



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
© 17 ตุลาคม 2561

สนช. จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 2/2561

104

นายสมคิด งามกุล รัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี แลกเปลี่ยนหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/๒๕61 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม ๒๕61 เวลา 09.30 น. ณ ห้องประชุม 301 ชั้น 3 ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่างๆ ของ คจร. ฯลฯ ทั้งนี้ นายสรวิศ ทรงศิริไล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการในการประชุม สรุปสาระสำคัญผลการประชุมได้ ดังนี้

1. ความคืบหน้าการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค สรุปได้ดังนี้

1.1 โครงการรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินโครงการดังกล่าว ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบเบื้องต้นระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา TRAM การจัดทำแผนจัดการจราจร และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยโครงการรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต เป็นโครงการของกระทรวงคมนาคมตามมาตรการ PPP Fast Track ปี 2560 แนวเส้นทางจากบ้านท่าฉัตร จังหวัดพังงา ถึง บริเวณท่าแยกฉลอง จังหวัดภูเก็ต ระยะทางรวม 58.525 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนทั้งโครงการทั้งสิ้น 39,406.06 ล้านบาท โดยการดำเนินงานระยะแรกจากสนามบินภูเก็ต ถึงท่าแยก

อุโมงค์ ระยะทาง 41.70 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุน 30,154.51 ล้านบาท เป็นทางวิ่งระดับดินตลอดแนวเส้นทาง (ทล.402 ถนนเทพกษัตรี ถนนศักดิ์เดชน์ และถนนเจ้าฟ้าตะวันออก) ยกเว้นยกระดับที่สถานีสนามบิน สถานีใต้ดินที่สถานีกลาง มีจำนวนสถานีทั้งหมด 24 สถานี มีศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง และมีทางลอดรถไฟฟ้า 6 แห่ง ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาให้ รฟม. สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดพังงา

และภูเก็ตได้

1.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินโครงการ โดย สนช. ได้จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ และจัดทำแผนจัดการจราจร พร้อมแผนพัฒนาพื้นที่ TOD เสร็จเรียบร้อยแล้ว และเป็นโครงการของกระทรวงคมนาคมตามมาตรการ PPP Fast Track ปี 2560 มี 3 เส้นทางหลักประกอบด้วย **สายสีแดง** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 12 สถานี ระยะทาง 12.54 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 28,726.80 ล้านบาท **สายสีน้ำเงิน** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 13 สถานี ระยะทาง 10.47 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 30,399.82 ล้านบาท และ**สายสีเขียว** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 10 สถานี ระยะทาง 11.92 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 36,195.04 ล้านบาท รวมระยะทางทั้งหมด 34.93 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนทั้งโครงการทั้งสิ้น 95,321.66 ล้านบาท โดยระบบหลักจะเป็นรถไฟฟ้ารางเบา TRAM มีระบบรองเป็นรถประจำทาง 7 สายทาง รวมระยะทาง 90 กิโลเมตร และระบบเสริมรถประจำทางอีก 7 สายทาง รวมระยะทาง 85 กิโลเมตร ซึ่งมอบหมายให้ รฟม. รับผิดชอบดำเนินโครงการ โดยสายสีแดงจะเป็นโครงการนำร่อง มีทางวิ่งระดับดิน (เขตชานเมืองวิ่งร่วมกับการจราจรปกติบางส่วน) ผสมกับใต้ดิน (เขตเมือง) ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาให้ รฟม.สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดเชียงใหม่ได้

1.3 โครงการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินโครงการ โดย สนช. ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและจัดทำแผนจัดการจราจร พร้อมแผนพัฒนาพื้นที่ TOD เสร็จเรียบร้อยแล้ว เป็นระบบรถไฟฟ้า LRT ระบบหลัก มี 3 เส้นทางหลัก ประกอบด้วย **สายสีเขียว** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 18 สถานี ระยะทาง 11.17 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 8,400 ล้านบาท **สายสีส้ม** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 17 สถานี ระยะทาง 9.81 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 5,200 ล้านบาท และ**สายสีม่วง** มีจำนวนสถานีทั้งหมด 9 สถานี ระยะทาง 7.14 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 4,800 ล้านบาท รวมระยะทาง 28.12 กิโลเมตร ส่วนต่อขยายมี 3 เส้นทาง ประกอบด้วย **สีเขียว สีส้ม และสีม่วง** รวมสถานีทั้งหมด 20 สถานี ระยะทางรวม 21.97 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง จำนวน 14,200 ล้านบาท รวมมูลค่าการลงทุนทั้งโครงการทั้งสิ้น 32,600 ล้านบาท ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ โดยมีสายสีเขียวเป็นโครงการนำร่อง ขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างกระบวนการออกพระราชกฤษฎีกาให้อำนาจ รฟม. ในการดำเนินโครงการในจังหวัดนครราชสีมา

1.4 โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ สนช. ได้ศึกษาไว้ และอนุญาตให้จังหวัดขอนแก่นเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่นดังกล่าว เฉพาะในเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) ที่ สนช. ออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว ภายใต้กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) มีจำนวนสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นโครงสร้างยกระดับ 6 สถานี และระดับดิน 10 สถานี ระยะทาง 22.8 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและงานโยธา 26,963 ล้าน

1.5 โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบผลการศึกษาโครงการดังกล่าว ตามที่ สนช. ได้ศึกษาแล้วเสร็จ เมื่อเดือนมีนาคม 2561 และมอบ รฟม. รับผิดชอบดำเนินการตามขั้นตอนและสอดคล้องกับระยะเวลาที่เหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับแนวเส้นทาง ประกอบด้วย 3 รูปแบบ ได้แก่ รถโดยสารขนาดปกติ (Regular

Bus)

รถโดยสารขนาดเล็ก (Micro Bus) และรถรางล้อยาง (Auto Tram) มีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- **แผนระยะที่ 1** จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 80.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 3,206.57 ล้านบาท คาดว่าจะก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2563-2564 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2565
- **แผนระยะที่ 2** จำนวน 2 เส้นทาง (รวมทั้งส่วนต่อขยายเส้นทางระยะที่ 1) รวม 8 เส้นทาง ระยะทางรวม 30.1 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 911.42 ล้านบาท คาดว่าจะก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2572-2573 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2574

ทั้งนี้ ผลการศึกษาเสนอให้ดำเนินการตามแผนระยะที่ 1 เส้นทางสายสีแดง เป็นลำดับแรก ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบรถรางล้อยาง (Auto Tram) มีจำนวนสถานีทั้งหมด 15 สถานี ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 762.29 ล้านบาท แนวเส้นทางจากมหาวิทยาลัยพิษณุโลก-สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2-สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1-วัดพระศรีรัตน มหาธาตุ-ศาลากลางจังหวัด-มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (ส่วนทะเลแก้ว)-หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่

2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก โดยที่

ประชุมได้รับทราบความคืบหน้าของผลการศึกษาโครงการฯ ดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

2.1 ขณะนี้อยู่ระหว่าง สนช. พิจารณาเพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าและศูนย์ควบคุมและสั่งการ (Depot) ที่กระทบต่อการเวนคืนน้อยที่สุด รวมทั้งความชัดเจนของการอนุญาตให้ใช้พื้นที่บางส่วนของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อวางเสาดอม่อของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี

(บึงกุ่ม)

2.2 การใช้ฐานรากโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) จากการตรวจสอบฐานรากเดิมบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจที่ กทพ. ก่อสร้างไว้แล้ว พบว่า สภาพการรับกำลังของโครงสร้างนั้นสามารถรองรับได้เพียงระบบใดระบบหนึ่งเพียงระบบเดียวเท่านั้น แต่จากการที่เสาดอม่อเดิมดังกล่าวนี้ถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับ การก่อสร้างระบบทางด่วนมาตั้งแต่แรก ดังนั้น กทพ. สมควรใช้ฐานรากเดิม ที่ กทพ. ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ในการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ทั้งนี้ สนช. และ กทพ. ได้มีการหารือร่วมกันในการปรับรายละเอียดในการออกแบบให้ความสูงของโครงสร้างที่จะรองรับ ทั้งระบบทางด่วนและรถไฟฟ้าในแนวสายทางเดียวกันแล้ว

2.3 แนวทางการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ได้กำหนดให้มีการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษและรถไฟฟ้าในระยะเวลา ที่ใกล้เคียงกัน เพื่อที่จะให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด จากผลการศึกษา พบว่า ระบบทางด่วนมีความจำเป็นเร่งด่วนและความพร้อมที่จะดำเนินการได้ก่อนระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่ทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder System) ซึ่งจำเป็นที่จะต้องให้ระบบขนส่งมวลชนสายหลักเปิดให้บริการก่อน และ รฟม. จะต้องดำเนินการด้านการลงทุนโดยการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) เพื่อหาผู้ลงทุนให้ได้ก่อน จึงจะมีความเหมาะสม และมี

ความพร้อมที่จะดำเนินการได้ อย่างไรก็ตาม การศึกษาก็ได้มีการเสนอแนะว่าการออกแบบรายละเอียดระบบทางด่วน และการออกแบบ Definitive Design ของระบบรถไฟฟ้าควรดำเนินการไปด้วยกัน และในการก่อสร้างระบบทางพิเศษควรที่จะก่อสร้างเสาดอม่อของระบบรถไฟฟ้าไปพร้อมกันในคราวเดียว เพื่อที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด เนื่องจากจะทำให้ไม่ต้องมีการปิดช่องจราจรอีกเมื่อถึงเวลาก่อสร้างรถไฟฟ้า ทั้งนี้ หากการศึกษาฯ แล้วเสร็จ สนช. จะนำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณา และส่งมอบรายงานการศึกษาให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป

3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ

ให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีแนวเส้นทางจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (สายหลัก) บริเวณสถานีรัชดา โดยแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนรัชดาภิเษก มีสถานีอยู่บริเวณหน้าอาคารจอดรถของสำนักงานศาลยุติธรรม และสถานีบริเวณสถานีตำรวจนครบาลพลโยธิน มีทางเดินเชื่อมยกระดับ (Skywalk) ไปยังสถานีพลโยธิน 24 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีระยะทางรวมประมาณ 2.6 กิโลเมตร กรอบวงเงินลงทุน รวมประมาณ 3,779 ล้านบาท

4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช- เมืองทองธานี ของ รฟม. ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นบนถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับสถานีศรีรัช โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี (สายหลัก) ก่อนจะวิ่งเข้าสู่เมืองทองธานี ไปตามซอยแจ้งวัฒนะ – ปากเกร็ด 39 ขนานไปกับทางพิเศษอุดรรัถยา ผ่านวงเวียนเมืองทองธานี และวิ่งต่อเนื่องไปยังจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี รวมระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร กรอบวงเงินลงทุนรวมประมาณ 3,379 ล้านบาท

5. การศึกษาการพัฒนาพื้นที่และทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ประชุมได้รับทราบผลการศึกษาคความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา และมอบหมายกระทรวงคมนาคม โดย สนช. กระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานคร ทหาหรือแนวทางในการพัฒนาพื้นที่และทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาต่อไป โดยมีเป้าหมาย และกรอบแนวคิดหลักในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ร่วมกันให้เกิดการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

6. การแก้ไขปัญหาการเดินทางของประชาชนจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า 3 สาย (สายสีส้ม สายสีเหลืองและสายสีชมพู) ที่ประชุมได้รับทราบการแก้ไขปัญหาการเดินทางของประชาชนจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 3 สาย โดยกำหนดมาตรการเพื่อลดปริมาณการจราจรในเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้าและมีการปิดพื้นที่ผิวจราจร รวมทั้งมาตรการช่วยเหลือการเดินทางของประชาชนที่จำเป็นต้องสัญจรด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่โดยรอบเขตพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้เริ่มทดลองเดินรถโดยสารในเส้นทางปกติและทางด่วนควบคู่กัน เพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชนในการเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ประกอบด้วย เส้นทางรถโดยสารในแนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม สาย 168

(ทางด่วน) โดยจะเดินรถจากมีนบุรี เข้าถนนมอเตอร์เวย์หมายเลข 9 และมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช เพื่อเข้าสู่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และเส้นทางรถโดยสารในแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สาย 145 (ทางด่วน) โดยเดินรถผ่านถนนลาดพร้าวขึ้นทางด่วนบริเวณถนนลาดพร้าว 84 ใช้ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษศรีรัช เพื่อเข้าสู่แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ รวมทั้งการเพิ่มเรือโดยสารด่วนพิเศษ (Express Boat) ในช่วงเร่งด่วนเข้าในคลองแสนแสบ โดยจอดเฉพาะท่าสำคัญซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ได้แก่ ท่าวัดศรีบุญเรือง - ท่าราม 1 (เชื่อมต่อดรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์สถานีรามคำแหง) - ท่าอโศก (เชื่อมต่อดรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสถานีเพชรบุรี) - ท่าประตูน้ำ โดยออกจากท่าวัดศรีบุญเรืองเวลา 7.20 น. 7.35 น. และ 07.50 น.

7. มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ

ที่ประชุมได้รับทราบความก้าวหน้าในการจัดทำร่างประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบร่างประกาศดังกล่าว และได้มีประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกลงในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม ๑๓๕ ตอนพิเศษ ๒๑๓ ง วันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว
