

รายงานการประชุม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

วันอังคารที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๘ เวลา ๑๓.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

ผู้มาประชุม

๑. นายชนะ	แพ่งพิบูลย์	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายธงชัย	บุตรวงษ์	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายชาญชัย	กีฬาแปง	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๔. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่
๕. นายภาสกร	เจตะบุตร	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ ๑
๖. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๗. นายอารักษ์	เทพศิริ	ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่
๘. นายวสันต์	มีจินดา	(แทน) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๙. นายสง่า	บัวระดก	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นายปัญญาพล	มงคลเจริญ	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. ดร.มานพ	แก้วโมราเจริญ	(แทน) ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๑๒. นางสาวกรรณา	เนียมเอี่ยม	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑๓. นายสุนันท์	ศรีสุขคำ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๑๔. นายนิรุจน์	ปัญญารัตน์	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๑๕. นางสาวชฎานันท์	ศิริประภาณท์กุล	(แทน) หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. ร.ต.อ.อานนท์	เชิดชูตระกูลทอง	(แทน) ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่
๑๗. พ.ต.อ.ปิยะพันธ์	ภัทรพงศ์สินธุ์	ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๑๘. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานช่างเทศบาลนครเชียงใหม่
๑๙. นางวาสนา	วปีนานนท์	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๒๐. พ.อ.พลีษฐ์	मुखเพชร	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒๑. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

/๒๒. ผศ.ดร.ปุ่น...

- ๒๒. ผศ.ดร.ปุ่น เทียงบูรณธรรม หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ๒๓. นายชวลิต สุวิทย์ศักดิ์ทานนท์ กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่-กรรมการฝ่ายโลจิสติกส์

ผู้เข้าร่วมประชุม

- ๑. นายทฤษฎี ชุติวงษา สำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน)
- ๒. นางสาวสุภมาส ลีลารักษ์สกุล สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- ๓. นางสาวพรพรหมนีย์ พิพัฒน์นุกูล สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- ๔. นายวีระพงษ์ ตาจันทร์ดี สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- ๕. นายอรรถพงษ์ วงศ์พิงไชย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ๖. อาจารย์อรสา ธรรมสร่างกูร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ๗. นายฐิติพงศ์ จิระเจริญวงศ์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ๘. สิบเอกกชกร พุทธสอน องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

สรุปสาระสำคัญการประชุมดังนี้

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีนายชนะ แพงพิบูลย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวเปิดการประชุม และดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังนี้

ระเบียบวาระที่ ๑ : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
-ไม่มี-

ระเบียบวาระที่ ๒ : เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ เมื่อวันที่วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๘

นางสาวชฎานันท์ ศิริประภานนท์กุล สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ มีจำนวน ๗ หน้า ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

มีเรื่องสืบเนื่อง จำนวน ๑ เรื่อง คือ การจัดระเบียบการขนส่งมวลขนรถสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสีล้อแดง) มีเรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๑ เรื่อง คือ ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ มีเรื่องเพื่อพิจารณา จำนวน ๑ เรื่อง คือ การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในเมืองเชียงใหม่ และมีเรื่องอื่นๆ จำนวน ๑ เรื่อง คือ การศึกษาระบบขนส่งมวลขนที่มีมาตรฐาน

มติที่ประชุม รับรองการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ เมื่อวันที่วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๘

ระเบียบวาระที่ ๓ : เรื่องสืบเนื่อง
การจัดระเบียบการขนส่งมวลขนรถสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสีล้อแดง)

ผศ.ดร.ปุ่น เทียงบูรณธรรม หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
/และโครงสร้าง...

และโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าความคืบหน้าจากเดือนที่แล้วก่อนสงกรานต์ที่ได้มีการพูดคุยกัน หลังจากได้มีการประชุมหารือกันเรื่องสถานการณ์ของเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันจากโมเดลที่เราได้ทำการทดสอบมา ตอนนี้อยู่ที่ร้อยละ ๘-๙ ประจำทางประมาณร้อยละ ๙๑-๙๒ (เป็นรถส่วนตัว) รถสาธารณะอยู่ที่ร้อยละ ๘-๙ ในโมเดลที่เราทำแบบจำลองไปเมื่อปีที่แล้ว ผลจากโมเดลทำให้เห็นว่าถ้าไม่มีการแทรกแซงอะไรบางอย่างรถสาธารณะจะเหลืออยู่ประมาณ ๔ เปอร์เซ็นต์ ในไม่อีกกี่ปีหรืออีก ๑๐ ปีข้างหน้า ที่ผ่านรถสองแถวแดงถึงแม้ว่าจะไม่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอะไรเพิ่มเติมมากขึ้นปริมาณของคนใช้รถสาธารณะก็จะลดลงเรื่อยๆ จะทำให้สถานการณ์ของเมืองเชียงใหม่เข้าสู่กับดักรถส่วนตัวอย่างเต็มตัว ปกติแล้วเมืองส่วนใหญ่ที่ยังเป็นอารยธรรมจะมีสัดส่วนรถส่วนตัวกับรถประจำทางที่อยู่ที่ร้อยละ ๔๐-๖๐ (เป็นเป้าหมายที่ทั่วโลกตั้งไว้) แต่เมืองเชียงใหม่อยู่ในสถานการณ์ที่ค่อนข้างจะวิกฤติ การนำเรียนของรองผู้อำนวยการ สนข. เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ จากภาพรวมในการระบียบการขนส่งมวลชนสาธารณะเมืองเชียงใหม่มีเป้าประสงค์ร่วมกันไม่ว่าจะเป็นนโยบายใดก็ตาม จะเข้ามาสู่ดัชนีตัวหนึ่งที่ค่อนข้างสำคัญซึ่งหลายเมืองได้ประกาศเอาไว้คือ ความสามารถในการเข้าถึงระยะจุดต่างๆ ของเมือง เมืองบางเมืองสามารถเดินทางถึงกันได้ประมาณ ๒๐ นาที เมืองเชียงใหม่เมื่อ ๒๐ ปี ที่ผ่านมา เราสามารถเดินทางไปสถานที่ต่างๆ ได้เพียง ๑๕ นาที ตอนนี้อย่างพยายามตั้งเป้าไม่ว่าจะเป็นรถส่วนตัว รถสาธารณะ รถแดง หรือการเดินทางเท้า ควรจะอยู่ในระยะเวลาการเดินทางที่ไม่เกิน ๒๐ นาที แต่สถานการณ์ตอนนี้ที่เราพบว่าจากระยะเวลาในการเดินทางที่เมื่อก่อนใช้เวลาเดินทางประมาณ ๑๕ นาที แต่ตอนนี้ใช้เวลาเดินทางเกินกว่า ๓๐ นาที เนื่องจากตอนนี้เมืองเชียงใหม่มีการเจริญเติบโตขึ้น ระยะการเดินทางก็เพิ่มมากขึ้น ในเวลา ๓-๕ ปีที่ผ่านมาเป็นคอร์ตเก่าที่เราได้สรุปกันไว้ ในไม่กี่ปีข้างหน้าที่มีการประเมินไว้โดยนัยยะแล้ว เมืองเชียงใหม่น่าจะเข้าสู่วิกฤติในหลายอย่าง ถ้าไม่มีการเข้าไปจัดระเบียบให้เป็นสาธารณะเข้ามา สิ่งที่เราเห็น คือ นโยบายที่ค่อนข้างสำคัญที่ได้นำเรียนเจ้าหน้าที่ตำรวจและหลายภาคส่วนด้วยกันว่าระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ ถ้าไม่ร่วมมือกันตั้งแต่เรื่องของกฎหมายจราจร และการเก็บค่าจอดรถ หรือนโยบายอะไรก็ตามที่สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน จากโมเดลที่เราดำเนินการมาทำให้เห็นว่าแม้ว่าเราจะมีผลสำรวจโมเดลก็ตาม ระบบขนส่งมวลชนก็จะไม่บรรลุเป้าหมายได้ถ้ากระบวนการอื่นๆ ไม่สอดคล้องกัน แต่ก่อนจะไปถึงขั้นนั้น ถ้าเป็นยุทธศาสตร์ปี ยุทธศาสตร์เอจะต้องขับเคลื่อนไปข้างหน้าก่อนทำให้ประชาชนชาวเชียงใหม่มีทางเลือกการเดินทางมากกว่ารถสี่ล้อแดงหรือรถหมวดอื่น เนื่องจากระบบรถสาธารณะแทบจะเลือกอยู่แค่หมวดเดียว ซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังไม่สามารถตอบคำถามในหลายเมืองได้ วันนี้ผลที่ก้าวหน้าจากเดือนที่แล้ว ตอนนี้อยู่ในกระบวนการทำงานในระดับการเดินทางในเมืองก็ประกอบด้วย ได้แก่

/ระดับด้านบน...

ระดับด้านบนเป็นเรื่องของการศึกษาระบบขนส่งมวลชนระดับกลางเป็นการดำเนินการจากสำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ภาคพายัพที่จะศึกษาโครงข่ายมวลชนขนาดกลาง ระดับที่ ๒ คืองานที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ มีการจัดระบบเปลี่ยนระบบขนส่งเป็นสองแถวแบบปกติเข้าสู่ระบบสองแถวที่มีการประจำเส้นทาง ส่วนระยะสุดท้ายเป็นโครงข่ายจักรยานและทางเดินเท้า นี่คือนิติทั้งหมดโครงข่ายของการเดินทางจังหวัดเชียงใหม่ ยกเว้นโครงข่ายรถส่วนตัวก็มีความคืบหน้าเป็นขั้นๆ กรอบแนวความคิดเริ่มจากสิ่งที่มีอยู่ต่อไปเป็นเส้นทางทั้ง ๑๔ เส้นทาง เริ่มต้นเดือนสิงหาคม ๒๕๕๗ ในรอบที่มีการจัดการนั้นได้มีการประชุมไป ๕ ครั้ง ได้มีข้อสรุปออกมา โดยแต่ละฝ่ายจะอาสาเข้ามาเมื่อมีการดำเนินการเกิดขึ้น สภาพความเป็นจริงทางพี่น้องสี่ล้อแดงก็ไม่สามารถดำเนินการไปได้ เพราะว่าต้องใช้เวลามากพอสมควรในการเปลี่ยนพฤติกรรมก็กลับเข้ามาสู่ระบบการเดินทาง ๑๔ สายก็ย่อลงมาในระดับสายเล็กๆ ก่อน และมีการขอร้องในเส้นทางที่ไม่เคยเกิดขึ้นให้ภาครัฐได้สนับสนุน ผู้สนับสนุนหลักๆ คือทางสำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) และองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อที่จะดำเนินการเพิ่มทางเลือกกับทางสหกรณ์สี่ล้อแดงหรือรถแดงได้มีทางเลือก แบบเลือกวิ่งแบบเดิมหรือจะเริ่มวิ่งแบบใหม่เป็นรถประจำเส้นทางเพิ่มขึ้นมาเราไม่ได้ใช้กระบวนการที่เรียกว่าบังคับ แต่เราใช้กระบวนการอาสาเข้ามา โดยที่ปรับปรุงคุณภาพของระบบเพื่อที่จะได้มีความตั้งใจหรือสอดคล้องกับกระบวนการ

เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ เริ่มสายที่ ๗ และ วันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เริ่มสายที่ ๑ ๒ และ ๙ และประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ จะสามารถเดินรถได้เป็นสายเดินรถวนซ้าย-วนขวา และเมื่อประมาณสองอาทิตย์ก่อนก็มีรถจากสหกรณ์นครล้านนา ซึ่งเป็นรถชุดเทิลบัสวิ่งไปตามเส้นทางที่เราได้จากการจัดระบบ คือ เริ่มมีระบบรถประจำทางขนาดเล็กเมืองเชียงใหม่ที่เริ่มทักทอเป็นโครงข่ายหลากหลายหน่วยงานเริ่มจากเทศบาล สหกรณ์นครล้านนา และการสนับสนุนจากทางพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) และองค์การบริหารส่วนจังหวัด และจากภาคเอกชนก็จะมีรถผ่านเวียงซึ่งมีสัมปทานอยู่แล้วก็จะกลับมาวิ่งใหม่ก็ทำให้มีโครงข่ายในลักษณะนี้เกิดขึ้นระบบก็ไปต่อ ต่อไปเป็นเส้นทาง ๔ สาย หลังจากประชุมครั้งนี้ไปก็จะเป็นรายงานแผนประชาสัมพันธ์ขึ้นมาเพื่อจะทำให้เกิดโมเดลเกิดขึ้นก็จะได้รับการสนับสนุน โดยที่จะประกอบกันตั้งแต่รถ ค่าตัว ค่าโฆษณาต่างๆ อันนี้ก็เป็นเส้นทางสี่สายที่เราประกาศต่อการเทรนนิ่งบุคลากรของเราวันนี้ปรากฏว่าจากเมื่อก่อนที่เรามีรถสาย ๗ สายเดียวที่สามารถวิ่งตรงเวลาได้ ตอนนีสามารถทำได้ทั้งสี่สายแล้ว บวกลดตารางการเดินทางไม่เกิน ๕ นาที

นายอรรถพงษ์ วงศ์พิงไชย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าได้เข้ามาเสริมทีมเพื่อจะได้จัดระบบรถประจำทางในเมืองหรือว่าสี่ล้อแดงเดินไปได้ตั้งแต่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ เป็นต้นมา วงจรผู้ให้บริการหรือว่าซัพพลายไซด์จะสมบูรณ์ เมื่อมีตัวรถ และตัวเส้นทาง รถมายังถึงรวมผู้ขับ มีเส้นทางมีหลักผ่านผู้ขับเป็นคนที่เขามาขับแล้วอยู่รอดได้ จึงเป็นเรื่องของการอุดหนุนหรือ Subsidy เราได้จัดการจุดจอดหรือ

/ป้ายจอด...

ป้ายจอด สิ่งที่สำคัญคือทำตาราง ทำเส้นทาง พร้อมทำตารางเวลา และราคาเที่ยว โดยทดลองราคาที่ ๑๕ บาท และเราได้ศึกษาและสาธิตมา ๔ เส้นทาง ในวันเปิดตัวที่ โรงแรมเชียงใหม่แกรนด์วิวมีเสียงตอบรับว่าโครงการนี้ดูดีแต่ไม่ค่อยรู้จักว่าอยู่ที่ไหน อย่างไร ดังนั้น ถ้านับจากนี้ไปเราคงจะต้องมาร่วมมือกันทำงานหนักขึ้น เรื่องของด้าน ผู้ใช้งานผู้รับบริการหรือดีมานด์ไซด์ ฉะนั้นต้องทำให้ผู้ใช้งานหรือผู้เดินทางรู้จักว่าเรามี โครงการนี้ นอกจากทำให้รู้จักก็ต้องทำให้รัก และทำให้เลือกใช้ ถ้าถามว่าเขาจะรู้จัก โครงการนี้ได้อย่างไร เราคงใช้สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อโซเชียลมีเดีย สื่อแอสมีเดีย วิทยู โทรทัศน์ ในเครือข่ายของเรา โซเชียลมีเดีย เช่น เว็บไซต์ของเรา ก่อน เพียงใช้ของสมาคมชมรม สื่อสิ่งพิมพ์ มีการให้ข่าว หรือการให้สัมภาษณ์ จากนั้นเมื่อรู้จักระบบที่จะเกิดบริการ สล๊อตแดง ในรูปแบบของรถประจำทางมันต้อง “WOW & WORK” ผู้ใช้งาน คือ ผู้ที่มี สิทธิพำนักในจังหวัดเชียงใหม่ นักเดินทางและนักท่องเที่ยว เมื่อเขามาเจอก็ต้องรู้สึก WOW ในคุณภาพรถที่น่านั่ง แต่ตอนนี้ระยะเบื้องต้นคงจะมีการปรับปรุงความตั้งใจ ในการใช้บริการ เนื่องจากรถบางคันยังร้อนเหม็นควัน และขับหวาดเสียวอยู่ WORK คือประสิทธิภาพการตรงเวลา เมื่อโบกรถขึ้นไม่ได้แต่ต้องมีรถมาตรงเวลา วิ่งตามเส้นทาง สามารถคุมเวลานัดได้ เราจึงมองว่าสิ่งที่เราต้องช่วยกันคือการจัดการเกิด “WOW & WORK” คือคุณภาพและประสิทธิภาพสู่กลุ่มผู้รับบริการ ซึ่งตอนนี้จากความรู้สึกที่สัมผัส ได้ของประชาชนในเชียงใหม่ สื่อมวลชน ผู้รับบริการ และข้อมูลจากทีมงาน คือตัวพี่น้อง สล๊อตแดงอยู่ได้โดยต้องมีรายได้ แล้วรายได้จะมายังไงก็ต้องมีคนขึ้นและจ่ายเงิน ซึ่งตอนนี้ จะมีการแจกคู่มือให้ทดลองใช้ ทางโครงการได้มีการแจกคู่มือให้ผู้ให้บริการทดลองใช้ แล้วบอกกลับมาผ่านเว็บไซต์ หรือโทรศัพท์หรือเจ้าหน้าที่ของเราเพื่อติ เราต้องการให้ ท่านติว่ามีการใช้งานเป็นอย่างไรบ้าง การตอบรับของผู้ใช้จะทำให้เราปรับประสิทธิภาพ และคุณภาพของเราได้ซึ่งก็ต้องเป็นมิติการทำงานของเรา เพื่อจะดึงตัวชีวิตเรื่องของมี คนขึ้นมีรายได้ไปสู่ธุรกิจ หรือ Business Model เราต้องพยายามทำให้โครงการนี้ สามารถอยู่ได้ด้วยตัวเองโดยที่มีประสิทธิภาพ ตอนนี้อยู่ในช่วงตัวเลขและจะปรับ เรา สามารถลดต้นทุนอะไรบางอย่างได้ แต่ที่สำคัญที่สุดตัวแปรผันตรงคือ ผู้ให้บริการ ถ้าคน ขึ้นเยอะเราจะมีรถบริการได้ถี่ ทางหน่วยคงจะผลิตข้อมูลนำเรียน และขอความร่วมมือ โดยเฉพาะในมิติทำให้รู้จักรักและรู้จักใช้

นายชาญชัย กีฬาแปง ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ขณะนี้ ได้ดำเนินการจัดรถบริการสาธารณะ Shuttle Bus เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจาก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ไปยังโรงแรมต่างๆ โดยกำหนดเส้นทางเดินรถจำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ ๑ (A๑) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โรงแรมแคนทารีฮิลล์ โรงแรม อีสตินตัน โรงแรมภูคำ โรงแรมไอบิสสไตล์เชียงใหม่ โรงแรมกรีนเลค รีสอร์ทเชียงใหม่ โรงแรมคุ้มภูคำ โรงแรมฮอเลียตี้การ์เด็นแอนดริส รีสอร์ท โรงแรมธาริน โรงแรมเชียงใหม่-แกรนด์วิว โรงแรมปางสวนแก้ว โรงแรมบ้านดิงกี้ โรงแรมเชียงใหม่ออร์คิด ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และเส้นทางที่ ๒ (A๒) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โรงแรมนครพิงค์พาลเลซ โรงแรมเชอราตันเชียงใหม่ โรงแรมฮอเลียตี้อินน์เชียงใหม่ เชียงใหม่ไนท์บาร์ซ่า โรงแรมเลอเมอริเดียน โรงแรม

/รอยัลปรีนเซส...

รอยัลปรีนเซสเชียงใหม่ โรงแรมแซงกรี-ลาเชียงใหม่ โรงแรมดิเอ็มเพรส โรงแรมลานนา-พาลาส โรงแรมรัตนานารีเวอร์ไซด์สปาร์ตอร์ท ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ต พลาซ่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยใช้รถตู้โดยสารปรับอากาศไม่ประจำทางของ สหกรณ์นคร-ล้านนาเดินรถ จำกัด จำนวน ๒๐ คัน แบ่งเป็นเส้นทางละ ๑๐ คัน เก็บค่าบริการ ๔๐ บาทตลอดสาย เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่งมีจุดจอด บริเวณทางด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่แล้ว

นายปัญญาพล มงคลเจริญ ฝ่ายนิติกร องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าการให้บริการรถโดยสารสาธารณะดังกล่าว ไม่ได้ให้บริการ เฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เท่านั้น ยังให้บริการครอบคลุมถึงเขตเทศบาลอื่นๆ ด้วย ดังนั้น จึงควรเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ในการ ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จึงได้มีแนวคิดจัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อดำเนินการบริหาร จัดการด้านระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติองค์การ บริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๔๐ ไม่ได้ระบุให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด เชียงใหม่ สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดได้อย่างชัดเจนเหมือนพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ จึงได้มีส่งหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอทราบความชัดเจนในการดำเนินการจัดตั้งบริษัท ขณะนี้อยู่ระหว่างกระทรวง มหาดไทยพิจารณา สำหรับการให้สำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) (สพค.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่ ต้องรอความชัดเจนของนโยบายของ สพค.

มติที่ประชุม

ในอนาคตต้องมีหน่วยงานเจ้าภาพหลักในเรื่องระบบขนส่งมวลชนรถสาธารณะเมือง เชียงใหม่ (สีล้อแดง) อย่างชัดเจน เพื่อดำเนินการให้เป็นรูปธรรมต่อไป และขอให้มีการ นำเสนอความคืบหน้าในเรื่องนี้ในการประชุมครั้งต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔ :

เรื่องเพื่อทราบ

สรุปผลการดำเนินงานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์

นางวาสนา วปีนันทน์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เชียงใหม่แจ้งให้ที่ประชุมทราบถึงสรุปรายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล สงกรานต์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ของจังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ ๙-๑๕ เมษายน ๒๕๕๘ สรุปรวมจังหวัดเชียงใหม่เกิดอุบัติเหตุรวมทั้งหมด ๑๑๙ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๑๑๘ ราย เสียชีวิต ๑๐ ราย เสียชีวิตหลังเกิดเหตุในช่วงเทศกาลเพิ่ม ๓ ราย รวมเสียชีวิตทั้งหมด เป็น ๑๓ ราย อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นอำเภอฝางเกิดอุบัติเหตุรวม ๑๔ ครั้ง รองลงมาเป็นอำเภอเมืองและดอยสะเก็ด ๑๐ ราย และอันดับที่ ๓ เป็นอำเภอสันทราย สันป่าตองและแมริม รวม ๙ ครั้ง ปีนี้จังหวัดเชียงใหม่ไม่มีอำเภอไหนที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งปีที่ผ่านมามีอำเภอรอบนอกเช่นอำเภอกัลยาณิวัฒนาที่ไม่เกิดอุบัติเหตุเลย แต่ปีนี้มีทุก อำเภอที่มีอุบัติเหตุ สำหรับวันที่มีอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลสงกรานต์ คือ วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๘ จำนวน ๒๑ ครั้ง และน้อยที่สุด คือ วันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘ จำนวน ๑๒ ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๓ ราย เป็นชาย ๑๒ ราย หญิง ๑ ราย อำเภอที่มีผู้เสียชีวิต สูงสุด อำเภอละ ๒ คน ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอแม่เมาะ และอำเภอ

/สันป่าตอง...

สันป่าตอง ซึ่งสถิติในภาพรวมทั่วประเทศ จำนวนอุบัติเหตุสูงสุดเชียงใหม่เป็นอันดับที่ ๓ มีอุบัติเหตุ จำนวน ๑๑๙ ครั้ง สูงสุดที่จังหวัดพิษณุโลก จำนวน ๑๔๑ ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดคือจังหวัดสุรินทร์ จำนวน ๑๖ ราย จังหวัดเชียงใหม่เป็นลำดับที่ ๓ จำนวน ๑๓ ราย

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดของจังหวัดเชียงใหม่ปีนี้ ลำดับแรกก็จะเป็นเรื่องของการเมาสุรา ร้อยละ ๓๔.๑๐ รองลงมาจะเป็นขับรถเร็วเกินกำหนดร้อยละ ๑๕.๐๓ และก็มีมอเตอร์ไซด์/ทัศนวิสัยไม่ปลอดภัยร้อยละ ๑๐.๙๘ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดก็ได้แก่จักรยานยนต์ร้อยละ ๘๓.๔๗ รองลงมาเป็นรถปิกอัพ ร้อยละ ๙.๔๙ และเป็นรถเก๋งและรถแท็กซี่ ร้อยละ ๓.๔๑ จุดที่/สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดยังเป็นเช่นเดิมก็คือ ทางตรงร้อยละ ๕๕.๔๖ รองลงมาเป็นทางโค้ง ร้อยละ ๒๔.๔๗ และทางแยก ร้อยละ ๑๑.๗๖ ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลปีนี้ สูงสุดที่ถนน อบต. และ ถนนในหมู่บ้าน ร้อยละ ๔๗.๙๐ รองลงมาเป็นถนนของกรมทางหลวง ร้อยละ ๔๔.๕๔ และถนนในเมือง/เทศบาล ร้อยละ ๔.๒๐ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น. ร้อยละ ๓๑.๐๙ รองลงมาเป็น ๑๒.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ร้อยละ ๑๘.๔๙ แล้วก็ หลัง ๒๔.๐๐-๐๔.๐๐ น. ร้อยละ ๑๖.๘๑ ช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดเป็นอายุ ๕๐ ปี ขึ้นไป ร้อยละ ๑๘.๗๕ รองลงมาเป็นช่วงอายุ ๒๐-๒๔ ปี ร้อยละ ๑๗.๑๙ และที่ ๓๐-๓๙ ปี และ ๔๐-๔๙ ปี เป็นร้อยละ ๑๕.๖๓ สรุปลก็คือส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงานอายุตั้งแต่ ๒๐ ปี ขึ้นไป ที่จะประสบอุบัติเหตุสูงสุด

การเรียกตรวจยานพาหนะ จำนวน ๗๖,๙๗๑ คัน พบการกระทำผิดแล้วก็ดำเนินคดี ๒๔,๕๙๖ ราย โดยสูงสุดจะเป็นเรื่องของการไม่มีใบขับขี่ร้อยละ ๓๖.๓๐ รองลงมาไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๓๔.๑๙ สำหรับเรื่องของการเมาสุราอยู่ที่ร้อยละ ๔.๙๐ ปีนี้เรามีในเรื่องของการจัดการขับรถเร็วเกินกำหนดเพิ่มขึ้นมานะคะ ร้อยละ ๓.๙๕ เพราะว่าปีก่อนๆ จะอยู่ในเปอร์เซ็นต์ที่น้อยมาก มีข้อสังเกตว่าในปีนี้มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต แยกคนภายในจังหวัดในพื้นที่ก็คือกรณีบาดเจ็บเป็นคนที่ในพื้นที่ในอำเภอ นั้นและเกิดอุบัติเหตุในอำเภอนั้น จำนวน ๖๘ ราย ซึ่งลดลงจากเมื่อสองปีที่แล้ว ร้อยละ ๓๓.๓๓ แล้วก็ก็เป็นคนที่อยู่ในเขตจังหวัดเชียงใหม่แล้วก็เกิดบาดเจ็บในจังหวัดเชียงใหม่ลดลงเช่นกัน เป็นร้อยละ ๒๕.๐๐ เป็นคนต่างจังหวัดที่มาเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๑ ราย ก็ลดลงไปร้อยละ ๓๘.๙๘ ปีนี้มีคนต่างด้าวที่มาประสบอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๘ ราย ซึ่งปีที่แล้วเราไม่ได้เก็บข้อมูลนี้ไว้ แต่ปีนี้เราเก็บในเรื่องของคนต่างด้าวด้วย สำหรับผู้ที่เสียชีวิต จำนวน ๑๓ ราย เป็นคนที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ๕ ราย แล้วก็เป็นคนต่างจังหวัด ๒ ราย เป็นคนต่างด้าว ๒ ราย สำหรับปีนี้อุบัติเหตุใหญ่ของเราเรียกว่าไม่ได้ลดนะคะ เพราะว่าปีที่แล้วเกิดอุบัติเหตุใหญ่ ๑ รายที่อำเภอฮอด ปีนี้มีอุบัติเหตุใหญ่ ๑ ราย ในเขตอำเภอสารภี แต่เป็นคนต่างพื้นที่ ที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ กรณีเป็นเด็กเยาวชน มีอุบัติเหตุใหญ่เกิดขึ้น ๑ ครั้ง

มติที่ประชุม

ขอขอบคุณทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และขอให้มีการรณรงค์การตรวจจับหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อผู้ขับขี่จะได้หันมาสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น

/ระเบียบวาระที่ ๕...

ระเบียบวาระที่ ๕ :

เรื่องเพื่อพิจารณา

การจัดทำเครื่องหมายแสดงอาณาเขตที่ตั้งวางแผงลอยรถเข็นและช่องทางคนเดินให้ชัดเจนโดยการขีดสีตีเส้นสีขาวบนทางเท้า (ฟุตบาท)

นายอรรถชา กัมปนาทแสนยากร จำจังหวัดเชียงใหม่ แจ้งให้ที่ประชุมทราบ ว่าสืบเนื่องจากเจ้าของร้านค้า ผู้ที่พักอาศัย ผู้ใช้ถนนย่านไนท์บาซาร์ได้รับความเดือดร้อนจากผู้ค้าแผงลอยไนท์บาซาร์ จึงร่วมกันยื่นฟ้องเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อศาลปกครองเชียงใหม่ ซึ่งศาลปกครองเชียงใหม่ได้มีคำพิพากษาให้เทศบาลนครเชียงใหม่ ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดย

๑) ให้ผู้ค้าแผงลอยแก้ไขปรับปรุงรูปแบบและขนาดให้เหมาะสมและมีขนาดไม่ใหญ่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในประกาศเทศบาลนครเชียงใหม่ ฉบับลงวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ เรื่อง ประกาศเขตผ่อนผัน

๒) จัดทำเครื่องหมายแสดงอาณาเขตที่ตั้งวางแผงลอยรถเข็น และช่องทางคนเดินให้ชัดเจน

๓) ควบคุมดูแลการขายหรือจำหน่ายสินค้าบนที่หรือทางสาธารณะทั้งสองฝั่งของถนนข้างกลาง ตั้งแต่แยกอุปกุดจนถึงสี่แยกแสงตะวัน ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ภายในกำหนดเวลา ตามประกาศของเทศบาลนครเชียงใหม่อย่างเคร่งครัดภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่ศาลได้มีคำพิพากษา

เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ดำเนินการจัดระเบียบผู้ค้าแผงลอยบริเวณดังกล่าว ดังนี้

๑) ขอความร่วมมือผู้ค้าแผงลอยให้ปรับปรุงรูปแบบแผงลอยจากที่เป็น ล้อเข็นตู้ขนาดใหญ่เก็บสินค้าไว้ภายในมาเป็นแบบถอดประกอบ (Knockdown) ขนาด กว้าง ๙๐ เซนติเมตร ยาว ๑๐๐ เซนติเมตร

๒) ขีดสีตีเส้นสีขาวบนทางเท้า (ฟุตบาท) ยาวตลอดสองฝั่งของถนนข้างกลางย่านไนท์บาซาร์ และเว้นที่บนทางเท้าเป็นช่องทางเดินต่ำกว่า ๑ เมตร

๓) ควบคุมดูแลไม่ให้มีการขายหรือจำหน่ายสินค้าบนที่หรือทางสาธารณะก่อนเวลาผ่อนผัน (เวลา ๑๘.๐๐-๑๒.๐๐ น.) และตั้งแผงรูก้าฝิจราจรกีดขวางทางม้าลาย

ผู้ค้าแผงลอยที่ได้รับผลกระทบจึงได้มีหนังสือร้องเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ และเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ค้าแผงลอยที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการจัดระเบียบผู้ค้าแผงลอยของเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบไนท์บาซาร์จังหวัดเชียงใหม่ (คณะกรรมการ ๔ ฝ่าย) ประกอบด้วย หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เทศบาลนครเชียงใหม่ กลุ่มผู้ค้าในศูนย์การค้า และกลุ่มผู้ค้าแผงลอย โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายชนะ แสงพิบูลย์) เป็นประธาน เพื่อพิจารณาดำเนินการจัดระเบียบไนท์บาซาร์ของจังหวัดเชียงใหม่

ในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระเบียบไนท์บาซาร์จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๘ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ออกประกาศเทศบาลนครเชียงใหม่ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม

๒๕๕๘ เรื่อง แก้ไขเปลี่ยนแปลงการกำหนดบริเวณพื้นที่ผ่อนผัน โดยมีการยกเลิกพื้นที่ผ่อนผันหรือโซนแผงลอย จำนวน ๕ โซน ของเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้แก่

(๑) โซน B-๐ บริเวณทางเท้าของถนนช้างคลานฝั่งทิศตะวันตก ช่วงตั้งแต่บริเวณแยกตัดถนนท่าแพจนถึงหน้าอาคารเลขที่ ๒๖ ถนนช้างคลาน ตำบลช้างคลาน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

(๒) โซน B-๖ บริเวณทางเท้าของถนนช้างคลานฝั่งตะวันตก ช่วงตั้งแต่หน้าโรงแรมรอยัลปรีนเซสจนถึงห้างสรรพสินค้าพันธุ์ทิพย์พลาซ่า

(๓) โซน C-๑ บริเวณพื้นที่การจราจรของถนนลอยเคราะห์ฝั่งซ้าย ด้านทิศตะวันออก ถนนช้างคลาน ตำบลช้างคลาน ช่วงตั้งแต่บริเวณแยกตัดถนนช้างคลานเป็นต้นไป

(๔) โซน C-๒ บริเวณพื้นที่การจราจรของถนนลอยเคราะห์ฝั่งซ้าย ด้านทิศตะวันออก ถนนช้างคลาน ตำบลช้างคลาน ช่วงตั้งแต่บริเวณแยกตัดถนนช้างคลานเป็นต้นไป

(๕) โซน C-๓ บริเวณทางเท้าของถนนลอยเคราะห์ ด้านหน้าโรงแรมเลอเมอร์เดียน

คณะกรรมการจัดระเบียบไนท์บาซาร์จังหวัดเชียงใหม่ มีความเห็นว่า พื้นที่โซน C-๑ และ C-๒ เป็นโซนที่ตั้งอยู่บนผิวทางจราจร ซึ่งกว้าง ๗-๑๐ เมตร ระยะทางยาว ๖๘.๘ เมตร ไม่มีทางเดินเท้า และวิ่งรถทางเดียว หากจะดำเนินการทาสีตีเส้นสีขาวแบ่งเป็นทางเดินเท้ากว่า ๒ เมตร โดยไม่ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ค้าแผงลอยที่มีอยู่ ๔๔ ราย น่าจะดำเนินการได้ จึงมีมติให้สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่และสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่นำเสนอที่ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพ็ชรผลดีสกุล ฝ่ายวิศวกรรมจราจร เทศบาลนครเชียงใหม่ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่ากรณีถ้าเป็นทางฟุตบอล เทศบาลนครเชียงใหม่จะรับผิดชอบบนฟุตบอล กรณีถ้าเป็นถนน บริเวณผิวทางจะอยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มงานจราจรเมืองเชียงใหม่ ซึ่งบริเวณโซน C-๑ และ C-๒ ไม่มีฟุตบอล จึงอยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มงานจราจรเมืองเชียงใหม่ สำหรับความหมายของคำว่าฟุตบอล คือ แยกผิวทางออกจากถนน ถ้าแคตีเส้นอย่างเดียวถือว่าไม่ใช่ ฟุตบอลจะถูกกำหนดว่าความสูงเท่าไรจึงจะให้คนเดินผิวทางได้ และฟุตบอลต้องเป็นทางสาธารณะ และโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินบนผิวทางจราจรที่ได้ตีเส้นสีขาวบนทางเท้ามีค่อนข้างสูง

พ.ต.อ.ปิยะพันธ์ ภทรพงษ์สินธุ์ ผู้กำกับกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ตำรวจจราจรเชียงใหม่ร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ดำเนินการจัดทำเครื่องหมาย แสดงอาณาเขตที่ตั้งวางแผงลอย รถเข็น และช่องทางคนเดิน ให้มีความชัดเจน เพื่อให้ประชาชน นักท่องเที่ยว รวมทั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะได้เห็นเครื่องหมายจราจรได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะเป็นการลดอุบัติเหตุของเมืองเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้ดำเนินการในพื้นที่ตลาดวโรรส ตลาดต้นลำไย ตลาดประตูเชียงใหม่ ตลาดสมเพชร ตลาดประตูช้างเผือก และถนนบุญเรืองฤทธิ์ ซอย ๒

/นางสาวกรรณา...

นางสาวกรรมา เนียมเอี่ยม ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเสนอว่าเรื่องความเห็นชอบของคณะกรรมการ อจร. ขอเป็นความเห็นชอบของที่ประชุมในกรณีว่าเรื่องนี้มันไม่ขัดและไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรคือไม่ขัดข้อง แต่เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ ต้องพิจารณาอนุญาตมากกว่าที่ประชุมเห็นชอบ ถ้าการมีแผนล่อยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรก็น่าจะสามารถทำได้

มติที่ประชุม

เห็นชอบว่าการทาสีตีเส้นบนผิวจราจรบนถนนล่อยเคราะห์สามารถแยกทางจราจรกับทางเดินเท้าได้ แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ค้าแผงลอยและนักท่องเที่ยว โดยให้ติดตั้งที่กั้นทางบริเวณจุดเริ่มต้นของฟุตบาทเพื่อให้ผู้ขับขี่รถได้เห็นอย่างชัดเจน รวมทั้งจำกัดความเร็วของรถที่วิ่งในเส้นทางดังกล่าวด้วย และขอให้สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ นำความเห็นของที่ประชุมฯ เสนอคณะกรรมการจัดระเบียบไนท์บาซาร์จังหวัดเชียงใหม่ (คณะกรรมการ ๔ ฝ่าย) ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๖ :

เรื่องอื่นๆ

การจัดระบบการเดินรถทางเดียวบริเวณถนนศรีดอนไชย

พ.ต.อ.ปิยะพันธ์ ภัทรพงศ์สินธุ์ ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าตำรวจจราจรเชียงใหม่ได้ดำเนินโครงการทดลองปรับระบบการเดินรถทางเดียว (One Way) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนศรีดอนไชย ที่ได้มารถสามารถสวนทางกันเข้า-ออก จากซอย ๔ ซึ่งจะมาตัดกระแสการจราจรบนถนนศรีดอนไชยและทำให้รถติดขัดอย่างมาก เพราะเป็นแหล่งท่องเที่ยวและมีตลาดขนาดใหญ่ โดยตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๘ เป็นต้นมา ตำรวจจราจรได้กำหนดให้รถสามารถเลี้ยวซ้ายจากถนนศรีดอนไชยเข้าซอย ๔ ไปยังถนนล่อยเคราะห์ได้แต่ไม่อนุญาตให้รถจากถนนล่อยเคราะห์เลี้ยวขวาเข้าซอย ๔ มายังถนนศรีดอนไชย

มติที่ประชุม

เห็นชอบให้มีการทดลองปรับระบบการเดินรถทางเดียวบริเวณถนนศรีดอนไชย และขอให้กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้รายงานผลการดำเนินงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๕.๔๐ น.



นางสาวชฎานันท์ ศิริประภานนท์กุล
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
ผู้จัดทำรายงานการประชุม



นายสง่า บัวระดก
หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด
ผู้ตรวจรายงานการประชุม