

รายงานการประชุม
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒
วันพฤหัสบดีที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายคมสัน	สุวรรณอัมพา	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางวราภรณ์	วรพงษ์ธร	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายไพรินทร์	ลิ้มเจริญ	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นางสาวจันทนา	อันคำ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายนรินทร์ชัย	เลื่อมใจหาญ	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นางสาวชนิภา	สิทธิหล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๙. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๑๐. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๑. นายภพลทอง	ท้าวยศ	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๒. พ.ต.อ.สุวัฒน์	แก้วดวงโต	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๓. พ.ต.ต.คทาวุฒิ	หงษ์หนึ่ง	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๔. นางนวลวรรณ	เกียรติวัฒน์	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่	
๑๖. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๗. นายชูพงษ์	พิพัฒน์ไชยศิริ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและ จราจรในภูมิภาค	
๑๘. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. ดร.ทรงยศ	กิจกรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่ง เมืองภูมิภาค	
๒๐. นางสาวสุกัญญา	สงวนหมู่	(แทน) ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัด	
๒๑. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๒. นายต่อศักดิ์	หาญพิทักษ์กุล	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๓. พ.ต.ท.ศุภชัย	จันทร์รา	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัด เชียงใหม่	
๒๔. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๒๕. นายวิวรรธน์	พงษ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๖. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๗. นางสาวอรสา	ธรรมสรางกุล	(แทน) หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. นายวรานนท์	ดิลกคุณานันท์
๒. ร.อ.สุฤษพล	พิทักษ์การ
๓. นายนิธินัย	สาสกุล
๔. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ
๕. นางสาวปิยขวัญ	วนกุล
๖. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ
๗. นางสาวพรพิมล	พุ่มพวง
๘. นายวรพงศ์	วัจนะเสถียรกุล
๙. นางสาวอาทิตยา	ชำเลิศ
๑๐. นายศุภชัย	นามพู่จ่าน
๑๑. นายกันต์นธีร์	เนติโรจนชัยชาญ
๑๒. นายอเส	สุขยางค์
๑๓. ดร.รัฐกรณ์	ว่องพิพัฒนานนท์
๑๔. นางสาวสุตาภรณ์	อินตะธรรม
๑๕. พ.ต.ต.สุชาติ	บัวอ่อน
๑๖. ร.ต.ท.ประยูร	พรมกันชา
๑๗. ส.ต.ต.มนตรี	สายวงศ์
๑๘. ส.ต.ต.ณัฐชนน	โพธิ์
๑๙. ดร.นรินทร์ชัย	พัฒนพงศา
๒๐. นางกนกนิตยา	บุญธิมาศ
๒๑. ร.ต.ท.สมยศ	สุราษฎร์

(แทน) ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 (แทน) ผู้บังคับการกองบิน ๔๑
 (แทน) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
 นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
 สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
 ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันนโยบายสาธารณะ
 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการสำนักงานป้องกัน
 และบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
 ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม
 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 รักษาการหัวหน้าแผนกวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้า
 ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 วิศวกร การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 ที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
 ที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
 ที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถาปนิก)
 ที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
 (ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม)
 นักประชาสัมพันธ์
 สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
 ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
 ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
 ผบ.หมู่ (ป.) สถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่
 ผบ.หมู่ (ป.) สถานีตำรวจภูธรแม่ริม
 ผชช.ด้านการมีส่วนร่วม
 เจ้าหน้าที่โครงการ หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
 ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม (ติดตามการ/ภารกิจ)

๑. พ.อ. ชยุต จันทะวงศ์
๒. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่

ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ มีข้อราชการติดตามท่านพลการ สุวรรณรัฐ องคมนตรี จึงมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายคมสัน สุวรรณอัมพา) ทำหน้าที่ประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันพุธที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒

ฝ่ายเลขานุการ จากการประชุมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันพุธที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ขม ๐๐๑๗.๒/ว ๒๖๗๙๙ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระ ๓.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าเชียงใหม่

นางวราภรณ์ วรพงษ์ธร
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ การคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ สามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติที่สำคัญในการเพิ่มโอกาสด้านการค้าและการลงทุนให้กับประเทศ จังหวัดเชียงใหม่ คือ ๑ ใน ๘ จังหวัด ที่ถูกกำหนดให้เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก จากการศึกษาทบทวนตำแหน่งที่ตั้งผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จัดหาผืนที่ดิน ทำการสำรวจทางกายภาพภูมิประเทศ อีกทั้งจัดสัมมนากลุ่มย่อยรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พบว่าตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม คือ ตำบลสารภี อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ มีเนื้อที่ ๑๑๙ ไร่ ตั้งอยู่ใกล้ถนนสายหลักเชียงใหม่ – ลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางในการลำเลียงและกระจายสินค้าในจังหวัดเชียงใหม่และพื้นที่ใกล้เคียง อีกทั้งยังใกล้เส้นทางรถไฟ รองรับการเชื่อมโยงระบบราง ช่วยลดต้นทุนทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ จุดที่ตั้งมีระยะห่างจากโบราณสถาน วัด และแหล่งท่องเที่ยว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน

องค์ประกอบหลักของสถานีขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ๑) ขนชาลาขนถ่ายสินค้า เพื่อใช้ในการขนถ่ายกระจายสินค้า ๒) ลานจอดรถยนต์และรถบรรทุกขนาดใหญ่ รองรับผู้ใช้บริการที่มีจำนวนมาก ๓) คลังสินค้า เพื่อใช้ในการพักรอสินค้า รองรับสินค้าได้หลายอาคาร ๔) อาคารสำนักงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สาธารณูปโภคที่ครบครันให้แก่ผู้ใช้บริการได้อย่างทั่วถึง ซึ่งผลสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการขนส่งสินค้า พบว่าปริมาณสินค้าที่จะเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ที่คาดว่า...

ที่คาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะมีจำนวน ๓,๙๔๕ ต้น/วัน และจะมีปริมาณสินค้าเข้าใช้สถานีเพิ่มเป็น ๑๐,๓๑๑ ต้น/วัน อีก ๓๐ ปีข้างหน้า โดยแบ่งการก่อสร้างเป็น ๓ ระยะ โดยการออกแบบอยู่ภายใต้บังคับประกอบของสถานีขนส่งสินค้า เช่น สำนักงานบริหาร สำนักงานขนส่งทางบก ลานกองเก็บสินค้า สถานีขนถ่ายน้ำหนัก พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ การออกแบบยังสะท้อนถึงอัตลักษณ์ประจำท้องถิ่น ผสมผสานความทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอีกด้วย การออกแบบสถานีขนส่งสินค้า ยังสามารถขยายพื้นที่รองรับการขยายตัวของผู้ใช้บริการในอนาคต

สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าไปยังทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ตามแผนแม่บทการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก และตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย กรมการขนส่งทางบกเชื่อมั่นว่า สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการลงทุน การแข่งขันทางการค้า สร้างอาชีพสร้างรายได้ให้ประชาชนในพื้นที่ และสนับสนุนธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามแนวเศรษฐกิจอันจะช่วยพัฒนาประเทศได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ความคืบหน้า

ตามที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ในพื้นที่ตำบลสารภี อำเภอสารภี ติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ (ฝางเข้า) และทางรถไฟสายเหนือ (สถานีรถไฟสารภี) ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ว่าจ้างบริษัท นูแมพ จำกัด เพื่อดำเนินการเป็นที่ปรึกษาในการสำรวจสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่โครงการ โดยมีการลงพื้นที่เพื่อสำรวจสังหาริมทรัพย์อันได้แก่ ที่ดิน อาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ และต้นไม้ เพื่อรวบรวมรายละเอียดและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ในเขตที่จะเวนคืน เพื่อจัดทำประมาณการค่าทดแทนเพื่อเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว รวมถึงสำรวจความคิดเห็นและชี้แจงสิทธิและหน้าที่ของประชาชนที่ถูกเวนคืน เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทั้งนี้ บริษัท นูแมพ จำกัด มีได้เริ่มดำเนินการสำรวจสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๒๗๐ วัน (สิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการวันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓)

ในส่วนของการดำเนินการตามข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ให้กรมการขนส่งทางบกและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บูรณาการการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่และย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container yard) โดยให้พิจารณารายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกันเพื่อประโยชน์ด้านการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) โดยให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาปรับแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ โดยให้พัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าทางถนนและทางราง ในการนี้ ได้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ผ่านมา โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ยืนยันว่ามีแผนการพัฒนาสถานีรถไฟสารภี โดยมีแผนการ

พัฒนารail...

พัฒนารถไฟรางคู่และก่อสร้างย่านกองเก็บสินค้า (CY : Container yard) ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟสารภีประมาณ ๓ กิโลเมตร โดยมีการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมระบบรางกับสถานีขนส่งสินค้า พบว่าการเชื่อมระบบรางกับพื้นที่ปัจจุบันต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูงประมาณ ๖๕ ล้านบาท และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรางที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะต้องมีการติดตั้งเครื่องกั้นรถ สัญญาณไฟ และมีเจ้าหน้าที่ควบคุม ประกอบกับตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีแผนพัฒนารถไฟรางคู่ในอนาคต จึงยังไม่ดำเนินการในระยะแรกแต่ได้เตรียมพื้นที่ด้านที่ประชิดกับถนนเลียบริมทางรถไฟไว้แล้ว หากในอนาคตมีความเหมาะสมในการเชื่อมระบบรางเข้าสู่สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ จากการประชุมหารือครั้งที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะพิจารณากำหนดพื้นที่ CY ให้ใกล้กับพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ให้มากที่สุด

ประกอบกับกระทรวงคมนาคม ได้มีข้อสั่งการให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาทบทวนข้อมูลและวิเคราะห์การดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (๑๗ แห่งทั่วประเทศ) อีกครั้ง เพื่อพิจารณาจัดลำดับความสำคัญและแผนการดำเนินโครงการฯ เพื่อเสนอข้อมูลดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ จากการประสานงานกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่าแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน ๑๗ แห่งทั่วประเทศ จะต้องดำเนินการตาม “แนวทางการเสนอแผนระดับที่ ๓ เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี” โดยจะต้องส่งเรื่องให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาก่อน ซึ่งเมื่อ สศช. พิจารณาแล้วมีความเห็นอย่างไร คาดว่าจะมีการประชุมหารือเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวต่อไป โดยในส่วนของกรมการขนส่งทางบกจะทบทวนข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ สรุปรายละเอียดได้ดังนี้

๑. ตามผลการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก พบว่าการบริหารพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ที่เหมาะสม ควรเป็นรูปแบบ Public Sector Comparator : PSC คือ รัฐโดยกรมการขนส่งทางบกจะลงทุนและบริหารจัดการพื้นที่ ซึ่งเป็นการดำเนินการเองทั้งหมด ซึ่งจากการศึกษาและวิเคราะห์เดิมคาดว่าจะการบริหารพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่จะเป็นรูปแบบ Public Private Partnership : PPP โดยจะเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน คือ รัฐถ่ายโอนความเสี่ยงด้านค่าใช้จ่ายให้เอกชน และรับความเสี่ยงด้านรายได้ไว้เอง โดยรัฐจะว่าจ้างเอกชนทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาตามอัตราค่าจ้างที่ตกลงกัน

๒. ตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค กรมการขนส่งทางบกเสนอสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ให้อยู่ในระยะที่ ๒ โดยจะขอรับจัดสรรงบประมาณเกี่ยวกับค่าเวนคืน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ และขอรับจัดสรรงบประมาณค่าก่อสร้าง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ประมาณ ปีพ.ศ. ๒๕๖๘

ทั้งนี้ แผนการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาดำเนินโครงการฯ ได้ โดยจะทราบ

ความชัดเจนเมื่อแผนพัฒนาฯ ได้ผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า รวมถึงได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการจากสำนักงานงบประมาณเรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๒

ข้อเสนอแนะผู้ตรวจการแผ่นดินเกี่ยวกับป้ายบอกทางรถโดยสารสาธารณะภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่

นางวราภรณ์ วรพงษ์
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

สืบเนื่องจากสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้รับเรื่องร้องเรียนกรณีผู้ร้องเรียน ขอให้ผู้ตรวจการแผ่นดินพิจารณาและแสวงหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการลงโทษผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลไปให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน Grab โดยใช้ชื่อว่า Grab Car เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการรถรับจ้างสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมายได้รับความเดือดร้อน ซึ่งจากการตรวจสอบข้อเท็จจริงในพื้นที่และประชุมหารือของผู้ตรวจการแผ่นดินในเรื่องดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๒ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินจึงมีหนังสือที่ ผผ ๐๙/๑๓๓๕ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๒ แจ้งผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะในเรื่องร้องเรียนดังกล่าวมายังสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ในการนี้ ผู้ตรวจการแผ่นดินได้มีข้อเสนอเกี่ยวกับป้ายบอกทางรถโดยสารสาธารณะ โดยมีข้อเสนอให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพิ่มป้ายบอกทางรถโดยสารสาธารณะบริเวณขาเข้าระหว่างประเทศและเปลี่ยนป้ายบอกทางบริเวณทางออกจากสายพานรับกระเป๋าเข้าในประเทศจาก “Public Taxi” เป็น “Public Transport” เพื่อประโยชน์ของนักท่องเที่ยวและเพิ่มช่องทางให้นักท่องเที่ยวใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ถูกต้องกฎหมายมากขึ้น

นายนิพนธ์ สาสกุล

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทางรถบริการโดยสาร

ท่าอากาศยานเชียงใหม่

สาธารณะบริเวณหน้าห้องผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศและหน้าห้องผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศเรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๓

แนวทางการเพิ่มศักยภาพรองรับการจราจรและความสะดวกของผู้โดยสาร และป้องกันมิให้เกิดปัญหาวิกฤติการจราจรต่อชุมชนเมืองเชียงใหม่อันสืบเนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน (เสนอโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขาภาคเหนือ ๑)

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขาภาคเหนือ ๑

ผู้แทนสำนักงาน

มีหนังสือเรียนถึงผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ตามที่

นโยบายและแผน

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้อนุมัติ

การขนส่งและจราจร

ให้มีการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ (๒๕๖๓-๒๕๖๕)

มีเป้าหมายรองรับผู้โดยสาร ๑๖.๕ ล้านคน ในปี ๒๕๖๕ ในวงเงินงบประมาณ

๑๔,๔๐๐ ล้านบาท โดยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑

(เริ่มดำเนินการก่อสร้างปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย โครงการสำคัญ คือ

๑. งานก่อสร้าง...

๑. งานก่อสร้างทางข้ามขนานเส้นใหม่พร้อมทางขับออกด่วน เพื่อให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้ ๒๙ – ๓๑ เที่ยวบิน/ชั่วโมง

๒. งานก่อสร้างและปรับปรุงลานจอดอากาศยานจาก ๒๐ หลุมจอด เป็น ๓๑ หลุมจอด โดยเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร ๑๒ หลุมจอด และหลุมจอดระยะไกล ๑๙ หลุมจอด พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเพิ่มเติม ๖ ชุด พร้อมระบบ เต็มน้ำมันอากาศยานทางท่อ

๓. งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ พื้นที่ ๗๐,๐๐๐ ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ ๕.๓ ล้านคน/ปี

๔. งานก่อสร้างอาคารสำนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ และสายการบิน พร้อมที่จอดรถยนต์ ๑,๖๐๐ คัน

๕. งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ พื้นที่ ๔๘,๐๐๐ ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ ๑๑.๒ ล้านคน/ปี

๖. งานก่อสร้างและปรับปรุงขยายขีดความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย

๗. งานก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปา

๘. งานก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อย

๙. งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยานเป็น ๓ ช่องจราจร ก่อสร้างทางยกระดับ แยกผู้โดยสารขาเข้าและขาออก

ทั้งนี้ เมื่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕ ก็จะเริ่มโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ ๒ (๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) ต่อเนื่อง มีเป้าหมายรองรับผู้โดยสาร ๒๐ ล้านคน ในปี ๒๕๖๘ ในวงเงินงบประมาณ ๕,๐๐๐ ล้านบาท

สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) สาขาภาคเหนือ ๑ ในฐานะที่เป็นองค์กรด้านวิศวกรรมที่บริการแก่สังคม แก่ชุมชน ด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย สมาชิกผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรม วิศวกรด้านวิศวกรรมจากสถาบันการศึกษาในท้องถิ่น ที่มีความเข้าใจในกายภาพของท่าอากาศยาน พื้นที่บริเวณโดยรอบและกายภาพของบริเวณเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างดี จึงมีความกังวลห่วงใย หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการก่อสร้างตามร่างแบบแปลนที่อ้างถึงข้างต้นไปเพียงลำพัง โดยไม่ประสานงานบูรณาการกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะโครงการลำดับที่ ๙ งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยานเป็น ๓ ช่องจราจร ก่อสร้างทางยกระดับ แยกผู้โดยสารขาเข้าและขาออก เพราะหากการออกแบบคำนึงถึงการจราจรเฉพาะภายใน การท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อระบบการจราจรของเมืองเชียงใหม่ จะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการจราจรบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ และลามให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณเมืองเชียงใหม่ จนยากที่จะแก้ไขได้ในภายหลัง

ดังนั้น เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการจราจรเพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร และป้องกันมิให้เกิดปัญหาวิกฤติการจราจรต่อชุมชนเมืองเชียงใหม่ อันสืบเนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ สมาคมจึงได้เสนอแนวทางการป้องกันและ

แก้ไขปัญหา...

แก้ไขปัญหาการเกิดวิกฤติจราจร อันสืบเนื่องจากการก่อสร้างขยายปรับปรุงท่าอากาศยาน เชียงใหม่ให้การท่าอากาศยานฯ พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑. ขอบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรุณาประสานงานกับ กรมทางหลวงเพื่อขยายทางยกระดับเดิมของกรมทางหลวงที่บริเวณหน้าศูนย์การค้า เซ็นทรัล แอร์พอร์ต ตรงเข้าสู่อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ แทนการออกแบบก่อสร้าง ทางลาดขึ้นอาคาร (Ramp) ขึ้นสู่อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ในบริเวณท่าอากาศยาน

๒. ขอบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรุณาประสานงานกับ กรมทางหลวงและกองทัพอากาศเพื่อขอก่อสร้างขยายผิวทางถนนจากสี่แยกเมรุเก่า ผ่านถนนนิมมานเหมินท์ (ตามแบบรูปรายการและแผนงานของกรมทางหลวงที่ได้ จัดทำไว้แล้ว) และก่อสร้างทางลอดใต้ดินผ่านพื้นที่ของกองทัพอากาศด้านทิศเหนือของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ตรงเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานฯ และออกไปบรรจบกับถนน สายเชียงใหม่ – หางดง ทางด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ อันจะเป็นการบูรณาการ โครงการให้ดำเนินการก่อสร้างในคราวเดียวกันเลย

๓. เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัด เชียงใหม่ที่จะเริ่มทำการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน รถไฟฟ้าสายสีแดง ในปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๘ ขอความกรุณาบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประสานงานกับ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการออกแบบและก่อสร้าง รถไฟฟ้าใต้ดิน สายทางสีแดงที่จะเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสม

จึงเรียนมาที่จังหวัดเชียงใหม่ โปรดพิจารณาประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งการทำท่าอากาศยานฯ กรมทางหลวง การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกองทัพอากาศ ร่วมบูรณาการประสานการดำเนินการตามข้อเสนอ ดังกล่าวข้างต้น อันจะส่งผลให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้มีการพัฒนาอย่างเหมาะสม ยั่งยืน ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีต่อเมืองเชียงใหม่ ส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยว ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานและประชาชนชาวเชียงใหม่ อีกทั้งเป็นการแสดงความ รับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม ไม่ทิ้งปัญหาให้เกิดผลกระทบด้านมลภาวะให้แก่ ประชาชนท้องถิ่นชาวเชียงใหม่ในภายหลัง จนยากที่จะแก้ไขได้

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ ผู้แทน สนข. รายงานเพิ่มเติมต่อที่ประชุมข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา
ผู้แทนสำนักงาน จราจรของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ ข้อที่ ๑ และข้อที่ ๒ สอดคล้อง
นโยบายและแผน กับข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่มอบหมายให้สำนักงานนโยบาย
การขนส่งและจราจร และแผนการขนส่งและจราจรจัดประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไข
ปัญหาการจราจรและการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่กับ
ถนนด้านนอก รวมทั้งระบบขนส่งมวลชน (Tram) ของจังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๖
ธันวาคม ๒๕๖๑ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้
รายงานผลการประชุมและความคืบหน้าการดำเนินการตามมติที่ประชุมดังกล่าวให้ที่
ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์
๒๕๖๒ ทราบแล้วนั้น มีรายละเอียด ดังนี้

๑) กรมทางหลวง...

๑) กรมทางหลวงได้พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านพื้นที่ กองบิน ๔๑ (บน. ๔๑) โดยจะเริ่มตั้งแต่บริเวณถนนนิมมานเหมินท์ลอดผ่านพื้นที่ บน.๔๑ และไปสิ้นสุดบริเวณเลยทางแยกศูนย์การค้า เซนทรัล พลาซ่าแอร์พอร์ต เชียงใหม่ ซึ่งจะต้องพิจารณาดำเนินทางขึ้นและทางลงอุโมงค์ทางลอดรวมทั้งทางแยกเชื่อมเข้าสู่สนามบิน ซึ่งจะทำให้เป็นอุโมงค์ทางลอดที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และมีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ เรื่องการบำรุงรักษาถนนและสภาพภายในอุโมงค์ให้มีความปลอดภัย ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นภายในอุโมงค์ทางลอด เรื่องของความมั่นคง (Security) ภายในอุโมงค์ และงบประมาณการลงทุนที่สูงมาก

๒) สำรวจพื้นที่เส้นทางลัด (Bypass) ที่ปัจจุบันเป็นแนวลำรางอยู่ระหว่างร้านอาหารสวนผักกับกำแพงของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) โดยแนวลำรางจะผ่านไปยังถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ เชียงใหม่ – หางดง ตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอให้ก่อสร้างเป็นถนนเพื่อรองรับปริมาณจราจรจากเส้นทางหลักเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ลงพื้นที่สำรวจบริเวณดังกล่าวแล้วพบว่าแนวดังกล่าวไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางลัด เนื่องจากลำรางเดิม ค่อนข้างแคบ การพัฒนาลำรางเพื่อเป็นถนนจะต้องเวนคืนพื้นที่ประชาชนตามแนวลำรางตลอดทั้งเส้นทาง นอกจากนี้แนวลำรางที่ออกสู่ถนนเป็นตำแหน่งทางลงของสะพานข้ามแยกหน้าศูนย์การค้า เซนทรัล พลาซ่า แอร์พอร์ต เชียงใหม่ ที่จะเข้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หากพัฒนาเป็นถนนจะเป็นจุดเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

นายนิพนธ์ สาสกุล

ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้รับหนังสือจากวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขาภาคเหนือ ๑ และได้ส่งเรื่องไปยังฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยานเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ส่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ (๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เข้าไปที่กระทรวงคมนาคมและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ขณะนี้รอผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากคณะผู้เชี่ยวชาญเห็นชอบ คาดว่าจะเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบโครงการระยะที่ ๑ จากเรื่องดังกล่าวขอแจ้งว่าหากมีการศึกษาเพิ่มเติม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอให้มีการศึกษาการบูรณาการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่จะมีการก่อสร้างในจังหวัดเชียงใหม่ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยินดีจะรับข้อมูลมาพิจารณา

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล

แขวงทางหลวง

เชียงใหม่ที่ ๒

๑. จากปัญหาการจราจรบริเวณแยกสนามบิน กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการปรับปรุงขยายเพิ่มช่องจราจรบริเวณจุดกลับรถด้านหน้าห้างโรบินสัน โดยลดพื้นที่เกาะกลางถนนลง ทำให้มีการจราจรที่ดีกว่าเดิม และปรับระบบสัญญาณไฟจราจรให้ทั้งสองแยกมีการบริหารจัดการจราจรร่วมกัน

๒. การปรับเปลี่ยนลำรางบริเวณร้านอาหารสวนผักและบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย เป็นเส้นทางลัดเพื่อรองรับปริมาณจราจรจากถนนสายหลักเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ นั้น อาจส่งผลกระทบต่อภาระบายน้ำบริเวณหน้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ ซึ่งปัจจุบันเมื่อเวลาฝนตกหนักจะพบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณถนนทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่บ่อยครั้ง เนื่องจากการระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ยังเป็นปัญหา

๓. การแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ ในระยะเร่งด่วน ควรขยายผิวจราจรถนนบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ตั้งแต่หน้าศูนย์การค้าเซ็นทรัล พลาซ่า แอร์พอร์ต เชียงใหม่ ถึงประตูทางเข้ากองบิน ๔๑ จาก ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง เป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งการดำเนินการต่างๆ ต้องได้รับอนุญาตจากกองบิน ๔๑ ก่อน รวมถึงขั้นตอนการจัดสรรงบประมาณและการดูแลถนนดังกล่าวในอนาคต

๔. การก่อสร้างทางลอดใต้ดินผ่านพื้นที่ของกองบิน ๔๑ ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานเชียงใหม่ตรงเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากพื้นที่ของกองบิน ๔๑ เป็นเส้นทางเพื่อความมั่นคง ดังนั้น การเพิ่มช่องทางเข้าออกท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความเป็นไปได้สูงกว่า โดยอาจจะให้รถที่เดินทางมาจากอำเภอหางดงตัดเข้าทางโลดส์ทางดงตามเดิม และอีกเส้นทางหนึ่งของกองบิน ๔๑ ที่สามารถทะลุถนนเรียบคลองชลประทานได้ ซึ่งปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวปิดไม่ให้ใช้เส้นทาง

ประธาน

ขอเสนอให้ทางท่าอากาศยานเชียงใหม่พิจารณาการจัดจราจรโดยเดินรถ ๒ ทิศทาง พร้อมทั้งขยายผิวจราจรถนนทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่เชื่อมทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ เชียงใหม่ – หางดง เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทาง การระบายรถที่เข้า – ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่อีกทางหนึ่ง

นายนิพนธ์ สาสกุล

ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ถนนดังกล่าวปัจจุบันเป็น ๒ ช่องจราจร จัดการเดินรถทิศทางเดียว เพื่อออก จากท่าอากาศยานเชียงใหม่เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ โดยใช้ในการกักการขนส่งสินค้าภายในท่าอากาศยาน คลังสินค้า (Cargo Terminal) และอื่นๆ นอกจากนี้ พื้นที่ดังกล่าวยังอยู่ภายใต้เงื่อนไขเขตปลอดภัยทางการบิน ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ผิวจราจรได้ จึงไม่เหมาะสมในการเปิดใช้เป็นทางเข้า – ออกสาธารณะ

ร.อ.สฤพล พิทักษากร
กองบิน ๔๑

๑. ยินดีให้ความร่วมมือกับกรมทางหลวง เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ โดยรอบสนามบิน หากกรมทางหลวงดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่กองบิน ๔๑ เพื่อขยายผิวจราจรถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองบิน ๔๑ จะพิจารณา โดยเร่งด่วน โดยขอให้กรมทางหลวงส่งแบบที่จะดำเนินการก่อสร้างมาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

๒. การก่อสร้างทางลอดใต้ดินผ่านพื้นที่ของกองทัพอากาศด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานเชียงใหม่ตรงเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีความเป็นไปได้ยากเนื่องจากติดเรื่องการรักษาความมั่นคงภายในบริเวณทางลอดใต้ดิน และการถวายนความปลอดภัยพระบรมวงศานุวงศ์ที่เสด็จผ่าน

นายพงษ์พันธ์ บวรณิกิติ ขอรายงานความคืบหน้าโครงการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหานายงานทางหลวงที่ ๑ การจราจรในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อสำรวจและวิเคราะห์การเดินทางของผู้ที่เดินทางเข้า - ออกท่าอากาศยานเชียงใหม่ ทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต ปัจจุบันอยู่ระหว่างการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส กรมทางหลวงกำลังจะดำเนินการจ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ให้ศึกษาแนวทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ จึงขอเสนอให้รอผลมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ การศึกษาจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ก่อน

นายวรานนท์ ดิลกคุณานันท์ ขอรายงานความคืบหน้าโครงการศึกษาความเหมาะสมออกแบบเบื้องต้นการรถไฟฟ้า และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา มีจุดเริ่มต้นโครงการที่โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามัคคี โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันความคืบหน้าโครงการเป็นไปตามแผนดำเนินงาน และอยู่ระหว่างการพิจารณาแนวเส้นทางที่เหมาะสม จุดที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า ทางเชื่อมเข้าสนามบิน โดยการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ผ่านมาได้ประสานกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาโดยตลอด เพื่อให้การเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความเหมาะสมมากที่สุด

นายกันต์ธีร์ เนติโรจนชัยชาญ บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงานกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปรึกษาโครงการ โดยการประชุมที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และฝ่ายพัฒนาท่าอากาศยาน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับข้อเสนอแนะและรูปแบบที่นำเสนอมาเพื่อจะพิจารณาทางเลือกของรูปแบบ ซึ่งมี ๒ แนวทางหลัก คือ

๑. ใช้แนวเส้นทางตามแนวถนนของกองบิน ๔๑ และเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ตามแนวเส้นทางปัจจุบัน แต่ในแนวเส้นทางดังกล่าว จะมีประเด็นในเรื่องของแผนงานและรูปแบบการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ในอนาคต เพราะอาจจะต้องมีการวิ่งผ่านอาคารที่จะก่อสร้างใหม่หรือต้องวิ่งแทรกไปด้านข้าง ซึ่งมีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่

๒. การใช้ทางแนวเส้นทางถนนเลียบคลองชลประทานซึ่งอยู่หลัง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งถนนเลียบคลองชลประทานอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมชลประทาน ซึ่งกรมชลประทานก็สนับสนุนถ้าจะใช้พื้นที่นี้เป็นแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา

นายวิรัช ตั้งมั่นคงวรกุล
โยธาธิการและผังเมือง
จังหวัดเชียงใหม่

ขอเสนอให้สำนักงานทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ซึ่งอยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ ควรศึกษาพื้นที่จอดแล้วจรเพิ่มเติมด้านข้างสนามบินเพื่อให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถไปจอดบริเวณด้านนอกและใช้บริการรถสาธารณะหรือรถของท่าอากาศยานเข้ามายังท่าอากาศยานเชียงใหม่แทน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดปริมาณการจราจรที่เข้าสู่สนามบินได้

นายสมชาย ทองคำคุณ
หอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้สูงสุดที่ ๒๐ ล้านคน ต่อปี ในปี ๒๕๖๘ แต่การให้บริการของท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความสามารถในการให้บริการได้ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๒๔.๐๐ น. และสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานยังอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่นและก่อมลภาวะทางเสียง ซึ่งไม่มีความเหมาะสมในอนาคต และยิ่งกลายเป็นอุปสรรคในการจัดตั้งเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่และของภาคเหนือตอนบน ภาคเอกชนจึงขอเสนอให้มีการเร่งรัดการจัดทำแผนแม่บทการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ (สนามบินล้านนา), การยื่นขอขออนุญาตก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนแผนงานเดิม

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๑. มอบหมายให้สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ประมวลข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว และแจ้งไปยังสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขาภาคเหนือ ๑

๒. มอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการออกแบบการขยายผิวจราจรถนนบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่จาก ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง รวมถึงจัดให้มีทางเดินเท้าที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว และนำส่งข้อมูลรวมทั้งแบบการขยายถนนให้กับกองบิน ๔๑ เพื่อประกอบการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ของกองบิน ๔๑ และให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ เพื่อสนับสนุนโครงการดังกล่าวต่อสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป

๓. มอบหมายให้สำนักงานทางหลวงที่ ๑ พิจารณาการเพิ่มรายละเอียดในการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยศึกษาพื้นที่จอดแล้วจรด้านข้างท่าอากาศยานเพื่อลดปริมาณการจราจรภายในท่าอากาศยานและพื้นที่โดยรอบ

๔. มอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดการจราจรภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ ในเส้นทางถนนที่ออกสู่ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ เชียงใหม่ – หางดง จากเดิมเดินทางเดียวเป็นเดินทาง ๒ ทิศทาง โดยพิจารณาถึงผลดีและผลเสีย ปริมาณจราจรทั้งภายในท่าอากาศยานและภายนอกท่าอากาศยาน รวมทั้งความเหมาะสมด้านอื่นๆ พร้อมทั้ง รายงานความคืบหน้าให้จังหวัดทราบในการประชุม อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระ ๔.๑

การเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชียงใหม่ด้วยระบบราง

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่มีข้อเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเร่งรัด
ผู้แทนสำนักงาน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชียงใหม่ด้วยระบบรางอย่างต่อเนื่อง โดยมี
นโยบายและแผน ข้อเสนอแนะ ดังนี้

การขนส่งและจราจร

๑. เพื่อเร่งรัดให้มีการศึกษาและพิจารณารถไฟฟ้าสายอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สายสีเขียว และสีน้ำเงิน เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

๒. เพื่อให้มีการศึกษาลงทุนในระบบขนส่งเสริม (Feeder System) วิ่งเชื่อมต่อ การเดินทางระบบรถไฟฟ้าซึ่งเป็นระบบขนส่งหลัก ในเส้นทางวงแหวนรอบ ๑ รอบ ๒ และรอบ ๓

๓. เพื่อออกแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Transit Oriented Development: TOD) โดยอาศัยการออกแบบ เพื่อการปรับปรุงพื้นที่ ถนน ทางเดิน ทางจักรยาน สาธารณูปโภคถนนและทางเดิน ภูมิทัศน์ถนนและทางเดิน ระบบการระบายน้ำและระบบป้องกันน้ำท่วมบริเวณถนนและภูมิทัศน์ ป้ายสัญลักษณ์ แบบดิจิทัล ระบบไฟฟ้าและ สาธารณูปโภคใต้ดิน พร้อมข้อเสนอการปรับปรุงพื้นที่ ด้านหน้าอาคาร เพื่อดึงดูดให้ผู้คนเข้าใช้พื้นที่เมืองให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และนำไปสู่การพัฒนาเมือง ส่งผลให้เกิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) ต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่ามติที่ประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นว่าควร ดำเนินการก่อสร้างครั้งละ ๑ เส้นทาง ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้พิจารณา มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการศึกษา รายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดง ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน (โครงข่าย A) ซึ่งปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างดำเนิน โครงการศึกษาความเหมาะสมออกแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง คาดว่าจะสามารถประกาศ หาผู้รับจ้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

นายวรานนท์ ดิลกคุณานันท์ แผนการดำเนินงานในเบื้องต้น จะเริ่มดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
การรถไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จก่อน และพิจารณาการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสาย
ขนส่งมวลชน สีเขียวต่อไป ทั้งนี้ ทางโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้คำนึง
แห่งประเทศไทย ถึงการศึกษาระบบขนส่งเสริม (Feeder System) วังเชื่อมต่อการเดินทางระบบรถไฟฟ้า
และการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร (TOD) และ
จุดจอดแล้วจรในโครงการศึกษาครั้งนี้แล้ว

นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย ตามแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเชียงใหม่สายสีแดงจะดำเนินการแล้วเสร็จ
หอการค้า ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งใช้เวลาค่อนข้างนาน หากไม่ดำเนินการศึกษารายละเอียด
จังหวัดเชียงใหม่ ความเหมาะสม (Feasibility Study) ออกแบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว
ไปในคราวเดียวกัน จะส่งผลกระทบต่อการทำงานและความเชื่อมโยงในอนาคตได้
รวมทั้ง จะทำให้การพัฒนาขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ด้วยระบบราง
ที่สมบูรณ์เป็นไปอย่างล่าช้า ทั้งนี้ ควรคำนึงถึงระบบขนส่งเสริม (Feeder System)
วังเชื่อมต่อการเดินทางไปยังระบบหลักให้สมบูรณ์จึงจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่
ประชาชน และมีผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

นายวรานนท์ ดิลกคุณานันท์ รับทราบและจะได้นำข้อเสนอของหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ไปนำเสนอ
การรถไฟฟ้า ผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แต่อย่างไรก็ดี การผลักดัน
ขนส่งมวลชน โครงการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จได้เร็วและชัดเจนขึ้นนั้น เห็นควรเป็นการผลักดัน
แห่งประเทศไทย จากระดับนโยบายลงมา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีแนวคิด
ที่จะออกแบบ park and ride เพื่อรองรับการเดินทางเข้ามาในเขตเมือง ซึ่งถ้ามีระบบ
ขนส่งเสริม (Feeder System) ผู้ที่จะลงทุนระบบขนส่งเสริม (Feeder System)
ก็สามารถมาใช้จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(รฟม.) ออกแบบไว้ และ รฟม. จะให้ที่ปรึกษาศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณ
รอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร (TOD) ไว้ด้วย

นายสมชาย ทองคำคุณ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ควรพิจารณาการพัฒนา
หอการค้า พื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร (TOD) และจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)
จังหวัดเชียงใหม่ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งช้างเผือกเป็นจุดจอดแล้วจร เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยง
ผู้โดยสารจากต่างอำเภอ เป็นทางเลือกให้กับประชาชนที่สามารถเดินทางได้สะดวก
และเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองและต่างอำเภอได้ ซึ่งจะทำให้มี
ผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงเพิ่มมากขึ้นด้วย

นางวรารัตน์ วรพงษ์ เห็นควรจัดทำผลการศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (TOD) และจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่จะได้
สามารถร่วมบูรณาการจัดเส้นทางเดินทางให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินโครงการ
ได้อีกทางหนึ่ง เพื่อจะช่วยให้ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่มีโครงข่าย
ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นายวิวรรณ พงษ์เรืองเกียรติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ควรให้ความสำคัญกับระบบ
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ ขนส่งเสริม (Feeder System) ที่วิ่งเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าระบบหลักเนื่องจากเป็น
หอคการค้า การเชื่อมโยงการให้บริการที่เข้าถึงระบบหลักได้ดียิ่งขึ้น โดยควรดำเนินการร่วมกับ
จังหวัดเชียงใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะระบบรองและระบบเสริมเพิ่มเติม

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ควรพิจารณารูปแบบระบบขนส่งสาธารณะระบบรองและระบบเสริม
คณะวิศวกรรมศาสตร์ ที่เหมาะสม วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและจัดทำแนวทางการกำหนด
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม ในการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบรองและ
ระบบเสริมไปยังระบบหลัก ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่
เกิดประโยชน์สูงสุด

มติที่ประชุม ๑. มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณา
ประกอบการดำเนินการ
๒. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับผิดชอบ
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปประกอบการพิจารณาออกแบบ
รถไฟฟ้ารางเบาสายสีแดง เช่น การออกแบบจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)
ที่ตำแหน่งต่างๆ เช่น สถานีขนส่งช้างเผือก เป็นต้น รวมทั้งการศึกษาระบบขนส่ง
สาธารณะระบบรองและระบบเสริม โดยศึกษาข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจากระบบรอง
และระบบเสริมที่จะมาใช้ระบบหลัก รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะระบบรองและ
ระบบเสริม ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในการเชื่อมต่อการเดินทางต่างๆ
๓. มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอ
กระทรวงคมนาคมพิจารณาการดำเนินการออกแบบรถไฟฟ้ารางเบาสายสีน้ำเงินและ
สายสีเขียวต่อเนื่องกับรถไฟฟ้ารางเบาสายสีแดง เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง
สาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ได้รับการบูรณาการอย่างเป็นระบบ

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

วาระ ๕.๑ การบังคับใช้กฎหมายและการแก้ไขปัญหาการจราจร

พ.ต.อ.สุวัฒน์ แก้วดวงโต การดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขปัญหาจราจร ขอแยกเป็น
ตำรวจจราจร ๒ ส่วน ดังนี้

จังหวัดเชียงใหม่ ๑. มาตรการเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนโดยเฉพาะทางข้าม (ทางม้าลาย)
ซึ่งทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้เข้มงวดในเรื่องดังกล่าว เพื่อเป็นการสร้างวินัย
จราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน จึงให้สำรวจทางข้าม (ทางม้าลาย) ในพื้นที่รับผิดชอบ
ซึ่งได้สำรวจแล้วมีทั้งหมด ๓๘๘ แห่ง ตามทางร่วมทางแยกต่างๆ ที่เห็นว่าควรปรับเพิ่ม
มี ๒๘ แห่ง ที่เห็นสมควรปรับลดมี ๒ แห่ง และทางข้าม (ทางม้าลาย) ที่ติดกล้อง
CCTV มี ๘๔ ตัว ในห้วงที่ผ่านมามีการกวดขันจับกุมในฐานความผิดเกี่ยวกับทางข้าม
(ทางม้าลาย) ดังนี้

- ๑) ข้อหาไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร จำนวน ๒๑ คดี
- ๒) ข้อหาไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามในระยะ ๑๐๐ เมตร จำนวน ๑๗ คดี
- ๓) ข้อหาจอดรถในทางข้าม หรือ ในระยะ ๓ เมตรจากทางข้าม จำนวน

๘๙ คดี

๒. พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ ในวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๒ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับใหม่นี้ ได้ศึกษาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นเวลานาน ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

๒.๑ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามเปลี่ยนแปลงไปจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิม เช่น เจ้าพนักงานจราจร หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งข้าราชการตำรวจผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรต้องดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่า รองผู้กำกับการหรือเทียบเท่า ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

๒.๒ ระบบ PTM (Police Ticket Management) จะต้องนำมาใช้ ควบคุมระบบการออกใบสั่งทั่วประเทศเพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับขนส่ง

๒.๓ เจ้าพนักงานจราจรเมื่อออกใบสั่งแล้วจะต้องนำข้อมูลเข้าสู่ระบบ PTM (Police Ticket Management) ข้อมูลจะเชื่อมโยงในระบบฐานข้อมูลของขนส่ง การชำระค่าปรับกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนดค่าปรับ การชำระค่าปรับสามารถชำระค่าปรับได้ที่สถานีตำรวจทั่วประเทศ พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร

ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และสามารถแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจร เมื่อเจ้าพนักงานจราจรเรียกตรวจ ซึ่งใบขับขี่ที่จะนำมาแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจร เมื่อถูกเรียกตรวจ จะมีอยู่ ๓ ประเภท ๑) ใบขับขี่ฉบับจริง ๒) ใบขับขี่ทางข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ๓) สำเนาภาพถ่ายตามรูปแบบที่กรมการขนส่งทางบก ซึ่งตามแบบที่ ๓) ขณะนี้ยังไม่สามารถใช้ได้ ที่ผ่านมามีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดไว้เป็นจำนวนมาก ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและส่งคืนเจ้าของต่อไป

พระราชบัญญัติฉบับใหม่นี้จะมีผลบังคับใช้วันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๒ เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถยึดใบขับขี่ได้ เมื่อได้รับใบสั่งแล้วหากไม่มาชำระค่าปรับ จะไม่สามารถนำรถไปจดทะเบียนต่อภาษีประจำปีได้

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๕.๒

ข้อเสนอแนวทางการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่

นายสมชาย ทองคำคูณ
หอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

ในการประชุมของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดเชียงใหม่ โดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่อยู่ระหว่างการจัดทำและปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสภาพพื้นที่ของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป จึงจำเป็นต้องมีการวางผังเมืองที่เหมาะสมในทุกมิติ เพื่รองรับการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต ซึ่งผลการประชุมดังกล่าว ได้พิจารณาการพัฒนาพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

๑. บริเวณคูเมืองเชียงใหม่ถึงถนนวงแหวนรอบที่ ๑ เป็นเขตพื้นที่เมืองเก่า และย่านวัฒนธรรม เหมาะกับการพัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงโบราณสถาน ซึ่งเมื่อมีการปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณทางเดินเท้าให้น่าเดิน ร่มรื่น จะช่วยให้เกิดการพัฒนาธุรกิจการค้าบริเวณโดยรอบได้ จึงเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ให้ดีขึ้นได้

๒. พื้นที่...

วาระ ๕.๓

ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
(โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

นายกัณฑ์ธีร์ เนติโรจนชัยชาญ ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ จะแบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้
ที่ปรึกษาโครงการ ช่วงที่ ๑ มีระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน โดยเป็นการศึกษาความเหมาะสม
รถไฟฟ้าสายสีแดง รูปแบบเบื้องต้น การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานตามพระราช-
บัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งตอนนี้ดำเนินการแล้ว ๔ เดือน
เหลือระยะเวลาอีก ๘ เดือน

ช่วงที่ ๒ การดำเนินการเพื่อให้ได้ผู้รับจ้างหรือผู้รับสัมปทานที่จะดำเนินการ
ก่อสร้างการจัดการเดินรถ

แนวเส้นทางและรูปแบบการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รับมาจาก
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในส่วนของสายสีแดง โดยเริ่มจาก
โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี ตามแนวเส้นทางของแผนแม่บท
ซึ่งในแผนแม่บทกำหนดตำแหน่งสถานีเอาไว้ ๑๒ สถานี ในการพิจารณารูปแบบ
เบื้องต้น ช่วงนี้เป็นทางระดับพื้น โดยปัญหาของช่วงทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ คือ
พื้นที่แนวเขตทางซึ่งการแก้ไขปัญหาคือ ขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวงในบริเวณ
เกาะกลาง และขอใช้พื้นที่ของกองทัพบกที่อยู่ด้านข้าง

แนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้า คือ

๑. ถนนเลียบริมคลองชลประทาน แนวเส้นทางจะอยู่ทางฝั่งตะวันตก คือ ฝั่งบ้านพัก
ข้าราชการ ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่

๒. ถนนหนองฮ่อ จะอยู่ในด้านทิศเหนือของฝั่งถนนหนองฮ่อ ที่จะเป็นส่วนที่
ว่างอยู่ เพราะว่าพื้นที่ ๒ ฝั่งของถนนหนองฮ่อ เป็นที่ราชพัสดุทั้งหมด แต่พื้นที่
ทางด้านทิศใต้ มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น เพราะฉะนั้นในการเลือกแนวเส้นทาง
จึงเลือกพื้นที่ทางด้านริมเขตทางปัจจุบัน ทางด้านฝั่งทิศเหนือ ซึ่งในช่วงถนนหนองฮ่อ
บริเวณใกล้ๆ ของกองกำลังผาเมือง จะเป็นจุดที่เปลี่ยนโครงสร้างจากระดับบนดิน
ลงไปใต้ดิน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบในเขตเมืองเก่า

๓. แยกช่วงสิ่งที่จะเป็นอุโมงค์ที่อยู่ใต้ดินทั้งหมด โดยสถานีตามแผนแม่บท
ที่กำหนดไว้ในเบื้องต้น จะมีอยู่ตรงแยกช่วงสิ่ง ถัดมาตรงหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏ
เชียงใหม่ ข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมา ในการ
พิจารณาโครงข่าย พบว่ามีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ที่จะมีสถานีเพิ่ม
ตรงแยกสถานีขนส่งช้างเผือกอีกจุดหนึ่ง

จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งมาตามแนวถนนช้างเผือก เลี้ยวตรงถนนช้างเผือก
เพื่อเข้าแยกถนนมณีนพรัตน์ พอเข้ามาในถนนมณีนพรัตน์ในเบื้องต้นจะมีสถานี
อีกหนึ่งแห่ง อยู่ตรงริมคูเมือง อยู่ตรงกลางระหว่างแจ่งกู่เฮืองกับแยกประตูช้างเผือก
จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวมาทางแยกสวนดอก ซึ่งจุดนี้จะเป็นจุดตัดกับสายสีน้ำเงิน
ซึ่งจะมีสถานีอีกหนึ่งแห่ง และเป็นอุโมงค์วิ่งต่อเนื่องไปทางถนนมทิตล จะมีสถานีที่
หายยา มาจนถึงแยกสนามบิน ซึ่งตรงจุดนี้ ในเบื้องต้น แผนแม่บทกำหนดแนวเส้นทาง
ที่จะเลี้ยวเข้าไปทางถนนกองบิน ๔๑ เข้าท่าอากาศยาน จากการดูลักษณะของเครือข่าย

เส้นทาง...

เส้นทางและสภาพพื้นที่ ในเบื้องต้นพบว่ามีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งตรงไป โดยใช้แนวคลองชลประทานที่อยู่ด้านหลังท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งมีข้อดี คือ ในอนาคตตรงจุดนี้จะเป็นจุดที่ติดกับสายสีเขียว ทำให้เกิดสถานีเชื่อมต่อแนวเส้นทางกับสายสีเขียว และรองรับการเดินทางที่แยกสนามบินที่มีปริมาณการจราจรมาก ในอนาคตเมื่อมีสายสีเขียวที่วิ่งมาตามแนวถนนมหิตล เมื่อมีการพัฒนาแล้วทำให้เกิดโครงข่ายของสถานีครอบคลุมสนามบินทั้ง ๓ ด้าน โดยสายสีเขียวเมื่อมาแล้วก็จะรองรับในส่วนที่จะเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารที่กำลังมีการก่อสร้างอาคารเอนกประสงค์ออกไปเป็นสถานีที่เชื่อมต่อระหว่างสายสีแดงและสายสีเขียว

หลังจากนั้นแนวโครงการก็จะวิ่งทะลุหลังที่ว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่ มาออกบริเวณแยกโลตัสทางดง เพื่อมาตามแนวถนนเชียงใหม่ – ทางดง ซึ่งขณะนี้จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าช่วงที่น่าจะวิกฤตที่สุด เพราะเขตทางมีการพัฒนาเต็มพื้นที่แล้ว ไม่สามารถขยายเขตทางหรือถ้าหากทำการเวนคืน จะมีผลกระทบสูงและรูปแบบในช่วงนี้ มีอยู่ ๒ ทางเลือก คือ ๑) อยู่บนดินตามแผนแม่บทแต่จากปริมาณการจราจรพบว่าในแนวถนนเชียงใหม่ – ทางดง มีการจราจรที่หนาแน่น หากพื้นผิวจราจรลดลง จะพิจารณาว่าระบบขนส่งมวลชนจะมาช่วยทดแทนได้หรือไม่ ๒) ลงไปใต้ดิน แต่ปัญหาคือค่าก่อสร้างสูง คือ ต้องเพิ่มงบประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

ประเด็นที่สำคัญในการศึกษาโครงการดังกล่าว คือ มีการศึกษาในเรื่องของจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ตรงปลายทางซึ่งมีการพิจารณาแนวทางเลือกไว้ ๒ แนวทาง ได้แก่ ๑) กรณีโครงการขยายขึ้นมาจนถึงแยกแม่เหียะได้จะต้องไปประสานกับกรมขนส่งทางบกในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ การทำ park and ride ๒) กรณีที่โครงการสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ใช้พื้นที่ว่างตรงปั๊มปตท. ทำ park and ride ,TOD และจุดเชื่อมต่อการเดินทางในบริเวณพื้นที่ตรงนี้

รูปแบบการดำเนินโครงการเป็นรถ Tram ที่วิ่งบนพื้นดิน ซึ่งในกรณีที่อยู่บนพื้นดิน ข้อดี คือ ค่าก่อสร้างถูก ตัวสถานีขนาดเล็ก การลงทุนไม่สูง แต่ในช่วงที่ลงดินมีโครงสร้างที่จะเปลี่ยนจากบนดินลงไปได้ดิน จุดนี้ต้องพิจารณาความเหมาะสมและให้เกิดผลกระทบให้น้อยที่สุด และในกรณีที่ขึ้นโครงสร้างใต้ดินจะต้องขุดลึกประมาณ ๒๐ - ๓๐ เมตร ข้อเสีย คือ สถานีมีขนาดใหญ่ ค่าก่อสร้างสูง และต้องมียะยะห่างของสถานีประมาณ ๑ - ๑.๕ กิโลเมตร อาคารที่อยู่บริเวณข้างเคียงจะได้รับผลกระทบของการเวนคืนที่ดิน

นอกจากนั้น บริเวณที่เป็นสถานีจะมีการศึกษาพัฒนา TOD คือ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโดยการใช้ระบบขนส่งเป็นแกนกลางที่จะทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีมีมูลค่าเพิ่มทางด้านเศรษฐกิจ

พัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานี เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสถานีได้สะดวกมากขึ้น เช่น รัศมี ๕๐๐ เมตร จะอำนวยความสะดวกในการเดินรัศมีออกไปอีกประมาณ ๑.๕ - ๒ กิโลเมตร จะส่งเสริมการใช้จักรยาน

นอกจากนี้ได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น

๓๘๙ คน ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๔ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วมประชุมรวม ๓๑๙ คน ซึ่งได้รับการตอบรับจากประชาชนและได้รับข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างดี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษานวเส้นทาง ตำแหน่งที่ตั้งสถานี และจุดจอดแล้วจรที่เหมาะสม การศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลักและระบบรองอื่นๆ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง โครงการนี้จะเริ่มก่อสร้างได้กลางปี ๒๕๖๔ และจะแล้วเสร็จปี ๒๕๗๐ และในขั้นต่อไปที่ปรึกษาของ รฟม. จะประชุมร่วมกับคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล

แขวงทางหลวง

เชียงใหม่ที่ ๒

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ที่แนวทางอยู่ตามแนวเส้นทางของกรมทางหลวง เช่น ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗, ๑๒๑, ๑๓๖๖ และ ๑๐๘ การทางรถไฟฯ มีพื้นที่เขตทางเฉพาะสำหรับการก่อสร้างแล้วหรือไม่ และหากจะมีการก่อสร้างโดยใช้พื้นที่เขตทางหลวงเกรงว่าจะไม่เหมาะสม เนื่องจากในแต่ละเส้นทางเป็นจุดที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง ซึ่งหากมีการปรับลดจำนวนช่องจราจรลง ก็จะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถโดยตรง ซึ่งท่านควรให้การรถไฟฯฯ นำข้อมูลไปพิจารณาด้วย

นางวราภรณ์ วรพงษ์ธร

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

มติที่ประชุม

ขอให้ที่ปรึกษาเลือก จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่มีความเหมาะสมและนำมาเสนอต่อที่ประชุม อจร. จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อพิจารณาต่อไป

รับทราบ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวสุภิกัญญา สงวนหมั่น)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สีทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ