

ฉบับที่ ๔/๒๕๖๐
วันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

สนข. จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี แถลงภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล ว่าการประชุมดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อติดตามผลและเร่งรัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวิจิต อัคราพิทย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่างๆ ของ คจร. ฯลฯ ซึ่งนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการในการประชุม สรุปสาระสำคัญผลการประชุมได้ดังนี้

๑. โครงการคมนาคมอย่างยั่งยืน ๒.๐ (Sustainable Mobility Project ๒.๐) : สาทรโมเดล

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินการของสาทร โมเดล ประกอบด้วยมาตรการที่สำคัญๆ คือ ๑) มาตรการบริหารจัดการจราจร ๒) มาตรการจอดแล้วจร ๓) มาตรการเหลื่อมเวลาทำงาน ๔) แอปพลิเคชัน Linkflow และ ๕) มาตรการรับ-ส่งนักเรียน หรือรับส่งพนักงาน ซึ่งได้รับความร่วมมือจากประชาชน สถานศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐ ทำให้เกิดกระบวนการทำงานร่วมกันผ่านมาตรการต่างๆ ที่สามารถลดความแออัดของพื้นที่ โดยรอบถนนสาทรได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการขยายมาตรการที่ได้ดำเนินการในสาทรโมเดลไปยังพื้นที่ต่างๆ (Roadmap) ไปสู่การปฏิบัติ ได้แก่ การจัดการจราจร และการบริหารความต้องการการเดินทาง ประกอบด้วย Park & ride master plan, Voluntary agreement with schools และ Voluntary agreement with company เพื่อขยายมาตรการที่ได้ดำเนินการในสาทรโมเดลไปยังพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งได้มอบให้กระทรวงคมนาคมจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ (MOU) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการจัดตั้งสถาบันด้านการสัญจรอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility Institute : SMI) ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อเป็นหน่วยงานประสานความร่วมมือระหว่างทุกภาคส่วนและดำเนินการตาม แนวทางการขนส่งที่ยั่งยืนเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

๒. การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงคมนาคม รฟม. และ กทม. ในการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ และมีมติเห็นชอบในหลักการสำหรับการโอนหนี้สินและทรัพย์สินโครงการฯ ดังกล่าว รวมทั้งมอบหมายกระทรวงคมนาคมรายงานผลการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ที่ประชุมยังได้มอบหมายให้คณะกรรมการประเมินทรัพย์สินฯ เร่งรัดดำเนินการโอนหนี้สินและทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวมทั้งมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเดินรถเชื่อมต่อจากสถานีแครี่ไปสถานีสำโรง

เพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวกในการเดินทาง และมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร รฟม.กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง หารือร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางในการเดินทางและการลงทุนในอนาคตของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงสมุทรปราการ-บางปู และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ต่อไป

๓. การพิจารณาแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเส้นทางซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน โดยกำหนดให้แนวเส้นทางสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์ (ถนนจรัญสนิทวงศ์) ก่อนในระยะแรก โดยมีความเห็นว่า โครงการดังกล่าว เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแผนแม่บทที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และเป็นโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ จึงควรเร่งดำเนินการเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ภายในปี ๒๕๖๕ ตามเป้าหมาย ซึ่งจะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงการเดินทางจากฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้อย่างสมบูรณ์ โดยโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช เป็นโครงการใหม่ของ รฟท. เป็นพื้นที่ให้บริการเดียวกับสายสีส้มช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช หากแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก จากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมาสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์เพื่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยมีแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน จากสถานีศาลายา-สถานีศิริราช ซึ่งเชื่อมต่อที่สถานีบางขุนนนท์ด้วยมารองรับการเดินทางไปยังฝั่งตะวันตกแทน จะสามารถลดค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มลงได้ประมาณกว่า ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท รวมทั้งสามารถลดผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินด้วย และในอนาคตหากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกจากสถานีบางขุนนนท์ไปถึงสถานีตลิ่งชันตามแผนแม่บทระบบรางฯ ยังมีความเหมาะสมก็สามารถดำเนินการ โดยกำหนดให้เป็นแผนดำเนินงานระยะถัดไปได้ และมีมติมอบหมายให้ รฟท. และ รฟม. พิจารณากำหนดค่าโดยสารให้เกิดความเหมาะสมร่วมกัน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนในอนาคต

๔. การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี)

- มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี) และพิจารณาทางเลือกอื่นในการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ และความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางยกระดับอุตราภิมุขกับวงแหวนตะวันตก เพื่อพิจารณาในภาพรวมตลอดจนการเชื่อมต่อต่างๆ ในแนว E-W Corridor

- มอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และส่วนต่อขยายกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ตามแนวทางที่ หน.คสช. อนุมัติให้ความเห็นชอบในหลักการแทน โดยให้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สนข. และให้ กทพ. พิจารณานำมาเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางพิเศษระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร

๕. การจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต้นแบบการพัฒนา ๓ เมือง ประกอบไปด้วย พิษณุโลก อุบลราชธานี และสระแก้ว โดยใช้ผลการศึกษากำหนดแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศที่ สนข. ได้ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และรายงานผลให้ คจร. ทราบต่อไป นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา(เมืองหาดใหญ่) อีกด้วย

๖. โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี – สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิป)

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี – สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิป) เนื่องจากโครงการดังกล่าว มีรูปแบบที่ไม่เหมาะสมสำหรับการลงทุนก่อสร้างในรูปแบบใต้ดิน และมีข้อจำกัดทางกายภาพในการก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินในแนวเส้นทางถนนเจริญนคร แต่สามารถจะเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ซึ่งจะส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เป็นการวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่บริเวณถนนเจริญนคร และจะเป็นการช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้กับโครงข่ายหลักตามแผนแม่บท อีกทั้ง โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีทอง ระยะที่ ๒ ช่วงถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา – ถนนประชาธิปไตย มีแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวและตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น วัดอนงคารามวรวิหาร วัดพิชยญาติการามวรวิหาร วัดประยูรวงศาวาสวรวิหาร และอุทยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์บรมราชชนนี ซึ่งขณะนี้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการดังกล่าว ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป