

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 อัคราติชัย 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 และกระทรวงการคลังหารือร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางในการเดินรถและการลงทุนในอนาคตของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงสมุทรปราการ-บางปู และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ต่อไป

**๓. การพิจารณาแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเส้นทางซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน 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 โดยโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช เป็นโครงการใหม่ของ รฟท. เป็นพื้นที่ให้บริการเดียวกับสายสีส้มช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช หากแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก จากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมาสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์เพื่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยมีแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน จากสถานีศาลาया-สถานีศิริราช ซึ่งเชื่อมต่อที่สถานีบางขุนนนท์ด้วยมารองรับการเดินทางไปยังฝั่งตะวันตกแทน จะสามารถลดค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มลงได้ประมาณกว่า ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท รวมทั้งสามารถลดผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินด้วย และในอนาคตหากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกจากสถานีบางขุนนนท์ไปถึงสถานีตลิ่งชันตามแผนแม่บทระบบรางฯ ยังมีความเหมาะสมก็สามารถดำเนินการ โดยกำหนดให้เป็นแผนดำเนินงานระยะถัดไปได้ และมีมติมอบหมายให้ รฟท. และ รฟม. พิจารณากำหนดค่าโดยสารให้เกิดความเหมาะสมร่วมกัน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนในอนาคต

**๔. การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี)**

- มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล 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. พิจารณาแนวทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาฯ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางพิเศษระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร

## ๕. การจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

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

## ๖. โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี – สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก)

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