

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่

ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

วันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๒ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

ผู้มาเข้าร่วมประชุม

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. นายदनัย	สุขสกุล	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายพงษ์พันธ์	บูรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๙. นางสาวอัญญิกา	อุ้นใจดี	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๐. พ.ต.อ.ไพศาล	นันทา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. พ.ต.ต.กันย์กวีร์	กนกทิพย์กุล	(แทน) ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
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) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๗. นายพีรวิรัช	เชียววาท	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๘. นายวิศณุ	วิเศษสิงห์	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๙. นายชวลิต	สุวิทย์ศักดิ์านนท์	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๐. พันเอกเทวารัณย์	ประสาธแก้ว	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	
๒๑. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๒๒. ดร.ปุ่น	เที่ยงบรรณธรรม	ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๒๓. ดร.วิวรรธน์	พงษ์เรืองเกียรติ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. พ.ต.ท.สุนทร	อินใจคำ	รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๒. พ.ต.ท.เนติกร	ยศวัฒน์	รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายวิพากษ์	จารุพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑	
๔. นายวิทยา	ไชนันท์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๕. นางดวงแก้ว	แสนงาย	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓	

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

ผู้ไม่มาประชุม

๑. ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๒. ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่
๓. นายอรุณ ปินตา ผู้ทรงคุณวุฒิ
๔. สมชาย เอื้อวงษ์ชัย ผู้ทรงคุณวุฒิ

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

การประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้มอบหมายให้นายศิวกรบัวป้อง 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 โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตผู้อำนวยความสะดวกเทคโนโลยี เมืองหลักในภูมิภาค สรุปดังนี้

สารสนเทศการขนส่ง ความเป็นมาและพื้นที่ศึกษา

และจรรยา

- 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 ได้จัดสัมมนาเพื่อชี้แจงผลการศึกษา และรับฟังความเห็นต่อแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนพัฒนาระบบจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่

พื้นที่ศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตผังเมืองรวม และพื้นที่ชุมชนเมืองต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ครอบคลุม ๗ อำเภอ ๕๘ ตำบล

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

ผลการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ (๑) รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลผลิตมวลรวม รายได้ครัวเรือน การจ้างงาน จำนวนประชากร และจำนวนครัวเรือน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนรถจดทะเบียนสะสม จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม ทิศทางการพัฒนาเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน (๒) รวบรวมแหล่งกิจกรรมและพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจยานพาหนะ

สถาบันการศึกษา...

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

ผลการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้อมูลด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ (๑) รวบรวมข้อมูลโครงข่ายคมนาคมทางถนน เช่น โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางพิเศษโครงข่ายถนนสายหลักและรอง 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) การนำไปใช้แอพพลิเคชั่น Network โครงข่ายถนน รถไฟ ในโมเดลจราจร ชุดข้อมูล GIS (Shapefile) ข้อมูลปริมาณจราจรและขนส่งในโมเดลฯ

การสำรวจข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ (๑) รายการปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ เช่น แสดงจำนวนเที่ยวเดินทาง และจำนวนผู้โดยสารรายไตรมาส แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแยกรายหมวด และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ๑๑ จังหวัด แสดงสัดส่วนปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะแยกรายปี/รายจังหวัด และ (๒) รายงานสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะตามการศึกษาของโครงการ แสดงปริมาณกระแสจราจรเฉลี่ยต่อวัน (AADT) ณ จุดที่ใช้เปรียบเทียบ (Calibrate) แสดงจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่รายงานข้อมูลโดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) /รฟท. แสดงสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ได้จากการรายงานข้อมูลโดย ขบ./รฟท. และระบบการสำรวจข้อมูลด้วย Web Applications รายจังหวัด ได้แก่ ข้อมูลการเดินทางของครีวเรือน 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) พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ การให้บริการอย่างทั่วถึง และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง 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) ในรูปแบบการให้บริการแบบใช้พื้นที่ผิวจราจร ร่วมกับยานประเภทอื่น ๆ (Street Transit) เช่น (๑) รูปแบบการเดินทาง : Schedule/Time Table (ตารางเวลาการเดินทาง) กำหนดเวลาที่รถจะมาถึงป้ายหยุดรถแต่ละจุดและเหมาะกับเมืองที่มี Ridership ไม่สูงนัก (๒) การกำหนดความถี่ในการให้บริการ : Policy-based Frequencies กำหนดความถี่ในการให้บริการตาม Service Level ที่เหมาะสม โดยวิธีการนี้เหมาะสมสำหรับเมือง พื้นที่ หรือเส้นทางที่เพิ่งเริ่มต้นการพัฒนาขนส่งสาธารณะขึ้นใหม่ และ (๓) การกำหนดราคาโดยสารถในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๘๐ กำหนดราคาที่ ๑๕ บาท ตลอดสาย ภายหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๘๐ ให้ปรับเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมต่อไป

ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level)			
ระยะ	ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๕	ปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	ปี พ.ศ. ๒๕๘๑ เป็นต้นไป
ช่วงเวลาการบริการ	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 : ตารางเวลาและความถี่ปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม			

การพัฒนาเพื่อไปสู่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (Chiang Mai Mass Transit System)

การดำเนินการ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐			ปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕					ปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐					ปี ๘๑+	
	๖๘	๖๙	๗๐	๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐		
การพัฒนาระยะเปลี่ยนผ่าน															
๑) เตรียมโครงการ (การดำเนินการตามข้อระเบียบกฎหมายและขั้นตอนทางราชการปรับปรุงเส้นทาง และการจัดเตรียมงบประมาณ)															
๒) เริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง															
๓) งานก่อสร้าง/งานจัดทำระบบ/งานจัดหา EV Bus															

๔) เปิดให้บริการ...

คณะกรรมการ รพม. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ มีมติรับทราบสรุปผลการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๗ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ รพม. ปัจจุบันทาง รพม. 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 รพม. อยู่ระหว่างทำ TOR เพื่อขยายขอบเขตงานคาดว่าจะเริ่มงานในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๘

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีน้ำเงิน (ช่วงสวนสัตว์ เชียงใหม่ - สถานีรถไฟ) ได้ลงพื้นที่เพื่อติดตามการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่ กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ รพม. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายอื่น ๆ ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะเส้นทางโครงการฯ สายสีน้ำเงินที่มีแนวเส้นทางผ่านสวนสัตว์เชียงใหม่ ถนนนิมมานเหมินท์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนคนเดินประตูท่าแพ เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี และสถานีรถไฟเชียงใหม่ โดยได้ศึกษาเป็นรูปแบบได้ดินและระดับบนดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีเขียว (ช่วงแยก รวมโชคมีชัย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่) รพม. ได้รับประสานจากกรมการขนส่งทางราง (ขร.) แจ้งว่า กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือเรียนสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอ ครม. ทราบข้อเสนอการพัฒนาระบบขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๓ โครงการ เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง เป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีเป็นการรองรับ การเดินทางในเขตเมืองเชียงใหม่แก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรติดขัด ลดปัญหามลพิษเกิดการเชื่อมต่อสถานที่สำคัญ

นายวิพากษ์ จารุพันธ์ สายสีแดงที่ออกจากท่าอากาศยานเชียงใหม่มุ่งหน้าไปยังขนส่งแม่เหียะ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ สมานสามัคคี บริเวณนั้นใช้พื้นที่เกาะกลางหมายเลข ๑๐๘ ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณ การจราจรที่ผ่านแยกโลดัส ประมาณ ๗๐,๐๐๐ คัน/วัน ทำให้เป็นปัญหาใหญ่ ของบริษัทการทำอากาศยาน (ทอท.) ได้มีการปรับปรุงสนามบินโดยใช้จุดทางออก แยกโลดัส ขยายเป็นช่องทางออก โดยเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงซึ่งใช้เกาะกลางถนน

จะวิ่งทับเส้น...

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

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

มติที่ประชุม รับทราบ

๓.๓ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัดเชียงใหม่อนุมัติให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ ๑ สายที่ ๑๘ และ ๒๐ แก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

นายนิรุต ปัญญารัตน์ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘
สำนักงานขนส่ง เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ มีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
จังหวัดเชียงใหม่ ประจำทาง จำนวน ๒ เส้นทาง ให้กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการชำระค่าใบอนุญาตประกอบการ หลังจากได้รับใบอนุญาตประกอบการอีก ๑๘๐ วัน ซึ่งองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ จะต้องนำรถมาวิ่งให้บริการสายที่ ๑๘ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ สถานีรถไฟเชียงใหม่ – อนุสาวรีย์ครูบาศรัววิชัยผ่านสถานที่สำคัญ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ ๒ และ ๓ สถานีรถไฟเชียงใหม่ คูเมือง (ประตูท่าแพ-แจ่งหัวลิน-แจ่งกั๊กต้า-ประตูเชียงใหม่) โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่, โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และอนุสาวรีย์ครูบาศรัววิชัย ระยะทางประมาณ ๓๐.๔ กิโลเมตร
สายที่ ๒๐ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติฯ – ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ ผ่านสถานที่สำคัญ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ ๒ และ ๓ สถานีรถไฟเชียงใหม่ คูเมือง (ประตูท่าแพ-แจ่งหัวลิน-แจ่งกั๊กต้า-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

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

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

๔.๑ ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ และการกำหนดถนนเป้าหมาย กวดขันวินัยจราจรเข้มข้นตามนโยบายสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พ.ต.ท.วิระยา วงศ์แก้ว

ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ เกิดขึ้นจากปริมาณรถที่มากกว่า

กลุ่มงานจราจร

ปริมาณถนนหรือใช้เป็นพื้นที่จัดกิจกรรมของเมือง ส่งผลให้เส้นทางทุก ๆ เดือนจะมี

ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ การปิดกั้นการจราจรเพื่อจัดกิจกรรมของเมือง ซึ่งการปิดกั้นการจราจรแค่ประมาณ ๑ กิโลเมตร ก็ทำให้พื้นที่วงแหวนรอบ ๒ วงแหวนรอบ ๓ ของพื้นที่ การจัดกิจกรรมจะต้องถูกแบ่งฟังก์ชัน ถูกแบ่งความสามารถในการใช้พื้นที่ ทำให้การจราจรในจังหวัดเชียงใหม่บริหารจัดการได้ยาก กลุ่มงานงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ จึงขอเสนอประเด็นดังกล่าว ให้คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ร่วมกันพิจารณาให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาของการบริหารจัดการการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้หน่วยงานนำไปปรับปรุงจุดบริเวณ เพื่อให้สภาพการจราจรในภาพรวมดีขึ้น

(๑) ปัญหาการจราจรในเขตเมือง (ย่านนนิมมานเหมินท์) ถนนนิมมานเหมินท์ บริเวณแยกกรีนคำ เป็นทางแยกที่รถติด ๑ ใน ๑๐ ของโลก ถนนนิมมานเหมินท์ บริเวณแยกกรีนคำจะมีถนนมาตัดกัน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ถนนเชียงใหม่ลำปางและถนนห้วยแก้ว ฝั่งถนนเชียงใหม่ลำปางมาถึงสี่แยกกรีนคำขาเข้ามีเกาะกลาง ถนนห้วยแก้วจากแจ้งหัวลิมาสู่แยกกรีนคำมีเกาะกลาง และฝั่งห้วยแก้วที่จะไปโรงแรมเชียงใหม่ภูคำ ล่องไปทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ก็มีเกาะกลาง มีถนนเพียงเส้นเดียวที่ไม่มีเกาะกลางคือ ถนนนิมมานเหมินท์ อีกทั้งมีจุดทางข้ามม้าลายอยู่ใกล้กับทางแยกในระยะ ๕๐ เมตร ส่งผลให้การไหลของการจราจรถูกชะงักหลายครั้ง รวมทั้ง การที่มีคนเดินข้าม การออกจากซอยฝั่งตรงข้าม และการตัดทิศทางการเดินรถในทางตรงเพื่อที่จะออกสู่แยกกรีนคำ ทำให้การระบายรถที่จะเข้าไปในพื้นที่ถนนนิมมานเหมินท์ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงจุดนี้ยังเป็นจุดสุดท้ายของวงแหวนรอบ ๑ กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ มีแนวคิดที่จะทำเกาะกลางบนถนนนิมมานเหมินท์ ระยะทางประมาณ ๘๐๐ เมตร ตั้งแต่แยกกรีนคำจนถึงแยกเกษตรนิมมานเพื่อลดจุดติด

การจราจร...

การจราจร ปิดทางข้ามม้าลายบริเวณทางออกโรงแรมวันนิมมาน ให้เปลี่ยนมาใช้ทางข้ามบริเวณแยกรินคำ (ทางข้ามม้าลายห่างกัน ๕๐ เมตร) จัดทำเกาะกลางถนนแบบสมมติ เป็นโครงการทดลองประมาณ ๑ เดือน ตั้งแต่แยกรินคำถึงแยกเกษตรนิมมาน และ จัดทำทางข้ามม้าลาย โดยแบ่งเป็น ๒ จุด (๑) บริเวณหน้าสตรีบัส (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 หากผลการดำเนินงานสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์ได้ ทางทีมงานกลุ่มงานจราจรจะได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง แต่หากผลการดำเนินการไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนดังกล่าวได้ทางหน่วยงานจะได้หาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
ผู้ทรงคุณวุฒิ

บนถนนนิมมานเหมินท์เป็นย่านธุรกิจ ต้องพิจารณาว่าแนวทางการแก้ไขปัญหาจะให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการจราจร เพื่อให้เดินทางได้สะดวก หรือให้ความสำคัญกับคนที่มาจับจ่ายใช้สอยในบริเวณนั้น ถ้าจะทดลองการบริหารจัดการการจราจรรถที่สัญจรไปมาอาจจะมีการไหลเวียนดีขึ้น แต่อาจส่งผลกระทบต่อคนอาจจะลำบากมากขึ้น ธุรกิจก็อาจจะมีปัญหา มองว่าย่านธุรกิจรถต้องสัญจรไม่รับแรงการจราจรต้องติดขัดอยู่แล้ว ต้องให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการ รวมทั้งลูกค้าที่มาจับจ่ายใช้สอย โดยขอเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ อาจจะปรับสัญญาณไฟจราจร โดยปรับสัญญาณไฟจราจรขาออกจากถนนนิมมานให้ยาวขึ้น และสัญญาณไฟจราจรขาเข้าถนนนิมมานชะลอให้สั้นลง เพื่อให้ปริมาณรถที่เข้าสู่ถนนนิมมานสมดุลกับความจุของถนน ๔ ช่องจราจร โดยไม่จำเป็นต้องมีเกาะกลางถนน เนื่องจากเกาะกลางถนนอาจสร้างความไม่สะดวกสบายในการข้ามถนนได้

นายพีรวัชร เขียววาท
เทศบาลนครเชียงใหม่

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

ที่อันตราย...

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

ดร.ปุ่น เทียงบรรณธรรม
ผู้ทรงคุณวุฒิ

เห็นด้วยกับการลดปริมาณรถที่สัญจรบนถนนนิมมานที่ควบคุมได้จากสัญญาณไฟจราจร และเห็นด้วยกับการกำหนดจุดข้ามทางม้าลายที่ชัดเจน แต่ในส่วนของกาตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว อาจส่งผลกระทบต่อเชิงลบมากกว่า ขอเสนอให้มีการประสานงานกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เพื่อขอคำแนะนำและแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรของถนนนิมมานเหมินท์ คือ ควบคุมการจอดรถที่ทำให้ไม่ต้องจอดถาวรในส่วนนี้อาจจะต้องมีการหารือกับเทศบาลนครเชียงใหม่อย่างต่อเนื่อง

พ.ต.ท.สุนทร อินใจคำ
กลุ่มงานจราจร

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

นายชวลิต สุวิทย์ศักดิ์ตานนท์
หอกการตำรวจจังหวัดเชียงใหม่

อาจจะมีการตั้งแบรีเออร์เฉพาะจุดทางออกหรือตั้งเฉพาะจุดเว้นจุดเพื่อบังคับ

นายวิพากษ์ จารุพันธ์

ในส่วนของกาตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว ต้องมีจุดกลับรถสำหรับแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ รถที่วิ่งเข้ามาทางสนามบินหรือวิ่งจากสนามบินออกมา ปัญหา คือ ถนนนิมมานมีเกาะกลางแบบสี่ ไม่มีเส้นแบ่งช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยว หรือ Storage lane สำหรับให้รถที่จะมารอกลับรถเข้าไปหลบได้ ดังนั้นหากกำหนดจุดกลับรถอาจจะมีสองจุดที่รถสะสมเพราะมารอกลับรถ และไม่มีช่องให้หลบ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร ประเด็นที่จะตั้งแบรีเออร์เป็นเกาะกลางชั่วคราว การควบคุมการกลับรถและใช้สัญญาณไฟจราจรแบบกดเพื่อระบายปริมาณรถ เห็นด้วยเนื่องจากปัจจุบันแยกกรีนคำสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบ Adaptive Control สามารถที่จะเชื่อมต่อนสัญญาณไฟจราจรกับไฟสำหรับคนข้ามทางม้าลายได้ ในกรณีที่กดอาจจะให้สัญญาณกับคนข้ามในจังหวะที่ไม่มีรถวิ่ง เข้ามาทางถนนนิมมาน มุ่งหน้าไปทางสนามบินก็จะสามารถลดการตัดกระแสแสงได้ เพราะไม่มีรถวิ่งเข้ามาในส่วนนั้น ปัจจุบันนี้เทคโนโลยีสามารถทำได้ โดยอาศัยระบบเดิมที่เป็น Adaptive Control

ดร.บุญส่ง...

- ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ผู้ทรงคุณวุฒิ** เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ขอเสนอให้ทีมงานของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่และกลุ่มงานจรรยา รวมทั้ง เทศบาลนครเชียงใหม่ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาประเด็นดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ให้ทราบผลการดำเนินงานทั้งผลดีและผลเสียของแนวทางที่จะดำเนินการในขั้นต่อไป ในการประชุมครั้งถัดไป
- นายพงษ์ศักดิ์ แก้วแสนเมือง ผู้อำนวยการกลุ่มงาน ยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัด** ในกรณีที่จะต้องใช้แบริเออร์ทำเป็นเกาะกลางชั่วคราว ขอให้มีการศึกษาเพิ่มเติมเรื่องการใช้รถใช้ถนนของผู้สัญจรเข้า-ออกจากซอย ซึ่งหากไม่มีจุดกลับรถ อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของคนใช้ถนน ลดปัญหาเรื่องการจราจรต่อไป
- พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว กลุ่มงานจรรยา** เนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา มีการประชุมของกลุ่มบริหารงานจรรยาของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ พล.ต.อ.ไกรบุญ ทรวงทรง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในฐานะ ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ผู้อำนวยการศูนย์บริหารงานจรรยา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้กำหนดโครงการ "ถนนปลอดภัย สร้างวินัยจราจร" เริ่มบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ถึง ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘ โดยผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ ที่กำกับดูแลงานจราจร และผู้กำกับการตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ ได้กำหนดให้ถนนนิมมานเหมินท์เข้าร่วมโครงการดังกล่าว เป็นถนน ตัวอย่างในการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น กลุ่มงานจรรยาได้วางแผนดำเนินการ เรื่องการจอดรถในเขตห้ามจอด และการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจะเริ่มดำเนินโครงการ จากอาคารประชาสัมพันธ์ และจะดำเนินการตามแผนที่วางไว้อย่างครบถ้วน
- ประธาน** ทางเท้าบนถนนนิมมานเหมินท์ทั้ง ๒ ข้างทาง ถูกรुक้าโดยผู้ประกอบการ รถเข็นหรือไม่ และประชาชนยังสามารถเดินบนทางเท้าได้หรือไม่
- นายพีรวัชร เขียววาท เทศบาลนครเชียงใหม่** ที่ผ่านมาเทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับเรื่องร้องเรียนว่า บนนิมมานเหมินท์ ซอย ๑ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ปรับปรุงทั้งเส้นทาง ในเดือนเมษาที่ผ่านมาตั้งแต่ เส้นทางหลักของถนนนิมมานเหมินท์และถนนศิริมิ่งคลาจารย์ ในส่วนการรูก้าแนวเขต ทางส่วนควบคุมอาคาร ได้มีการตรวจสอบควบคุมในเขตพื้นที่อย่างต่อเนื่อง
- มติที่ประชุม** ขอมอบหมายให้กลุ่มงานจรรยา ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ร่วมกับมหาวิทยาลัย เชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลและประเด็น ข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ไปพิจารณาประกอบการ จัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผลมากยิ่งขึ้น
- พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว กลุ่มงานจรรยา** (๒) ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ (บนถนนมหิตล) ถนนมหิตล พบปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเกิดจากมีโรงเรียนขนาดใหญ่ตั้งอยู่สองข้างทางของถนน ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบกับมีนักเรียนจำนวนมาก และในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น จะพบปัญหา การจราจรติดขัดเนื่องจากรถของผู้ปกครองที่มารับและส่งนักเรียนทั้ง ๒ ชั่วโมง โดยโรงเรียนวาริชเชียงใหม่ ตั้งอยู่ตรงทางลงต่างระดับรถไฟฝั่งทิศตะวันตกเป็นโรงเรียน ที่มีขนาดใหญ่ 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) บริเวณทางลงต่างระดับตอนจันทน์ขาเข้าเมือง มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้ช่วงเวลาเช้า - เย็น มีการจราจรที่หนาแน่น จากแยกศรีบัวเงิน จนถึงทางขึ้นทางต่างระดับตอนจันทน์ มีทั้งหมด ๓ ช่องทาง หากขึ้นทางต่างระดับตอนจันทน์ จะเหลือเพียง ๒ ช่องทาง ตั้งแต่ทางลงทางต่างระดับตอนจันทน์ เหลือ ๒ ช่องทาง และอีก ๒ ช่องทาง จากถนนสุขเปอร่ียงใหม่-ลำปาง รวมเป็น ๔ ช่องทางและจะถูกบีบเหลือ ๓ ช่องทาง

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

(๓) ในช่วงเวลาเย็น มีผู้ปกครองที่มารับนักเรียนจะจอดรถบนถนนบริเวณหน้าโรงเรียนและโดยรอบ เพื่อรอเข้าไปรับนักเรียนจำนวนมาก เนื่องจากประตูโรงเรียนยังไม่เปิดประตูให้เข้าไปด้านในโรงเรียน

(๔) รถที่สัญจรออกจากโรงเรียนวาริชียงใหม่ หากต้องกลับรถได้สะพานต่างระดับหนองหอยจะมีท้ายแถวสะสมยาว ทำให้รถทางตรงที่จะไปสนามบินถูกกีดขวางในการเดินทาง

การแก้ไขปัญหาด้านการจราจร มีดังนี้

(๑) ประสานกับโรงเรียนให้ดำเนินการเปิดประตูโรงเรียนในช่วงเวลาเย็นให้เร็วขึ้น

(๒) เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้อำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถได้ทางต่างระดับหนองหอยและใช้กรวยยางแบ่งช่องทางจุดกลับรถ ขยายให้กว้างขึ้น

(๓) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดทางลงต่างระดับตอนจันทน์ เพื่อบริหารจัดการมวลรถที่ลงมาจากทางต่างระดับตอนจันทน์ และจากถนนสุขเปอร่ียงใหม่ - ลำปาง เพื่อให้้อตราการเคลื่อนตัวของรถดีขึ้น

(๔) โรงเรียนได้จัดรถโรงเรียนเป็นรถตู้สำหรับรับ - ส่ง จำนวน ๑๒ คัน

ปัญหาด้านการจราจร (โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกมัธยม) มีดังนี้

(๑) ปัญหารถชะลอตัวเนื่องจากจะเลี้ยวเข้าถนนมงฟอร์ต

(๒) ปัญหารถชะลอตัวเพื่อรอกลับรถได้ต่างระดับเลียบทางรถไฟ

การแก้ไขปัญหาด้านการจราจร มีดังนี้

(๑) ประสานกับทางโรงเรียนจัดการจราจรบริเวณหน้าประตูโรงเรียน

(๒) จัดสรรเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้การอำนวยความสะดวกบริเวณจุดหน้าทางเข้าถนนมงฟอร์ต

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ขอเสนอ ๓ แนวทาง ได้แก่ (๑) บริหารจัดการเรื่องการเปลี่ยนช่องจราจรบนเส้นทางที่จะไปสนามบินและเส้นทางที่จะไปโรงเรียน ให้ตั้งเอาเจ้าของสถานที่เข้ามาร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และขอให้มีการปรับตารางเวลา

การเข้าเรียน...

การแต่งตั้งครบทั้ง ๗ ท่าน เรียบร้อยแล้ว แต่มีคณะกรรมการบางท่านที่มีการโยกย้ายไปรับราชการที่จังหวัดอื่น ไม่สะดวกที่จะเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากตามกฎหมายการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิต้องแต่งตั้งตัวบุคคล ไม่สามารถที่จะแต่งตั้งตามตำแหน่งได้ ดังนั้น ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงกรณีที่มีการโยกย้าย ฝ่ายเลขานุการจะได้ทำคำสั่งเพื่อเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิต่อไป โดยมีองค์ประกอบเดิม ได้แก่ (๑) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ (๒) ผู้แทนกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ (๓) ภาควิชาการ/ภาคประชาชน ๔ ท่าน และ (๔) ผู้แทนหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ โดยรายละเอียดจะขออนุญาตประสานกับทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประสานในรายละเอียดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ยังมีความเกี่ยวข้อง เพื่อเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งต่อไป

มติที่ประชุม เห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่น ๆ

ดร.วิวรรณ พงษ์เรืองเกียรติ ผู้ทรงคุณวุฒิ ขอให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่และแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ ตรวจสอบเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์การจราจรให้ถูกต้อง เช่น จุดกลับรถตรงสะพานหนองหอยที่มาจากสนามบิน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งวงแหวนรอบ ๒ ตรงสะพานข้ามแม่น้ำปิงช่วงป่าแดด เส้นทางเป็นลักษณะร่วน แขวงทางหลวงเชียงใหม่ได้ทำเป็นระบบวงเวียนแต่สัญลักษณ์ไม่ถูกต้อง รวมทั้ง เลี้ยวริมน้ำป่าแดดมาจากเทศบาลป่าแดดที่จะวิ่งลงทิศใต้ไม่มีเส้นขีดให้รถจอดทำให้รถในวงเวียนไม่ได้ไปก่อน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรด้วย

นายวิทยา ไชยนันท์ จุดไหนที่ต้องปรับปรุงให้ถูกต้องหรือสัญลักษณ์ขีดจางจะเข้าไปดำเนินการแก้ไข แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ให้เรียบร้อย รวมถึงการจอดรถบริเวณริมทางเป็นส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรหรือมีปัญหาเรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุจะเข้าไปดำเนินการพิจารณา ถ้าหากมีปัญหาหรือมีส่วนที่ต้องร่วมกันตัดสินใจแก้ไขส่งผลกระทบเป็นวงกว้างทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะขอเสนอในที่ประชุมคณะอนุกรรมการ อจร. เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ แต่ส่วนที่ดำเนินการได้ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะเร่งดำเนินการต่อไป

นายวิพากษ์ จารุพันธ์ ขอฝากอีกประเด็นปัญหาตรงบริเวณหน้าตรวจคนเข้าเมืองที่จะมาสนามบิน ในช่วงเวลาเย็น จะมีรถรับจ้างแกร็บหรือรถที่จอดรอรับผู้โดยสารที่จะลงเครื่อง ทำให้รถติดขัดกันยาว รถที่ออกจากห้างสรรพสินค้าโรบินสันจะวิ่งเข้าทางหลักจะต้อง

หลบท้ายรถ...

หลบท้ายรถที่มาจากด้านข้างที่รอรับส่งผู้โดยสาร เพื่อตัดเข้าไปในเส้นทางหลักที่ลงมาจากต่างระดับโรบินสัน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้

ประธาน

ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องป้ายสัญญาณต่าง ๆ และตรงทางข้ามม้าลายให้มีความชัดเจนถูกต้อง และดำเนินการแก้ไขปัญหาตามที่คณะอนุกรรมการ อจร. ได้มีให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วย

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๓๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้บันทึกการประชุม
นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม
(นายพงษ์ศักดิ์ แก้วแสนเมือง)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด