๒) โครงสร้างทางยกระดับ ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร ๓) โครงสร้างอุโมงค์ ระยะทาง ๑๖ กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด ๑๘๙ กิโลเมตร มีการออกแบบจุดตัดรถไฟทั้งหมด ๑๓๑ แห่ง ทั้งนี้จุดตัดทางรถไฟจะอยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๒

รายงานฉบับสมบูรณ์ Final Report การศึกษาและการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (การประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐)

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการ  
จัดระบบการจราจรและ  
ขนส่งเมืองภูมิภาค

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๑ เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รองรับปริมาณการเดินทาง และแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาว

๑.๒ เพื่อศึกษาแนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านองค์กรรูปแบบการลงทุนเพื่อสนับสนุนการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน

๒. สรุปแนวเส้นทางของแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะเมือง เชียงใหม่ มีการศึกษา ๒ โครงการ โดยแต่ละโครงการประกอบด้วยระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม

๒.๑ ระบบหลัก คือ รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) ๓ เส้นทาง

๒.๑.๑ โครงการ A มีโครงสร้างเส้นทางวิ่งผสมระหว่างระดับดิน และใต้ดิน ๓ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงวิ่งแนวทิศเหนือ-ใต้ สายสีน้ำเงินวิ่งแนวทิศ ตะวันออก-ตะวันตก และสายสีเขียววิ่งเชื่อมย่านธุรกิจ

๒.๑.๒ โครงการ B มีโครงสร้างเส้นทางวิ่ง ๓ เส้นทางเช่นกัน แต่มีโครงสร้างทางวิ่งระดับดินทั้งหมด ส่วนที่แตกต่างหลัก ได้แก่ สายสีน้ำเงิน จะมีเส้นทางวิ่งอ้อมเมืองเก่า (คูเมือง) ทางด้านทิศใต้ (โรงพยาบาลประสาทเชียงใหม่) เพื่อเชื่อมเส้นทางจากโรงพยาบาลมหาราชและถนนท่าแพ โดยทั้ง ๒ โครงการ จะมี ๓ เส้นทาง คือ สายสีแดง สายสีน้ำเงิน และสายสีเขียว เส้นทางละประมาณ ๑๒ กิโลเมตร

๒.๒ โครงการ Feeder มี ๒ ระบบ ประกอบด้วย

๒.๒.๑ ระบบรอง คือ ระบบที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกเข้าสู่ เส้นทางวิ่งของระบบหลัก ประกอบด้วย ๗ เส้นทาง

๒.๒.๒ ระบบเสริม คือ ระบบที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนย่อย ๆ เข้าสู่ เส้นทางวิ่งของระบบหลัก ประกอบด้วย ๗ เส้นทาง

รวมระยะทางของโครงการประมาณ ๒๐๐ กิโลเมตร เส้นทางละ ๑๐-๑๗ กิโลเมตร

๓. สรุปมูลค่าการลงทุน

๓.๑ โครงการ A มีเงินลงทุน ๑๐๗,๒๓๓ ล้านบาท

๓.๒ โครงการ B มีเงินลงทุน ๓๔,๕๖๐ ล้านบาท

๔. ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์ มีตัวชี้วัดอยู่ ๓ ตัว ได้แก่ NPV EIRR และ B/C

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

๔.๒ โครงการ B มี NPV ๖๕๐,๘๒๐ ล้านบาท EIRR ๔๖.๔๕ % และ B/C ๑๒.๗๓

๕. รูปแบบการคุ้มค่าทางการเงิน มี ๓ รูปแบบ ดังนี้

๕.๑ รัฐเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด ๑๐๐%

๕.๒ การลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนด้านงานโยธา เอกชนลงทุนด้านงานระบบเครื่องกลและระบบไฟฟ้า E&M และด้านการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า

๕.๓ รัฐร่วมกับเอกชน จัดตั้งบริษัท และระดมทุน (กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน)

๖. ผลการวิเคราะห์ด้านการเงิน

๖.๑ โครงการ A มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV ประมาณ ๓๐,๐๐๐ - ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท และ FIRR ๗ - ๑๐ %

๖.๒ โครงการ B มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV ประมาณ ๒๐,๐๐๐ - ๒๕,๐๐๐ ล้านบาท และ FIRR ๘ - ๙ %

## ๗. แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

### ๗.๑ พื้นที่ศูนย์ราชการ Urban Core Zone ได้แก่

- TOD\_A พื้นที่บริเวณศูนย์ราชการ, สนามกีฬา ๗๐๐ ปี, ติดกับ ศูนย์ประชุมนานาชาติ
- TOD\_D พื้นที่บริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนนิมมานเหมินทร์

### ๗.๒ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองเก่า Urban Center ได้แก่

๗.๒.๑ TOD\_E พื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง (ข้างเผือก)

๗.๒.๒ TOD\_F พื้นที่บริเวณย่านพาณิชยกรรมถนนท่าแพ และ

ย่านไนท์บาร์ซ่า

### ๗.๓ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองใหม่ General Urban ได้แก่

๗.๓.๑ TOD\_B พื้นที่บริเวณแยกรวมโชค มีชัย ย่านการค้าแห่งใหม่

นอกเมือง ถนนวงแหวนรอบ ๒

๗.๓.๒ TOD\_C พื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง (อาเขต)

๗.๓.๓ TOD\_G พื้นที่บริเวณฝั่งตรงข้ามสถานีรถไฟเชียงใหม่

๗.๓.๔ TOD\_H พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ จ.เชียงใหม่

### ๗.๔ พื้นที่อยู่อาศัยย่านชานเมือง Sub-urban ได้แก่

๗.๔.๑ TOD\_I พื้นที่บริเวณแยกรัศมีบัวเงินพัฒนา ย่านศูนย์การค้า

พร้อมเมเนเจอร์

## ๘. ข้อเสนอแนะองค์กรบริหารและการลงทุน

องค์กรบริหารบริษัทมหาชนร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง บริหารจัดการร่วมกับเดินรถ(หลัก,รอง,เสริม) ระบบตัวร่วม บริหารพื้นที่สถานี และTOD โดยแหล่งเงินทุนจะได้จากเงินกู้ การระดมทุน และมาตรการภาษีต่างๆ ส่วนในเรื่องของงานโยธา ต้องพึ่งพาทางการรถไฟฟ้านขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และในอนาคตทางการรถไฟฟ้านขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะร่วมลงทุนกับเอกชนได้

## ๙. สรุป

๙.๑ การจราจรที่ติดขัดในจังหวัดเชียงใหม่เกิดจากหลากหลายปัญหาที่สะสม ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ การขาดวินัยการจราจร Urban Sprawl Development ข้อจำกัดทางกายภาพของโครงข่ายคมนาคม

๙.๒ ประชาชนส่วนใหญ่อยากได้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ไม่บดบังทัศนียภาพ และสนับสนุนอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน

๙.๓ งานศึกษานี้แนะนำให้เลือกแผนแม่บทฯ ๒ โครงข่าย ได้แก่ โครงข่าย A และโครงข่าย B โดยเมื่อวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา โครงข่าย A มีความเหมาะสมมากกว่า สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาว รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และสอดคล้องกับบริบทของเชียงใหม่

๙.๔ ความสำเร็จของระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยความร่วมมือจากหลายภาคส่วนในระยะยาว

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๓

การแก้ไขปัญหาคความไม่สะดวกและปลอดภัยจากการใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๒ ตอนปากทางท่าลี่ - สะพานแม่กลาง ในช่วงระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐ - กม.๕๘+๕๐๐

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

ด้วยจังหวัดเชียงใหม่มีหนังสือแจ้งให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ประสานผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารและรถบรรทุกที่วิ่งผ่านทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๑๐๘ ช่วงตั้งแต่แยกอินทนนท์ถึงหน้าเทศบาลสบเตี๊ยะ บริเวณเขตชุมชน อำเภอจอมทอง โดยขอความร่วมมือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๒ ประเด็นดังนี้

๑) กรณีรถโดยสารที่วิ่งรถผ่านเส้นทางดังกล่าวให้จอดรถเพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสารในพื้นที่ที่กำหนด

๒) การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัด

สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหายาจรบริเวณเขตชุมชนอำเภอจอมทอง ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามข้อสั่งการ ดังนี้

๑. ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลเส้นทางรถโดยสารแล้วพบว่า บริษัท นครพิงค์เดินรถ จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางรถหมวด ๔ สายที่ ๑๒๓๒ ก. เชียงใหม่-ฮอด-ดอยเต่า และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางรถหมวด ๔ สายที่ ๒๕๓๓ เชียงใหม่-บ้านแท่นคำ ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางเดินรถที่ผ่านทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๑๐๘ ช่วงตั้งแต่แยกอินทนนท์ถึงหน้าเทศบาลตำบลสบเตี๊ยะ บริเวณเขตชุมชนอำเภอจอมทอง จึงมีหนังสือถึงผู้ประกอบการขนส่งทั้ง ๒ ราย เพื่อประสานขอความร่วมมือให้จอดรถเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารในพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามมติของที่ประชุม

๒. ได้จัดชุดผู้ตรวจการขนส่งออกตรวจสอบสวนบริเวณทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๑๐๘ สายฮอด-จอมทอง เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๐ ซึ่งพบผู้กระทำความผิดจำนวน ๑๑ ราย โดยได้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ๗ รายและออกคำสั่งผู้ตรวจการ ๔ ราย

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๔

มติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง กำหนดนโยบายห้ามเพิ่มจำนวนรถตู้โดยสารในเส้นทางรถโดยสารประจำทางทุกหมวดตั้งแต่วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป และกำหนดมาตรการในการเปลี่ยนรถทดแทนรถตู้โดยสารในเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนไว้แล้ว (ขยายระยะเวลาเปลี่ยนรถทดแทน)

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

๑. ให้คงนโยบายห้ามเพิ่มจำนวนรถตู้โดยสารในเส้นทางรถโดยสารประจำทางทุกหมวด ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

๒. เส้นทางหมวด ๑ หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานครและในส่วนภูมิภาค ให้ขยายเวลาการนำรถตู้โดยสารมาเปลี่ยนทดแทนรถตู้โดยสารประจำทางคันเดิมได้ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๒

๓. เส้นทางหมวด ๒ ทุกเส้นทาง และเส้นทางหมวด ๓ ที่มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง หากประสงค์จะนำรถตู้โดยสารมาเปลี่ยนทดแทนรถตู้โดยสารประจำทางคันเดิม ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐

สำหรับเส้นทางหมวด ๓ ที่ไม่มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง ให้ขยายเวลาการนำรถตู้โดยสารมาเปลี่ยนทดแทนรถตู้โดยสารประจำทางคันเดิม ได้ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และให้มีข้อความเพิ่มเติมว่า “ห้ามรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง” ขนาดความสูง ๑๓ เซนติเมตร ติดไว้ด้านหน้ารถส่วนบุคคล และขนาดความสูง ๘ เซนติเมตร ติดไว้ที่ด้านข้างตัวรถทั้งสองข้างโดยใช้ตัวอักษรสีน้ำเงิน

๔. รถตู้โดยสารที่นำมาเปลี่ยนทดแทนจะต้องเป็นรถใหม่ หรือรถที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน ๒ ปี และเมื่อนำมาเปลี่ยนทดแทนแล้ว ให้มีอายุการใช้งานรวมแล้วไม่เกิน ๑๐ ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนรถครั้งแรก

๕. ถ้าพ้นกำหนดเวลาตามข้อ ๒ และข้อ ๓ แล้วการเปลี่ยนรถทดแทนรถตู้โดยสารประจำทางคันเดิม ให้ดำเนินการได้เฉพาะการเปลี่ยนรถโดยสารขนาดเล็กมาตรฐาน ๒ (จ) (รถตู้โดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือมาตรฐาน ๒ (ค) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑-๓๐ ที่นั่ง) เท่านั้น โดยรถโดยสารขนาดเล็กที่นำมาเปลี่ยนดังกล่าวจะต้องมีระบบห้ามล้อแบบ ABS (Anti-lock Brake System) หรือระบบห้ามล้อแบบอื่นที่มีมาตรฐานเท่ากันหรือสูงกว่าพร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์แสดงผลความเร็ว (Speed Monitor) ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๕

การยกเลิกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่  
จำนวน ๗ เส้นทางบก

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

การจัดระเบียบรถโดยสารสองแถวแดง ๒,๓๖๕ คัน ซึ่งเดิมได้จดทะเบียนเป็นรถโดยสารประจำทาง แต่ในความเป็นจริงไม่ได้วิ่งตามเส้นทาง ต่อมาจึงได้จัดระเบียบเป็นรถไม่ประจำทางคือเปลี่ยนเป็นป้าย ๓๐ แทนป้าย ๑๐ เดิม ตามมติที่ประชุมครั้งที่แล้ว ได้คงรถแดงไว้ ๑๐๐ คัน สำหรับ ๑๐ เส้นทาง แยกเป็นรถแดงเดิม และรถมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ศึกษาไว้ ๓ เส้นทาง ภายหลังได้นำรถมาเปลี่ยนโดยยกเลิกเส้นทางเดิม ๑๔ เส้นทาง ขณะนี้ได้จดทะเบียนเปลี่ยนเป็นป้าย ๓๐ จำนวน ๒๕๐ คัน ยังไม่ได้เปลี่ยนป้าย ๑๑๕ คัน ทำให้ต้องลดเงื่อนไขจำนวนรถลงตามที่ได้มีการจดทะเบียนไปแล้ว ๒,๓๖๕ คัน ทำให้ขณะนี้รถสองแถวแดงที่จดทะเบียนไปแล้ว ๒,๒๕๐ คัน ต่อมาทางสทกรรมได้มีหนังสือขอยกเลิกเส้นทางที่มีอยู่เดิม ๗ เส้นทาง เนื่องจากมีผู้โดยสารน้อย จึงได้มาขอเปลี่ยนเป็นรถไม่ประจำทาง ซึ่งรวมกับรถที่ยังไม่ได้เปลี่ยนป้ายเดิมที่มีอยู่ ๑๑๕ คัน รวมกับทางสทกรรมอีก ๑๐๐ คัน เป็น ๒๑๕ คัน ที่ยังเป็นป้าย ๑๐ อยู่ปัจจุบัน ทางขนส่งได้นำเรื่องเข้าที่ประชุมคณะกรรมการการขนส่ง เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๐ ซึ่งที่ประชุมได้มีมติยกเลิกเส้นทางดังกล่าว และรถสองแถวแดงเดิมที่มีป้าย ๑๐ ให้นำรถมาเปลี่ยนเป็นป้าย ๓๐ ให้หมด คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ค่าโดยสารถ้าไม่เกินวงแหวนรอบสอง เก็บไม่เกินคนละ ๓๐ บาท เหมาบริการไม่เกิน ๒๕๐ บาท

มติที่ประชุม

รับทราบ



วาระที่ ๓.๖

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการจัดให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะ ภายในท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน ระหว่างกรมท่าอากาศยานกับกรมการขนส่งทางบก

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

การขนส่งทางบกได้แจ้งให้การขนส่งจังหวัดทั่วประเทศทราบ ในส่วนของกรมการขนส่งทางบกได้มีการบันทึกลงนามความร่วมมือในการจัดรถโดยสารสาธารณะภายในท่าอากาศยานกับกรมท่าอากาศยานซึ่งได้มีการลงนามไปเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ก็เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่จะให้มีการเชื่อมรถโดยสารระหว่างท่าอากาศยานกับสถานีขนส่ง ซึ่งสาระสำคัญในมติการประชุมดังกล่าว ดังนี้

#### ๑. วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนารูปแบบของระบบขนส่งสาธารณะในเส้นทางทั้งไปและกลับระหว่างท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานและสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำจังหวัดที่มีท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยานตั้งอยู่ หรือจุดอื่น ๆ ตามที่ทั้งสองหน่วยงานมีความเห็นร่วมกันว่ามีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และประชาชนที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานให้มีทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในราคาที่เหมาะสม

#### ๒. บทบาทหน้าที่

กรมท่าอากาศยาน : มีบทบาทหน้าที่จัดให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะเข้ามาในท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นทางเลือกแก่ผู้โดยสารและประชาชนได้ใช้บริการในราคาที่เหมาะสม

กรมการขนส่งทางบก : มีบทบาทหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล ให้รถโดยสารสาธารณะที่เข้ามาให้บริการในบริเวณท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และกฎระเบียบหลักเกณฑ์ตามกฎหมายกำหนด หากผู้ใดฝ่าฝืนให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการลงโทษตามกฎหมาย

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๗

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

ความคืบหน้าการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อในเขตจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการควบคุมการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบให้จดทะเบียนรถ ๔๓๗ คัน เป็นรถของสหกรณ์สามล้อเครื่องนครเชียงใหม่ ๒๕๐ คัน สามล้อเครื่องล้านนา ๕๐ คัน ชมรมผู้ขับรถตุ๊กตุ๊กภาคเหนือ ๑๓๗ คัน ได้นำเสนอกกรมการขนส่งทางบกและกระทรวงคมนาคม ทางกระทรวงให้ความเห็นชอบและประกาศให้มีการจดทะเบียนรถสามล้อเครื่องไฟฟ้าจังหวัดเชียงใหม่ ไม่เกิน ๔๕๐ คัน ขณะนี้จาก ๔๕๐ คัน มีผู้มาลงทะเบียน ๓ คัน เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการผลิตรถสามล้อเครื่องไฟฟ้า

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๘

ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษ เพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบาย  
และแผนการทางพิเศษ  
แห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ว่าจ้างทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีการกำหนดให้ศึกษาโครงข่ายทางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีความเหมาะสมและนำมาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อจัดทำแผนแม่บทระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๕๗ และแล้วเสร็จเมื่อสิงหาคม ๒๕๕๙ เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบว่าจังหวัดเชียงใหม่เหมาะสมที่จะทำทางด่วนหรือไม่

ดร. บุญส่ง สัตโยภาส

๑. ผลการศึกษาแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่

๑.๑ การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่ง

- สภาพภูมิประเทศ
- ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจสังคม
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน
- แผนงานโครงการด้านคมนาคมขนส่งในอนาคตของจังหวัดเชียงใหม่
- สํารวจข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง

๑.๒ การคัดเลือกและกำหนดแนวเส้นทางโครงข่ายทางพิเศษเพื่อจัดทำแผนแม่บท

๑.๒.๑ ปัจจัยการคัดเลือกโครงข่ายทางพิเศษเพื่อจัดทำแผนแม่บท

๑.๒.๑.๑ ปัจจัยด้านวิศวกรรม

- ความต้องการการเดินทาง ปริมาณจราจรในโครงข่ายถนน ระดับการให้บริการ

๑.๒.๑.๒ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเงิน

- ตำแหน่งของห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ แหล่งท่องเที่ยว

๑.๒.๑.๓ ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังเมืองรวมเชียงใหม่ แหล่งโบราณสถาน โรงพยาบาล

นำข้อมูลต่างๆ มาซ้อนทับข้อมูลบนระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ เพื่อจัดทำโครงข่ายทางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่ พื้นที่อ่อนไหวส่วนใหญ่จะอยู่ในอำเภอเมือง โครงข่ายแผนแม่บทส่วนใหญ่เชื่อมต่อกับวงแหวนรอบนอก โดยโครงข่ายแผนแม่บทมีระยะทางประมาณ ๗๐ กิโลเมตร มีเส้นทางเหนือ-ใต้ ๒ เส้นทาง คือ สาย A และ สาย B มีเส้นทางตะวันตกและตะวันออก ๒ เส้นทางคือ สาย B และ สาย C

### ๑.๓ แผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงมาก ต่อกิโลเมตรการทางพิเศษจึงได้นำโครงข่ายแผนแม่บทแบ่งเป็น Section เล็กๆ และวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญและให้คะแนนของเส้นทางต่างๆ จากนั้นให้นำคะแนนจากการจัดลำดับความสำคัญเหล่านี้มาทำแผนแม่บทเป็นแผนระยะสั้น ๑๐ ปี แผนระยะกลาง ๒๐ ปี และแผนระยะยาว ๓๐ ปี

### ๑.๔ การคัดเลือกโครงการพิเศษลำดับแรกจากแผนแม่บทการทางพิเศษ ระยะที่ ๑

แผนแม่บททางพิเศษระยะที่ ๑ ประกอบด้วยเส้นทาง A๑ B๑ และ D๒ ได้นำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดเส้นทางในการดำเนินโครงการที่เหมาะสม โดยพิจารณาอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) แบ่งออกเป็น ๓ กรณี คือ

กรณีที่ ๑ ดำเนินโครงการช่วง A๑ ก่อน ตามด้วย B๑ และ D๒ พร้อมกันเป็นลำดับถัดมา อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ๑๓.๙๐%

กรณีที่ ๒ ดำเนินโครงการช่วง A๑ และ B๑ ก่อน ตามด้วย D๒ เป็นลำดับถัดมา อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ๑๓.๖๔%

กรณีที่ ๓ ดำเนินโครงการช่วง A๑ B๑ และ D๒ พร้อมกัน อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ๑๓.๐๔%

ดังนั้น โครงการทางพิเศษลำดับแรก คือ กทพ. ดำเนินโครงการเส้นทางช่วง A๑ ก่อน จากนั้นดำเนินการแนวเส้นทาง B๑ และแนวเส้นทาง D๒ พร้อมกันเป็นลำดับถัดมา

### ๒. ผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการทางพิเศษลำดับแรก (A๑) (ปรับข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน)

แนวสายทาง A๑ มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณศูนย์ประชุมนานาชาติเชียงใหม่ เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร มุ่งไปทางทิศใต้เลียบไปตามแนวคลองชลประทาน ผ่านมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ตลาดต้นพยอม สิ้นสุดโครงการที่แยกแม่เหียะ มีทางขึ้น-ลง ๖ แห่ง ระยะทาง ๗.๘๘ กิโลเมตร

#### ๒.๑ รูปแบบโครงสร้าง

โครงสร้างยกระดับเป็นคานคอนกรีตรูปกล่อง (Precast Concrete Box Girder)

#### ๒.๒ ค่าลงทุนโครงการ

๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓,๗๘๘.๘๔ ล้านบาท

๒. ค่าก่อสร้าง (รวมค่าควบคุมงาน) ๗,๗๐๗.๔๓ ล้านบาท

รวมทั้งหมด ๑๑,๔๙๖.๒๗ ล้านบาท

#### ๒.๓ แผนดำเนินโครงการ

๑. เสนอคณะกรรมการ กทพ. รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฯ แผนแม่บททางพิเศษและทางพิเศษลำดับแรกในจังหวัดเชียงใหม่ (๑ เดือน) ส.ค. ๖๐

๒. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (๑๒ เดือน)

ก.พ. ๖๑-ม.ค. ๖๒

๓. ออกแบบรายละเอียด (๑๒ เดือน) ก.พ. ๖๒-ม.ค. ๖๓

๔. การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน (๑๘ เดือน) ก.พ. ๖๕-ก.ค.๖๖

๕. ดำเนินการก่อสร้าง (๓๐ เดือน) ต.ค. ๖๕-มี.ค. ๖๘

๖. เปิดให้บริการ เม.ย. ๖๘

๒.๔ อัตราค่าผ่านทางที่เหมาะสม

- จัดเก็บในอัตราเริ่มต้น ๒๐/๔๐/๖๐ บาทต่อคัน (๔ ล้อ/๖-๑๐ ล้อ/มากกว่า ๑๐ ล้อ)

- อัตราค่าผ่านทางจะปรับขึ้นทุก ๆ ๕ ปี ตามอัตราเงินเฟ้อ (ดัชนีราคาผู้บริโภค) ของภาคเหนือเท่ากับ ๑.๙๘%

๒.๕ ปริมาณจราจรที่ใช้บริการทางพิเศษ

ปีปริมาณจราจรโครงการ (PCU/วัน) งบประมาณปี ๒๕๖๘ (ปีที่เปิดให้บริการ) ๕๐,๕๕๕ อีก ๒๕ ปี ๑๒๒,๔๘๔

๒.๖ ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

๑. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) ๗,๙๘๙.๑๖

๒. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า) ๒.๕๑

๓. อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (%) ๒๒.๕๓

๒.๗ ผลตอบแทนด้านการเงิน กรณีเงินสด

๑. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) - ๓,๔๑๖.๒๔

๒. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า) ๐.๕๑

๓. อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) (%) ๐.๘๐

๒.๘ ผลตอบแทนด้านการเงิน กรณี กทพ. ดำเนินโครงการโดยการออกพันธบัตร

๑. รัฐอุดหนุนค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด จำนวน ๓,๗๘๘.๘๔ ล้านบาท

๒. การทางพิเศษรับผิดชอบค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานทั้งหมด จำนวน ๗,๗๐๗.๔๓ ล้านบาท

มติที่ประชุม

ประธานบริษัท เชียงใหม่  
พัฒนาเมือง จำกัด

จากการที่บริษัทเชียงใหม่พัฒนาเมือง จำกัดดูทิศทางการพัฒนาเมืองมีความสอดคล้องกันกับการทางพิเศษได้นำเสนอแผนมา ในกรอบของความเร่งด่วนที่สุดตรงกัน คือ A๑ ถ้ามีทางด่วนตรงส่วนนี้ก็ไปค้ำกับการศึกษาในส่วนที่ ๑ ที่กล่าวว่ากลัวทัศนวิสัยไม่สวยงาม ซึ่งชาวเชียงใหม่จะมีความละเอียดอ่อนตรงนี้มาก ณ ตอนนี้อย่างใหม่ต้องก้าวข้ามตรงจุดนี้ไปได้แล้ว เพราะทางด่วนพิเศษเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ ในขณะนี้เส้นทางวงแหวนรอบ ๑ เชียงใหม่-ลำปาง เรียบคั่นคลองชลประทาน และเส้นทางไปสนามบินเชียงใหม่ มีการจราจรติดขัดมาก

## ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

### วาระที่ ๔.๑

โครงการการวางแผนจัดการเดินทางและขนส่งเมืองเชียงใหม่ผ่าน แนวคิดการเดินทางแบบคาร์บอนต่ำ

รศ.ลำตวน ศรีศักดิ์  
คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

โครงการการวางแผนจัดการเดินทางและขนส่งเมืองเชียงใหม่ผ่านแนวคิดการเดินทางแบบคาร์บอนต่ำ เกิดจากการประชุมร่วมกันระหว่าง ๔ องค์กร ได้แก่ เทศบาลนครเชียงใหม่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ใกล้เคียง ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ และผู้เชี่ยวชาญจาก Connective Cities (GTZ) เป็นองค์กรระหว่างประเทศ และสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ซึ่งมีการจัดประชุมที่จังหวัดเชียงใหม่จำนวน ๑ ครั้ง ตอนเดือนกรกฎาคม ในประเด็นเรื่องการจัดการเมืองให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้คาร์บอนต่ำจัดการอย่างยั่งยืน แม้ว่าเราจะเริ่มต้นด้วยการมองภาพของเมืองที่เจริญแล้ว ตัวอย่างเช่น ที่ประเทศเยอรมันซึ่งมีขนาดตัวเมืองเท่าๆ กับเมืองเชียงใหม่และมีความเป็นเมืองมรดกโลกเหมือนกัน แต่การที่จะนำกรณีศึกษาจากต่างประเทศใดๆ ก็ตามมาใช้นั้น จะต้องศึกษาเรื่องบริบทของเมืองเชียงใหม่ก่อน ปัญหาของเราคืออะไร เราจะปรับแก้และนำกรณีศึกษามาปรับใช้กับเมืองเชียงใหม่ของเราได้อย่างไร จากการประชุมดังกล่าวสรุปได้ว่าโดยภาพรวมแล้วการเดินทาง การจราจร โดยใช้คาร์บอนต่ำคงหนีไม่พ้นเรื่องของ ๑) Solution ที่อาศัยการขนส่งมวลชน ๒) การเดินทางแบบ Non-Motorized Transport เช่น จักรยาน การเดิน ๓) พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อใช้ประโยชน์ ประเด็นคือจะทำอย่างไรให้คนอาศัยการเดินทาง การใช้รถจักรยานผสมผสานไปกับการใช้บริการขนส่งมวลชน โดยจะดูโครงการที่หน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการที่มีความสอดคล้อง เชื่อมโยง หรือสามารถประสานกันได้หรือไม่ เพื่อบูรณาการแนวคิดนี้กับการดำเนินการต่างๆ ที่ผ่านมา ซึ่งโครงการที่น่าจะเป็นโครงการนำร่องมีอยู่ ๓ โครงการหลัก ได้แก่

๑. การปรับปรุงพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่าในขณะที่โครงการขนาดใหญ่หลายๆ โครงการใช้งบเยอะและใช้เวลานาน แต่โครงการเล็กๆ ก็สามารถแก้ปัญหาได้ ตัวอย่างเช่น เมื่อก่อนโรงเรียนปรินส์รอยแยลส์วิทยาลัยร่วมมือกับ Central Festival Chiangmai โดยทางห้างสรรพสินค้าจัดให้มีจุดจอดรถเพื่อให้ผู้ปกครองนำรถมาจอดและมีรถบัสหรือรถสองแถวไว้รับ-ส่งนักเรียน พบว่าสามารถลดปริมาณการจราจรหน้าโรงเรียนได้เยอะมาก จึงคิดว่าควรดำเนินโครงการลักษณะดังกล่าวกับโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนถนนเจริญประเทศ โดยโรงเรียนบริเวณนั้นควรมีการบูรณาการความร่วมมือกันกับห้างฯ ต่างๆ ทางทิศใต้ เช่น บิ๊กซี โรบินสัน เป็นต้น และให้บริการขนส่งมวลชนเข้ามารับ-ส่งนักเรียนไปยังบริเวณดังกล่าว

๒. โครงการสนับสนุนการเดินทางและขี่รถจักรยาน โดยขณะนี้มีการเริ่มต้นภายในเขตคูเมืองแล้ว และทำอย่างไรให้สามารถขยายพื้นที่ออกไปภายนอกเขตคูเมืองและพื้นที่บริเวณอื่นได้

๓. การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเชียงใหม่และเชื่อมต่อกับเมือง โดยโครงการนำร่องมีการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่แม่เหียะเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบ (TOD) ไม่ว่าจะเป็นทางด่วนหรือระบบ Light rail ตัวอย่างเช่น Light rail ความเจริญปลายสายด้านทิศใต้ของเมือง โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอแม่เหียะ ซึ่งจากการพูดคุยกับผู้บริหารของเทศบาลเมืองแม่เหียะ

พบว่าบริเวณพื้นที่ตำบลแม่เหียะมีความพร้อมที่จะขยายพื้นที่ TOD ผสมผสานกับการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศบริเวณแยกแม่เหียะ ทั้งตำบลแม่เหียะต่อกับตำบลหนองควาย สวนราชพฤกษ์ และไนท์ซาฟารี รวมถึงเส้นทางจักรยานบริเวณนั้นให้เชื่อมโยงเข้ามาได้

โดยสรุปผลจากการประชุมดังกล่าว มีแนวคิดว่าจะผลักดันอยู่ ๓ เรื่องสำคัญ ได้แก่ ๑. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ๒. การใช้จักรยานและการเดิน ๓. การส่งเสริมพื้นที่การก่อสร้างพื้นที่รอบสถานี โดยจะเริ่มจากโครงการที่กำลังดำเนินอยู่ในขณะนี้ ปรับในสิ่งที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงใหม่ เพื่อการสัญจรที่เป็นคาร์บอนต่ำ จากแนวคิดทั้งสามโครงการเหล่านี้เรามีตัวอย่างของกิจกรรมหรือแผนงาน มีเครือข่ายที่ต้องบูรณาการการทำงานร่วมกัน และการติดตามประเมินผล

ที่ปรึกษา สทอภ.  
(GISTDA)

สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (GISTDA) ได้มีการทำงานร่วมกันกับทางเลขาฯ ของเทศบาลนครเชียงใหม่ เนื่องจากทาง GISTDA ได้มีโอกาสมาลงพื้นที่ในจังหวัดเชียงใหม่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะเรื่องของหมอกควัน ไฟป่า และการจัดที่ดินที่อำเภอแม่แจ่ม ทำให้เห็นว่าเทคโนโลยีทางด้านภูมิศาสตร์สามารถนำมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์กับพื้นที่ในเมืองเชียงใหม่ได้ โดยเห็นว่าทางเทศบาลนครเชียงใหม่มีโครงการเรื่อง Connective Cities จึงหารือกันว่าสามารถนำเทคโนโลยีที่ทาง GISTDA มีส่วนเกี่ยวข้องและสนับสนุนอยู่ ไม่ว่าจะเป็น GF หรือ GPS สามารถนำมาปรับใช้ได้

ที่ปรึกษาชมรมจักรยาน  
วันอาทิตย์เชียงใหม่

ในแนวคิดของการที่จะทำให้เมืองเชียงใหม่มีการเดินทางในแบบคาร์บอนต่ำ การใช้จักรยานถือเป็นส่วนหนึ่งในแนวคิดดังกล่าว ซึ่งในเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะพื้นที่คูเมืองก็มีทางจักรยานมีระบบต่างๆ เกิดขึ้นอยู่แล้วโดยที่เห็นชัดเจน คือรอบช่วงอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ โดยเฉพาะถนนราชวิถี จากแยกสมเพชรไปจนถึงอนุสาวรีย์สามกษัตริย์เลยไปทางด้านหลังของอนุสาวรีย์ ที่ด้านข้างมีช่องทางรถจักรยาน และมีเครื่องหมายจักรยานอยู่กลางถนนทั้งสองฟาก ซึ่งความจริงแล้วเกือบจะมีประสิทธิภาพ แต่ติดตรงที่การที่เราใช้ระบบทางจักรยานที่มีรูปจักรยานอยู่ตรงกลางถนนนั้น ถ้าเป็นในเส้นทางในประเทศแถบยุโรประบบถนนจักรยานจะมีเครื่องหมายซึ่งแสดงให้เห็นเส้นทางทราบ แต่ไม่มีช่องเดินรถจักรยานทั้งสองฟากและสามารถให้รถยนต์สามารถจอดรถข้างทางได้ แต่ตำรวจจะเป็นผู้กำหนดกฎเกณฑ์การใช้เส้นทางต่างกับในบ้านเมืองเราที่มีทั้งเครื่องหมายและช่องเดินรถจักรยานแต่ยังให้รถยนต์จอดได้ ทำให้นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศมองว่าไม่มีความปลอดภัย และไม่มีความสะดวก ส่งผลถึงภาพลักษณ์ของระบบการจัดการเส้นทางและตำรวจจราจรซึ่งแนวทางการแก้ไขคือต้องมีการประกาศใช้เส้นทางให้เป็นระบบถนนจักรยานจริงและไม่ต้องเรียกหรือทำให้เข้าใจว่าเป็นช่องเดินรถจักรยาน เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางมั่นใจ และให้รถจอดได้

บริเวณรอบคูเมืองเชียงใหม่เคยมีเส้นทางจักรยานนำร่องมาแล้ว คือเส้นทางที่ถนนช้างม้อย ถนนลอยเคราะห์และถนนเจริญประเทศ ซึ่งที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ เมื่อปี ๒๕๔๗ ได้อนุมัติเส้นทางนำร่องดังกล่าว และดำเนินการในปี ๒๕๕๒ ให้จัดทำเส้นทางเชื่อมต่อเข้าไปในคูเมืองโดยการขี่จักรยานสวนทางจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุบนถนน

## มติที่ประชุม

## ประธาน

การที่จะสร้างช่องทางการจราจรของจักรยานเพิ่มขึ้น จำเป็นต้องมีการสำรวจการใช้จักรยานในแต่ละวันของคนเชียงใหม่ เพื่อให้สอดคล้องต่อความต้องการที่ใช้เส้นทางจักรยานด้วย

## ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

## วาระที่ ๕.๑

## ผู้อำนวยการแขวง

## ทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

ความคืบหน้าการจราจรของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

๑. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ในปัจจุบันบริเวณท่าอากาศยานจะมีแยกอยู่ ๒ แยก ได้แก่ สี่แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ และสามแยกวงแหวนสนามบินหมายเลข ๑๑๔๑

๑.๑ ปรับปรุงระบบไฟสัญญาณจราจรของทั้ง ๒ ทางแยก ให้เป็นระบบ Adaptive VA. งบประมาณ ๒.๙๔๔ ล้านบาท การจัดการสัญญาณไฟจราจรทั้งสองแยกจะเชื่อมต่อกัน จะแล้วเสร็จและสามารถใช้งานได้ภายในสิ้นเดือนนี้

๑.๒ งานขยายทางจราจร โดยเพิ่มช่องจราจรบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสันแอร์พอร์ต พร้อมทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำ งบประมาณ ๑๐ ล้านบาท ปรับช่องการจราจรในช่องขาเข้าสนามบิน ปรับจุดกัลป์รถใหม่โดยให้ห่างจากทางแยกปัจจุบัน เพิ่มระบบระบายน้ำบนพื้นผิวจราจร ในส่วนของการประชุมการมีส่วนร่วมทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ไปชี้แจงกับทางกองบิน ๔๑ ในการที่ต้องเข้าไปใช้พื้นที่ของกองบิน ๔๑ ซึ่งทางกองบิน ๔๑ เห็นชอบในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๒. ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ (แยกช่วงสิงห์ – แยกรินคำ) ฝั่งซ้ายทางขาเข้า

จากข้อกังวลของหลายๆ ท่านว่า หลังจากเพิ่มช่องจราจรจากทางแยกช่วงสิงห์เข้ามาแล้ว จะทำให้มีปัญหารถสะสมบริเวณแยกรินคำ ซึ่งในบริเวณแยกรินคำได้ทำการแก้ไขปัญหาทางเรื่องเส้นทางที่เป็นคอขวดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาของช่องจราจรด้านซ้ายที่ไม่สามารถจะใช้ได้ ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างคือ หลังจากที่เดิมมีการร้องเรียนในเรื่องของการถมลำเหมืองลำน้ำ ได้ทำการแก้ไขให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน คือ การเปิดระบบระบายน้ำในบางส่วน ซึ่งโครงการนี้จะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๐

๓. โครงการก่อสร้างในปี ๒๕๖๑ ที่อาจมีผลกระทบต่อจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๑ (แยกเจ็ดยอด – แยกรินคำ) ฝั่งขวาทางขาออก ทางด้านฝั่งตะวันตก จะขยายให้มีทางคู่ขนาน ในแยกเจ็ดยอดจะปรับให้เป็นวงเวียนขนาดเล็กที่เป็นทางคู่ขนาน ไม่กระทบกับทางหลัก

## มติที่ประชุม

## ประธานบริษัท เชียงใหม่

## พัฒนาเมือง จำกัด

อยากให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ช่วยพิจารณาว่าในปัจจุบันนี้มีสัญญาณไฟจราจรอยู่ที่บริเวณแยกวัดเจ็ดยอดนั้น ทำให้เกิดปัญหารถติด แม้รถวิ่งทางตรงจะให้เบี่ยงตรงไปเลย หากการก่อสร้างทางบริเวณสามแยกกม.แม่ใจแล้วเสร็จ ปริมาณรถเพิ่มขึ้นมาก จึงควรออกแบบทางพิเศษให้รถสามารถยูเทิร์นและรถวิ่งออกไปโดยไม่มีสัญญาณไฟจราจรจะดีกว่านี้

ดร. บุญส่ง สัตย์โยภาส


ในปัจจุบันบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร การบริหารจัดการจราจรในเมืองกับความสามารถในการจุของพื้นที่ สังกัดได้จากแยกกรีนคำในอดีตกับปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าปัจจุบันรถจะติดยาวมากขึ้นเนื่องจากรถมีจำนวนมากขึ้นและขับช้าเร็วมาก การแก้ปัญหาดังกล่าวมีเทคนิคที่เรียกว่า Grating คือการชะลอรถบางส่วน แน่แน่นอนว่าเกิดความล่าช้าแต่พอเข้าสู่ตัวเมืองเสร็จ ความจุของพื้นที่กับปริมาณการจราจรมัน อาจจะสมดุลกัน ทำให้การขยับรถเร็วขึ้น หากเราปล่อยเร็วขึ้นในเมืองจะอัดกันมากจะติดขัด เป็นการย้ายจุดติดขัด แยกสัญญาณไฟจราจรมีความล่าช้าแต่มีความปลอดภัย ในบริเวณวัดเจ็ดยอดเป็นแหล่งชุมชนต้องคำนึงถึงผู้คนที่ข้ามถนนด้วย

ดร. ปุ่น เทียงบุญธรรม

ขอแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๐ จะมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อปรับปรุงเส้นทางรถเมล์ของเทศบาลนครเชียงใหม่ เส้นทางที่ ๑ เส้นทางที่ ๒ และเส้นทางที่ ๓ ซึ่งเทศบาลนครเชียงใหม่มีโครงการจะขยายพื้นที่เพิ่มขึ้น

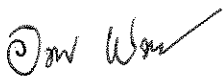
เลิกประชุมเวลา

๑๖.๐๐ น.

ลงชื่อ..........ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

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

(นางอุบลรัตน์ พ่วงภิญโญ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด