

ฉบับที่ ๓๖/๒๕๖๐
วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐

สนช. จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี แลลงภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุม ๓๐๒ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล ว่าการประชุมดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อติดตามผลและเร่งรัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุม พร้อมทั้งผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เป็นกรรมการ อาทิ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานประมาศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่างๆ ซึ่งนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการในการประชุม คจร. สรุปสาระสำคัญผลการประชุม ได้ดังนี้

๑. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คณะกรรมการฯ ได้รับทราบสถานะการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าตามแผนการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ สรุปได้ดังนี้

๑.๑ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๑๑๙.๕ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๓ /๒) สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เปิดให้บริการเดินรถ ๑ สถานี ต่อจากสถานีแบริ่งไปยังสถานีสำโรง โดยโครงการทั้งหมดจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ /๓) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๓ /๔) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๓ /๕) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี รฟม. ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการแล้วเมื่อ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๖ /๖) สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เปิดให้บริการแล้วจำนวน ๓ สถานี

๑.๒ โครงการที่อยู่ระหว่างประกวดราคา และจะเริ่มการก่อสร้างแล้ว ๓ โครงการ ระยะทางรวม

๙๐.๔ กิโลเมตร ได้แก่ ๑) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ /๒) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ /๓) สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท - มีนบุรี-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง อยู่ระหว่าง รฟท. ทบทวนจัดทำ TOR ราคากลาง

๑.๓ โครงการที่จะเตรียมเสนอ ครม. ในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๗ โครงการ ระยะทางรวม ๑๐๓.๒ กิโลเมตร

ได้แก่ ๑) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ /๒) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ /๓) สายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู ระยะทาง ๗ กิโลเมตร /๔) สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต - ลำลูกกา /๕) สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย / ๖) สีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ๗) สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

๒. ผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง คค. รฟม. และ กทม. ที่ได้เห็นชอบในหลักการให้ กทม. เป็นผู้จัดการเดินรถ และลงทุนส่วนต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และได้มอบหมายให้ คค. กทม. และกระทรวงการคลังหารือในรายละเอียดร่วมกันในการลงทุน และการโอนหนี้สินและทรัพย์สินต่อไป

๓. การศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (รถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต)

ที่ประชุมได้รับทราบผลการศึกษา ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (รถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต) ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ โดยรูปแบบจะเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit หรือ Tramway) มูลค่าโครงการในระยะแรกช่วงจากท่าอากาศยานภูเก็ตถึงห้าแยกฉลอง อยู่ที่ ๓๐,๑๕๔ ล้านบาท ระยะทางรวม ๔๑.๗ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งระดับดิน ยกเว้นบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต จะเป็นสถานียกระดับและมีทางลอดสำหรับระบบรถไฟฟ้า จำนวน ๓ ทางลอด ตามแนวทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ท่าอากาศยานจังหวัดภูเก็ต และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ทางเหนือของห้าแยกฉลอง (บนถนนเจ้าฟ้าตะวันออก ห่างจากห้าแยกฉลองประมาณ ๒๐๐ เมตร) ทั้งนี้ โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ได้ถูกบรรจุไว้ในโครงการตามมาตรการ PPP Fast Track ปี ๒๕๖๐ ของกระทรวงคมนาคม โดย รฟม. จะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินโครงการแบบ PPP ต่อไป

๔. ความคืบหน้าการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค (จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา)

ที่ประชุมได้รับทราบผลความคืบหน้าการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีรายละเอียดดังนี้

๔.๑ จังหวัดขอนแก่น

สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเส้นทางสายแนวเหนือ-ใต้ (สำราญ-ท่าพระ) ระยะทางประมาณ ๒๒.๘ กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการพัฒนาเป็นโครงการนำร่อง โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit, LRT)

๔.๒ จังหวัดเชียงใหม่

สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ โดยปัจจุบันอยู่ในระหว่างการวิเคราะห์เปรียบเทียบ เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางในเขตเมืองระหว่างโครงข่ายทางเลือกแบบใช้ทางวิ่งบนดิน และได้ดินร่วมกันกับแบบที่ใช้ทางวิ่งบนดินทั้งหมด จำนวน ๓ เส้นทาง ระยะทางรวม ๓๖ กิโลเมตร จำนวนสถานี ๓๕ สถานี การศึกษามีความคืบหน้า ๙๐% จะเร่งรัดให้แล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐

๔.๓ จังหวัดนครราชสีมา

สนช. อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครราชสีมา โดยกำหนดแนวเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะไว้ ๓ เส้นทาง โดยจะเร่งรัดการศึกษาให้แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐

๔.๔ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา (อบจ.สงขลา) เป็นผู้ดำเนินการศึกษา โดยเส้นทางที่เหมาะสมคือสายคลองหะ-สถานีรถไฟ เป็นรูปแบบระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Mono Rail) ระยะทาง ๑๒.๕๔ กม มีสถานีทั้งหมด ๑๒ สถานี มูลค่าการลงทุน ๑๖,๑๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับแก้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๕. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียด โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร วงเงินลงทุนของโครงการ ประมาณ ๖,๒๒๐ ล้านบาท ระยะทาง ๒.๖ กิโลเมตร แนวทางการลงทุนรูปแบบ PPP ซึ่งจะทำให้โครงข่ายถนน และทางพิเศษสามารถเชื่อมต่อกันได้เป็นระบบบรรเทาปัญหาการจราจรของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานคร เป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบในหลักการของการเชื่อมโครงข่ายดังกล่าวตามผลการศึกษา และให้ คค. มอบหมายหน่วยงานเป็นเจ้าของโครงการฯ หรือดำเนินการโครงการฯ ต่อไป รวมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กทพ ทล. รฟท. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย