

**รายงานการประชุม**  
**คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕**  
**วันศุกร์ที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๓๐ น.**  
**ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่**

\*\*\*\*\*

**คณะอนุกรรมการ**

๑. นายวีระพันธ์	ดีอ่อน	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายวิรัช	ตั้งมั่นควงวรกุล	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางสาวชนิศา	ชมศิลป์	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายศราวุธ	หังดิน	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๕. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นางสาวสุพรรณวดี	ศิริโสม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๗. นายวิพากษ์	จารุพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑	
๘. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๙. นางดวงแก้ว	แสนงาย	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓	
๑๐. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๑. นายเอกนิษฐ์	อรุณพิทักษ์พันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๒. พ.ต.อ.ไพศาล	นันทา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๓. สิบเอกธนภัทร	จันทร์พัชรวิฑิต	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๔. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. นายศเนติ	จิรภาสอังกูร	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. ผศ.ดร.ทรงยศ	กิจธรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค	
๑๗. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๘. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๙. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๒๐. นายพีรวัชร	เขี้ยววาท	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่	
๒๑. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	

**ผู้ทรงคุณวุฒิ**

๑. ร.ท.วิทยา	วิริยะ	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒. นายอรุณ	ปินตา	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่

**ผู้ที่เข้าร่วมประชุม**

๑. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายศุภฤกษ์	โนสุ	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายศรัณยู	คำฝัน	สำนักงานแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒

๔. สุวีดา	กิ่งเมืองเก่า	สำนักงานเพื่อการพัฒนาแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส (เอเอฟดี) AFD
๕. นายภูฤฤต	กระแสดุข	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๖. นายพลวริษฐ์	สุวิทย์ศักดิ์ดา	กรรมการรองเลขาธิการ (นิมซีเส็ง)
๗. นายชวลิต	สุวิทย์ศักดิ์ดำนนท์	กรรมการผู้ช่วยปฏิคม (นิมซีเส็ง)
๘. นางสาวอังศุธร	พูลประสาธน์พร	พนักงานวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๙. นายชิตพล	ปัญญาวงศ์	พนักงานบริหารงานทั่วไป สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางสาวจิตา	แสนปัญญา	พนักงานบริหารงานทั่วไป สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นางสาวณิชนันท์	ผาน้ำคำ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๒. นายอัครพงษ์	ปวนลอง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นางสาวกฤติยา	บุญปั้น	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นางสาวยมาภรณ์	โกศายานนท์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวณัฏฐ์พิมล	กรินทร์รักษ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นางสาวอมรรัตน์	พลheim	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๗. นายวิเศษ	นันทะเสน	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๘. นางสาวอริษา	หนิ้วคำ	เจ้าหน้าที่พัสดุ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

**ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม/ติดภารกิจ**

๑. พ.ต.อ.เจน	โสภา	ผู้กำกับกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายวิวรรธน์	พงศ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๔. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๕. ดร.ปุ่น	เที่ยงบุญธรรม	หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑	<p>เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ</p> <p>เนื่องจาก ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ติดภารกิจในวันนี้ จึงได้มอบหมาย รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายวีระพันธ์ ตี๋อ่อน) เป็นประธานการประชุม คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ ในวันที่ โดยมีวาระการประชุมเป็นเรื่องสืบเนื่อง จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา และ สถานการณ์การให้บริการรถเมล์ RTC และ รถโดยสารมินิบัส และมีประเด็นแจ้งที่ประชุมเพื่อทราบจำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่ ผลการดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๕ และ การนำเสนอความร่วมมือทางวิชาการโครงการปรับปรุงคุณภาพอากาศ โดยสำนักงานเพื่อการพัฒนาแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส และมีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาร่วมกัน คือ การกำหนดเขตควบคุมความเร็ว ในเขตชุมชนเมืองเชียงใหม่</p>
มติที่ประชุม	รับทราบ
ระเบียบวาระที่ ๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔
เลขานุการ	จากการประชุมประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯทราบ ตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๗/๒/ว ๑๑๙๒๒ ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
มติที่ประชุม	รับรองรายงานการประชุม
ระเบียบวาระที่ ๓ วาระ ๓.๑	เรื่องสืบเนื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา
เลขานุการ	ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา ดังนี้ จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านคุรุสภามีปัญหาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ตั้งแต่ก่อนการก่อสร้างทางลอดแยกแม่กวาง ซึ่งเดิมในอดีตมีการควบคุมและบริหารจัดการทางแยกดังกล่าว โดยใช้สัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดปัญหาเรื่องการแออัดของรถในช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้การจราจรติดขัดสะสมท้ายแถวเป็นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงมีนโยบาย

แก้ไขปัญหา...

แก้ไขปัญหาบริเวณแยกแม่กวังโดยใช้วงเวียนผสมผสานกับทางลอดซึ่งเป็นต้นแบบในการนำมาใช้ในจังหวัดเชียงใหม่ จากเดิมบริหารจัดการโดยใช้สัญญาณไฟจราจรให้บริการได้ครั้งละ ๑ ทิศทาง แต่การใช้วงเวียนทางลอดและทางต่างระดับสามารถให้บริการทั้ง ๔ ทิศทางในเวลาเดียวกัน จึงทำให้ปัญหารถติดสะสมบริเวณแยกแม่กวังคลี่คลายไป แต่รถที่จะเลี้ยวเข้าหมู่บ้านครูสภาจะรอคิวสะสมเป็นแถวยาว เนื่องจากรถยนต์บนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ วิ่งด้วยความเร็ว ต่อเนื่องจากแยกแม่กวังทำให้รถที่จะเลี้ยวกลับรถต้องรอจังหวะนาน เบื้องต้นได้ดำเนินการห้ามรถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาเลี้ยวขวา โดยนำ barrier ไปวางเป็นลักษณะของเกาะกลางถนนเพื่อที่จะให้รถที่มาจากทางแยกแม่กวังและรถที่มาจากดอยสะเก็ดสามารถกลับรถได้ แต่รถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาจะไปดอยสะเก็ดต้องเลี้ยวซ้ายไปทางแยกแม่กวังและกลับรถในวงเวียนซึ่งระยะทางเพิ่มมากขึ้นแต่มีความปลอดภัยมากขึ้น

ในส่วนขอเสนอที่ให้ปรับปรุงเป็นสามแยกเลี้ยวขวา เพื่อเข้าหมู่บ้านครูสภา เนื่องจากปริมาณรถที่เลี้ยวขวาออกจากหมู่บ้านครูสภามีไม่มาก แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ แจ้งว่า ในอนาคตจะมีการดำเนินการบริเวณหน้าหมู่บ้านพลอรั่ววิสัยที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งจะลดปัญหาการจราจรทำให้การบริหารจัดการทางแยกจะเหลือแค่ ๒ เฟส แต่หากดำเนินการที่ทางแยกหน้าหมู่บ้านครูสภาจะเพิ่มเป็น ๓ เฟส ซึ่งจะให้เกิดความล่าช้า จึงขอเสนอให้ไปกลับรถบริเวณหน้าหมู่บ้านพลอรั่ววิสัยจะเกิดประโยชน์ต่อจุดกลับรถทั้งสองแห่ง โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบตามที่เสนอและมอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการต่อไป นั้น

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ขณะนี้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ดำเนินการจัดการจราจรโดยปรับปรุงทางกายภาพ คือ ได้จัดทำช่องกลับรถโดยเฉพาะเพื่อดำเนินการแก้ไขเบื้องต้นก่อนแล้ว แต่เนื่องจากปริมาณการจราจรของรถเส้นทางหลักมีปริมาณมาก ปัญหาอควิกลับรถและอุบัติเหตุสาเหตุจากปริมาณการจราจรสูงและต่อเนื่องรวมทั้งการใช้ความเร็วในอนาคตแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ อาจจะต้องปรับปรุงจุดกลับรถให้เป็นระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมแบบ Adaptive Control ประกอบด้วย ๑) ไฟสัญญาณจราจร ๒) ไฟฟ้าแสงสว่างชนิดติดตั้งบนหัวเสา ๓) ก่อสร้างเกาะแบ่งถนนและขยายความยาวของช่องรถกลับรถเพิ่มเติม และ ๔) ทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่ โดยในช่วงที่ไม่มีรถเข้ามาบริเวณจุดกลับรถ รถที่วิ่งเส้นทางหลักจะได้สัญญาณไฟเขียวทั้ง ๒ ทิศทาง ในส่วนของรถที่มารอบริเวณจุดกลับรถระบบจะบริหารจัดการให้มีสัญญาณไฟเขียวเพื่อเลี้ยวรถได้ ในขณะที่เส้นทางหลักจะได้สัญญาณไฟแดงจะทำให้การกลับรถมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จึงได้ดำเนินการออกแบบทางกายภาพและปริมาณงานเบื้องต้นแล้วเสร็จ โดยคาดว่าจะต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการก่อสร้าง ประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท แต่ยังไม่มียกงบประมาณมารองรับ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จึงจะขอรับการจัดสรรงบประมาณจากกรมทางหลวง และงบประมาณบางส่วนอาจจะขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณจังหวัดในการดำเนินการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนในพื้นที่

ประธาน ขอให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการ อจร. อย่างต่อเนื่อง

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๓.๒

เลขานุการ

## สถานการณ์การให้บริการรถเมล์ RTC และรถโดยสารมินิบัส

เทศบาลนครเชียงใหม่ได้รายงานสถานการณ์การให้บริการรถเมล์ RTC และรถโดยสารมินิบัสว่า เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของเทศบาลนครเชียงใหม่ลดลงอย่างมาก ทำให้ผลประกอบการติดลบอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้การเดินทางของเทศบาลนครเชียงใหม่ยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ จึงขอลดจำนวนเที่ยวให้บริการลงเหลือเพียงวันละ ๘ เที่ยว/วัน (ช่วงเช้า ๔ เที่ยว และช่วงเย็น ๔ เที่ยว) จนถึงเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ และในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ เทศบาลนครเชียงใหม่แจ้งว่า รถโดยสารของเทศบาลนครเชียงใหม่ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่องประกอบกับประมาณที่ได้รับการสนับสนุนไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการในการในปัจจุบัน ซึ่งขาดทุนไปประมาณ ๙๐% เนื่องจากไม่มีผู้มาใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ ผู้บริหารจึงให้ดำเนินการทบทวนภารกิจความคุ้มค่าและนำเสนอต่อสภาเทศบาลเพื่อขอยกเลิกภารกิจในการให้บริการรถขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป โดยที่ประชุมได้มีมติให้เทศบาลนครเชียงใหม่พิจารณาทบทวนอีกครั้ง ว่าความต้องการของผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะมีมาก - น้อยเพียงใด และหากหยุดให้บริการจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างไรบ้าง โดยขอให้เทศบาลนครเชียงใหม่รายงานความคืบหน้าในที่ประชุมทราบต่อไป

นายพีรวัชร เชี่ยวชาญ  
เทศบาลนครเชียงใหม่

ปัจจุบันเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ออกเทศบัญญัติเทศบาลนครเชียงใหม่เรื่องขอยกเลิกเทศบัญญัติเทศบาลนครเชียงใหม่ อนุญาตให้เทศบาลนครเชียงใหม่ทำการเทศพาณิชย์เกี่ยวกับการเดินรถประจำทาง พ.ศ. ๒๕๔๘ พ.ศ. ๒๕๖๕ ประกาศ ณ วันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๕ ซึ่งสภาเทศบาลนครเชียงใหม่ได้มีมติเห็นชอบให้ตราเทศบัญญัติเทศบาลนครเชียงใหม่ เรื่องยกเลิกเทศบัญญัติเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการอนุญาตการเดินรถดังกล่าวในการประชุมสภาเทศบาลนครเชียงใหม่สมัยสามัญ ครั้งที่ ๓ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๔ แล้ว มีวัตถุประสงค์ขอยกเลิกสัมปทานการเดินรถประจำทางทุกเส้นทางที่เทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับสัมปทาน เนื่องจากเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ดำเนินการเดินรถประจำทางให้บริการแก่ประชาชน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นต้นมาจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งในการดำเนินการเกี่ยวกับกิจการเดินรถประจำทางรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ ๘๐ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากเทศบาลนครเชียงใหม่มาโดยตลอด เนื่องจากรายได้จากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางที่จัดเก็บเองนั้นไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายและไม่สามารถบริหารกิจการได้ด้วยตัวเอง อีกทั้งยังพบว่า การดำเนินการของกิจการเดินรถประจำทางในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาไม่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ แม้ว่าจะได้รับการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางหรือช่วงเวลาในการให้บริการ ประกอบกับรายได้ของเทศบาลนครเชียงใหม่ลดลงและมีภารกิจที่จำเป็นต้องดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการป้องกันและเฝ้าระวังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ทำให้ต้องหยุดดำเนินการเดินรถประจำทางเพื่อนำงบประมาณที่อุดหนุนให้กับกิจการเดินรถประจำทางไปใช้ในภารกิจอื่นที่มีความจำเป็นและสอดคล้องกับสถานการณ์ ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ ให้เทศบาลนครเชียงใหม่ประกาศเทศบัญญัติ

เทศบาล...

เทศบาลนครเชียงใหม่ฉบับดังกล่าว ทั้งนี้ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้มีหนังสือลงวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึงสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ขอยกเลิกสัมปทานการเดินรถประจำทางแล้ว

นางวัชรภรณ์ เลาทเจริญยศ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ประสานไปยังบริษัท RTC ซึ่งประสบปัญหาสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ขาดทุนเป็นระยะเวลานาน ซึ่ง RTC ยืนยันยังคงดำเนินการและจะกลับมาให้บริการ โดยจะทำการเปลี่ยนรถโดยสารที่มีขนาดใหญ่ให้เป็นรถโดยสารขนาดเล็กให้บริการแทน ทั้ง ๓ เส้นทาง และวางแผนจะกลับมาวิ่งให้บริการในช่วงปลายเดือนมิถุนายน - ต้นเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ ส่วนเส้นทางที่เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ขอยกเลิกไป สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่จะได้ออกประกาศหาผู้รับสัมปทานเพื่อประกอบการเดินรถโดยสารในเส้นทางดังกล่าวต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อทราบ

วาระ ๔.๑

ผลการดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๕

นายอรุณ ปันตา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ ขอรายงานผล หัวหน้าสำนักงานป้องกัน การดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาล และบรรเทาสาธารณภัย สงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยภาพรวมมีสถิติค่อนข้างดีขึ้น อุบัติเหตุช่วง ๗ วัน มีการสังเวยตลอดภัย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน ๖๕ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๖๓ ราย ผู้เสียชีวิต จำนวน ๘ ราย ซึ่งจำนวนครั้งผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตลดจากค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบกับ ๓ ปีย้อนหลัง ลดลงคิดเป็น ๓๙ % ส่วนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลง ๔๑% จำนวนผู้เสียชีวิต ลดลง ๓%

โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แบ่งการทำงานออกเป็น ๓ ช่วง

๑. ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น
๒. ช่วงควบคุมเข้มข้น ๗ วันสังเวยตลอดภัย
๓. ช่วงหลังควบคุม

สถิติในช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๔ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๒๓ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๒๗ คน และผู้เสียชีวิต ๓ คน ในส่วนของ

- ช่วงควบคุมเข้มข้น ๗ วันสังเวยตลอดภัย มีเกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๖๕ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๖๓ คน และผู้เสียชีวิต ๘ คน

- ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๔ เมษายน ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๙ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๙ ราย และไม่มีผู้เสียชีวิต

และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับทั้ง ๓ ช่วง จะเห็นว่าช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดจะอยู่ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นช่วงที่มีการสังเวยรถกลับภูมิลำเนาและเป็นช่วงที่เป็นเทศกาล

สำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- การดื่มแล้วขับร้อยละ ๔๒.๗๖
- การขับเร็วเกินกว่ากำหนดร้อยละ ๒๑.๓๓

- ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ ๑๓.๓๓
- ทศวินสัยไม่ดีร้อยละ ๘
- สภาพถนนร้อยละ ๔
- แสงรศผิดกฎหมาย หลับใน และสภาพถนนร้อยละ ๒.๖๗
- ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและการขับรถยนต์ร้อยละ ๑.๓๓

โดยมีพฤติกรรมต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- การไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๔๗.๖๑
- การดื่มแล้วขับร้อยละ ๒๐
- การขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๖.๖๗
- และการตัดหน้ากระชั้นชิด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย นั่งท้ายกระบะรถ และอื่นๆ

สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๘๔.๖๒ ซึ่งมีอัตราที่ค่อนข้างสูงอย่างเห็นได้ชัดเจน
- รถปิกอัพร้อยละ ๗.๖๙
- อื่นๆ เช่น คนเดินถนนร้อยละ ๖.๑๕
- รถเก๋งร้อยละ ๑.๕๔

สถานที่เกิดเหตุ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนทางตรง ร้อยละ ๘๑.๕๔ ทางโค้ง ร้อยละ ๑๘.๔๖

ประเภทถนน เกิดขึ้นบนทางถนนของทางหลวง ร้อยละ ๔๓.๐๘ ถนนในหมู่บ้าน ร้อยละ ๒๙.๒๓ ถนนทางเทศบาลและทางหลวงชนบท ตามลำดับ

ในส่วนของภูมิลำเนาผู้ประสบอุบัติเหตุ เป็นคนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ร้อยละ ๙๔.๔ อยู่ในเขตอำเภอเดียวกัน ร้อยละ ๗๑.๘๗ ต่างอำเภอ ร้อยละ ๒๒.๕๔ คนนอกพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ร้อยละ ๕.๖

ในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุดคือช่วงเย็น ๒๑.๐๐ - ๐๐.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. รวมกันอยู่ที่ร้อยละ ๔๐

ในส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ

- อำเภอที่ไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงดาว ดอยสะเก็ด และแม่ฮอน
- อำเภอที่มีผู้เสียชีวิต ๘ อำเภอ ได้แก่ อำเภอแมริม ผาง แม่ฮาย จอมทอง สันกำแพง ทางดง และไชยปราการ
- อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ อำเภอแม่แตง จำนวน ๙ ครั้ง อำเภอฝาง จำนวน ๘ ครั้ง อำเภอแมริม จำนวน ๖ ครั้ง อำเภอแม่ฮายและอำเภอจอมทอง เกิดอุบัติเหตุอำเภอละ ๕ ครั้ง อำเภอพร้าว อำเภอสันกำแพงและอำเภอสันทราย เกิดอุบัติเหตุอำเภอละ ๔ ครั้ง อำเภอสันป่าตอง เกิดอุบัติเหตุ ๓ ครั้ง อำเภอสะเมิง อำเภอเมืองเชียงใหม่ อำเภอสารภีและอำเภอหางดง เกิดอุบัติเหตุอำเภอละ ๒ ครั้ง อำเภอแม่แจ่ม อำเภอไชยปราการ อำเภอแม่วาง อำเภอดอยหล่อ อำเภอกัลยาณิวัฒนา อำเภอฮอด อำเภอดอยเต่า อำเภออมก๋อย และอำเภอเวียงแหง เกิดอุบัติเหตุอำเภอละ ๑ ครั้ง

โดยมี...

โดยมีการถอดบทเรียนเพื่อทำการวิเคราะห์เป็นผลการดำเนินการ ดังนี้ SWOT

**จุดแข็ง** ได้มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการในทุกระดับ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นอกจากนี้จะมีหน่วยงาน บุคลากรที่มีความพร้อมตามยุทธศาสตร์ทั้ง ๕ สาขาหลัก มีภาคีเครือข่ายที่มีความพร้อมภาครัฐและเอกชน มีการบูรณาการการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอย่างรวดเร็วและเป็นประจำทุกวัน มีการลงพื้นที่วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ หรือมีผู้เสียชีวิต นอกจากนี้ยังมีการกวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายนอกช่วงเวลา การจำหน่ายให้กับเยาวชน และการขอความร่วมมือจากสถานประกอบการงดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยมีการออกประกาศจากเจ้าพนักงานจราจรห้ามรถโดยสารที่มีขนาดใหญ่ขึ้นดอย รวมถึงการนำนวัตกรรมกล้องอัจฉริยะ CCTV SPEED CAMERA มาใช้หรือบังคับใช้กฎหมาย

**จุดอ่อน** งบประมาณไม่เพียงพอ และเจ้าหน้าที่ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมถึงบางตำบลไม่มีหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

**โอกาส** ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา มีการสนับสนุนการดำเนินงาน งบประมาณหรือสิ่งของที่จำเป็นจากหน่วยงานอื่น ๆ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงานเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้การจำหน่ายแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลถูกจำกัดลง ทำให้การเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง

**อุปสรรค** มีสถานประกอบการบางแห่งลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับเยาวชน และการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีการคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วขับ การขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด อีกทั้ง จังหวัดเชียงใหม่เริ่มมีผู้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากจึงมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับฝุ่นควันอาจจะมีผลต่อทัศนวิสัยที่ไม่ดี

**ข้อเสนอแนะ** มีการเสนอแนะในที่ประชุม ควรที่จะมีการบังคับใช้กฎหมายตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยเฉพาะการตั้งด่านตรวจ/จุดสกัดต่างๆ ให้เข้มงวด มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ไม่ใช้ความเร็วเกินกว่ากำหนด ขอความร่วมมือผู้ประกอบการกวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะการจำหน่ายให้กับเยาวชน และการปฏิบัติตามมาตรการของคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดเชียงใหม่อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ควรมีการจัดสรรงบประมาณให้มีความเพียงพอ การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเยาวชนแล้วขับอย่างเข้มงวด หากมีการกระทำความผิดให้ดำเนินคดีถึงที่สุด และควรมีการตรวจสอบความพร้อมรถตู้ชีพ กู้ภัย รวมถึงพิจารณาติดตั้งระบบ GPS ในรถทุกคัน

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๒

การนำเสนอความร่วมมือทางวิชาการโครงการปรับปรุงคุณภาพอากาศ

นางสาวสุวิดา กิ่งเมืองเก่า      โครงการ AFD Regional Program for Air Quality Improvement in สำนักงานเพื่อการพัฒนาแห่ง Southeast Asia ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงานเพื่อการพัฒนาแห่ง สาธารณรัฐฝรั่งเศส      สาธารณรัฐฝรั่งเศส (Agence Francaise de Developpement : AFD) เพื่อมุ่งเน้น การปรับปรุงคุณภาพอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีกลุ่มประเทศเป้าหมาย

ประกอบด้วย...



ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศไทย วงเงินงบประมาณ ๒.๕ ล้านยูโร (ประมาณ ๙๓ ล้านบาท) สำหรับ ๓ ประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ สนับสนุนประเทศหุ้นส่วน (Partner Countries) ในการพัฒนาและดำเนินการตาม นโยบายและโครงการต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงคุณภาพอากาศ รวมถึงสร้างความตระหนัก ถึงปัญหาคุณภาพอากาศ แนวทางการปรับปรุงคุณภาพอากาศ และเสริมสร้างความสามารถของท้องถิ่นในการจัดทำโครงการหรือนโยบายสาธารณะที่จะนำไปสู่ การลดมลพิษทางอากาศ โดยในส่วนของประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ ๓ ประการ คือ

- ๑) การสนับสนุนระบบการบริหารจัดการคุณภาพอากาศ
- ๒) การเสริมสร้างศักยภาพในระดับภูมิภาค และระดับประเทศ
- ๓) การระบุแหล่งปล่อยมลพิษในจังหวัดเชียงใหม่หรือการระบุงค์ประกอบ ของชนิดยานยนต์ที่ใช้งานในจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ การดำเนินโครงการปรับปรุง คุณภาพอากาศในประเทศไทยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ และคณะทำงานด้านการแก้ไขปัญหาหมอกควัน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งตามแผนงานจะเริ่มโครงการในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ โดยจะมีการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัด เชียงใหม่ต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

การกำหนดเขตควบคุมความเร็ว ในเขตชุมชนเมืองเชียงใหม่

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล  
แขวงทางหลวง  
เชียงใหม่ที่ ๒

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้การจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ โดยได้ดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตั้งแต่แยกดอนจั่นจนถึงแยกรินคำ ในการติดตั้งป้ายอัจฉริยะเพื่อควบคุมและตรวจจับ ความเร็ว รวมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถ บนท้องถนน มีจุดตรวจวัดสภาพอากาศบริเวณแยกฟ้าฮ่าม แจ้งค่าฝุ่นละออง PM ๒.๕ ซึ่งได้ติดตั้งป้ายดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว และเริ่มทดลองใช้งาน แต่ยังไม่ได้กำหนดอัตรา ความเร็วที่จะตรวจจับความเร็วซึ่งจังหวัดเชียงใหม่ประสบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ค่อนข้างรุนแรง โดยเฉพาะเส้นทางสายหลักที่มีความกว้างของถนนมากทำให้ขับขี่ ด้วยความเร็วและในช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนมหิตล ช่วงเวลา ๐๐.๓๐ น. โดยผู้ขับขี่ด้วยความเร็ว ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เกิดอุบัติเหตุ ชนเสาไฟฟ้าและชนป้ายจราจรเสียหาย จึงต้องมีการหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อ ประสานการปฏิบัติและกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสมในเขตทางหลวงบริเวณ ทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตั้งแต่แยกดอนจั่นจนถึงแยกรินคำ ก่อนเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ โดยจะกำหนดให้ผู้ที่ใช้เส้นทางตรงที่สามารถวิ่งผ่านทางลอดโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร เข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ ส่วนผู้เดินทางที่จะไปร้านค้า ประกอบธุรกิจหรือที่อยู่อาศัย สามารถใช้ทางคู่ขนาน ซึ่งความเร็วของผู้ใช้ทางหลักกับทางคู่ขนานจะมีความแตกต่างกัน ตามวัตถุประสงค์ของผู้ใช้ถนน สำหรับผู้ใช้เส้นทางหลักควรจะมีการควบคุมความเร็ว เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ เบื้องต้นแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ประสานกับตำรวจ ทางหลวงซึ่งมีการออกไปสั่งแก่ผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยปัจจุบัน

ตำรวจ...

ตำรวจทางหลวงมีเครื่องตรวจจับความเร็วทั้งหมด ๔ เครื่อง ใช้ในจุดขาเข้าเมือง ๓ จุด และขาออกเมือง ๑ จุด และป้ายควบคุมความเร็ว จึงขอเสนอให้คณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อพิจารณากำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสม และนำไป บังคับใช้ต่อไป

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบมติตามที่ประชุม สำนักงานนโยบายและ คณะกรรมการนโยบายและแผนป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ โดยมีพลเอกประวิตร แผนการขนส่งและจราจร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบการควบคุมความเร็ว ในพื้นที่เขตเมือง ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้แจ้งแนวทางการควบคุมความเร็วในพื้นที่ ชุมชนให้จังหวัดทุกจังหวัดทราบแล้ว โดยกำหนดเป็น ๑ จังหวัด ๑ เส้นทางควบคุม ความเร็ว ซึ่งให้แต่ละจังหวัดกำหนดความเร็วรถในถนนที่มีช่องจราจรมากกว่า ๔ ช่องจราจร ซึ่งกำหนดให้รถขนาดเล็กใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง รถขนาดใหญ่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสามล้อและรถพ่วงใช้ ความเร็วได้ไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยจังหวัดเชียงใหม่ได้มีการควบคุมความเร็ว ในเส้นทางในเขตพื้นที่คูเมืองทั้งรอบในและรอบนอกให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

เส้นทางทางช้างแวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เป็นเส้นที่ใช้ความเร็วมาก และเป็นเส้นทางที่ใช้สัญจรเข้า-ออกเข้าเมืองและเป็นเส้นเลี้ยงเมือง ประกอบกับจาก สถิติที่ทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ นำเสนอมีความชัดเจนและเส้นทางดังกล่าว เป็นเส้นทางที่มีอุบัติเหตุสูง เห็นควรให้มีการควบคุมความเร็วเนื่องจากได้รับงบประมาณ และมีทรัพยากรอยู่แล้ว และจะเกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายซึ่งจะทำให้ภาพลักษณ์ของ จังหวัดเชียงใหม่ดีขึ้น เนื่องจากเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีอุบัติเหตุสูง

ประธาน

เรื่องของความเร็วถ้ากำหนดความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในทางตรง และทางที่มีผิวการจราจรที่กว้าง เพราะฉะนั้นคำว่าเขตสามารถแบ่งออกเป็นหลาย section เช่น ในเขตชุมชนเมืองเริ่มจากตอนนั้นเข้ามาระยะทางกี่กิโลเมตรจะใช้ความเร็ว ไม่เกินเท่าไร และเริ่มลดลงเป็นขั้นบันไดเพื่อจะป้องกันปัญหาความไม่พอใจของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ฉะนั้นเรื่องความเร็วซึ่งเบื้องต้นแวงทางหลวงฯ ได้จัดทำข้อมูลเรียบร้อยแล้ว และประการต่อมา คือ การนำมติ ครม. มาประกอบการพิจารณาก็จะเป็นประโยชน์ และหาข้อยุติให้ได้เพื่อจะได้นำไปดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

นางสาวชนิสรา ชมศิลป์  
ประชาสัมพันธ์จังหวัด  
เชียงใหม่

ขอเสนอให้มีการจำกัดความเร็วอยู่ที่ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อไม่ให้เกิด ผลกระทบเรื่องการออกไปสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจออกที่ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถ้าลดเพดานในการออกจาก ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ประชาชนยังคงยอมรับได้และอีกทั้งยังได้รับการอนุโลมเพิ่มความเร็วให้อีก ๑๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง สามารถออกไปสั่งจากเดิม ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง ได้หรือไม่

ประธาน

มี ๓ ประเด็นที่ต้องการสอบถาม

๑. หากใช้ใบสั่งเป็นตัวควบคุม ประชาชนอาจจะไม่ให้ความร่วมมือ
๒. ในเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมความเร็วจะสามารถปรับเปลี่ยนความเร็วได้หรือไม่ จากเดิมกำหนดความเร็วไว้ที่ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้หรือไม่

๓. การกำหนด...

๓. การกำหนดความเร็วยากให้คำนึงถึงสภาพความเป็นจริง นอกจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ก็ยังมีองค์ประกอบอื่นๆ ที่สามารถนำมาประกอบการพิจารณาในการกำหนดมาตรการควบคุมความเร็วด้วย

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล                      การควบคุมความเร็วตั้งแต่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตั้งแต่แยกดอนจั่น  
 แขวงทางหลวง  
 เชียงใหม่ที่ ๒                      – แยกกรีนคำ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร เพื่อเข้าสู่พื้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่หากจะให้  
 ผู้ขับขี่มีผลกระทบน้อยที่สุด เห็นควรควบคุมความเร็วที่ ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และ  
 การออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่เกิน ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งจะเป็นผลดีต่อภาพรวมผู้ใช้รถ  
 ใช้ถนนและมีผลกระทบกับผู้ขับขี่น้อยที่สุด และในแต่ละทางแยกก็อำนวยความสะดวก  
 ด้วยทางลัดเพราะไม่มีระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุม ฉะนั้นการที่จะเข้าเมืองโดยใช้  
 ทางหลวงหมายเลข ๑๑ จะสามารถลดความแออัดของการจราจรได้ เพราะรถที่  
 เดินทางเข้าเขตเมืองลดความเร็วลง เนื่องจากมีการควบคุมความเร็วอยู่ที่ ๘๐ กิโลเมตร  
 ต่อชั่วโมง ตั้งแต่แยกดอนจั่น ทั้งนี้ ตำรวจทางหลวงไม่ขัดข้องในการดำเนินการ  
 แต่ต้องการมติจากคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ในประเด็นเรื่องการ  
 ควบคุมความเร็วที่ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ออกใบสั่งในความเร็วกว่าที่ ๙๐ กิโลเมตร  
 ต่อชั่วโมง ซึ่งตำรวจทางหลวงพร้อมที่จะดำเนินการ ประกอบกับขณะนี้ได้มีการ  
 เตรียมการระบบเพื่อรองรับการดำเนินการไว้หมดแล้ว

นายอรุณ ปินตา                                      แนวทางการควบคุมความเร็วในพื้นที่ชุมชนที่ให้แต่ละจังหวัดกำหนด ๑ จังหวัด  
 หัวหน้าสำนักงานป้องกัน                      ๑ เส้นทาง หากจังหวัดจะกำหนดพื้นที่ชุมชนที่ควบคุมความเร็วมากกว่า ๑ เส้นทาง  
 และบรรเทาสาธารณภัย                      น่าจะเป็นผลดีมากกว่าผลเสียจะทำให้สถิติอุบัติเหตุลดลง  
 จังหวัดเชียงใหม่

นายสมชาย ทองคำคุณ                      ขอให้พิจารณากำหนดช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีความหนาแน่นของ  
 หอการค้าจังหวัด                      การจราจร โดยอาจจะลดความเร็วควบคุมลงมาอยู่ที่ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ  
 เชียงใหม่                      ขอให้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย  
 กำหนด

มติที่ประชุม                                      เห็นชอบตามแนวทางการกำหนดความเร็วบนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตั้งแต่  
 แยกดอนจั่น – แยกกรีนคำ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร โดยกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน  
 ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และตำรวจทางหลวงจะออกใบสั่งที่อัตราความเร็วเกินกว่า  
 ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และตำรวจทางหลวงสุ่มตรวจอย่างน้อยวันละ ๑ ครั้ง โดยจะ  
 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ เป็นต้นไป และขอให้ประชาสัมพันธ์  
 จังหวัดเชียงใหม่ประสานกับแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เพื่อทำการประชาสัมพันธ์  
 และสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนได้รับทราบการกำหนดความเร็วบนทางหลวง  
 หมายเลข ๑๑ ต่อไปด้วย

ระเบียบวาระที่ ๖                      เรื่องอื่นๆ

๑. ขอให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาจัดการจราจรบริเวณแยก  
 ศาลเด็ก – แยกฟ้าฮ่าม ตรงไปสะพานข้ามแม่น้ำปิง ช่องจราจรซ้ายในบางช่วงเวลาที่  
 มีการจราจรไม่หนาแน่นขอให้สัญญาณไฟจราจรให้สามารถตรงไปได้โดยไม่ต้องรอ  
 สัญญาณไฟจราจร

๒. การเปิดเสรี...

๒. การเปิดเสรีกัญชาทำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนและประชาชนกังวลต่อผลกระทบกับการขับซื้ออย่างปลอดภัย ซึ่งเบื้องต้นภาคเอกชนเสนอให้ออกระเบียบเพื่อควบคุมการใช้กัญชาในสถานที่ทำงานและในการขับขี่ จึงขอให้ภาครัฐได้พิจารณาออกกฎหมายหรือระเบียบบังคับใช้ต่อไปด้วย

๓. แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ในการติดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์ดิจิทัล ซึ่งขณะนี้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ใช้ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลในการเดินทางโดยจะช่วยเหลือประชาสัมพันธ์ในเรื่องต่างๆ ให้กับจังหวัดเชียงใหม่ต่อไปด้วย

๔. การลงพื้นที่เพื่อสนับสนุนมาตรการความปลอดภัยทางถนน ควรมีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สรรพสามิตจังหวัด ในการร่วมออกปฏิบัติการมาตรฐานการป้องกันไม่ให้ละเมิดกฎหมายสรรพสามิต เช่น การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือจำหน่ายให้เด็กอายุต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ซึ่งจะเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการลดการเกิดอุบัติเหตุและนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิต

เลิกประชุมเวลา ๑๖.๓๐ น.

ลงชื่อ.....*ภกตติยา บุญปิ่น*.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวภกตติยา บุญปิ่น)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

ลงชื่อ.....*อินทิรา ส.*.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวอินทิรา สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ