

รายงานการประชุม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒

วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๒ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายวิรุฬ	พรรณเทวี	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายคมสัน	สุวรรณอัมพา	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายชูชีพ	พงษ์ไชย	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นางสาวจันทนา	อันคำ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายสันติสุข	บุญเรือง	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายณัฐกร	จันทร์มณี	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นางสุภมาศ	สิลารักษ์สกุล	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๙. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๑๐. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๑. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๒. นายชูพงษ์	พิพัฒน์ไชยศิริ	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๓. พ.ต.อ.สุวัฒน์	แก้วดวงโต	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๔. ร.ต.อ.พัฒนศิริ	ศรีทอง	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๕. สิบเอกกชกร	พุทธสอน	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. นายไพศาล	สุธรรมวิทย์	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๗. ดร.ทรงยศ	กิจกรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจร และขนส่งเมืองภูมิภาค	
๑๘. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบ การขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่ง และจราจรในภูมิภาค	
๒๐. นางอุบลรัตน์	พ่วงภิญโญ	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด	
๒๑. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๒. นายต่อศักดิ์	หาญพิทักษ์กุล	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๓. นายธนา	นवलปลอด	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่	
๒๔. พ.อ.ชยุต	จันทร์วงศ์	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	
๒๕. พ.ต.ท.วินิจฉัย	พินิจศักดิ์	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจ จังหวัดเชียงใหม่	

๒๖. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๒๗. นางสาวกรวิภา	สารรัตน์ทอง	(แทน) หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๒๘. นายวิวรรธน์	พงศ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๒๙. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
ผู้เข้าร่วมประชุม		
๑. นายสมชัย	ขุนไกรประเสริฐ	(แทน) ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒. นายวรานนท์	ติลกคุณานันท์	(แทน) ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานสงมวลชน แห่งประเทศไทย
๓. นางสาวสุจิตรา	ปรัชญาโณทัย	เศรษฐกร ระดับ ๖ การรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทย
๔. นาวาอากาศตรีอาคม	สุจริต	(แทน) ผู้บังคับการกองบิน ๔๑
๕. นายนิติชัย	สาสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
๖. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๗. พ.ต.ต.วีระยา	วงศ์แก้ว	สารวัตรกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางสาวเพียงพร	จิตคำภู	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๙. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางสาวสุดาภรณ์	อินตะธรรม	นักประชาสัมพันธ์ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นายเดชฤทธิ์	ขุนน้อย	ท่าอากาศยานเชียงใหม่
๑๒. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นางสาวสุภิกัญญา	สงวนหมู่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นายปรัชญา	แก้วโก๊ะตะ	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวณัฐนิชา	ทิพพา	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

- ระเบียบวาระที่ ๑** เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- เนื่องจากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ มีข้อราชการเข้าร่วมประชุมเตรียมความพร้อมในการสนับสนุนการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเป็นการทั่วไป พ.ศ. ๒๕๖๒ ณ ห้องประชุมแกรนด์โดมอนด์ บอลรูม อาคารอิมแพ็คฟอรัม เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี จึงมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ทำหน้าที่ประธานการประชุม เมื่อที่ประชุมพร้อมแล้ว จึงเริ่มประชุมตามระเบียบวาระ
- ระเบียบวาระที่ ๒** เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
- ฝ่ายเลขานุการ** จากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุม และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๗๒/ว๕๑๗๙๓ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว
- หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่** ขอแก้ไขระเบียบวาระที่ ๓.๑ เรื่องความคืบหน้าผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ จาก “ควรมีการพิจารณาเปลี่ยนแปลงเส้นทางจากสายสีแดง” เป็น “ควรเพิ่มเติมสายสีน้ำเงิน ซึ่งวิ่งในแนวทิศตะวันออก – ทิศตะวันตก เริ่มต้นจากสวนสัตว์เชียงใหม่ไปสิ้นสุดที่แยกศรีบัวเงินพัฒนา (แยกพยอมเมนาตา) เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกับการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ คือ พื้นที่ระหว่าง อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ และ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน และสายสีเขียว ซึ่งวิ่งเชื่อมย่านธุรกิจ เริ่มต้นจากแยกรวมโชคไปสิ้นสุดที่สนามบินเชียงใหม่ เพราะเส้นทางนี้ผ่านแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ”
- มติที่ประชุม** รับรองรายงานการประชุม โดยมีรายการแก้ไขรายงานการประชุมตามข้อเสนอของหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
- ระเบียบวาระที่ ๓** เรื่องเพื่อทราบ
- วาระ ๓.๑** ความคืบหน้าโครงการขยายอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่
- (นายนิพนธ์ สาสกุล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการดำเนินงานเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แบ่งเป็น ๓ ระยะ ดังนี้
๑. ระยะเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัด (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓)
- ประกอบด้วย
- ๑.๑ โครงการก่อสร้างอาคารอเนกประสงค์ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและรถยนต์ที่เข้าจอดและใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบันได้ผู้ประกอบการและลงนามสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ขณะนี้การอยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดเตรียมข้อมูลเพื่อขออนุญาตก่อสร้างอาคารฯ

ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแผนเริ่มก่อสร้างในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ และจะแล้วเสร็จภายใน เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่งจะขยายขีดความสามารถในการรองรับการจอดรถยนต์จาก ๘๐๐ คัน เป็น ๑,๓๐๐ คัน

๑.๒ โครงการให้สิทธิบริหารจัดการอาคารจอดรถยนต์ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ขณะนี้ได้ผู้ประกอบการและได้รับอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) แล้ว และอยู่ในขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างจากกองทัพอากาศ (ทอ.) เพื่อส่งต่อให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องอนุมัติการก่อสร้างต่อไป

๒. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประกอบด้วยงานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารปัจจุบันให้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ งานก่อสร้างทางขับคู่ขนานและขยายลานจอดอากาศยาน งานก่อสร้างอาคารคลังสินค้าหลังใหม่ งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและงานก่อสร้างถนนยกระดับเชื่อมอาคารผู้โดยสาร ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้จากเดิม ๘ ล้านคน/ปี เป็น ๑๖.๕ ล้านคน/ปี และจากการคาดการณ์สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๕

คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอโครงการไปยังกระทรวงคมนาคม (คค.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม (คค.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี

กระบวนการพิจารณาอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ สนช. รวบรวมผลการพิจารณาจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องดำเนินการจัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และแผนแม่บทฯ ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒ และส่งมอบให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๒

ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมพื้นที่จุดจอดรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๒ ช่องจอดสำหรับรองรับการเชื่อมต่อระบบขนส่ง

สาธารณะ ซึ่งเป็นการลงทุนร่วมระหว่างบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และภาคเอกชน ส่วนประเด็นการบริหารจัดการจราจรในเส้นทางถนนภายใน ท่าอากาศยานเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า การอนุญาตให้เดินรถยนต์สัญจรเพียงทิศทางเดียวจะช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวมากกว่าการเดินรถ ๒ ทิศทาง

๓. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๖๕ – ๒๕๖๘) ประกอบด้วยงานขยายอาคารผู้โดยสาร งานขยายลานจอดอากาศยาน และงานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติม จะเป็นการขยายขีดความสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเพิ่มเป็น ๒๐ ล้านคน/ปี ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะพิจารณาดำเนินโครงการตามความเหมาะสมให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่อไป

(ดร.บุญส่ง สัตโยภาส)
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ในการขยายอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้เพิ่มขึ้นนั้น จะส่งผลให้ต้องสร้างทางวิ่ง (Runway) เพิ่มขึ้นหรือไม่ และปัจจุบันทางวิ่ง (Runway) ที่มีอยู่ทำงานเป็นทีเปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด

(นายนิพนธ์ สาสกุล)
ท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

ในงานพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารจาก ๘ เป็น ๑๖.๕ ล้านคนต่อปีในส่วนกลุ่มงานเขตการบินนั้น ไม่มีการก่อสร้างเพิ่มทางวิ่ง แต่จะมีการก่อสร้างทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway) เพื่อลดระยะเวลาบนทางวิ่ง (Runway Occupancy Time) ของอากาศยาน code C ซึ่งเป็นอากาศที่ใช้ ทชม เป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๙๐ นอกจากนี้จะมีการเพิ่มหลุมจอดอากาศยานจาก ๒๐ เป็น ๓๑ หลุมจอด พร้อมปรับปรุงระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อลดเวลาเตรียมเครื่องบินให้พร้อมสำหรับเที่ยวบินต่อไป (turn around time) ของอากาศยานลง โดยปัจจุบัน การใช้งานทางวิ่งในชั่วโมงคับคั่ง โดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๑๙-๒๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในขณะที่ขีดความสามารถก่อนการปรับปรุงอยู่ที่ ๒๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

(นายวิวรรธน์ พงศ์เรืองเกียรติ)
ที่ปรึกษา
คณะกรรมการ
หอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

เมื่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ ดำเนินการพัฒนาตามแผนงานที่เสนอแล้ว ควรแยกระบบการบริหารจัดการอาคารผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ ออกจากกันเพื่อให้การบริหารจัดการการเข้า - ออก ท่าอากาศยาน และจัดการปริมาณการเดินทางสัญจรภายในพื้นที่ และบริเวณโดยรอบเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ อีกทั้งควรออกแบบอาคารผู้โดยสารให้มีการเชื่อมต่อระหว่างทางขนส่งรูปแบบต่างๆ อย่างเป็นระบบ

ประธาน

การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการบริหารจัดการภาพรวมการจราจรให้มีประสิทธิภาพมีความสำคัญเนื่องจากบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรจำนวนมาก ประกอบกับมีการใช้เส้นทางสัญจรเข้า - ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นเส้นทางลัดผ่านทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และทำให้เกิดปัญหาการตัดกระแสการจราจร

บริเวณทางเข้า - ออกกองบิน ๔๑ ซึ่งไม่ปลอดภัย ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มเติม

(นายสมชาย ทองคำคุณ) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ควรพิจารณาจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรองรับ
 หอการค้า ระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งรถรับ - ส่งผู้โดยสารระหว่างสนามบินกับพื้นที่จุดสำคัญ
 จังหวัดเชียงใหม่ ในเมืองเชียงใหม่ (Shuttle Bus)

(นายนิติชัย สาสกุล) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้จัดสรรพื้นที่สำหรับจุดจอดสำหรับรถบริการ
 ท่าอากาศยาน สาธารณะและสำหรับรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
 เชียงใหม่ (มหาชน) ได้หารือร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อหาข้อสรุป
 ในเรื่องดังกล่าวในอนาคต

(นายต่อศักดิ์ หาญพิทักษ์กุล) ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ ควรประสาน
 สภาอุตสาหกรรม ขอความร่วมมือกับกรมทางหลวงเพื่อทำอุโมงค์ทางลอดตรงเส้นทางหลวงแผ่นดิน
 จังหวัดเชียงใหม่ หมายเลข ๑๐๘ สายเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน หรือถนนเชียงใหม่-หางดง

มติที่ประชุม รับทราบ
 เนื่องจากท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายวิรุฬ พรรณเทวี) ตัดภารกิจการประชุมพิจารณาคัดเลือกเยาวชนในจังหวัดเชียงใหม่ ในกิจกรรมยุวชน
 ประชาธิปไตย ประจำปี ๒๕๖๒ ณ ห้องประชุม ๔ ชั้น ๔ อาคารอำนวยการ
 ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้การประชุมดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย
 จึงมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายคมสัน สุวรรณอัมพา)
 เป็นประธานการประชุมแทน

วาระ ๓.๒ ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ เด่นชัย - เชียงใหม่

(นายสมชัย ชุนไกรประเสริฐ) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ มีระยะทาง
 การรถไฟ ๑๘๙ กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเส้นใหม่ขนานกับแนวเส้นทางเดิม
 แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย

๑. สายทางระดับพื้นดิน ระยะทางประมาณ ๑๓๗ กิโลเมตร และทาง
 ยกระดับประมาณ ๓๖ กิโลเมตร

๒. อุโมงค์รถไฟ จำนวน ๘ แห่ง ระยะทางประมาณ ๑๖ กิโลเมตร

๓. การก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ จำนวน ๑๔ สถานี และปรับปรุงสถานีรถไฟ
 เดิม จำนวน ๓ สถานี เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัยและสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ และมีสถาน
 กองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๒ แห่ง บริเวณสถานีห้างฉัตร
 จังหวัดลำปาง และสถานีสารภี จังหวัดเชียงใหม่

๔. โรงซ่อมบำรุง (Depot) จำนวน ๑ แห่ง

ทั้งนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของ รฟท. มีการยกเลิกจุดตัด
 ทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง และก่อสร้าง
 สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟทดแทน
 ซึ่งประกอบด้วย ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟในแนวตรง (Overpass) จำนวน ๒ แห่ง

(นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย) กรรมการหอการค้า จังหวัดเชียงใหม่ ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟที่เชื่อมจากเชียงใหม่ พะเยา เชียงราย เชียงของ เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนไม่ตัดเข้าทางหลวง คุณหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway : R3A) แต่จะผ่านทางประเทศ ลาวและภาคอีสาน ทำให้ทางหลวงคุณหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway : R3A) ไม่ผ่านภาคเหนือ จึงทำให้ขาดช่วงและไม่มีรถไฟกลับเชียงใหม่ ไปเชียงราย แล้วไปต่อเชื่อมกับทางหลวงคุณหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway : R3A) ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนห่างจากทางหลวงคุณหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway : R3A) ประมาณ ๒๐๐ กว่ากิโลเมตร

(นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีศึกษาแผนแม่บท ผู้แทนผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริมระบบ การขนส่งและจราจร ในภูมิภาค การพัฒนาเส้นทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยว การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม โดยเป็นการศึกษาเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ ขนาดความกว้างราง ๑ เมตร รวมทั้ง ศึกษาเส้นทางรถไฟสายย่อยต่างๆ ที่เชื่อมระหว่างจังหวัด เช่น เชียงใหม่-เชียงราย พิจิตร-เพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์-ลพบุรี สะเดา คลองแกง (ภาคใต้) มีการจัดลำดับ ความสำคัญโดยใช้ปัจจัยต่างๆ จำนวน ๓ ข้อ ได้แก่

๑. ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของประเทศหรือไม่

๒. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่าหรือไม่

๓. ความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีการศึกษาการออกแบบ ความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไร่หรือไม่

โดยการจัดลำดับทั้งหมดมีประมาณ ๓๐ เส้นทาง และผลการจัดลำดับใน เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งแผนแม่บทมีระยะเวลา ๒๐ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เส้นทางที่ได้รับการจัดลำดับสูงจะอยู่ในระยะเร่งด่วน จะมีการ ดำเนินการภายใน ๕ ปีแรก (ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) แผนระยะกลาง ภายใน ๑๐ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) แผนระยะยาว ภายใน ๒๐ ปี ตามลำดับ

เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย พิจิตร-เพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์-ลพบุรี อยู่ในระดับ ค่อนข้างต่ำ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะมีการดำเนินการ ศึกษาให้ แต่เป็นแผนระยะยาว ๒๐ ปี

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๓

ความคืบหน้าโครงการมอเตอร์เวย์เชียงใหม่ - เชียงราย

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล) แขวงทางหลวง เชียงใหม่ที่ ๒ กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างเส้นทางมอเตอร์เวย์ ครอบคลุมพื้นที่ ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดลำปาง เชียงใหม่ เชียงราย และพะเยา รวมระยะทาง ๑๘๔ กิโลเมตร โดยได้ดำเนินการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๕ และทบทวนผลการศึกษา ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ปัจจุบันได้บรรจุในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย และจะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - พ.ศ. ๒๕๗๙ งบประมาณจำนวน ๙๔,๓๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๙๑,๕๐๐ ล้านบาท และค่าเวนคืน ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ๒,๘๐๐ ล้านบาท โดยกำหนดเขตทางเฉพาะกว้าง ๗๐ เมตร ระยะความยาวเส้นทางพื้นผิวระดับดิน ๑๒๘.๒๘ กิโลเมตร ทางยกระดับระยะทาง ๓๒.๘๘ กิโลเมตร ทางลอด (อุโมงค์) ระยะทาง ๒๒.๒๕ กิโลเมตร และมีจุดบริการ

ทางหลวง (Service Area) จำนวน ๓ แห่ง (พื้นที่ประมาณ ๓๙ ไร่/จุดบริการ) ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะได้เสนอของบประมาณเพื่อออกแบบรายละเอียดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

(นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย) กรรมการหอการค้า จังหวัดเชียงใหม่ มีข้อเสนอว่าควรจะมีการเจรจากับทางประเทศจีน เพื่อจะทำมอเตอร์เวย์ หรือรถไฟ เชื่อมระหว่างด่านบ่อเต็น-บ่อหาน ซึ่งเป็นด่านชายแดนลาว-จีนของรถไฟ ความเร็วสูงจากประเทศจีนกับทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway : R3A) ซึ่งห่างกัน ๒๐๐ กว่ากิโลเมตร แต่ใช้เวลาเดินทาง ๔-๖ ชั่วโมง แต่หากมีการก่อสร้างมอเตอร์เวย์จะสามารถลดระยะเวลาการเดินทางเหลือเพียง ๒ ชั่วโมง

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๓.๔ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าเชียงใหม่

(นางสุภมาส ลีลารักษ์สกุล) สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสั่งการให้กรมการขนส่งทางบกและการรถไฟแห่งประเทศไทย บูรณาการการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัด เชียงใหม่ (Truck Terminal) และย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container Yard) โดย พิจารณารายละเอียดแผนการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อเป็นประโยชน์ด้านการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) และให้ กรมการขนส่งทางบก พิจารณาปรับแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ ให้มีการ พัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่ง สินค้าทางราง

การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

๑. การประสานงานและบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง กรมการขนส่งทางบกและการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการดำเนินโครงการฯ กรมการขนส่งทางบกและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการประชุมหารือร่วมกัน เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุมคณะกรรมการรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดย ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ได้นำเสนอผลการศึกษาความเป็นไปได้ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งได้กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ ไว้บริเวณประชิดแนวทางการรถไฟ (ด้านตะวันออก) ใกล้กับสถานีรถไฟสารภี ซึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่าบริเวณดังกล่าวซ้อนทับกับพื้นที่แนวเส้นทาง การพัฒนาการรถไฟความเร็วสูง ประกอบกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการออกแบบ ย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container Yard) สถานีสารภีไว้แล้ว ที่ประชุมจึงมีมติให้ กรมการขนส่งทางบก พิจารณาดำเนินการที่ตั้งของโครงการใหม่อีกครั้ง

๒. กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักภาคเหนือ (จ.เชียงใหม่ และ จ.พิษณุโลก) เริ่มดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๑ และดำเนินการแล้วเสร็จ (สิ้นสุดสัญญา) เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ โดยมีผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมเป็นกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ในโครงการดังกล่าวด้วย

๓. กรณีไม่มีทางเชื่อมระบบรางกับสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่

๓.๑ ลักษณะประเภทสินค้า ที่เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า มีความแตกต่างกับ (CY : Container Yard) กล่าวคือ รถบรรทุกที่เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าเป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่สั้นและส่งถึงผู้บริโภคได้รวดเร็ว ตรงตามเวลา (Speed) และสามารถทำการขนส่งแบบ Door to door ได้ โดยสถานีขนส่งสินค้าทำหน้าที่สนับสนุนกิจกรรมการรวบรวมและกระจายสินค้าภายในจังหวัดเชียงใหม่ และกระจายไปยังจังหวัดใกล้เคียง รวมถึงไปยังภูมิภาคอื่นๆ ในประเทศไทยด้วย ส่วนย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container Yard) เป็นสถานที่สำหรับพักและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อรอทำการขนส่งด้วยระบบรางไปยังปลายทาง ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทที่มีการนำเข้า/ส่งออก ใช้ระยะเวลามากกว่าสินค้าที่เข้าใช้สถานีซึ่งเป็นการขนส่งภายในประเทศ โดยใช้รถบรรทุกในการขนถ่ายไปยังปลายทางต่อไป หรือกรณีเป็นการขนส่งไปยังต่างประเทศก็จะส่งไปยังท่าเรือเพื่อทำการส่งออกต่อไป

๓.๒ กรณีย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container Yard) จากการประชุมหารือร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่ามีการออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างย่านกองเก็บสินค้า (CY: Container Yard) บริเวณสถานีรถไฟสารภีไว้เรียบร้อยแล้ว

๓.๓ กรณีการเชื่อมระบบรางกับสถานีขนส่งสินค้า ในการออกแบบกรรมการขนส่งทางบก ได้ให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาแนวทางการเชื่อมระบบรางกับสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งจะต้องมีการขออนุญาตตัดแยกรางออกจากเส้นทางหลักและตั้งบ่อสำหรับให้เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สับประแจราง ณ ตำแหน่งที่ทำการตัดแยกรางเพิ่ม เนื่องจากระหว่างสถานีฯ และแนวรางปัจจุบันเป็นถนนเลียบริมทางรถไฟที่มีประชาชนใช้สัญจร เป็นประจำและมีปริมาณมาก เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่ใช้เส้นทางถนนเลียบริมทางรถไฟบริเวณจุดตัดแห่งที่ทำการเดินรางตัดเข้าพื้นที่โครงการสถานีฯ จะต้องทำการติดตั้งสัญญาณไฟและเครื่องกั้นรถเพื่อให้สัญญาณ เพื่อป้องกันอันตราย โดยที่ปรึกษาได้ประมาณการราคาค่าก่อสร้างเฉพาะการเชื่อมระบบราง ประมาณ ๖๔ ล้านบาท

๓.๔ จากการประชุมหารือร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีการออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container Yard) ไว้แล้ว อีกทั้งจากผลการศึกษาโครงการสถานีฯ มีการประเมินมูลค่าการลงทุนเบื้องต้นเห็นว่าการทำระบบรางนั้นมีความเป็นไปได้ยากและมีค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้การใช้พื้นที่ภายในสถานีที่รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงไม่มีการเชื่อมระบบรางเข้าสถานีขนส่งสินค้า แต่ได้ทำการออกแบบทางเข้า-ออก ด้านที่ติดกับถนนเลียบริมทางรถไฟไว้เพื่อให้รถบรรทุกสามารถใช้ถนนดังกล่าวเชื่อมไปยังย่านกองเก็บสินค้า (CY: Container Yard) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟสารภีได้ซึ่งมีระยะทางเพียง ๓.๒ กิโลเมตรเท่านั้น

๔. ตามข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมข้างต้น สำนักงานการขนส่งสินค้า (สนค.) กรมการขนส่งทางบกได้ประสานไปยังการรถไฟแห่งประเทศไทย

เพื่อนัดหมายเข้าพบเพื่อหารือโดยคาดว่าจะสามารถประชุมร่วมกันได้ในช่วงสิ้นเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เพื่อบูรณาการโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ กรมการขนส่งทางบก และย่านกองเก็บสินค้า (CY: Container Yard) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องและเพื่อประโยชน์ต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าตามข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

ทั้งนี้ ประเด็นการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเชียงใหม่ กรมขนส่งทางบกได้นำเสนอในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ จังหวัดลำปาง แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการสำรวจก่อสร้างริมทรัพย์ และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณถนนเลียบบางรถไฟอำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๓๐ ไร่ โดยจะเริ่มก่อสร้างระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – พ.ศ. ๒๕๖๕ งบประมาณ ๑,๗๐๐ ล้านบาท โดยกรมขนส่งทางบกจะประสานการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประชุมหารือร่วมกันในประเด็นการเชื่อมต่อระบบขนส่งสินค้าเข้า – ออก ภายในสถานีต่อไป

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล) ในกรณีที่สถานีขนส่งสินค้าเชียงใหม่เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ แขวงทางหลวง สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่ ควรจะทำทางเข้าออกสถานีขนส่งสินค้าเชียงใหม่เป็นทางต่างระดับที่สามารถให้บริการได้ในทุกทิศทางเพราะขณะนี้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่ กำลังก่อสร้างเป็น ๖ ช่องจราจร มีสะพานต่างระดับข้ามทางแยกอยู่ ๔ แห่ง และโดยส่วนมากประเภทรถที่เข้าในสถานีขนส่งสินค้าจะเป็นรถบรรทุก รถคอนเทนเนอร์ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยและความไม่สะดวกต่อการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่

(นางสุภมาศ ลีลาธิษฏกุล) จะนำข้อเสนอของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๓.๕ ข้อสั่งการที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดเชียงใหม่ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒

(นายชูชีพ พงษ์ไชย) หัวหน้าสำนักงาน จังหวัดเชียงใหม่ กระทรวงมหาดไทยแจ้งว่า สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒ รับทราบและเห็นชอบผลการประชุม ระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนบน ๑ ในหลายประเด็น โดยในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม มีข้อเสนอเชิงพื้นที่ ดังนี้

๑. โครงสร้างพื้นฐาน (ขอเร่งรัดดำเนินการ)

๑) ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแมริม

๒) ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสันกำแพง

๓) ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ (Truck Terminal)

ข้อสั่งการ

ให้กระทรวงคมนาคมรับทราบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ (เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน) ของกระทรวงคมนาคม และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาจัดลำดับความสำคัญแผนงาน/โครงการตามความจำเป็นเร่งด่วนสอดคล้องตามกรอบและเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ทั้งนี้ ให้ส่วนราชการทุกหน่วยงานและผู้ว่าราชการจังหวัดนำผลการดำเนินโครงการของรัฐบาลไปชี้แจงประชาชนได้รับทราบอย่างต่อเนื่องด้วย

๒. โครงสร้างพื้นฐาน (ขอรับการสนับสนุน)

๑) การเสริมสร้างเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณถนนนิมมานเหมินท์ “Smart Nimman” โดยการนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารลงใต้ดิน วางระบบท่อส่งน้ำประปาใหม่ การปรับปรุงทางเดินเท้า ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง โดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปาส่วนภูมิภาค องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และเทศบาลนครเชียงใหม่

ข้อสั่งการ

ให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณาการเสริมสร้างเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณถนนนิมมานเหมินท์ “Smart Nimman” โดยการนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารลงใต้ดิน วางระบบท่อส่งน้ำประปาใหม่ การปรับปรุงทางเดินเท้า ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง โดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปาส่วนภูมิภาค องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อขอรับการสนับสนุนตามขั้นตอน

๒) การศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เพื่อรองรับการปรับปรุง และขยายท่าอากาศยานฯ

ข้อสั่งการ รับทราบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ของกระทรวงคมนาคม และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาจัดลำดับความสำคัญแผนงาน/โครงการตามความจำเป็นเร่งด่วน สอดคล้องตามกรอบและเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๘๐) ทั้งนี้ ให้ส่วนราชการทุกหน่วยงานและผู้ว่าราชการจังหวัด นำผลการดำเนินโครงการของรัฐบาลไปชี้แจงให้ประชาชนรับทราบอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินการตามข้อสั่งการในการปฏิบัติราชการของคณะรัฐมนตรีในพื้นที่ภาคเหนือ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ จังหวัดสุโขทัย ได้มีมติเห็นชอบแนวทางและข้อสั่งการของ

นายกรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรี ในการปฏิบัติราชการในพื้นที่ภาคเหนือ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ซึ่งกระทรวงคมนาคมโดยหน่วยงานในสังกัดได้รับข้อสั่งการในส่วนที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ โดยมีผลความก้าวหน้าตามข้อสั่งการ ดังนี้

๑. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาในรายละเอียดและจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางอากาศ ดังนี้

๑) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ แห่งที่ ๒

ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ข้อสรุปว่าประเทศไทยมีความจำเป็นต้องก่อสร้างท่าอากาศยานเพิ่มเติม ๒ แห่ง เพื่อรองรับปริมาณ ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็น ๑ ใน ๒ ท่าอากาศยานที่จำเป็นต้องก่อสร้างแห่งที่ ๒ เนื่องจากมีขีดความสามารถที่จะรองรับความต้องการได้ถึงปี ๒๕๖๖ แต่ด้วยข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถขยายขีด ความสามารถได้อีก จึงต้องหาพื้นที่สำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ ซึ่งในเบื้องต้นพื้นที่ที่เหมาะสมอยู่ในบริเวณรอยต่อระหว่าง อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ และ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน ขณะนี้กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณา มอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และให้เร่งดำเนินการศึกษาความเหมาะสม รูปแบบการลงทุน ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งดำเนินการเพื่อขออนุมัติตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

(นายพรชัย พัฒนาพงษ์ สส.สุโขทัย) ตามผลการดำเนินการตามข้อสั่งการในการปฏิบัติราชการของคณะรัฐมนตรี ผู้แทนผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริมระบบ การขนส่งและจราจร ในภูมิภาค ในพื้นที่ภาคเหนือ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ จังหวัดสุโขทัย เรื่องกระทรวงคมนาคมศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่ปัจจุบัน และท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ทางกระทรวงคมนาคมมีข้อสั่งการมาแล้วว่าให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรวางแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายร่วมกับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท รวมทั้งให้พิจารณาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการนำระบบรางมาใช้ในการเชื่อมต่อระหว่างสองท่าอากาศยาน

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล) ยังไม่มีความชัดเจนของที่ตั้งท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ จึงยังไม่สามารถวางแผนโครงข่ายถนนได้ เชียงใหม่ที่ ๒ ในภูมิภาค

(นายชูชีพ พงษ์ไชย) หัวหน้าสำนักงาน จังหวัดเชียงใหม่ ตามผลการดำเนินการตามข้อสั่งการในการปฏิบัติราชการของคณะรัฐมนตรี ในพื้นที่ภาคเหนือ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ จังหวัดสุโขทัย กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการ

พิจารณา มอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และให้เร่งดำเนินการศึกษาความเหมาะสม รูปแบบการลงทุน ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งดำเนินการเพื่อขออนุมัติตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป ในการนี้ จึงขอทราบความคืบหน้าเรื่องดังกล่าวจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(นายนิติชัย สาสกุล)

ท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

มติที่ประชุม

วาระ ๓.๖

กระทรวงคมนาคมยังไม่ได้มอบหมายให้หน่วยงานใดเป็นเจ้าของโครงการ แต่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นเจตจำนงไปที่กระทรวงคมนาคมแล้วว่าต้องการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ

รับทราบ

การแก้ไขปัญหาการจราจรและการเชื่อมต่อการเดินทาง ระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่กับถนนด้านนอก รวมทั้งระบบขนส่งมวลชน (Tram) ของจังหวัดเชียงใหม่

(นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนัดประชุมหน่วยงานในสังกัดผู้แทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

กระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือเกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ระยะที่ ๑ และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ระยะที่ ๓ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุม และมีปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปก.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เข้าร่วมประชุม สรุปสาระสำคัญผลการประชุมในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) กับถนนด้านนอก รวมทั้งการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ระยะที่ ๑ ดังนี้

๑. เห็นสมควรขยายทางเข้า - ออกท่าอากาศยานให้กว้างขึ้นจากเดิมที่เคยออกแบบไว้ โดยควรมีทางลาด (Ramp) เข้าสนามบินโดยตรง เพิ่มเดิมจาก ๓ Ramp เป็น ๔ Ramp เพื่อให้การเดินทาง เข้า - ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) มีความคล่องตัว สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและตอบสนองต่อจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

๒. เนื่องจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยยังมีได้นำเสนอผลการศึกษาให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณานำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณา ซึ่งตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือการดำเนินการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี จึงเห็นควรให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) พิจารณาเร่งจัดทำรายงานการศึกษาและประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อมของโครงการเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามขั้นตอนก่อนเสนอโครงการดังกล่าวเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปก.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กองทัพอากาศ (กองบิน ๔๑ (บน. ๔๑)) และที่ปรึกษา (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.)) เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ ห้องประชุม ๒๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานเพื่อพิจารณาประเด็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) กับถนนบริเวณโดยรอบ รวมทั้งระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจร รวมทั้งรักษาระดับการให้บริการผู้โดยสารได้ตามมาตรฐานสากล ซึ่งที่ประชุมได้รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมติที่ประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ซึ่งมอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) เร่งดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ งบประมาณจำนวน ๑๔ ล้านบาท และโครงการศึกษาและออกแบบเพื่อการก่อสร้างทางลอดหรือทางแยกต่างระดับบริเวณสนามบิน งบประมาณจำนวน ๑๐ ล้านบาท และมอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จัดเก็บข้อมูลสถิติผู้ใช้บริการรถ Shuttle Bus และรถ Minibus เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ได้ และผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ ที่มีมติรับทราบความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณแยกสนามบินจังหวัดเชียงใหม่ โดยกรมทางหลวง (ทล.) จะดำเนินการขยายผิวจราจรด้านข้างทางเท้าตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ถึงท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๖๒

การประชุมเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามมติที่ประชุม ดังนี้

๑. มอบกรมทางหลวง (ทล.)

๑.๑ พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านพื้นที่กองบิน ๔๑ เพื่อใช้เป็นเส้นทางเชื่อมท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และโครงข่ายถนนรอบนอก ทั้งนี้ ให้พิจารณาเรื่องการดูแลรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Security) เป็นพิเศษด้วย

๑.๒ พิจารณาออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) บริเวณหน้าห้างเซ็นทรัลแอร์พอร์ตเพื่อเชื่อมออกไปทางทางดง ทั้งนี้ ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ส่วนหนึ่ง เกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคลที่

ออกจากท่าเซินทรัลแอร์พอร์ตแล้วไปกลับบริเวณหน้ากองบิน ๔๑ จึงควรพิจารณาจัดการจราจรสำหรับรถที่ออกจากท่าฯ ให้เหมาะสมด้วย

๑.๓ ขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการศึกษาและออกแบบเพื่อการก่อสร้างทางลอดหรือทางแยกต่างระดับสนามบิน

๑.๔ เร่งรัดดำเนินการก่อสร้างขยายเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ ตอนดอนจั่น - เชียงใหม่ บริเวณชุมชนแยกสนามบินถึงท่าอากาศยาน เชียงใหม่ (ทชม.)

๒. มอบกรมทางหลวง (ทล.) ประสาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการก่อสร้างแนวเส้นทางลัด (Bypass) ที่จะก่อสร้างขึ้นเป็นเส้นทางสำรอง ตามผลการศึกษาของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ได้เคยศึกษาไว้แล้ว ทั้งแนวเส้นทางด้านหลัง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (ปัจจุบันเป็นลำปาง) กับแนวเส้นทางที่เข้าไปในพื้นที่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แล้วทะลุออกไปถนน ทล. ๑๐๘ เชียงใหม่-หางดง เพื่อใช้สำหรับรองรับกรณีเส้นทางหลักเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ถนนมหิดล) มีการจราจรติดขัดมาก ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าแนวเส้นทางที่เข้าไปในพื้นที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่อาจพิจารณาได้ทั้งกรณีที่เป็นทางยกระดับ และกรณีที่เป็นทางระดับดิน

๓. มอบกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)หารือร่วมกันในการอำนวยความสะดวกการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งพิจารณาจัดทำข้อตกลงร่วมกัน

๔. มอบการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หารือร่วมกันเกี่ยวกับการออกแบบทางขึ้น - ลง และตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าวางเบา (Tram) ที่สามารถเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน เชียงใหม่ได้โดยตรง ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นว่าอาจนำรูปแบบที่การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการระบบรถไฟฟ้าวางเบาภูเก็ตที่เชื่อมเข้าไปในท่าอากาศยานภูเก็ตมาใช้กับท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้

ความคืบหน้าการดำเนินการตามมติที่ประชุมข้างต้น ดังนี้

๑. กรมทางหลวง (ทล.) ได้พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านพื้นที่กองบิน ๔๑ ซึ่งจะเริ่มตั้งแต่บริเวณถนนนิมมานเหมินท์ลอดผ่านพื้นที่กองบิน ๔๑ และไปสิ้นสุดบริเวณเลยทางแยกท่าเซินทรัลแอร์พอร์ต รวมทั้งจะต้องพิจารณาดำเนินการที่อุโมงค์ทางลอดจะต้องมีทางแยกเชื่อมเข้าสู่สนามบินด้วย จะทำให้เป็นอุโมงค์ถนนทางลอดที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ซึ่งจะมีประเด็นที่ต้องพิจารณาที่สำคัญ คือ เรื่องการบำรุงรักษาถนนและสภาพภายในอุโมงค์ให้มีความปลอดภัยและเรื่องของความมั่นคง (Security) ภายในอุโมงค์ภายในเขตพื้นที่กองบิน ๔๑ และภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน

๒. จากการลงพื้นที่สำรวจการก่อสร้างขยายเพิ่มช่องจราจรทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ ตอนดอนจั่น - เชียงใหม่ บริเวณชุมชนแยกสนามบิน (หน้าท่า

เซ็นทรัลแอร์พอร์ต) ถึงท่าอากาศยานเชียงใหม่พบว่ามีความคับหน้าใกล้แล้วเสร็จ ซึ่งจะช่วยเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร ลดการติดขัดของการจราจรที่จะเข้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ในระดับหนึ่ง

๓. การสำรวจพื้นที่เส้นทางลัด (Bypass) ที่ปัจจุบันเป็นแนวลำรางอยู่ระหว่างร้านอาหารสวนผักกับกำแพงบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) โดยแนวลำรางจะทะลุออกไปยังถนน ทล.๑๐๘ เชียงใหม่ – หางดง ตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอที่จะก่อสร้างเป็นถนนเพื่อรองรับกรณีเส้นทางหลักเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่มีการจราจรติดขัดมาก พบว่าลำรางมีความกว้างประมาณ ๓ เมตร หากจะมีการพัฒนาลำรางเพื่อเป็นถนนจะต้องเวนคืนพื้นที่ประชาชนตามแนวลำรางตลอดทั้งเส้นทาง นอกจากนี้แนวลำรางที่อยู่ด้านถนนเข้าสู่สนามบินเป็นตำแหน่งทางลงของสะพานข้ามแยกหน้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตที่จะเข้าสู่สนามบิน หากจะพัฒนาลำรางให้เป็นถนนจะก่อให้เกิดเป็นทางแยกบริเวณหน้าบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ที่จะเป็นจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ จึงเห็นว่าแนวลำรางดังกล่าวไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางลัด

ประธาน

เส้นทางถนนด้านหลังท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่ปัจจุบันเป็นถนน ๒ ช่องจราจร จัดการจราจรแบบทิศทางเดียว คือ เป็นเส้นทางขาออกจากท่าอากาศยานเชียงใหม่ไปทะลุออกถนน ทล.๑๐๘ (เชียงใหม่ – หางดง) หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ปรับลดพื้นที่ทางเท้าทั้ง ๒ ด้าน จะสามารถเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรได้อีก ๑ ช่องจราจร (รวมเป็น ๓ ช่องจราจร) และสามารถใช้ช่องจราจรที่เพิ่มขึ้นมาอีก ๑ ช่องสำหรับเป็นเส้นทางจาก ทล.๑๐๘ เข้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่เพื่อเพิ่มการไหลเวียนของการจราจรภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้

(นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล) กรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณบางส่วน (จำนวน ๒.๕๐ ล้านบาท) เพื่อใช้ในการศึกษาและออกแบบเพื่อการก่อสร้างทางลอดหรือทางแยกต่างระดับสนามบิน (Interchange) ซึ่งจำนวนเงินที่ได้รับจัดสรรไม่เพียงพอ กรมทางหลวงจึงจะจัดหางบประมาณจากแหล่งอื่นเพิ่มเติมเพื่อให้มีวงเงินเพียงพอต่อการจัดจ้างที่ปรึกษาต่อไป

(นางสุภมาส ลีลารักษ์สกุล) มติการประชุมที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานขนส่ง ที่มอบกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) หรือบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกและการประชาสัมพันธ์ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้ประชาชนเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวกนั้น หากคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ (อจร.) มีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้อย่างทั่วถึง และเข้าถึงข้อมูลการให้บริการทั้งประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการเส้นทางเดินรถ เวลาการให้บริการและค่าโดยสารกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จะขอรับมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ (อจร.)

ครั้งนี้ เพื่อใช้ประกอบการหารือร่วมกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นายวรานนท์ ดิลกคุณานันท์) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะหารือร่วมกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการออกแบบทางขึ้น - ลง และตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้ารางเบา (TRAM) ที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และความมั่นคงปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน โดยนำรูปแบบที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการระบบรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ตที่เชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานภูเก็ตมาใช้กับท่าอากาศยานเชียงใหม่

ที่ประชุมเห็นว่า ผลการประชุมและมติที่ประชุมตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงาน รวมทั้งความคืบหน้าการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เป็นการรองรับและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒ ที่มอบกระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งเป็นประโยชน์กับจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างมาก

มติที่ประชุม

๑. รับทราบผลการประชุมและมติที่ประชุม รวมทั้งความคืบหน้าตามที่ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงาน

๒. มอบแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ศึกษาและออกแบบเพื่อก่อสร้างทางลอดหรือทางแยกต่างระดับสนามบิน (Interchange) โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมหรือขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากแหล่งอื่นเพิ่มเติมให้มีเงินเพียงพอต่อการศึกษา

๓. มอบสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่หารือร่วมกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้อย่างทั่วถึง

๔. มอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หารือร่วมกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการออกแบบทางขึ้น - ลงและตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้ารางเบา (TRAM) ที่เชื่อมต่อกับ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้มีความเหมาะสมและสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีความมั่นคงปลอดภัย

วาระ ๓.๗

ความคืบหน้าการออกแบบระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT

(นายวรานนท์ ดิลกคุณานันท์) แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วยระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม ซึ่งระบบหลักมี ๓ เส้นทาง ได้แก่

๑. สายสีแดง แนวทิศเหนือ-ใต้ เริ่มต้นบริเวณ โรงพยาบาลนครพิงค์ ผ่านศูนย์ราชการ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติ ๗ รอบพระชนมพรรษา เชียงใหม่ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ สิ้นสุดที่เส้นทาง ไป อำเภอหางดง ซึ่งเป็นย่านพักอาศัยขนาดใหญ่

๒. สายสีน้ำเงิน แนวทิศตะวันออก-ตะวันตก เริ่มต้นบริเวณสวนสัตว์ เชียงใหม่ ผ่าน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา โรงพยาบาลมหาราช เมืองเก่า ย่านไนท์บาซาร์ สถานีรถไฟ และ สิ้นสุดที่ทางไป อำเภอสันกำแพงสายใหม่ ซึ่งเป็นย่านที่อยู่อาศัยที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

๓. สายสีเขียว เชื่อมย่านธุรกิจ เริ่มต้นที่แยกรวมโชคมีชัย (ทางไป มหาวิทยาลัยแม่โจ้) ผ่าน เซ็นทรัลเฟสติวัล สถานขึ้นส่งผู้โดยสาร (อาเขต) มุ่งหน้า เทศบาลนครเชียงใหม่ ผ่านตลาดวโรรส (ภาคหลวง) ไนท์บาซาร์ และสิ้นสุดที่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่

โดยเส้นทางแรกที่มีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะ ดำเนินการในโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ คือ เส้นทางสายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

ข้อมูลโครงการ

เป็นโครงสร้างระดับดินและใต้ดิน มีระยะทาง ๑๒.๕๔ กิโลเมตร (ใต้ดิน ๗.๓๗ กิโลเมตร และระดับดิน ๕.๑๗ กิโลเมตร) และมีจำนวนสถานี ๑๒ สถานี

จุดที่สำคัญตามแนวเส้นทาง ได้แก่

๑. โรงพยาบาลนครพิงค์
๒. ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติ ๗ รอบ พระชนมพรรษา เชียงใหม่
๓. แยกช่วงสิงห์
๔. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
๕. สถานีตำรวจภูธรช้างเผือก และรอบคูเมือง
๖. ประตูสวนดอก
๗. ท่าอากาศยานเชียงใหม่
๘. แยกแม่เหียะสมานสามัคคี

แผนการดำเนินงานโครงการ

๑. เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นที่ปรึกษาศึกษาจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่

๒. เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๙

คณะรัฐมนตรีรับทราบมติการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจร ทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ที่ได้มอบสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษา รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่ เหมาะสมในเมืองภูมิภาค (เชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น)

๓. เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐

คณะกรรมการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPP) เห็นชอบ โครงการระบบขนส่งฯ เชียงใหม่ ใน มาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track)

๔. เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๑

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นำส่งรายงานศึกษา
แผนแม่บทฯ จังหวัดเชียงใหม่ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๕. เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม - ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชกฤษฎีกาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดภูเก็ต - จังหวัดพังงา - จังหวัดเชียงใหม่ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๗ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นนิติบุคคล (๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

๖. เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑

คณะรัฐมนตรีรับทราบมติการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่เห็นชอบแผนแม่บทฯ และมอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรูปแบบคณะกรรมการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPP)

๗. เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๑

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แจ้งผลจัดลำดับความสำคัญ ดังนี้ ๑) สายสีแดง ๒) สายสีน้ำเงิน ๓) สายสีเขียว

๘. เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑

กระทรวงคมนาคมมอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ศึกษาเหมาะสม และออกแบบ สายสีแดง ด้วยรูปแบบผสมใต้ดิน+ระดับดิน (โครงข่าย A)

๙. เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑

คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการรถไฟฟ้าจังหวัดภูเก็ต - จังหวัดพังงา - จังหวัดเชียงใหม่

๑๐. เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๑

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เชิญที่ปรึกษาเพื่อยื่นข้อเสนอเป็นที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม+รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) +ออกแบบ+รายงานคณะกรรมการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPP) สายสีแดง (จัดจ้างโดยวิธีคัดเลือก)

๑๑. เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาแล้วเสร็จ และลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเริ่มงานศึกษาฯ ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ ในวงเงิน ๘๘,๒๐๐,๐๐๐ บาท และได้จัดพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาฯ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังไม่สามารถแจ้งที่ปรึกษาฯ เริ่มงานได้ เนื่องจากจะต้องรอให้มีการประกาศใช้ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดจังหวัดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า พ.ศ. ในราชกิจจานุเบกษา ก่อน ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) คาดว่าจะเริ่มดำเนินการศึกษาฯ ในเดือน มีนาคม ๒๕๖๒ โดยใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ ๑๒ เดือน และคาดว่าจะเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ หลังจากนั้น จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ โดยจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ และจะใช้ระยะเวลาก่อสร้างงานโยธา และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าประมาณ ๖ ปี โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถในเดือน มกราคม ๒๕๗๐

แนวทางการเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่กับสถานีรถไฟฟ้ารางเบา นั้น จะดำเนินการตามแนวทางเดียวกับการก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับจากสถานีรถไฟฟ้ารางเบาเข้ามายังท่าอากาศยานภูเก็ต กล่าวคือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางเชื่อมต่อเอง ส่วนเรื่องการออกแบบ รฟม. และที่ปรึกษาฯ จะประสาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เพื่อหารือรายละเอียดเกี่ยวกับการออกแบบการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ต่อไป

(นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย) กรรมการ
หอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

ควรผลักดันให้มีการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีน้ำเงิน (สวนสัตว์เชียงใหม่ - แยกศรีบัวเงินพัฒนา) และสายสีเขียว (แยกรวมโชคมีชัย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่) เพื่อรองรับการก่อสร้างท่าอากาศยาน เชียงใหม่แห่งที่ ๒ ที่บริเวณเขตรอยต่ออำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน และอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก

(ดร.ทรงยศ กิจกรรมเกษตร) ผู้อำนวยการ
ศูนย์วิชาการจัดระบบ
การจราจรและขนส่ง
เมืองภูมิภาค

ในการพัฒนาระบบการขนส่งควรดำเนินการในลักษณะเป็นโครงข่าย ระหว่างการพัฒนาขนส่งสาธารณะระบบรองที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง สาธารณะระบบหลักพร้อมกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ (TOD) ทั้งนี้ เห็นสมควรให้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ผนวกรวมประเด็นดังกล่าวไว้ใน งานศึกษาออกแบบระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) ที่ดำเนินการ ศึกษาด้วย

(นายวรานนท์ ติลกคุณานันท์) ภายหลังจากที่ได้แจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานแล้ว การรถไฟฟ้
การรถไฟฟ้
ขนส่งมวลชน
ขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
จะได้ลงพื้นที่สำรวจเพื่อออกแบบ
แนวเส้นทางโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของแต่ละสถานีโดยละเอียด
พิจารณาใช้เทคนิคในการก่อสร้างอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถก่อสร้างได้จริงและ
ลดผลกระทบในการใช้พื้นที่ของประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ การรถไฟฟ้ขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทยขอรับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระ ๔.๑

การจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบกับ
ปัญหาการจราจร

(พ.ต.ท.วินิจฉัย พินิจศักดิ์)

กลุ่มงานจราจร

ตำรวจภูธร

จังหวัดเชียงใหม่

จากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด
เชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๕ ชั้น ๕ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ที่ประชุม
มีประเด็นเรื่องการจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องและมี
ผลกระทบกับปัญหาการจราจร โดยมีมติที่ประชุมเห็นชอบให้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อ
พิจารณาการจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จังหวัดเชียงใหม่จึงได้
จัดการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่
อำเภอเมืองเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบกับปัญหาการจราจร เมื่อวันที่ ๑๒
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ห้องศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดเชียงใหม่
(POC) ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ โดยหน่วยงานที่เข้า
ประชุม ประกอบด้วย ๑) ที่ทำการปกครองเชียงใหม่ ๒) ที่ว่าการอำเภอเมือง
เชียงใหม่ ๓) กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ๔) สำนักงานวัฒนธรรม
จังหวัดเชียงใหม่ ๕) สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดเชียงใหม่ ๖) สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดเชียงใหม่ ๗) สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่ ๘) เทศบาลนคร
เชียงใหม่ ๙) สมาคมกีฬาจังหวัดเชียงใหม่ ๑๐) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ ๑๑)
สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

สืบเนื่องจากสภาพปัญหา ของการจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่อำเภอเมือง
เชียงใหม่ คือ การนำผิวการจราจรสาธารณะมาใช้จัดกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะ
เส้นทางสายหลัก ยกตัวอย่างเช่น บนถนนท่าแพ หรือบนถนนที่จำเป็นที่จะต้องใช้
การสัญจรผ่านไปมาในเส้นทางหลัก ผู้จัดกิจกรรมบางรายมีความรับผิดชอบและการ
จัดการบริหารที่ดี ทำให้มีปัญหาการจราจรไม่มากนัก แต่บางรายที่ไม่มีการบริหาร
จัดการที่ดีพอจะทำให้เกิดปัญหาการจราจร รวมทั้งความปลอดภัยของผู้เข้าร่วม
กิจกรรม ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ที่ไม่ดีของจังหวัดเชียงใหม่

ในปัจจุบันมีการจัดกิจกรรมที่ไม่ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้
เกิดผลกระทบในภาพรวมของจังหวัด โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ต้องการบริการเร่งด่วน
เช่น เส้นทางที่จะไปสนามบิน เส้นทางที่จะต้องไปทางโรงพยาบาล ทำให้เกิดความ

การสัญจรผ่านไปมาในเส้นทางหลัก ผู้จัดการกิจกรรมบางรายมีความรับผิดชอบและการจัดการบริหารที่ดี ทำให้มีปัญหาการจราจรไม่มากนัก แต่บางรายที่ไม่มีการบริหารจัดการที่ดีพอจะทำให้เกิดปัญหาการจราจร รวมทั้งความปลอดภัยของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ที่ไม่ดีของจังหวัดเชียงใหม่

ในปัจจุบันมีการจัดกิจกรรมที่ไม่ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้เกิดผลกระทบในภาพรวมของจังหวัด โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ต้องการบริการเร่งด่วน เช่น เส้นทางที่จะไปสนามบิน เส้นทางที่จะต้องไปทางโรงพยาบาล ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน และมูลค่าทางเศรษฐกิจ และหากยังไม่มีวิธีการบริหารจัดการที่ดีซึ่งมีแนวโน้มว่าผู้จัดการกิจกรรมจะใช้เส้นทางที่เป็นสาธารณประโยชน์ไปใช้เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ปัญหาการจราจร และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาและการจัดระเบียบความเรียบร้อย จึงเห็นควรให้มีการหารือร่วมกันว่ากิจกรรมใดที่เป็นกิจกรรมที่เหมาะสมและเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ โดยที่ประชุมมีข้อคิดเห็นร่วมกันเบื้องต้น

๑. ควรกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานให้ผู้จัดกิจกรรม โดยก่อนที่จะมีการจัดกิจกรรม โดยให้พิจารณาถึงความเหมาะสมในการจัดกิจกรรม เช่น การขออนุญาตใช้เส้นทางในการจัดกิจกรรม การเตรียมความพร้อมทางการแพทย์ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และบริหารจัดการระบบสาธารณูปโภคและวัสดุอุปกรณ์ เช่น การบริหารจัดการขยะ เป็นต้น

๒. การกำหนดเส้นทางจราจรเพื่อจัดกิจกรรมในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ โดยประสานหารือแนวทางปฏิบัติกับอัยการจังหวัดเชียงใหม่ ในการกำหนดพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้หรือไม่ เนื่องจากเส้นทางเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยจัดทำเป็นประกาศจังหวัดเชียงใหม่ ในลักษณะขอความร่วมมือให้ผู้จัดกิจกรรมใช้เส้นทางตามที่กำหนด

๓. จัดทำ (ร่าง) คำสั่งคณะทำงานจัดทำแผนการจัดการจัดกิจกรรมสำคัญในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ (เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร)

๔. การขอความร่วมมือหน่วยงาน ที่มีแผนการจัดการจัดกิจกรรม ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จัดส่งข้อมูลการจัดการจัดกิจกรรม เพื่อนำเสนอคณะทำงานฯ พิจารณา

ประธาน

ไม่เห็นควรที่จะยินยอมให้จัดกิจกรรม โดยไม่ได้ประสานขออนุญาตใช้เส้นทางในการจัดกิจกรรมกับกลุ่มงานจราจรตำรวจจังหวัดเชียงใหม่และประสานเตรียมความพร้อมทางการแพทย์ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินกับโรงพยาบาล ดังนั้น หากไม่ได้ประสานขออนุญาตจึงไม่สมควรอนุญาตให้มีการจัดกิจกรรม

(นางสาวจันทนา อ้นคำ)
ประชาสัมพันธ์
จังหวัดเชียงใหม่

ผลตอบรับจากประชาชนที่ไม่เห็นด้วยเป็นจำนวนมากต่อการจัดกิจกรรมต่างๆ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อคนจำนวนมากและทุกคนก็เริ่มตั้งข้อสงสัยแล้วว่ารายได้จากการจัดกิจกรรมเป็นเรื่องของธุรกิจมากเกินไป จึงเกิดผลกระทบต่อจังหวัดเชียงใหม่ และเห็นด้วยที่จะต้องจัดระบบตามที่ได้เสนอ ถ้ามีการประกาศลงนามชัดเจนจะประชาสัมพันธ์ออกไป

(นายฉัตรชัย จอมเดช) เห็นด้วยในการจัดทำประกาศจังหวัดเชียงใหม่ ในลักษณะขอความร่วมมือ
 แขนงทางหลวงชนบท ให้ผู้จัดกิจกรรมใช้เส้นทางตามที่กำหนด แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเพิ่มเติมสำนักงาน
 เชียงใหม่ ทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) แขนงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ และสำนักงาน
 ทางหลวงที่ ๑ เพื่อให้ครอบคลุมเส้นทางที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

(นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย) ควรกำหนดช่วงระยะเวลาในการจัดกิจกรรมและประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจน
 กรรมการ
 หอการค้า
 จังหวัดเชียงใหม่

มติที่ประชุม เห็นชอบในหลักการและมอบหมายสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ สรุปรายข้อคิดเห็นของ
 ที่ประชุมและนำเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่เพื่อพิจารณาต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ
 - ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา ๑๖.๓๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นายชูชีพ พงษ์ไชย)

หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่