

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

วันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๒ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

ผู้มาประชุม

๑. นายศิวกร	บัวป๋อง	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางพิศมัย	เลิศอิทธิบาท	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายพงษ์ศักดิ์	แก้วแสนเมือง	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายนิรุต	ปัญญารัตน์	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นายดนัย	สุขสกุล	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๙. นางสาวอัญญิกา	อุ้นใจดี	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๐. พ.ต.อ.ไพศาล	นันทา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. พ.ต.ต.กันยเกียรติ	กนกทิพย์กุล	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๒. พ.ต.ท.วีระยา	วงศ์แก้ว	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๓. นายนพดล	จรเจริญ	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๔. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร ในภูมิภาค	
๑๕. นางสาวกุลกัญญา	ชูแก้ว	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๖. นายสุพัทธ์	กาวิฬาบ	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๗. นายไพรัช	เขียววาท	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๘. นายวิศณุ	วิเศษสิงห์	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๙. นายชวลิต	สุวิทย์ศักดิ์านนท์	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๐. พันเอกเทวารัตน์	ประสาธแก้ว	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	
๒๑. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๒๒. ดร.ปุ่น	เที่ยงบุญธรรม	ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๒๓. ดร.วิวรรณ	พงษ์เรืองเกียรติ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. พ.ต.ท.สุนทร	อินใจคำ	รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๒. พ.ต.ท.เนติกร	ยศวฒนะ	รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายวิพากษ์	จารุพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑
๔. นายวิทยา	ไชยนันท์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๕. นางดวงแก้ว	แสนนาย	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓

๖. นางสาวจิรัชก...

๖. นางสาวจิรัชรัก	ห้วยหงส์ทอง	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
๗. นายสนธยา	หมื่นไธสง	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
๘. นายณัฐ	นาครธินทร์	(แทน) ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
๙. ส.อ.เอกพันธ์	หมุดเชื้อ	มณฑลทหารบกที่ ๓๓
๑๐. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นายดิษเชษฐ์	สุนันตะ	ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงใหม่
๑๒. นางสาวกฤติยา	บุญปิ่น	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นางสาวอาโปชญาน	บุญเลา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นายณัฐกิตติ์	นันทวิวัฒน์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวสุรางคณา	หมื่นตาบุตร	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นางสาวธนวรรณ	มงคลจิระอุทัย	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ไม่มาประชุม

๑. ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๒. ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่
๓. นายอรุณ ปินตา ผู้ทรงคุณวุฒิ
๔. นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย ผู้ทรงคุณวุฒิ

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

การประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้มอบหมายให้นายศิวก ร บัวป้อง รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานการประชุมในวันนี้

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เลขานุการ จากการการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๗ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าว เรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระ...

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องเพื่อทราบ

๓.๑ โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

นางสาวจิรัชก ห้วยหงษ์ทอง โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี เมืองหลักในภูมิภาค สรุปดังนี้

สารสนเทศการขนส่ง ความเป็นมาและพื้นที่ศึกษา

และจราจร

- แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- แผนแม่บทย่อยที่ ๗.๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย ๑๑ เมืองหลักในภูมิภาคของประเทศ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย พิชณุโลก อุตรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี พระนครศรีอยุธยา สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่)

วัตถุประสงค์โครงการ

- เพื่อศึกษาสำรวจข้อมูลการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด
- เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลและแบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด
- เพื่อศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด

ความก้าวหน้าและการดำเนินงานของโครงการ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘ ได้จัดสัมมนาเพื่อชี้แจงผลการศึกษาฯ และรับฟังความเห็นต่อแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนพัฒนาระบบจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่

พื้นที่ศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตผังเมืองรวม และพื้นที่ชุมชนเมืองต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ครอบคลุม ๗ อำเภอ ๕๘ ตำบล

การทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยได้ดำเนินการทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ (R-map) แผนงานพัฒนารถไฟความเร็วสูง แผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ผลการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ (๑) รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลิตภัณฑ์มวลรวม รายได้ครัวเรือน การจ้างงาน จำนวนประชากร และจำนวนครัวเรือน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนรถจดทะเบียนสะสม จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม ทิศทางการพัฒนาเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน (๒) รวบรวมแหล่งกิจกรรมและพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจย่านพาณิชยกรรม

สถาบันการศึกษา...

สถาบันการศึกษา สถานีขนส่งสาธารณะ สถานที่ราชการ โรงพยาบาล และ (๓) วิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากร ในอนาคต ๓๐ ปี ผลัดกันทวนรวมในอนาคต ๓๐ ปี จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในอนาคต ๓๐ ปี เพื่อใช้สำหรับคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในรูปแบบจำลอง ๓๐ ปี

ผลการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้อมูลด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ (๑) รวบรวมข้อมูลโครงข่ายคมนาคมทางถนน เช่น โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางพิเศษ โครงข่ายถนนสายหลักและรอง โครงข่ายรถไฟและสถานีรถไฟ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งผู้โดยสาร (๒) รวบรวมข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รถสาธารณะภายในเมือง (รถหมวด ๑) รถสาธารณะระหว่างเมือง (รถหมวด ๔) รถสองแถว รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถจักรยานสาธารณะ (๓) รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิด้านการขนส่งและจราจร ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (คัน/วัน) และ (๔) การนำไปใช้อัพเดท Network โครงข่ายถนน รถไฟ ในโมเดลจราจร ชุดข้อมูล GIS (Shapefile) ข้อมูลปริมาณการจราจรและขนส่งในโมเดลฯ

การสำรวจข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ (๑) รายการปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ เช่น แสดงจำนวนเที่ยวเดินทาง และจำนวนผู้โดยสารรายไตรมาส แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแยกรายหมวด และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ๑๑ จังหวัด แสดงสัดส่วนปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะแยกรายปี/รายจังหวัด และ (๒) รายงานสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ตามการศึกษาของโครงการ แสดงปริมาณกระแสจราจรเฉลี่ยต่อวัน (AADT) ณ จุดที่ใช้เปรียบเทียบ (Calibrate) แสดงจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่รายงานข้อมูล โดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)/รฟท. แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ได้จากการรายงานข้อมูลโดย ขบ./รฟท. และระบบการสำรวจข้อมูลด้วย Web Applications รายจังหวัด ได้แก่ ข้อมูลการเดินทางของครัวเรือน ข้อมูลการเดินทาง ต้นทาง - ปลายทาง

การพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร เพื่อให้ได้ข้อมูล Road network, Bus network, Daily PCU, Daily transit

แผนเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในราคาที่เหมาะสม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและผู้เยี่ยมเยือนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยมีแนวทาง ๓ แนวทาง คือ (๑) พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (๒) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ การให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวก และปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย และ (๓) กระตุ้นให้เกิด

การใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๗ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ปี พ.ศ. ๒๕๗๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ และปี พ.ศ. ๒๕๘๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐

รูปแบบของระบบขนส่งสาธารณะ ที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการเลือกใช้ระบบรถเมล์พื้นต่ำ (Low-Floor EV Bus) ในรูปแบบการให้บริการแบบใช้พื้นที่ผิวจราจรร่วมกับขบวนประเภทอื่น ๆ (Street Transit) เช่น (๑) รูปแบบการเดินรถ : Schedule/Time Table (ตารางเวลาการเดินรถ) กำหนดเวลาที่รถจะมาถึงป้ายหยุดรถแต่ละจุด และเหมาะกับเมืองที่มี Ridership ไม่สูงนัก (๒) การกำหนดความถี่ในการให้บริการ : Policy-based Frequencies กำหนดความถี่ในการให้บริการตาม Service Level ที่เหมาะสม โดยวิธีการนี้เหมาะสมสำหรับเมือง พื้นที่ หรือเส้นทางที่เพิ่งเริ่มต้นการพัฒนาขนส่งสาธารณะขึ้นใหม่ และ (๓) การกำหนดราคาค่าโดยสาร ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๘๐ กำหนดราคาที ๑๕ บาท ตลอดสาย ภายหลังปี พ.ศ. ๒๕๘๐ ให้ปรับเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมต่อไป

ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level)			
ระยะ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	ปี พ.ศ. ๒๕๗๑ เป็นต้นไป
ช่วงเวลากาบริการ	๐๖.๐๐ – ๒๑.๐๐ น.	๐๖.๐๐ – ๒๓.๐๐ น.	๐๕.๓๐ – ๒๓.๐๐ น.
ชั่วโมงเร่งด่วน (๐๗.๐๐ – ๐๙.๐๐ น. / ๑๖.๐๐ – ๑๘.๐๐ น.)	๑๕ นาที	๑๐ นาที	๑๐ นาที หรือ ต่ำกว่า (และขยาย Peak Hour)
นอกชั่วโมงเร่งด่วน/วันหยุด	๓๐ นาที	๒๐ นาที	๑๕ นาที
หมายเหตุ : ตารางเวลาและความถี่เปรียบเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม			

การพัฒนาเพื่อไปสู่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (Chiang Mai Mass Transit System)

[illegible]

[illegible]

หมายเหตุ: ปีเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ อ้างอิงจากข่าวประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้า โครงการระบบ
ขนส่งมวลชนเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘

แนวเส้นทางและป้ายหยุดรถ (๑) โครงข่ายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๗ เส้นทาง และ ๗๔๖ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๗๓๓ กิโลเมตร (ไป – กลับ) และ (๒) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองเชียงใหม่และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในรัศมี ๔๐๐ เมตร จากป้ายหยุดรถจำนวน ๓๔๑,๑๐๙ คน (ร้อยละ ๔๕.๓) โดยประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน จำนวน ๗๕๓,๓๕๐ คน

แผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมือง ระยะ ๒๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๙๔)

ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๕	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๘๑ - ๒๕๙๔
๑) แก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณที่มีการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน ๒) สร้างแรงจูงใจและให้รางวัลกับผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ๓) ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร ๔) ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานที่เกี่ยวข้องในการใช้มาตรการการกำกับดูแลการจราจร	๑) เส้นทางจราจร One – way ๒) ช่องจอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และช่องจอดรถจักรยาน บริเวณริมถนน ๓) จัดหาพื้นที่สำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากการค้าขายบริเวณถนนและร้านค้า แผงลอยตามแนวเส้นทาง ๔) ส่งเสริมการใช้รถโรงเรียน และรถพนักงานให้กับโรงเรียนและหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ๕) พัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเพื่อเข้าสู่สถานียขนส่งสาธารณะ	๑) จุดจอดแล้วจรบริเวณโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๒) พัฒนาโครงข่ายทางเท้าเพื่อคนเดินเท้าให้สมบูรณ์ ๓) พัฒนาโครงข่ายทางจักรยานให้ครอบคลุมพื้นที่ ๔) ถัดองวงจรปิด และศูนย์การให้บริการควบคุม และแก้ปัญหาการจราจร ๕) ระบบขนส่งอัจฉริยะตลอดพื้นที่ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และศูนย์ควบคุม

แนวทางการแก้ไขปัญหารถจร (๑) การปรับปรุงและจัดทาสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางแยกวินคำ แยกศาลเด็ก อุโบสถาวรีประทาน และ (๒) การปรับปรุงทาง กายภาพ โดยทำการขีดสีตีเส้นจราจร ปรับปรุงขอบทางเท้าด้วยการทาสีขอบทางเท้า ขาว - แดง เพื่อห้ามไม่ให้มีการจอดรถบนบริเวณทางแยก

ดร.บุญส่ง...

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ในการศึกษาได้มีการพิจารณาระบบขนส่งสาธารณะเดิมหรือไม่ และจะมีผู้ทรงคุณวุฒิ การจัดการบริหารระบบขนส่งเหล่านี้อย่างไร

นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษารายละเอียด ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี ที่มีความครอบคลุมอยู่แล้ว ทั้งเทคโนโลยีและระบบขนส่งสาธารณะ รถสีล้อแดง สารสนเทศการขนส่ง ในอนาคตจะมีการขยายในส่วนของผู้ประกอบการ และอาจจะเปลี่ยนรถสีล้อแดง และจราจร ให้เป็นฟีดเดอร์

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ขอบข่ายการศึกษาได้มีการพิจารณาถึงความคุ้มทุนหรือไม่ และผลการศึกษา ผู้ทรงคุณวุฒิ ขณะนี้เป็นอย่างไรบ้าง

นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการศึกษา ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงินไว้เรียบร้อยแล้ว รวมถึงจำนวนรถที่จะต้องจัดซื้อ สารสนเทศการขนส่ง ได้วิเคราะห์ตามเส้นทางที่เสนอไว้จำนวน ๑๗ เส้นทาง และจราจร

นายวิรัช ตั้งมันคงวรกุล สนข. ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุที่จังหวัดเชียงใหม่ไม่สามารถจัดทำระบบ โยธาธิการและผังเมือง ขนส่งสาธารณะได้หรือไม่ อะไรคือปัญหา/อุปสรรคของการบริหารจัดการระบบ จังหวัดเชียงใหม่ เพราะฉะนั้นต้องหาสาเหตุเพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

พ.ต.อ.ไพศาล นันตา สภาพการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่มีปัญหาเรื่องความสะดวกของประชาชน ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า - ช่วงเย็น เนื่องจากสถานศึกษาส่วนใหญ่ก็จะอยู่ในเขตพื้นที่เมือง ประกอบกับประชาชนที่เดินทางออกมาทำงาน จึงขอให้ สนข. ให้ความสำคัญกับการสร้างระบบโครงข่ายภายในเมืองที่สามารถมีจุดรับ-ส่งในจุดต่าง ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงเรียน เป็นต้น

มติที่ประชุม รับทราบ

๓.๒ ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีน้ำเงิน (ช่วงสวนสัตว์เชียงใหม่ - สถานีรถไฟ) และสายสีเขียว (ช่วงแยกรวมโชคมีชัย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่)

นายณัฐ นาครธณินทร์ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้มีการประสานข้อเสนอการพัฒนาขนส่งมวลชน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทางรางจังหวัดเชียงใหม่ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แห่งประเทศไทย (รฟม.) ในช่วงเดือนสิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดย รฟม. ได้มีหนังสือถึงสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอบรรจุระเบียบวาระ คณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก (คจร.) เพื่อพิจารณามอบหมายให้ รฟม. ดำเนินโครงการสายสีแดง ส่วนต่อขยาย สายสีน้ำเงินและสายสีเขียว (ธันวาคม ๒๕๖๗) คจร. ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๗ ได้เห็นชอบในหลักการให้ รฟม. ดำเนินการ ศึกษารายละเอียดความเหมาะสมโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง ส่วนต่อขยาย สายสีน้ำเงินและสายสีเขียว ตามที่ รฟม. เสนอ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่า ในการลงทุนแนวทางและลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการภายใต้โครงข่าย ตามแผนแม่บทฯ และนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการตามขั้นตอนต่อไป

คณะกรรมการ...

คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ มีมติรับทราบสรุปผลการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๗ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ รฟม. ปัจจุบันทาง รฟม. อยู่ระหว่างจัดเตรียมแผนงาน และเตรียมการเพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงการให้สอดคล้องกับ มติ คจร. ดังกล่าว

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (แยกแม่เหียะ สมานสามัคคี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์) ในคราวประชุมติดตามความคืบหน้า การดำเนินการแก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่าและการเชื่อมโยงระบบขนส่งและการเดินทาง ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ณ ห้องประชุมเดอะตุงคะ กองบิน ๔๑ จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๗ โดยมีนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน การประชุม กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่ (CM - PMAP) ที่ได้ปรับปรุงแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับบริบท ในปัจจุบัน โดยนายกรัฐมนตรีได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 รวมถึงการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๗ แห่ง ได้แก่ ศูนย์ประชุมและ แสดงสินค้านานาชาติฯ, เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี, อุทยานหลวงราชพฤกษ์, น้ำตกห้วยแก้ว, สวนสัตว์เชียงใหม่, วัดพระธาตุดอยคำ และ โบราณสถานเวียงกุมกาม ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างทำ TOR เพื่อขยายขอบเขตงานคาดว่าจะเริ่มงานในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๘

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีน้ำเงิน (ช่วงสวนสัตว์ เชียงใหม่ - สถานีรถไฟ) ได้ลงพื้นที่เพื่อติดตามการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่ กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ รฟม. พัฒนา ระบบขนส่งมวลชนสายอื่น ๆ ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะเส้นทางโครงการฯ สายสีน้ำเงินที่มีแนวเส้นทางผ่านสวนสัตว์เชียงใหม่ ถนนนิมมานเหมินท์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนคนเดินประตูท่าแพ เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี และสถานีรถไฟเชียงใหม่ โดยได้ศึกษาเป็นรูปแบบใต้ดินและระดับบนดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีเขียว (ช่วงแยก รวมโชคมีชัย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่) รฟม. ได้รับประสานจากกรมการขนส่งทางราง (ขร.) แจ้งว่า กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือเรียนสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอ กรม. ทราบข้อเสนอการพัฒนาระบบขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๓ โครงการ เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเป็นการ ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีเป็นการรองรับ การเดินทางในเขตเมืองเชียงใหม่แก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรติดขัด ลดปัญหามลพิษเกิดการเชื่อมต่อสถานที่สำคัญ

นายวิพากษ์ จารุพันธ์

สายสีแดงที่ออกจากท่าอากาศยานเชียงใหม่มุ่งหน้าไปยังขนส่งแม่เหียะ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ สมานสามัคคี บริเวณนั้นใช้พื้นที่เกาะกลางหมายเลข ๑๐๘ ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณ การจราจรที่ผ่านแยกโลตัส ประมาณ ๗๐,๐๐๐ คัน/วัน ทำให้เป็นปัญหาใหญ่ ของบริษัทการท่าอากาศยาน (ทอท.) ได้มีการปรับปรุงสนามบินโดยใช้จุดทางออก แยกโลตัส ขยายเป็นช่องทางออก โดยเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงซึ่งใช้เกาะกลางถนน

จะวิ่งทับเส้น...

จะวิ่งทับเส้นทางเช่นเดียวกัน อีกทั้งการขยายพื้นที่ คือ การนำช่องทางถนนหมายเลข ๑๐๘ ด้านชิดเกาะกลางข้างละ ๑ ช่องทาง เป็นพื้นที่ของรถไฟฟ้า จุดนี้จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรเส้นทางดงเชียงใหม่ จึงขอให้ รฟม. พิจารณาในส่วนขั้นตอนการออกแบบนี้ด้วย

นายณัฐ นาครดณินทร์ ในส่วนของรายงาน EIA รฟม. ได้ดำเนินการให้ข้อมูล จำนวน ๓ ครั้งแล้ว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งจะต้องรับฟังในเรื่องประเด็นปัญหาต่าง ๆ รับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปหารือแห่งประเทศไทย (รฟม.) การออกแบบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อยุติร่วมกันให้โครงการสามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง

มติที่ประชุม รับทราบ

๓.๓ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัดเชียงใหม่อนุมัติให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ ๑ สายที่ ๑๘ และ ๒๐ แก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

นายนิรุฒ ปัญญารัตน์
สำนักงานขนส่ง
จังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ มีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง จำนวน ๒ เส้นทาง ให้กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการชำระค่าใบอนุญาตประกอบการ หลังจากได้รับใบอนุญาตประกอบการอีก ๑๘๐ วัน ซึ่งองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ จะต้องนำรถมาวิ่งให้บริการสายที่ ๑๘ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ สถานีรถไฟเชียงใหม่ – อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัยผ่านสถานที่สำคัญ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ ๒ และ ๓ สถานีรถไฟเชียงใหม่ คูเมือง (ประตูท่าแพ-แจ้งหัวลิน-แจ้งก๊ะต้า-ประตูเชียงใหม่) โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่, โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และอนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย ระยะทางประมาณ ๓๐.๔ กิโลเมตร

สายที่ ๒๐ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติฯ – ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ ผ่านสถานที่สำคัญ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ ๒ และ ๓ สถานีรถไฟเชียงใหม่ คูเมือง (ประตูท่าแพ-แจ้งหัวลิน-แจ้งก๊ะต้า-ประตูเชียงใหม่) ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติฯ สวนสาธารณะหนองเขียว และศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางประมาณ ๓๓.๘ กิโลเมตร

เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	สาย ๑๘	สาย ๒๐
มาตรฐานรถ	รถมาตรฐาน ๒ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒)	รถมาตรฐาน ๒ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒)
จำนวนรถ	๔ – ๑๒ คัน	๔ – ๑๒ คัน
จำนวนเที่ยวการเดินรถ	ขึ้นด้าวันละ ๑๘ เที่ยว (ไป ๙ เที่ยว กลับ ๙ เที่ยว)	ขึ้นด้าวันละ ๑๖ เที่ยว (ไป ๘ เที่ยว กลับ ๘ เที่ยว)
อัตราค่าโดยสาร	๑๕ บาท ตลอดสาย	๑๕ บาท ตลอดสาย

นายสุพิสร์ กาวีผาบ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ จะเร่งรัดดำเนินการชำระค่าใบอนุญาต
องค์การบริหารส่วนจังหวัด ประกอบการขนส่ง และคาดว่าจะเดินรถได้ปลายปี
เชียงใหม่

ดร.วิวรรณ พงษ์เรืองเกียรติ เส้นทางสาย ๑๘ สายที่ ๒๐ เป็นเส้นทางเดิมที่มีการกำหนดไว้นานแล้ว
ผู้ทรงคุณวุฒิ แต่หากมีการขยายการเดินรถมากขึ้นจะมีโอกาสที่จะเปลี่ยนเส้นทาง เพื่อให้สอดคล้อง
กับพฤติกรรมของผู้เดินทางหรือกิจกรรมของเมืองในปัจจุบันหรือไม่

นายนิรุฒ ปัญญารัตน์ เส้นทางทั้งหมดที่มีอยู่ทั้งหมด ๒๒ เส้นทาง รวมทั้งสายที่ ๑๘ และสายที่ ๒๐
สำนักงานขนส่ง สายที่ ๒๐ จุดสิ้นสุดอยู่ ณ ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ เบื้องต้นทางสำนักงาน
จังหวัดเชียงใหม่ ขนส่งจังหวัดได้หารือร่วมกับทางองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ว่าอาจจะมีการ
ขยายเส้นทางถึงโรงพยาบาลนครพิงค์เพื่อรองรับประชาชนให้ได้เพิ่มมากขึ้น
ส่วนเส้นทางที่จะขยายการเดินรถสามารถที่จะขยายได้ แต่ต้องขึ้นอยู่กับขยายตัว
ของเมืองและปริมาณประชากรที่มีความต้องการ

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม ขณะนี้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ร่วมกับหน่วยงานภาคส่วนสถาบันการศึกษา
ผู้ทรงคุณวุฒิ ร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ในการจัดทำ Quick Demand Study
ของ ๒ เส้นทางนี้คาดว่าจะสองเดือนน่าจะแล้วเสร็จ

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ขนส่งสาธารณะจะต้องมาตรงเวลา รักษาคุณภาพการให้บริการ ประเด็น
ผู้ทรงคุณวุฒิ การจราจรติดขัดอาจจะต้องมีการพิจารณาปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้สิทธิพิเศษ
ให้ความสำคัญโดยสาธารณะ

นายพีรวัชร เชี่ยววาท ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่พิจารณาเรื่องการเดินรถ และการให้บริการ
เทศบาลนครเชียงใหม่ ที่ตรงต่อเวลา เนื่องจากเชียงใหม่มีกิจกรรมค่อนข้างมาก มีการปิดถนนบ่อย การให้
บริการอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางหรือปรับเวลาให้เหมาะสมกับสถานการณ์

นายวิพากษ์ จารุพันธ์ ขอให้พิจารณาเรื่องจุดจอดระหว่างสถานีที่รับส่งคนขึ้นลง ควรให้มีความชัดเจน
แนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปัจจุบันการขนส่งมวลชนจะเป็นรถสี่ล้อแดงหรือรถขนาดเล็กที่ไม่มีจุดจอด
ชัดเจน ปัญหาการจอดรถริมทางบริเวณหน้าร้านค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร
โดยเฉพาะในเขตเมือง จึงอยากให้กำหนดจุดจอด ทำให้มีความชัดเจนอาจจะต้องมี
การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องการสร้างจุดจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารเป็น
การอำนวยความสะดวกในการจราจร และความสะดวกให้กับผู้โดยสาร

มติที่ประชุม รับทราบ และให้สำนักงานขนส่งจังหวัดรับข้อสังเกตไปพิจารณา

๓.๔ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกอนุมัติให้ยกเลิกเส้นทางรถโดยสาร
ประจำทางหมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่ สายที่ ๒๒๒๑ เชียงดาว - เปียงหลวง -
หลักเขตแดนไทย

นายนิรุฒ ปัญญารัตน์ คณะอนุกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่
สำนักงานขนส่ง ๒/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๘ ได้พิจารณาและมีมติให้ยกเลิกเส้นทาง
จังหวัดเชียงใหม่ รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่ สายที่ ๒๒๒๑ เชียงดาว - เปียงหลวง -
หลักเขตแดนไทย ระยะทาง ๘๗ กิโลเมตร ส่วนเส้นทางแยกช่วง คือ เชียงดาว -

บ้านกงลม - เชื้อนการไฟฟ้า ระยะทาง ๗๙ กิโลเมตร กรมการขนส่งได้ทำการสำรวจพบว่า มีปริมาณประชาชนผู้โดยสารขึ้นจำนวนน้อยมาก ไม่คุ้มค่ากับการเดินทางของผู้ประกอบการ โดยเส้นทางเส้นนี้จะมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเชียงดาวสิ้นสุดที่บ้านหลักแต่ง (หลักเขตแดนไทย) เป็นชายแดนไทย-พม่า ประชาชนสามารถใช้เส้นทางหมวดเส้นทางหมวด ๔ สายที่ ๒๓๑๔ เชียงใหม่ - เปียงหลวง - บ้านหลักแต่ง (หลักเขตแดนไทย) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีจุดจอดรถโดยสารที่อำเภอเชียงดาว และมีรถมาตรฐาน ๒ (รถตู้) ให้บริการจำนวน ๘ คัน เดินทางขึ้นตัววันละ ๑๒-๑๖ เที่ยว (ไป ๖ - ๘ เที่ยว และกลับ ๖ - ๘ เที่ยว) มีบริการตลอดทุกวัน โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ ณ สถานีขนส่งช้างเผือกสิ้นสุดที่บ้านหลักแต่งชายแดน

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

๔.๑ ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ และการกำหนดถนนเป้าหมายกวดขันวินัยจราจรเข้มข้นตามนโยบายสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว

กลุ่มงานจราจร

ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ เกิดขึ้นจากปริมาณรถที่มากกว่าปริมาณถนนหรือใช้เป็นพื้นที่จัดกิจกรรมของเมือง ส่งผลให้เส้นทางทุก ๆ เดือนจะมีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ การปิดกั้นการจราจรเพื่อจัดกิจกรรมของเมือง ซึ่งการปิดกั้นการจราจรแค่ประมาณ ๑ กิโลเมตร ก็ทำให้พื้นที่วงแหวนรอบ ๒ วงแหวนรอบ ๓ ของพื้นที่ การจัดกิจกรรมจะต้องถูกแบ่งฟังก์ชัน ถูกแบ่งความสามารถในการใช้พื้นที่ ทำให้การจราจรในจังหวัดเชียงใหม่บริหารจัดการได้ยาก กลุ่มงานงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ จึงขอเสนอประเด็นดังกล่าว ให้คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ร่วมกันพิจารณาให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาของการบริหารจัดการการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้หน่วยงานนำไปปรับปรุงจุดบริเวณเพื่อให้สภาพการจราจรในภาพรวมดีขึ้น

(๑) ปัญหาการจราจรในเขตเมือง (ย่านนนิมมานเหมินท์) ถนนนิมมานเหมินท์บริเวณแยกรินคำ เป็นทางแยกที่รถติด ๑ ใน ๑๐ ของโลก ถนนนิมมานเหมินท์บริเวณแยกรินคำจะมีถนนมาตัดกัน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ถนนเชียงใหม่ลำปางและถนนห้วยแก้ว ฝั่งถนนเชียงใหม่ลำปางมาถึงสี่แยกรินคำขาเข้ามีเกาะกลาง ถนนห้วยแก้วจากแจ่งหัวลินมาสู่แยกรินคำมีเกาะกลาง และฝั่งห้วยแก้วที่จะไปโรงแรมเชียงใหม่ภูคำ ล่องไปทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ก็มีเกาะกลาง มีถนนเพียงเส้นเดียวที่ไม่มีเกาะกลางคือ ถนนนิมมานเหมินท์ อีกทั้งมีจุดทางข้ามม้าลายอยู่ใกล้กับทางแยกในระยะ ๕๐ เมตร ส่งผลให้การไหลของการจราจรถูกชะงักหลายครั้ง รวมทั้ง การที่มีคนเดินข้ามการออกจากซอยฝั่งตรงข้าม และการตัดทิศทางการเดินทางตรงเพื่อที่จะออกสู่แยกรินคำ ทำให้การระบายรถที่จะเข้าไปในพื้นที่ถนนนิมมานเหมินท์ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงจุดนี้ยังเป็นจุดสุดท้ายของวงแหวนรอบ ๑ กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ มีแนวคิดที่จะทำเกาะกลางบนถนนนิมมานเหมินท์ระยะทางประมาณ ๘๐๐ เมตร ตั้งแต่แยกรินคำจนถึงแยกเกษตรนิมมานเพื่อลดจุดติด

การจราจร...

การจราจร ปิดทางข้ามม้าลายบริเวณทางออกโรงแรมวันนิมมาน ให้เปลี่ยนมาใช้ทางข้ามบริเวณแยกรินคำ (ทางข้ามม้าลายห่างกัน ๕๐ เมตร) จัดทำเกาะกลางถนนแบบสมมติ เป็นโครงการทดลองประมาณ ๑ เดือน ตั้งแต่แยกรินคำถึงแยกเกษตรนิมมาน และจัดทำทางข้ามม้าลาย โดยแบ่งเป็น ๒ จุด (๑) บริเวณหน้าสตาร์บัคส์ (ตึกคลินิกทันตกรรมเชียงใหม่) และ (๒) หน้าฮิลล์ไซด์คอนโดมิเนียม ๒ (ตรงข้ามร้าน THE SALAD CONCEPT) ระยะทางแยกรินคำถึงทางข้ามม้าลายจุดที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๒๕๐ เมตร และจากจุดที่ ๑ ถึงจุดที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๒๕๐ เมตร โดยมีลำดับขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) วันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ นำข้อมูลเข้าหารือในการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่

(๒) วันที่ ๒๙ พฤษภาคม - ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๘ ดำเนินการจัดทำโครงการและออกประกาศเจ้าพนักงานจราจร และประสานในการติดตั้งแบรีเออร์เพื่อทำเป็นเกาะกลางสมมติ

(๓) วันที่ ๑๖ มิถุนายน - ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๘ ทดลองการแก้ไขปัญหาโดยการตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางสมมติ และรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรและผลกระทบที่เกิดขึ้น (ทดลองระยะเวลา ๑ เดือน)

(๔) วันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘ สรุปผลการทดลองและรายงานผลการดำเนินการให้คณะอนุกรรมการ อจร. ทราบ หากผลการดำเนินงานสามารถแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์ได้ ทางทีมงานกลุ่มงานจราจรจะได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง แต่หากผลการดำเนินการไม่สามารถแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณถนนดังกล่าวได้ทางหน่วยงานจะได้หาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
ผู้ทรงคุณวุฒิ

บนถนนนิมมานเหมินท์เป็นย่านธุรกิจ ต้องพิจารณาว่าแนวทางการแก้ไขปัญหาคือจะให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการจราจร เพื่อให้เดินทางได้สะดวก หรือให้ความสำคัญกับคนที่มาจับจ่ายใช้สอยในบริเวณนั้น ถ้าจะทดลองการบริหารจัดการการจราจรที่สัญจรไปมาอาจจะมีการไหลเวียนดีขึ้น แต่อาจส่งผลกระทบต่อคนอาจจะลำบากมากขึ้น ธุรกิจก็อาจจะมีปัญหา มองว่าย่านธุรกิจรถต้องสัญจรไม่รับเร่งการจราจรต้องติดขัดอยู่แล้ว ต้องให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการ รวมทั้งลูกค้าที่มาจับจ่ายใช้สอย โดยขอเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ อาจจะปรับสัญญาณไฟจราจร โดยปรับสัญญาณไฟจราจรขาออกจากถนนนิมมานให้ยาวขึ้น และสัญญาณไฟจราจรขาเข้าถนนนิมมานจะล่อให้สั้นลง เพื่อให้ปริมาณรถที่เข้าสู่ถนนนิมมานสมดุลกับความจุของถนน ๔ ช่องจราจร โดยไม่จำเป็นต้องมีเกาะกลางถนน เนื่องจากเกาะกลางถนนอาจสร้างความไม่สะดวกสลายในการข้ามถนนได้

นายพีรวัชร เขียววาท
เทศบาลนครเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับถ่ายโอนถนนนิมมานเหมินท์มาเป็นของเทศบาลนครเชียงใหม่ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ในปัจจุบันเทศบาลนครเชียงใหม่ มีศูนย์สร้างสรรค์เพื่อการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ หรือ URC ซึ่งได้มีการหารือร่วมกันเรื่องการปรับปรุงถนนนิมมานเหมินท์ และเรื่องการปรับปรุงและนำสายไฟลงใต้ดิน ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ ในส่วนปัญหาของทางข้าม ทางเทศบาลฯ เห็นด้วย เนื่องจากเป็นจุด

ที่อันตราย...

ที่อันตรายและอยู่ใกล้กับบริเวณสี่แยกกรีนคำ ขอเสนอให้ขยับไปใช้ทางข้ามถนนหน้าโครงการวันนิมมานได้หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนมีทางข้ามที่สะดวกและปลอดภัยในส่วนของการทำเกาะกลางถนน จากความกว้างของถนนนิมมานเหมินท์จะมีความกว้างที่ไม่เท่ากัน โดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๑๐ - ๑๒ เมตร และบริเวณตั้งแต่แยกเกษตรนิมมานจะมีความกว้างถึง ๒๐ เมตร ซึ่งถนนในช่วงเช้าและช่วงเย็นจะเป็นเส้นทางสัญจรหลักในการเข้า-ออกเมือง และในช่วงกลางคืนจะมีรถเข้า-ออกชอยต่าง ๆ เพื่อทำกิจกรรมของร้านค้า สถานบันเทิงต่าง ๆ หากมีการตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราวอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการ ร้านค้าต่าง ๆ เกิดความไม่สะดวก และในส่วนของการกำหนดจุดข้ามทางม้าลาย เพิ่ม ๒ จุด เทศบาลฯ เห็นควรให้มีการดำเนินการ เพราะความถี่ของผู้ใช้ถนน และความถี่ของคนข้ามทางมีมาก โดยเฉพาะบนถนนนิมมานชอย ๖

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม
ผู้ทรงคุณวุฒิ

เห็นด้วยกับการลดปริมาณรถที่สัญจรบนถนนนิมมานที่ควบคุมได้จากสัญญาณไฟจราจร และเห็นด้วยกับการกำหนดจุดข้ามทางม้าลายที่ชัดเจน แต่ในส่วนของการตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว อาจส่งผลกระทบต่อเชิงลบมากกว่า ขอเสนอให้มีการประสานงานกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เพื่อขอคำแนะนำและแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรของถนนนิมมานเหมินท์ คือ ควบคุมการจอดรถที่ทำให้ไม่ต้องจอดถาวรในส่วนนี้อาจจะต้องมีการหารือกับเทศบาลนครเชียงใหม่อย่างต่อเนื่อง

พ.ต.ท.สุนทร อินใจคำ
กลุ่มงานจราจร

ปัญหาการจราจรของถนนนิมมานเหมินท์ คือ ปัญหาการระบายปริมาณรถ ส่วนสัญญาณไฟจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนได้มีการบังคับใช้สัญญาณไฟจราจรแล้ว ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ แต่ยังมีปัญหาเรื่องการจราจรบริเวณแยกกรีนคำ เนื่องจากการสัญจรของรถไม่สิ้นไหล เพราะมีคนข้ามถนนตรงจุดข้ามทางม้าลายใกล้กับแยกกรีนคำ อีกทั้ง การตั้งแบรีเออร์เพราะต้องการตัดกระแสของรถบนถนนนิมมาน เพราะแต่ละชอยมีรถเข้า - ออกเป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถระบายรถได้ จึงทำให้มีแนวทางการแก้ไขโดยการตั้งแบรีเออร์เพื่อลดปัญหาการจราจรในถนนนิมมานให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

นายขวลิต สุวิทย์ศักดิ์ตานนท์
อาจจะมีการตั้งแบรีเออร์เฉพาะจุดทางออกหรือตั้งเฉพาะจุดเว้นจุดเพื่อบังคับ
ให้การค้าจังหวัดเชียงใหม่ ไม่ให้รถเลี้ยวสวนทางกัน

นายวิพากษ์ จารุพันธ์

ในส่วนของการตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว ต้องมีจุดกลับรถสำหรับ
แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ รถที่วิ่งเข้ามาทางสนามบินหรือวิ่งจากสนามบินออกมา ปัญหา คือ ถนนนิมมาน
มีเกาะกลางแบบสี่ ไม่มีเส้นแบ่งช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยว หรือ Storage lane
สำหรับให้รถที่จะมารอกลับรถเข้าไปหลบได้ ดังนั้นหากกำหนดจุดกลับรถอาจจะ
มีสองจุดที่รถสะสมเพราะมารอกลับรถ และไม่มีช่องให้หลบ ส่งผลให้เกิดปัญหา
การจราจร ประเด็นที่จะตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว การควบคุมการกลับรถ
และใช้สัญญาณไฟจราจรแบบกดเพื่อระบายปริมาณรถ เห็นด้วยเนื่องจากปัจจุบัน
แยกกรีนคำสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบ Adaptive Control สามารถที่จะเชื่อมต่อ
สัญญาณไฟจราจรกับไฟสำหรับคนข้ามทางม้าลายได้ ในกรณีที่กดอาจจะให้สัญญาณ
กับคนข้ามในจังหวะที่ไม่มีรถวิ่ง เข้ามาทางถนนนิมมาน มุ่งหน้าไปทางสนามบิน
ก็จะสามารถลดการตัดกระแสลงได้ เพราะไม่มีรถวิ่งเข้ามาในส่วนนั้น ปัจจุบันนี้
เทคโนโลยีสามารถทำได้ โดยอาศัยระบบเดิมที่เป็น Adaptive Control

ดร.บุญส่ง...

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
ผู้ทรงคุณวุฒิ

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ขอเสนอให้ทีมงานของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่และกลุ่มงานจราจร รวมทั้ง เทศบาลนครเชียงใหม่ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาประเด็นดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ให้ทราบผลการดำเนินงานทั้งผลดีและผลเสียของแนวทางที่จะดำเนินการในขั้นต่อไปในการประชุมครั้งถัดไป

นายพงษ์ศักดิ์ แก้วแสนเมือง ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด

ในกรณีที่จะต้องใช้แบรีเออร์ทำเป็นเกาะกลางชั่วคราว ขอให้มีการศึกษาเพิ่มเติมเรื่องการใช้รถใช้ถนนของผู้สัญจรเข้า-ออกจากซอย ซึ่งหากไม่มีจุดกลับรถอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของคนใช้ถนน ลดปัญหาเรื่องการจราจรต่อไป

พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว

เนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา มีการประชุมของกลุ่มบริหารงานจราจรของสำนักงานกลุ่มงานจราจร ตำรวจแห่งชาติ พล.ต.อ.ไกรบุญ ทรวงทรง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในฐานะตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ผู้อำนวยการศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้กำหนดโครงการ "ถนนปลอดภัย สร้างวินัยจราจร" เริ่มบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ถึง ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘ โดยผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ ที่กำกับดูแลงานจราจร และผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ได้กำหนดให้ถนนนิมมานเหมินท์เข้าร่วมโครงการดังกล่าว เป็นถนนตัวอย่างในการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น กลุ่มงานจราจรได้วางแผนดำเนินการเรื่องการจอดรถในเขตห้ามจอด และการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจะเริ่มดำเนินโครงการจากการประชาสัมพันธ์ และจะดำเนินการตามแผนที่วางไว้อย่างครบถ้วน

ประธาน

ทางเท้าบนถนนนิมมานเหมินท์ทั้ง ๒ ข้างทาง ถูกรुक้าโดยผู้ประกอบการรถเข็นหรือไม่ และประชาชนยังสามารถเดินบนทางเท้าได้หรือไม่

นายพีรวัชร เขียววาท

ที่ผ่านมาเทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับเรื่องร้องเรียนว่า บนนิมมานเหมินท์ซอย ๑ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ปรับปรุงทั้งเส้นทาง ในเดือนเมษาที่ผ่านมาตั้งแต่เส้นทางหลักของถนนนิมมานเหมินท์และถนนศิริมงคลจารย์ ในส่วนการรูก้าแนวเขตทางส่วนควบคุมอาคาร ได้มีการตรวจสอบควบคุมในเขตพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

มติที่ประชุม

ขอมอบหมายให้กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลและประเด็นข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ไปพิจารณาประกอบการจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาให้มีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผลมากยิ่งขึ้น

พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว

(๒) ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ (บนถนนมหิตล) ถนนมหิตลกลุ่มงานจราจร พบปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเกิดจากมีโรงเรียนขนาดใหญ่ตั้งอยู่สองข้างทางของถนน ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบกับมีนักเรียนจำนวนมาก และในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น จะพบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากรถของผู้ปกครองที่มารับและส่งนักเรียนทั้ง ๒ ขั้วเวลา โดยโรงเรียนวารีเชียงใหม่ ตั้งอยู่ตรงทางลงต่างระดับรถไฟฝั่งทิศตะวันตกเป็นโรงเรียนที่มีขนาดใหญ่ มีนักเรียนบุคลากรประมาณ ๔,๐๐๐ คน เวลาเลิกเรียนแบ่งเป็น ๓ ช่วง (๑) ช่วงเวลา ๑๕.๓๐ น. ระดับชั้นอนุบาล (๒) ช่วงเวลา ๑๖.๐๐ น. ระดับชั้นประถมศึกษา

และ (๓) ช่วงเวลา...

และ (๓) ช่วงเวลา ๑๖.๒๐ น. ระดับชั้นมัธยมศึกษา แต่จากนี้ประมาณ ๑ เดือนจะมีการเปลี่ยนแปลงเวลาเลิกเรียน และในส่วนของโรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกมัธยม มีนักเรียนและบุคลากร ประมาณ ๓,๕๙๒ คน จึงทำให้เกิดปัญหาด้านจราจรต่าง ๆ ปัญหาด้านการจราจร (โรงเรียนวาริชียงใหม่) มีดังนี้

(๑) บริเวณทางลงต่างระดับตอนจันทน์เข้าเมือง มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้ช่วงเวลาเช้า - เย็น มีการจราจรที่หนาแน่น จากแยกศรีบัวเงิน จนถึงทางขึ้นทางต่างระดับตอนจันทน์ มีทั้งหมด ๓ ช่องทาง หากขึ้นทางต่างระดับตอนจันทน์ จะเหลือเพียง ๒ ช่องทาง ตั้งแต่ทางลงทางต่างระดับตอนจันทน์ เหลือ ๒ ช่องทาง และอีก ๒ ช่องทาง จากถนนสุขเปอร์เซียงใหม่-ลำปาง รวมเป็น ๔ ช่องทางและจะถูกบีบเหลือ ๓ ช่องทาง

(๒) จุดตัดของการจราจรมีประมาณ ๓ จุด ได้แก่ จุดที่ ๑ จุดตัดรถบริเวณทางลงต่างระดับตอนจันทน์ จุดที่ ๒ จุดตัดรถบริเวณทางลงต่างระดับรถไฟ และ จุดที่ ๓ จุดตัดรถบริเวณทางออกแจ้ฮ่อนหนองหอย

(๓) ในช่วงเวลาเย็น มีผู้ปกครองที่มารับนักเรียนจะจอดรถบนถนนบริเวณหน้าโรงเรียนและโดยรอบ เพื่อรอเข้าไปรับนักเรียนจำนวนมาก เนื่องจากประตูโรงเรียนยังไม่เปิดประตูให้เข้าไปด้านในโรงเรียน

(๔) รถที่สัญจรออกจากโรงเรียนวาริชียงใหม่ หากต้องกลับรถได้สะพานต่างระดับหนองหอยจะมีท้ายแถวสะสมยาว ทำให้รถทางตรงที่จะไปสนามบินถูกกีดขวางในการเดินทาง

การแก้ไขปัญหาด้านการจราจร มีดังนี้

(๑) ประสานกับโรงเรียนให้ดำเนินการเปิดประตูโรงเรียนในช่วงเวลาเย็นให้เร็วขึ้น

(๒) เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้อำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถใต้ทางต่างระดับหนองหอยและใช้กรวยยางแบ่งช่องทางจุดกลับรถ ขยายให้กว้างขึ้น

(๓) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดทางลงต่างระดับตอนจันทน์ เพื่อบริหารจัดการมวลรถที่ลงมาจากทางต่างระดับตอนจันทน์ และจากถนนสุขเปอร์เซียงใหม่ - ลำปาง เพื่อให้อัตราการเคลื่อนตัวของรถดีขึ้น

(๔) โรงเรียนได้จัดรถโรงเรียนเป็นรถตู้สำหรับรับ - ส่ง จำนวน ๑๒ คัน
ปัญหาด้านการจราจร (โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกมัธยม) มีดังนี้

(๑) ปัญหารถชะลอตัวเนื่องจากจะเลี้ยวเข้าถนนมงฟอร์ต

(๒) ปัญหารถชะลอตัวเพื่อรอกลับรถใต้ต่างระดับเลียบทางรถไฟ

การแก้ไขปัญหาด้านการจราจร มีดังนี้

(๑) ประสานกับทางโรงเรียนจัดการจราจรบริเวณหน้าประตูโรงเรียน

(๒) จัดสรรเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้การอำนวยความสะดวกบริเวณจุดหน้าทางเข้าถนนมงฟอร์ต

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ขอเสนอ ๓ แนวทาง ได้แก่ (๑) บริหารจัดการเรื่องการเปลี่ยนช่องจราจรบนเส้นทางที่จะไปสนามบินและเส้นทางที่จะไปโรงเรียน ให้ดึงเอาเจ้าของสถานที่เข้ามาร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และขอให้มีการปรับตารางเวลา

การเข้าเรียน...

การเข้าเรียน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่นักเรียนและผู้ปกครองมากขึ้น (๒) ช่องทางเข้าโรงเรียนวารี อาจมีการหารือร่วมกับทางโรงเรียนเพื่อหาช่องทางเข้าโรงเรียนช่องทางอื่น และ (๓) การปรับเส้นทางเดินรถ เพื่อให้สอดคล้องกับโรงเรียนวารี

พ.ต.ท.สุนทร อินใจคำ
กลุ่มงานจราจร
ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

โรงเรียนวารีได้มีการสร้างอาคารเพิ่ม ทำให้ช่องทางเข้าสู่โรงเรียนเหลือเพียง ๑ ช่องทาง และเข้าตรงประตูใหญ่อีก ๑ ช่องทาง ส่งผลให้เกิดปัญหาการระบายรถ ซึ่งขณะนี้ โรงเรียนได้ประสานกับเทศบาลหนองหอย เพื่อปรับปรุงผิวถนนสายสันป่าเลียงมีความลาดชัน เพื่อลดความลาดชันลง เพื่อให้การระบายรถออกด้านหลังคลองตัวมากขึ้น อีกทั้ง โรงเรียนได้จ้างอาสาจราจรเพิ่ม ๒ ท่าน เพื่อมาช่วยอำนวยความสะดวกการจราจร และในส่วนของกลุ่มงานจราจรมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวก ๒ ท่าน

นายวิพากษ์ จารุพันธ์

ปัญหาที่พบ คือ ทางขึ้นต่างระดับตอนจั้นจะมีรถที่จะเบียดปาดเข้าคอสะพาน ขวางทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ซึ่งเป็นจุดที่ทำให้เกิดการตัดกระแส ในส่วนการลงสะพานหากมีการขอความร่วมมือจากผู้ปกครองที่เดินทางมาจาก อ.สันกำแพง อาจจะวิ่งช่องทางขวาและกลับรถที่ทางต่างระดับหนองหอยแทน เพื่อลดปริมาณตัดกระแสที่จะเลียบเบียดเข้าตรงทางต่างระดับเลียบทางรถไฟ เพื่อกลับรถมาส่งนักเรียนที่โรงเรียนมงฟอร์ต

นางพิศมัย เลิศอิทธิบาท
ประชาสัมพันธ์
จังหวัดเชียงใหม่

หากมีการดำเนินการของกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ต้องมีการทำการประชาสัมพันธ์เพื่อสื่อสารกับประชาชนในพื้นที่และประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนบริเวณดังกล่าว เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และให้ประชาชนได้เตรียมตัวและวางแผนการเดินทาง

ประธาน

การกำหนดห้ามจอดรถก่อนเวลาเลิกเรียนครึ่งชั่วโมง - หนึ่งชั่วโมง และห้ามผู้ปกครองจอดรถแช่ อาจจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้บ้าง

นายพงษ์ศักดิ์ แก้วแสนเมือง
ผู้อำนวยการกลุ่มงาน
ยุทธศาสตร์และข้อมูล
เพื่อการพัฒนาจังหวัด

หากมีการกำหนดเวลาจอดรถ เช่น บริเวณด้านหน้าโรงเรียนวารีกำหนดเวลาให้มีความชัดเจน (จอดได้เวลาไหนถึงเวลาไหน) อาจจะเป็นประโยชน์กับผู้ปกครองที่มารับ - ส่ง นักเรียน และคนที่สัญจรเส้นทางดังกล่าวด้วย

มติที่ประชุม

ขอให้กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่กำหนดเวลาจอดรถบริเวณด้านหน้าโรงเรียน และเวลารับ - ส่ง และขอให้มีการประสานการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานภาคีในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และขอให้สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่ช่วยประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารในทุกช่องทางเพื่อสร้างการรับรู้และสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนได้รับรู้รับทราบด้วย

๔.๒ การปรับปรุงองค์ประกอบคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงใหม่

เลขานุการ

ในส่วนของการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเป็นคำสั่งของคณะกรรมการจัดระบบการจราจร ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ให้จังหวัดสามารถแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิได้ ทั้งหมดไม่เกิน ๗ คน ซึ่งขณะนี้จังหวัดเชียงใหม่ได้มี

การแต่งตั้ง...

การแต่งตั้งครบทั้ง ๗ ท่าน เรียบร้อยแล้ว แต่มีคณะกรรมการบางท่านที่มีการโยกย้ายไปรับราชการที่จังหวัดอื่น ไม่สะดวกที่จะเข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากตามกฎหมายการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิต้องแต่งตั้งตัวบุคคล ไม่สามารถที่จะแต่งตั้งตามตำแหน่งได้ ดังนั้น ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงกรณีที่มีการโยกย้าย ฝ่ายเลขานุการจะได้ทำคำสั่งเพื่อเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิต่อไป โดยมีองค์ประกอบเดิม ได้แก่ (๑) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ (๒) ผู้แทนฝ่ายทหาร (๓) ผู้แทนกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ (๔) ภาควิชาการ ๒ ท่าน และ (๕) ผู้แทนหอการค้า จังหวัดเชียงใหม่ ๒ ท่าน โดยรายละเอียดจะขออนุญาตประสานกับทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประสานในรายละเอียดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ยังมีความเกี่ยวข้อง เพื่อเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องอื่น ๆ

ดร.วิวรรณ พงษ์เรืองเกียรติ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

ขอให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่และแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ ตรวจสอบเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์การจราจรให้ถูกต้อง เช่น จุดกลับรถตรงสะพานหนองหอยที่มาจากสนามบิน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งวงแหวนรอบ ๒ ตรงสะพานข้ามแม่น้ำปิงช่วงป่าแดด เส้นทางเป็นลักษณะร่วน แขวงทางหลวงเชียงใหม่ได้ทำเป็นระบบวงเวียนแต่สัญลักษณ์ไม่ถูกต้อง รวมทั้ง เลียบริมน้ำป่าแดดมาจากเทศบาลป่าแดดที่จะวิ่งลงทิศใต้ไม่มีเส้นขีดให้รถจอดทำให้รถในวงเวียนไม่ได้ไปก่อน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรด้วย

นายวิทยา ไชยนันท์

จุดไหนที่ต้องปรับปรุงให้ถูกต้องหรือสัญลักษณ์ขีดจางจะเข้าไปดำเนินการแก้ไข แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ให้เรียบร้อย รวมถึงการจอดรถบริเวณริมทางเป็นส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรหรือมีปัญหาเรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุจะเข้าไปดำเนินการพิจารณา ถ้าหากมีปัญหาหรือมีส่วนที่ต้องร่วมกันตัดสินใจแก้ไขส่งผลกระทบเป็นวงกว้างทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะขอเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการ อจร. เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ แต่ส่วนที่ดำเนินการได้ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะเร่งดำเนินการต่อไป

นายวิพากษ์ จารุพันธ์

ขอฝากอีกประเด็นปัญหาตรงบริเวณหน้าตรวจคนเข้าเมืองที่จะมาสนามบิน แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ในช่วงเวลาเย็น จะมีรถรับจ้างแกร็บหรือรถที่จอดรอรับผู้โดยสารที่จะลงเครื่องทำให้รถติดขัดกันยาว รถที่ออกจากห้างสรรพสินค้าโรบินสันจะวิ่งเข้าทางหลักจะต้อง

หลบท้ายรถ...

หลบท้ายรถที่มาจากด้านข้างที่รอรับส่งผู้โดยสาร เพื่อตัดเข้าไปในเส้นทางหลักที่ลงมาจากต่างระดับโรบินสัน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้

ประธาน

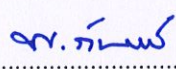
ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องป้ายสัญญาณต่าง ๆ และตรงทางข้ามม้าลายให้มีความชัดเจนถูกต้อง และดำเนินการแก้ไขปัญหาตามที่คณะกรรมการ อจร. ได้มีให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วย

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๓๐ น.

ลงชื่อ..........ผู้บันทึกการประชุม

นางสาวชนินาถ สิริธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

ลงชื่อ..........ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นายพงษ์ศักดิ์ แก้วแสนเมือง)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด