

รายงานการประชุม
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔
วันจันทร์ที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๔ ชั้น ๔ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายรัฐพล	นราดิศร	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นางอุบลรัตน์	พวงภิญโญ	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางวราภรณ์	วรพงษ์	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นางสาวชนิสา	ชมศิลป์	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายโกวิธ	มานะสกุลพงษ์	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายทรงศักดิ์	มาอยู่	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๘. นายวิพากษ์	จารุพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑	
๙. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๑๐. นางดวงแก้ว	แสนงาย	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓	
๑๑. นายพงศกร	กองประดม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๒. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๓. พ.ต.อ.ไพศาล	นันตา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๔. พ.ต.ต.วิชญ์	นวนมุต	(แทน) ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๕. สิบเอกธนภัทร	จันทร์พัชรวิฑิต	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๗. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	(แทน) ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๘. นายจิรโรจน์	ศุกลรัตน์	ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๒๐. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๒๑. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๒๒. ร.ต.นพดล	ชูปวงค์	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	
๒๓. นายพีรวัชร	เขียววาท	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่	
๒๔. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๕. นายต่อศักดิ์	หาญพิทักษ์กุล	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๖. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑. พ.ต.อ.เจน	โสภา	ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่
๓. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. เรืออากาศเอก รัชพล โพธาราม
๒. นายปรัชญา วงศ์จักร์
๓. นางวัชรภรณ์ เลาทเจริญยศ
๔. นางสาวกัญฐิกา ท่ากะเชียง
๕. นางสาวกนกวรรณ ปาลี
๖. นางสาวสุนิสา รินสีสวัสดิ์
๗. นางสาวนันธิกา กิจปาโร
๘. นางปลายอ้อ ทองสวัสดิ์
๙. นางนลี อินทรนันท์
๑๐. นายศุภเกียรติ เมืองแก้ว
๑๑. นางสาวพรรณธร พรพนัสศรี
๑๒. นายวันชนะ จิตตะ

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม/ติดภารกิจ

๑. ผศ.ดร.ทรงยศ กิจธรรมเกษร
๒. นายวิวรรธน์ พงศ์เรืองเกียรติ

ผู้บังคับการกองบิน ๔๑
ท่าอากาศยานเชียงใหม่
สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่
สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่
สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่
สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่
สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่ง
เมืองภูมิภาค
ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจาก ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ติดภารกิจในวันนี้ จึงได้มอบหมาย รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายรัฐพล นราดิศร) เป็นประธานการประชุม คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ ในวันที่ โดยมีวาระการประชุมเป็นเรื่องสืบเนื่อง คือ ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหา การจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ ประเด็นแจ้ง ที่ประชุมเพื่อทราบจำนวน ๖ เรื่อง ได้แก่ ๑) รายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนา ท่าอากาศยานเชียงใหม่และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ ๒) รายงาน ความคืบหน้าการดำเนินโครงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดเชียงใหม่ ในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต ๓) ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณ สะพานและน้ำกีดขวางถนนขาดในกรณีที่มีฝนตกหนักบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ๔) รายงานผลการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถ บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวง หมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา ๕) สถานการณ์ ให้บริการรถเมล์ RTC และรถโดยสารมินิบัส ๖) รายงานผลการทดลองจัดระบบ จราจรทางเดียวร่วมกับทางเท้าและทางจักรยานและการจัดทำแผนงานเพื่อสร้าง กิจกรรมบริเวณ ๒ ข้างทาง ในกิจกรรมลองดูบนถนนราชดำเนิน ตั้งแต่ประตูท่าแพ ถึงหน้าวัดพระสิงห์ และมีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาร่วมกัน คือ แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ และมีประเด็นอื่นๆ ได้แก่ ๑) ความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ๒) ความคืบหน้า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ภายใต้บันทึกความร่วมมือ ด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น) ๓) ความคืบหน้าโครงการ ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะ สมานสามัคคี) ๔) ตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค และ ๕) โครงการรถโรงเรียน Less is More School Link

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔

เลขานุการ

จากการประชุมประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ สำนักงานจังหวัด เชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯทราบ ตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ขม ๐๐๑๓.๒/ว ๑๑๙๒๒ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๔

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

วาระ ๓.๑

เลขานุการ

เรื่องสืบเนื่อง

ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ และพื้นที่โดยรอบ

ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และพื้นที่โดยรอบ โดยมีการดำเนินการ ๒ ส่วน คือ (๑) การขยายผิวจราจรถนนทางเข้า ทชม. จากเดิมถนน ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทางพร้อมปรับปรุงทางเดินเท้าให้สวยงามและผู้ใช้ทางเดินทางได้สะดวกมากขึ้น โดยมีความกว้างทางเดินเท้าประมาณ ๓.๕๐ เมตร (เริ่มตั้งแต่หน้าร้านอาหารสวนผักถึงกองบิน ๔๑) (๒) การปรับปรุงถนนศรีวิชัยภายในกองบิน ๔๑ โดยได้ออกแบบการปรับปรุงผิวทางและไหล่ทาง ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ทาสีเส้นจราจร รวมทั้งปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ส่งรูปแบบรายละเอียดของโครงการดังกล่าวให้กองบิน ๔๑ พิจารณาในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งกองบิน ๔๑ แจ้งว่า ไม่ขัดข้องกับแนวทางการดำเนินการ และขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการเสนอขอความเห็นชอบจากกองทัพอากาศ ทั้งนี้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๕ ภายใต้ชื่อโครงการ “การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ Culture & Craft กิจกรรมพัฒนาทางหลวงสู่แหล่งท่องเที่ยว” (ระยะทางประมาณ ๒.๔๔๗ กิโลเมตร) งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการดังกล่าว และรายงานในที่ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ทราบต่อไป

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ รายงานว่าการปรับปรุงถนนทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ ตอน ดอนจัน – เชียงใหม่ (ในส่วนต่อขยายพื้นที่กองบิน ๔๑) ระหว่าง กม.๐+๒๗๖ – กม.๐+๔๔๓ (รวมพื้นที่ถนนศรีวิชัย) ตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ ปริมาณงาน ๒.๔๔๗ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะของบประมาณ จังหวัดเชียงใหม่ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล

แขวงทางหลวง

เชียงใหม่ที่ ๒

การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และพื้นที่โดยรอบ เป็นเรื่องสืบเนื่องของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยเป็นการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคม อาทิ การท่าอากาศยาน (ทอท.) กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และพื้นที่โดยรอบ ในเบื้องต้นแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ดำเนินการแก้ไขและบรรเทาปัญหาดังกล่าว ดังนี้ ในส่วนที่ ๑ คือ การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรของทั้ง ๒ ทางแยก ได้แก่ บริเวณสามแยกเข้าสนามบินและสี่แยกสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกันให้ระบบสามารถเชื่อมต่อการจัดการจราจรร่วมกัน ซึ่งปัจจุบันดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้ว ในส่วนที่ ๒ คือ การขยายพื้นผิวการจราจรบางส่วน ตั้งแต่แยกสนามบินเข้าไปถึงร้านสวนผัก ในส่วนนี้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว และถัดจากร้านสวนผักไปจะเป็นพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองบิน ๔๑ เป็นจุดคาบเกี่ยวระหว่างพื้นที่ ในช่วงที่ไม่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณของทางเข้า - ออก

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อปี ๒๕๖๒ กรมทางหลวงได้มีหนังสือถึงกองบิน ๔๑ เรื่อง การขออนุญาตใช้พื้นที่ของกองบิน ๔๑ เพื่อปรับปรุงเส้นทางที่เป็นคาบเกี่ยวบริเวณ ทางเข้า - ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยกองทัพอากาศได้มีหนังสือตอบกลับ กรมทางหลวง เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ว่า ยินดีให้กรมทางหลวงปรับปรุง พื้นที่ดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนที่เป็นทางเข้าท่าอากาศยานที่ต่อเนื่อง จากร้านสวนผักโดยใช้พื้นที่ที่อยู่ขอบด้านข้างที่ยังเหลืออยู่ ซึ่งส่วนนี้จะปรับเป็นทางเท้า และทางเท้าเดิมก็จะมีการเปลี่ยนเป็นพื้นผิวการจราจร ซึ่งจะสามารถ เข้า - ออก ได้ทั้งหมด ๓ ทาง ในเบื้องต้นกรมทางหลวงได้จัดทำแบบฯ ไว้เรียบร้อยแล้ว

โดยได้มีการเสนอของบประมาณกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๔ งบประมาณ ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จึงได้ดำเนินการเสนอแผนใหม่เป็นงบพัฒนาจังหวัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และขณะนี้อยู่ ระหว่างรอการเห็นชอบ ในวงเงินประมาณ ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ส่วนที่ ๒ คือ ถนนศรีวิชัย ซึ่งส่วนหนึ่งจะเป็นงานบูรณะและปรับปรุงผิวการจราจรในความกว้าง เท่าเดิม ไม่มีการขยายเพิ่มเติม ซึ่งจะแตกต่างจากเส้นทางด้านหน้าที่จะมีการขยาย ตั้งแต่หน้าร้านสวนผักไปสิ้นสุดที่ป้อมรักษาการณ์กองบิน ๔๑ ส่วนนี้อยู่ในแผนที่จะ ดำเนินการปรับปรุงในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ถ้าหากได้รับงบประมาณจังหวัดเชียงใหม่ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ก็สามารถดำเนินการได้ทันที

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔
วาระ ๔.๑

เรื่องเพื่อทราบ

รายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และการก่อสร้าง ท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒

เลขานุการ

ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) แจ้งว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อพัฒนา ทชม. ให้มีการดำเนินงานที่ยั่งยืน สามารถรองรับปริมาณการจราจรทาง อากาศและผู้โดยสาร รวมทั้งกิจกรรมการบินที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สอดคล้องตาม นโยบายและแผนงานด้านคมนาคมขนส่งและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายการพัฒนา ๒ ระยะ รายละเอียด ดังนี้

แผนปรับปรุงรายละเอียดและองค์ประกอบของท่าอากาศยานเชียงใหม่		
เป้าหมาย	ระยะที่ ๑	ระยะที่ ๒
- จำนวนผู้โดยสาร - จำนวนเที่ยวบิน	๑๖.๕ ล้านคนต่อปี ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง	๒๐ ล้านคนต่อปี ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

การดำเนินงาน ในแต่ละระยะ	ระยะที่ ๑	ระยะที่ ๒
๑) กลุ่มงานเขตการบิน - ระบบทางวิ่งและทางขับ - หลุมจอดอากาศยาน	- งานก่อสร้างทางขับขนานเส้น ใหม่พร้อมทางขับออกด้าน - งานก่อสร้างและปรับปรุงลาน จอดอากาศยานเป็น ๓๑ หลุมจอด พร้อมระบบเติมน้ำมันทางท่อ	- งานก่อสร้างและปรับปรุง ลานจอดอากาศยานเป็น ๓๘ หลุมจอด พร้อมระบบ เติมน้ำมันทางท่อ
๒) กลุ่มงานอาคาร ผู้โดยสารและอาคาร สนับสนุน	- งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ - งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิม เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ - งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน ทชม.และสายการบิน พร้อมทั้งจอด รถยนต์	- งานก่อสร้างอาคาร Main Terminal - งานปรับปรุงอาคาร ผู้โดยสารเป็นอาคารเทียบ เครื่องบิน
๓) กลุ่มงานระบบสนับสนุน ท่าอากาศยาน	- งานก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปา - งานก่อสร้างและปรับปรุงขยาย ขีดความสามารถของระบบ บำบัดน้ำเสีย - งานก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อย - งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบ ถนนภายในท่าอากาศยาน	- งานต่อขยายถนน ยกระดับและปรับเปลี่ยน ระบบทางสัญจรรถยนต์

การพัฒนา ทชม. ทั้ง ๒ ระยะข้างต้น ดำเนินการภายในขอบเขตพื้นที่เดิม
ที่มีอยู่ปัจจุบันซึ่งเป็นการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทางวิ่งและเขตความปลอดภัย
ทางการบิน รวมถึงมีการทบทวนมาตรการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน
โดยงานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัดระยะสั้น ประกอบด้วย ๑) งานสัมปทาน
(อาคารจอดรถยนต์และอาคารอเนกประสงค์) ปัจจุบันได้เปิดใช้อาคารจอดรถยนต์
หลังใหม่เรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งจะสามารถรองรับรถยนต์ของ
ผู้มาใช้บริการสนามบินได้ประมาณ ๓,๐๐๐ คัน ในเบื้องต้น ทชม. ได้จัดให้มีบริการ
รถรับส่งจากอาคารจอดรถยนต์มายังอาคารผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้
ผู้ให้บริการ และในอนาคต ทชม. มีแผนงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอด
รถยนต์กับอาคารผู้โดยสาร (Walk Way) เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
๒) งานก่อสร้างอาคารทดแทน (อาคารดับเพลิงและกู้ภัย อาคารคลังสินค้า และ
ลานจอดอุปกรณ์บริการภาคพื้น) อยู่ระหว่างการออกแบบกลุ่มอาคารทดแทน คาดว่า
จะดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๕ (ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ
๑ ปี) ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการศึกษাজัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประชุม
รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๖ - ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔
ณ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนา
ทชม. และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ความคืบหน้าโครงการพัฒนา ทชม. แห่งที่ ๒ เมื่อคราวประชุมหารือแนวทางการ
ดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๓
ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานและมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม
ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ

ในส่วนของการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ ทอท. ได้รับมอบหมายให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ (Preliminary Feasibility Study) ซึ่งจะมีการศึกษาด้านต่างๆ อาทิเช่น ด้านวิศวกรรมและการออกแบบของโครงการ รายละเอียดด้านสิ่งแวดล้อม (IEE) แนวทางการได้มาของที่ดิน การชดเชยและเวนคืน และวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งปัจจุบัน ทอท. ได้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคมให้เสนอเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ โดยเป็นการศึกษาต่อจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่ง กพท. ได้จ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาไว้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยปัจจุบัน ทอท. ได้มีการจ้างที่ปรึกษาต่อจากรายงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ต่อเนื่องมาจากเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องการมอบหมายให้ ทอท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการก่อสร้าง โดยให้เป็นผู้ดำเนินงาน ทอท. จึงจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงาน Feasibility Study ความคืบหน้า และเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา ได้มีการยื่นข้อเสนอของที่ปรึกษาแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดหาพิจารณา คาดว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖ เมื่อศึกษาแล้วเสร็จ จะได้นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๒

รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต

นายพงษ์พันธ์ บูรณากิติ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดเชียงใหม่ แยกเป็นงานที่ได้สำนักงานทางหลวงที่ ๑ ดำเนินการแล้วเสร็จ ในช่วง ๕ (ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔) มีจำนวนทั้งหมด ๙ โครงการ ดังนี้

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ลักษณะ โครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)
โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ						
๑	๑๒๑	ทางลอดทางแยกทางหลวง หมายเลข ๑๒๑ กับ ๑๐๗	๓.๕๑๐	๕๙๘.๖๕	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แล้วเสร็จ (๑๙ ก.พ. ๒๕๕๙)
๒	๑๑	สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวง หมายเลข ๑๑ กับทางหลวง หมายเลข ๑๒๑	๑.๐๐๐	๓๔๓.๙๓	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แล้วเสร็จ (๒๙ ม.ค. ๒๕๖๐)
๓	๑๒๑	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบ นอกตอน ๑ (เหมืองกุง – ต้นเปา)	๑๒.๓๙๐	๕๙๘.๔๓	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (๒๐ ส.ค. ๒๕๖๐)
๔	๑๑	ทางลอดที่จุดตัดทางหลวง หมายเลข ๑๑ กับทางหลวง หมายเลข ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง)	๓.๐๔๐	๑,๑๗๒.๗๗	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แล้วเสร็จ (๑๗ เม.ย. ๒๕๖๑)

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ลักษณะ โครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)
โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ						
๕	๑๑	สามแยกคอยติ - เชียงใหม่	๒๔.๓๕๐	๑,๔๗๗	ขยายเป็น ๖ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (๑๗ ก.ค. ๒๕๖๓)
๖	๑๑๘	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน ต.ป่าเมี่ยง - บ.ปางน้ำถุ	๙.๒๕๐	๖๓๔.๕	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (๑๓ มี.ค. ๒๕๖๓)
๗	๑๑๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ปางน้ำถุ - บ.โป่งป่า ตอง ตอน ๑, ตอน ๒	๑๒.๗๕๐	๔๗๕.๕	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (มี.ค. ๒๕๖๔)
๘	๑๒๑	ทางเลี้ยวเมืองเชียงใหม่รอบ นอก (ด้านเหนือ) ตอน ต.ต้น เปา - ต.ดอนแก้ว ตอน ๑, ตอน ๒	๑๖.๓๓๐	๖๑๗	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (ส.ค. ๒๕๖๔)
๙	๑๑๘	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด - ต.ป่า เมี่ยง ตอน ๑, ตอน ๒	๒๒.๓๐๐	๑,๕๓๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แล้วเสร็จ (ก.ย. ๒๕๖๔)
รวม			๑๐๔,๙๒๐	๗,๔๔๗.๗๘		

โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๕) จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)	หมายเหตุ
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ							
๑	๑๐๙๙	อ.ฮอด - อ.อมก๋อย - บ.แม่ตื่น (เป็นตอนๆ)	๓๐.๐๐๐	๑๑๘.๔๐	ปรับเป็นมาตรฐานทาง ชั้น ๔	๕๓.๔๗ % (๑๙ มี.ค. ๖๒ - ๒๙ มี.ค. ๖๓)	ติด สาธารณูปโภค
๒	๑๐๐๑	เชียงใหม่ - บ.โป่ง	๑๔.๕๐๐	๕๙๒	ขยายเป็น ๔ ช่อง จราจร	๑๑.๐๑ % (๓ ก.ค. ๖๓ - ๑๙ พ.ย. ๖๕)	ติด สาธารณูปโภค
๓	๑๐๘๘	ออบหลวง - แม่ซา (เป็นตอนๆ)	๔๗.๗๑๐	๒๖๐	บูรณะทางสายหลัก	ออกประกาศ ประกวดราคา	
๔	๑๒๖๓	ปางอู้ง - แม่จาง (เป็นตอนๆ)	๓๓.๕๖๐	๑๘๐	บูรณะทางสายหลัก	ออกประกาศ ประกวดราคา	
รวม			๑๒๕.๗๗	๑,๑๕๐.๔			

โครงการในอนาคต (ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) จำนวน ๑๖ โครงการ ได้แก่

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ลักษณะ โครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)
แผนโครงการงบประมาณอนาคต						
๑	๑๓๑๗	สันกลางใต้ - ห้วยแก้ว ตอน บ.ดอยยาว - บ.แม่เลน	๑๔.๐๐๐	๗๐๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๒	๑๐๗	เชียงใหม่ - อ.แม่จัน ตอน อ.ฝาง - อ.แม่สาย	๒๘.๔๒๐	๑,๒๐๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๓	๑๒๑/๑๓๑๗	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๓๑๗ (แยก สันกลาง)	-	๑,๐๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๔	๑๒๑/๑๐๐๖	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๐๐๖ (แยก ต้นเปาพัฒนา)	-	๕๒๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๕	๑๐๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านทุ่งกะลา - บ้านห้วยใส	๑๐.๖๕๗	๕๕๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๖	๑๒๑/๑๐๘	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๐๘ (แยก สะเมิง)	-	๘๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (EIA แล้วเสร็จ เตรียมส่ง สผ.)
๗	๑๒๑/๑๐๖	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๐๖ (แยก กองทราย)	-	๘๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (EIA แล้วเสร็จ เตรียมส่ง สผ.)
๘	๑๒๑/๑๑	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๑ (แยก ซูปเปอร์ไฮเวย์)	๖.๐๐๐	๗๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (EIA แล้วเสร็จ เตรียมส่ง สผ.)
๙	๑๒๑/๑๐๐๑	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ กับทาง หลวงหมายเลข ๑๐๐๑ (แยก ลิขิตชีวิน)	-	๘๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๑๐	๑๒๑/๑๓๖๗	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๒๑ กับทาง หลวงหมายเลข ๑๓๖๗ (แยก หนองจ้อม)	-	๘๐๐	สะพานข้าม แยก/อุโมงค์ลอด	แผนปี ๖๖ - ๗๐

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ลักษณะ โครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)
แผนโครงการงบประมาณอนาคต						
๑๑	๑๐๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านเด่น - บ้านแม่สี	๑๐.๙๗๖	๕๕๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๑๒	๑๐๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.แม่ฮาด - บ.ห้วยศาลา	๒๐.๐๐๐	๑,๑๐๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๑๓	๑๐๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านแม่ทะลาย - บ้านหัวโท	๘.๔๐๐	๕๐๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (ออกแบบ+EIA ปี ๖๔)
๑๔	-	ทางเลี่ยงเมืองจอมทอง	๑๒.๓๖๓	๑,๒๐๐	ทางเลี่ยงเมือง แนวใหม่ ๔ ช่อง จราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐
๑๕	๑๐๙๕	บ.หนองไค้ - ต.แม่่นะ	๗๔.๐๐๐	๑,๕๐๐	ปรับเป็น มาตรฐานทางชั้น ๑	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (ออกแบบ+EIA ปี ๖๕)
๑๖	๑๐๗	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านหัวโท - บ้านล้องอ้อ	๓๖.๕๐๐	๑,๙๐๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	แผนปี ๖๖ - ๗๐ (ออกแบบ+EIA ปี ๖๔)
รวม			๒๒๑.๓๑๖	๑๔,๖๒๐		

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๓

ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาปัญหาน้ำท่วมบริเวณสะพานและน้ำกัดเซาะถนนขาด
ในกรณีที่มีฝนตกหนักบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย

เลขานุการ

ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ให้เป็นทางมาตรฐานชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งเส้นทาง โดยโครงการที่อยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวน ๒ โครงการ คือ (๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนบ้านปางน้ำอู - บ้านโป่งป่าตอง ตอน ๑ ระยะทาง ๖.๖๕ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๕๑+๒๕๐ - กิโลเมตรที่ ๕๗+๙๐๐) ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ (๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนบ้านปางน้ำอู - บ้านโป่งป่าตอง ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๖๐ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๕๗+๙๐๐ - กิโลเมตรที่ ๖๒+๕๐๐) อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ และที่ประชุมให้ความเห็นว่า เส้นทางดังกล่าวพบปัญหาน้ำท่วมบริเวณสะพานและน้ำกัดเซาะถนนขาด ในกรณีที่มีฝนตกหนักบ่อยครั้ง จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาจุดที่มีความเสี่ยงในการเกิดปัญหา พร้อมทั้งวางแผนเพื่อป้องกันปัญหาและเร่งดำเนินการแก้ไขด้านการระบายน้ำ ปัญหาดินถล่ม และปัญหาน้ำกัดเซาะถนนขาดไว้ด้วย โดยเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการให้แล้วเสร็จ

ในระหว่างการก่อสร้างหรือก่อนการรับมอบงานจากผู้รับเหมา แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะได้รายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในกรณีของทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ในอดีตที่เคยมีปัญหาในช่วงฤดูฝนทำให้ทางลาลองขาด ส่วนหนึ่งอยู่ในพื้นที่ของกรมการก่อสร้างขยายจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร สายเชียงใหม่ - เชียงราย ซึ่งมีสะพานอยู่ค่อนข้างมาก ในช่วงที่ทำการก่อสร้างก็มีการเปิดเป็นทางเบี่ยงชั่วคราว โดยใช้ทั้งท่อกลมและท่อเหลี่ยม ซึ่งในช่วงฤดูฝนที่ผ่านมา ประสบปัญหาน้ำป่าไหลหลากนำพาทั้งกิ่งไม้ เศษวัชพืชต่างๆ ทำให้ทางเบี่ยงชำรุดเสียหาย ในระหว่างทำการก่อสร้างสะพานจะมีการทอดสะพานชั่วคราว มีการก่อสร้างเป็นทางลาลอง โดยปัจจุบันการก่อสร้างขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้ขยายเป็น ๔ ช่องจราจรทั้งหมดแล้ว คาดว่าภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ การขยายถนนช่วงเชียงใหม่ – เชียงราย จะดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด โดยจะก่อสร้างสะพานไม่ให้ตอม่อขวางทางน้ำและก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานไว้ด้วย

ประธาน ในช่วงฤดูฝนบริเวณทางกลับรถได้สะพานจะมีน้ำท่วมซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้น ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการแจ้งเตือนผู้สัญจรและทำการตรวจสอบให้เป็นประจำ โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๔.๔ รายงานผลการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา

เลขานุการ ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่แจ้งว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ซึ่งมีการจราจรคับคั่งและเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชน มีหมู่บ้านจัดสรรในบริเวณดังกล่าวหลายแห่ง ส่งผลให้มีรถยนต์กลับรถในบริเวณทางแยกซึ่งต้องใช้เวลารอนาน จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว ซึ่งผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ชี้แจงว่า แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา (ทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด) ซึ่งมีระยะเวลาทดลองใช้งานประมาณ ๓ เดือน (ดำเนินการไปแล้วเป็นระยะเวลา ๒ เดือน) และเมื่อพิจารณาแล้วว่าจุดกลับรถดังกล่าวมีความเหมาะสมจะได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานดังกล่าว ให้ที่ประชุมทราบต่อไป

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านคุรุสภามีปัญหามาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ตั้งแต่ก่อนมีการก่อสร้างทางลอดแยกแม่กวง ซึ่งเดิมในอดีตมีการควบคุมและบริหารจัดการทางแยกดังกล่าว โดยใช้สัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดปัญหาเรื่องการแออัดของรถในชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้การจราจรติดขัดสะสมท้ายแถวเป็นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงมีนโยบายแก้ไขปัญหাবริเวณแยกแม่กวงโดยใช้วงเวียนผสมผสานกับทางลอดซึ่งเป็นต้นแบบในการนำมาใช้ในจังหวัดเชียงใหม่ จากเดิมบริหารจัดการโดยใช้

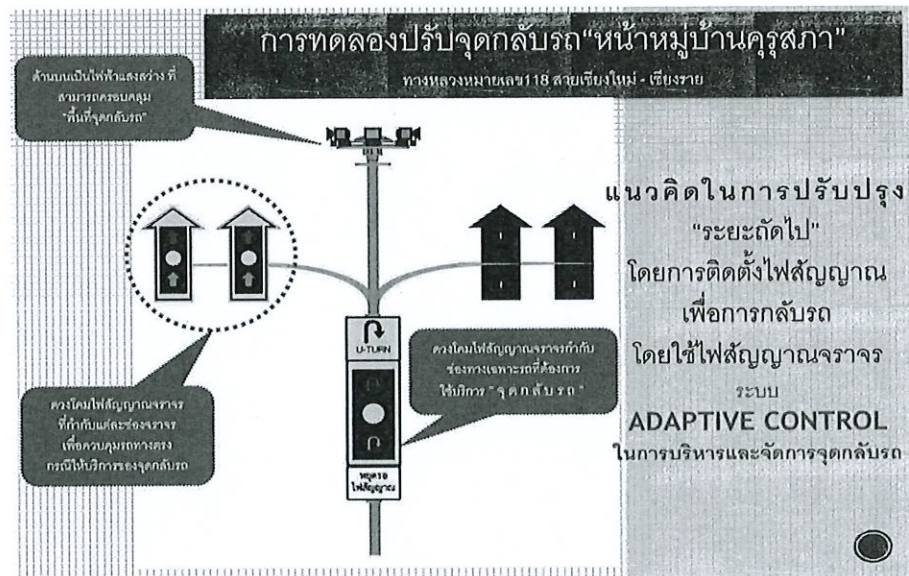
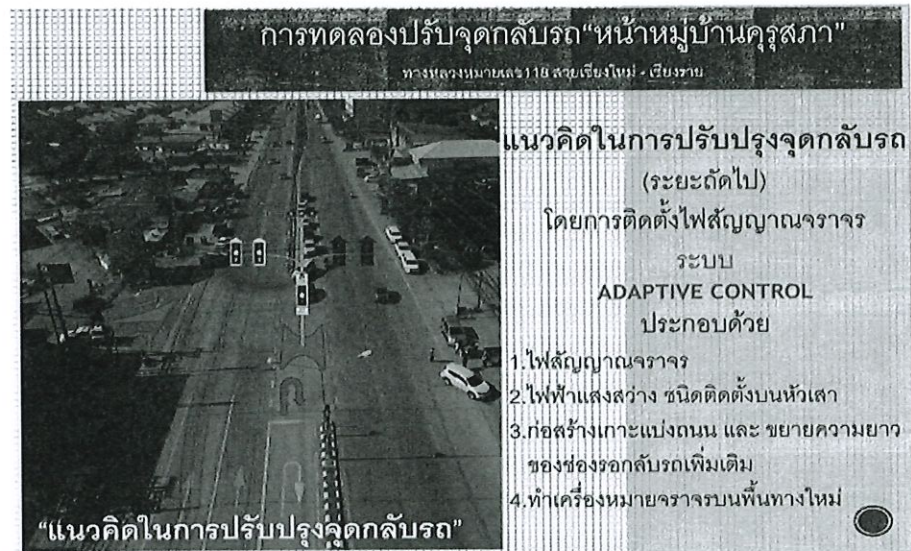
สัญญาณไฟจราจรให้บริการได้ครั้งละ ๑ ทิศทาง แต่การใช้วงเวียนทางลอดและทางต่างระดับสามารถให้บริการทั้ง ๔ ทิศทางในเวลาเดียวกัน จึงทำให้ปัญหาการติดสะสมบริเวณแยกแม่แก้วคลี่คลายไป แต่รถที่จะเลี้ยวเข้าหมู่บ้านครูสภาจะรอคิวสะสมเป็นแถวยาว เนื่องจากรถยนต์บนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ วิ่งด้วยความเร็วต่อเนื่องจากแยกแม่แก้ว ทำให้รถที่จะเลี้ยวกลับรถต้องรอจังหวะนาน เบื้องต้นได้ดำเนินการห้ามรถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาเลี้ยวขวา โดยนำ barrier ไปวางเป็นลักษณะของเกาะกลางถนนเพื่อที่จะให้รถที่มาจากทางแยกแม่แก้ว และรถที่มาจากดอยสะเก็ดสามารถกลับรถได้แต่รถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาจะไปดอยสะเก็ดต้องเลี้ยวซ้ายไปทางแยกแม่แก้วและกลับรถในวงเวียนซึ่งระยะทางเพิ่มมากขึ้นแต่มีความปลอดภัยมากขึ้น



จากรูปในเบื้องต้น ก่อนที่จะมีการปรับปรุงใช้เป็นจุดกลับรถทั้ง ๒ ทิศทางระดับเดียวกัน ด้านบน คือ ทางเข้าหมู่บ้านครูสภา ซึ่งบริเวณนี้มักจะมีปัญหาการเปิดตลาดนัดขายของจากพื้นที่นอกเขตทางและในเขตทางลุกลามเข้ามา มีทั้งรถที่จอดอยู่และรถเข้า - ออก หมู่บ้านครูสภา ในปัจจุบันก่อนมีการปรับปรุงจะเห็นได้ว่ารถเข้าคิวรอเยอะมาก จึงจะได้ดำเนินการปรับปรุง โดยจัดการการกลับรถ ลดการตัดข้ามของรถจากหมู่บ้านครูสภาออกมาเลี้ยวขวา เพื่อลดอุบัติเหตุ โดยเอาคอนกรีตแบรีเออร์ตั้งวางไว้เป็นลักษณะของเกาะ เพื่อที่จะให้รถที่มาจากแยกแม่แก้วสามารถกลับรถได้ และรถที่มาจากดอยสะเก็ดก็สามารถกลับรถได้เช่นกัน แต่รถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาที่ต้องการเดินทางไปยังดอยสะเก็ดจะต้องวิ่งย้อนขึ้นไปที่แยกแม่แก้วและกลับรถในวงเวียน ซึ่งจะใช้ระยะทางเพิ่มมากขึ้น แต่ก็มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการหารือร่วมกับชุมชนเทศบาลสันนาเม็งว่าจะทดลองปรับใช้จุดกลับรถในรูปแบบนี้ก่อน ประกอบกับแยกแม่แก้วก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้กลับรถยากมากขึ้น เพราะปริมาณการจราจรมีจำนวนมากไม่ขาดสาย เนื่องจากมีปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นและคิวรอคอยโดยเฉพาะวันหยุดค่อนข้างเยอะ ท้ายแถวมีรถรอประมาณ ๒๐๐ เมตร ในการรถกลับรถ โดยบนทางสายหลักปริมาณการจราจรประมาณ ๕ - ๖ หมื่นคันต่อวัน รถทางโทจุดที่จะกลับรถไม่สามารถกลับรถได้จึงต้องไปใช้ในจุดถัดไป ดังนั้น

เมื่อพิจารณาแล้วจุดกลับรถดังกล่าว อาจจะต้องมีการพัฒนาให้มีความปลอดภัย และให้สิทธิการกลับรถที่ดีกว่านี้



จึงนำมาสู่แนวคิดที่จะสร้างเกาะหน้าหมู่บ้านครูสภา บังคับให้รถที่ออกจากหน้าหมู่บ้านครูสภาต้องเลี้ยวซ้าย ซึ่งรถเกินกว่า ๘๕% ต้องการเข้าเมือง ประกอบกับรถที่จะไปทางดอยสะเก็ดมีจำนวนน้อยกว่า เพราะฉะนั้นรถที่จะไปดอยสะเก็ดต้องไปกลับรถที่แยกแม่กวงดังเดิม และสำหรับรถที่มาจากในเมือง จะพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรในกรณีที่เอื้อต่อคนที่ต้องการจะกลับรถ โดยจะใช้ระบบ ADAPTIVE CONTROL มาใช้ในการบริหารจัดการจราจร สำหรับรถที่ต้องการกลับรถ จะมีการขยายช่องรถเลี้ยวขวาเพิ่มเติมให้มีความยาวขึ้น โดยแบ่งด้านแบ่งไว้ ๒ ส่วน คือ กรณีรถที่มาจากในเมืองและมีรถที่รอกลับรถเป็นจำนวนมาก รถที่มาจากดอยสะเก็ดต้องติดสัญญาณไฟจราจร รถที่รอคอยกลับรถก็สามารถกลับได้ แต่รถที่จะต้องเดินทางจากแม่กวงไปดอยสะเก็ดก็ไม่มีเวลาจำเป็นที่จะต้องติดสัญญาณไฟจราจรสามารถขับรุดผ่านไปได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร แต่ถ้าหากมีรถเดินทางมาจากทั้ง ๒ ทิศทาง ก็จะทดลองปรับใช้เป็นระบบ ADAPTIVE CONTROL ที่จะสามารถบริหารจัดการรถได้ ซึ่งการใช้สัญญาณไฟจราจรจะสามารถกลับรถได้

อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทำให้การใช้ทางแยกมีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น หากต้องการจะแก้ปัญหาบริเวณทางแยกกลับรถเข้าหมู่บ้านครูสภา เห็นควรให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งเบื้องต้นได้หารือกับเทศบาลนครเชียงใหม่แล้วจะใช้งบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ในการดำเนินการ

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

๑. บริเวณจุดกลับรถดังกล่าวไม่ใช่ทางแยกที่ชัดเจน อาจทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ขับผ่านเลยไปในลักษณะของการฝ่าสัญญาณไฟจราจร จึงควรต้องติดตั้งไฟสัญญาณเตือนก่อนถึงสัญญาณไฟ

๒. การจัดทำเป็นสัญญาณไฟลักษณะดวงโคมจะมีขนาดเล็กลง ขอเสนอให้มีความสว่างชัดเจนและมีไฟกระพริบเสริม เพื่อป้องกันความสับสน เพราะการควบคุมการจราจร ควรจะทำให้คล้ายคลึงกันทั้งหมด เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนโดยเฉพาะกลุ่มคนที่ไม่ใช่คนในพื้นที่

๓. หากจะดำเนินการปรับปรุงกายภาพ ควรจัดทำช่องกลับรถโดยเฉพาะเพื่อความปลอดภัย

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

ข้อเสนอที่ให้ปรับปรุงเป็นสามแยกเลี้ยวขวา เพื่อเข้าหมู่บ้านครูสภา เนื่องจากปริมาณรถที่เลี้ยวขวาออกจากหมู่บ้านครูสภามีไม่มาก ในอนาคตจะมีการดำเนินการบริเวณหน้าหมู่บ้านฟลอราวิลล์ที่อยู่ใกล้เคียงกัน ซึ่งจะลดปัญหาการจราจรทำให้การบริหารจัดการทางแยกจะเหลือแค่ ๒ เฟส แต่หากดำเนินการที่ทางแยกหน้าหมู่บ้านครูสภาจะเพิ่มเป็น ๓ เฟส ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้า จึงขอเสนอให้ไปกลับรถบริเวณหน้าหมู่บ้านฟลอราวิลล์จะเกิดประโยชน์ต่อจุดกลับรถทั้งสองแห่ง

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการต่อไป

วาระ ๔.๕
เลขานุการ

สถานการณ์ให้บริการรถเมล์ RTC และรถโดยสารมินิบัส

ปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่มีรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ที่ให้บริการภายในเมืองเชียงใหม่รวม ๘ สาย รายละเอียด ดังนี้

สายรถ ประจำทาง	เส้นทาง	ราคา ค่าโดยสาร	ผู้ประกอบการ	สถานะ การให้บริการ	หมายเหตุ
B๖ (สายที่ ๖)	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย, วนขวา) (EV Bus ๑ คัน)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อ เชียงใหม่ จำกัด	ให้บริการปกติ	วิ่ง ๒ รอบ/วัน (๔ เที่ยว)
ปอ.๑๐ (สายที่ ๑๐)	หมู่บ้านขวัญเวียง – รอบเมืองเชียงใหม่ (รถตู้)	๒๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท ขวัญเวียงขนส่ง จำกัด	หยุดให้บริการ	
สายที่ ๑๖	ทชม. – ตลาดไนท์ บาซาร์ (รถตู้)	๔๐ บาท ตลอดสาย	สหกรณ์ลานนาเดินรถ จำกัด	หยุดให้บริการ	จำนวนรถที่ให้บริการ ลดลงเนื่องจากการ แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019
B๑ (สายที่ ๑๘)	สถานีขนส่งอาเขต – สวนสัตว์เชียงใหม่ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	

สายรถ ประจำทาง	เส้นทาง	ราคา ค่าโดยสาร	ผู้ประกอบการ	สถานะ การให้บริการ	หมายเหตุ
B๒ (สายที่ ๑๙)	สถานีขนส่งอาเขต – สนามบินเชียงใหม่ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	
B๓ (สายที่ ๒๐)	สถานีขนส่งอาเขต – โรงพยาบาลนครพิงค์ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	
R๑ (สายที่ ๒๒)	สวนสัตว์เชียงใหม่ – ตลาดวโรรส – เซ็นทรัล เฟสติวัล (NGV Bus)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท รีเจียนนอล ทรานสิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC)	หยุดให้บริการ	คาดว่าจะเปิดให้บริการ อีกครั้ง เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔
R๓ (สายที่ ๒๔)	ทชม. – ถนนนิมมาน เหมินทร์ – ประตูท่าแพ (วนซ้าย, วนขวา) (NGV Bus)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท รีเจียนนอล ทรานสิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC)	หยุดให้บริการ	คาดว่าจะเปิดให้บริการ อีกครั้ง เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔

ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถรับ
นักท่องเที่ยว) ของจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ
ไวรัสโคโรนา 2019 อย่างมาก ทำให้มีรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ หยุดให้บริการ
๔ เส้นทาง จาก ๘ เส้นทาง ส่วนรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ ที่วิ่งให้บริการทั้ง ๓๐
เส้นทาง ยังให้บริการปกติทุกเส้นทาง

ผู้แทนเทศบาลนครเชียงใหม่แจ้งว่า เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ
โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของเทศบาล
นครเชียงใหม่ลดลงอย่างมาก ทำให้ผลประกอบการติดลบอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้
การเดินรถของเทศบาลนครเชียงใหม่ยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ จึงขอลดจำนวน
เที่ยวให้บริการลงเหลือเพียงวันละ ๘ เที่ยว/วัน (ช่วงเช้า ๔ เที่ยว และช่วงเย็น ๔ เที่ยว)
จนถึงเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ เทศบาลนครเชียงใหม่จะได้พิจารณาสถานการณ์
เพื่อกลับมาให้บริการตามปกติอีกครั้ง และขนส่งจังหวัดเชียงใหม่จะได้รายงานความ
คืบหน้าในที่ประชุมทราบต่อไป

นางวรารณ วรพงษ์
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

บริษัท รีเจียนนอล ทรานสิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด RTC เป็นผู้ประกอบการ
ขนส่งประจำทางหมวด ๑ จำนวน ๒ เส้นทาง (ประกอบด้วย สายที่ ๒๒ สวนสัตว์
เชียงใหม่ – ตลาดวโรรส – เซ็นทรัลเฟสติวัล และ สายที่ ๒๔ สนามบิน – ถนนนิมมานฯ
– ประตูท่าแพ) หยุดเดินรถตั้งแต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด – 19
เป็นต้นมา เนื่องจากไม่มีผู้โดยสารใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทำให้การเดินรถ
ไม่คุ้มค่างบต้นทุนของผู้ประกอบการ ทำให้ต้องหยุดเดินรถชั่วคราว ทั้งนี้ ผู้แทนของ
ผู้ประกอบการให้ข้อมูลเบื้องต้นว่ามีแผนจะเปลี่ยนรถที่ให้บริการจากเดิมให้มีขนาด
เล็กลง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการจัดการเดินรถในเขตเมืองให้มากขึ้น

กรณีผู้ประกอบการแจ้งความประสงค์เลิกประกอบการขนส่ง (ตามมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

กรณีที่เส้นทางเดินรถโดยสารเส้นทางใดว่างผู้ประกอบการ และเมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่าเส้นทางดังกล่าวยังมีความจำเป็นในการจัดให้มีบริการเดินรถแก่ประชาชนอยู่ นายทะเบียนประจำจังหวัดเชียงใหม่จะประกาศรับคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง เป็นการทั่วไปเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน เพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถยื่นคำขออนุญาต ประกอบการพร้อมเอกสารหลักฐานตามที่กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) และ ฉบับที่ ๖๓ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้ และในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หากนายทะเบียน ประจำจังหวัดเห็นว่าผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด และยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วน พร้อมทั้งมีแผนการดำเนินการ ในการประกอบการที่ความเหมาะสม รวมถึงมีความสามารถในการดำเนินการตามแผน ได้จริง ให้จัดทำความเห็นและเงื่อนไขในใบอนุญาตเสนอต่อคณะกรรมการควบคุม การขนส่งทางบกประจำจังหวัดเพื่อพิจารณาอนุมัติ เพื่อให้นายทะเบียนประจำจังหวัด กำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตและออกใบอนุญาตต่อไป

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล รถโดยสารของเทศบาลนครเชียงใหม่ประสบภาวะขาดทุนอย่าง เทศบาลนครเชียงใหม่ ต่อเนื่องประกอบกับงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการ ในปัจจุบัน ซึ่งขาดทุนไปประมาณ ๙๐% เนื่องจากไม่มีผู้มาใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ ผู้บริหารจึงให้ดำเนินการทบทวนภารกิจความคุ้มค่าและนำเสนอต่อสภาเทศบาลเพื่อ ขอยุติภารกิจในการให้บริการรถขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่จะมีอยู่ ๓ กลุ่ม ได้แก่ นักเรียน นักท่องเที่ยว และประชาชนที่ใช้เป็นประจำ เนื่องด้วยสถานการณ์ ในปัจจุบันที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้ผู้มาใช้บริการ มีจำนวนน้อย เทศบาลนครเชียงใหม่จึงขอยุติภารกิจในการให้บริการ ซึ่งโดยรวม รถขนส่งสาธารณะทั้งหมดยังใช้งานได้ปกติ มีบางส่วนที่ยังต้องซ่อมแซมในระบบแอร์ โดยส่วนใหญ่จะมอบให้กับหน่วยงานที่ต้องการนำรถไปใช้ในส่วนอื่นๆ ต่อไป

นางวรารณณ์ วรพงษ์ศรี ขอให้ทางเทศบาลนครเชียงใหม่กลับไปทบทวนดูว่าจะสามารถนำงบประมาณ ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใดเข้ามาช่วยอุดหนุน หรือว่าเลือกเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ คงสถานะการให้บริการเส้นทางนั้นไว้ก่อน และค่อยนำมาหารือกันอีกครั้งว่าจะดำเนินการ อย่างไรต่อไป

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะขอให้หน่วยงานอื่นๆ หรือให้ภาคเอกชน นำรถของ คณะวิศวกรรมศาสตร์ เทศบาลนครไปใช้ โดยให้ทำการเช่ารถในราคาที่ถูกลง เพื่อที่จะให้รถขนส่งสาธารณะ ของจังหวัดเชียงใหม่มีสถานะที่ยังให้บริการประชาชนได้อยู่ ในส่วนนี้ก็เป็นอีกหนึ่ง ทางเลือกที่จะขอให้เทศบาลนครเชียงใหม่พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

นางวรารณณ์ วรพงษ์ศรี หากเทศบาลนครเชียงใหม่พิจารณาแล้ว มีความประสงค์ที่จะหยุดให้บริการ รถขนส่งสาธารณะ จะต้องทำหนังสือขอยกเลิก และสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จะได้ประกาศรับสมัครผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาดำเนินการต่อ ตามขั้นตอนต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ และขอให้เทศบาลนครเชียงใหม่พิจารณาทบทวนอีกครั้ง ว่าความต้องการของผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะมีมาก - น้อยเพียงใด หากหยุดให้บริการจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างไรบ้าง จึงขอให้เทศบาลนครเชียงใหม่หารายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติมอีกครั้งหนึ่งในระยะเวลา ๑๕ - ๓๐ วัน

วาระ ๔.๖

รายงานผลการทดลองจัดระบบจราจรทางเดียวร่วมกับทางเท้าและทางจักรยาน และการจัดทำแผนงานเพื่อสร้างกิจกรรมบริเวณ ๒ ข้างทาง ในกิจกรรมลองดูบนถนนราชดำเนิน ตั้งแต่ประตูท่าแพถึงหน้าวัดพระสิงห์

เลขานุการ

ผู้แทนเทศบาลนครเชียงใหม่แจ้งว่า เทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนสิ่งแวดล้อมโลก ผ่านองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) และโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ในโครงการ Low Carbon Demonstration Project Implementation for Chiang Mai Municipality ซึ่งเป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเขตเมืองเชียงใหม่ให้ได้ไม่ต่ำกว่า ๗๐,๐๐๐ ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และขอบเขตของโครงการนี้ครอบคลุมถึงการทบทวนและวิเคราะห์การดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยการปรับเปลี่ยนการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคลในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่มาเป็นระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ซึ่ง UNDP อยู่ระหว่างการจัดทำป้ายรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะที่รองรับ GPS ของรถโดยสารปรับอากาศในเมืองเชียงใหม่ ทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ตำแหน่งของรถโดยสาร ลดระยะเวลาารอคอย นอกจากนี้เทศบาลนครเชียงใหม่ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง เพื่อจัดทำ “โครงการเมืองเดินได้เดินดี” โดยพิจารณาเส้นทางตั้งแต่ประตูท่าแพถึงหน้าวัดพระสิงห์เป็นเส้นทางต้นแบบที่เน้นให้คนเดินเป็นส่วนใหญ่และมีทางจักรยานที่สมบูรณ์ ระยะทางประมาณ ๑.๑๐ กิโลเมตร และได้ออกแบบการปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทางให้สวยงามปรับขยายทางเดินเท้าให้กว้างขึ้น (ไม่ต่ำกว่า ๑.๕ เมตร) รวมทั้ง ทดลองจัดให้มีการเดินรถทางเดียวร่วมกับมีทางรถจักรยานและจุดจอดรถยนต์ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ประชาสัมพันธ์และการทำประชาคมคนในพื้นที่ โดยให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้รับทราบโครงการฯ ซึ่งผลตอบรับของประชาชนเบื้องต้นส่วนใหญ่ไม่ขัดข้อง

ซึ่งที่ประชุมให้ไม่มีข้อเสนอแนะว่า เทศบาลนครเชียงใหม่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการฯ ดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนรับรู้รับทราบอย่างทั่วถึง และแจ้งรายละเอียดแนวเส้นทาง ทางเลี้ยว และแผนการจัดระบบจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาให้ประชาชนในพื้นที่ ผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน วัด หน่วยงานภาครัฐ รวมถึงผู้ได้รับผลกระทบรับทราบล่วงหน้า และควรประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรชั่วคราวในการทดลองจัดระบบจราจรเดินรถทางเดียวต่อไป โดยมอบให้เทศบาลนครเชียงใหม่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนให้รับทราบอย่างทั่วถึง ติดตามประสานงานและสอบถามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ การจัดทำแผนงานเพื่อสร้างกิจกรรมบริเวณ ๒ ข้างทาง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้พื้นที่ดังกล่าวให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อพื้นที่ต่อไป

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ทดลองการดำเนินการตามโครงการ ซึ่งได้ เทศบาลนครเชียงใหม่ นำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ เพื่อที่จะทดลองว่าการเดินรถ ในลักษณะนี้จะส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างไร และประชาชนมีความคุ้นชินหรือไม่ ซึ่งหลังจากการทดลองเป็นระยะเวลา ๓ สัปดาห์ มีผลตอบรับที่ไม่ดี เนื่องจากประชาชน ไม่คุ้นชิน ได้รับความเดือดร้อน และมีการร้องเรียนเป็นจำนวนมากให้หยุดดำเนินการ ทดลองโครงการ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ จึงได้ ดำเนินการยกเลิกโครงการ และคืนพื้นผิวถนนเรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕

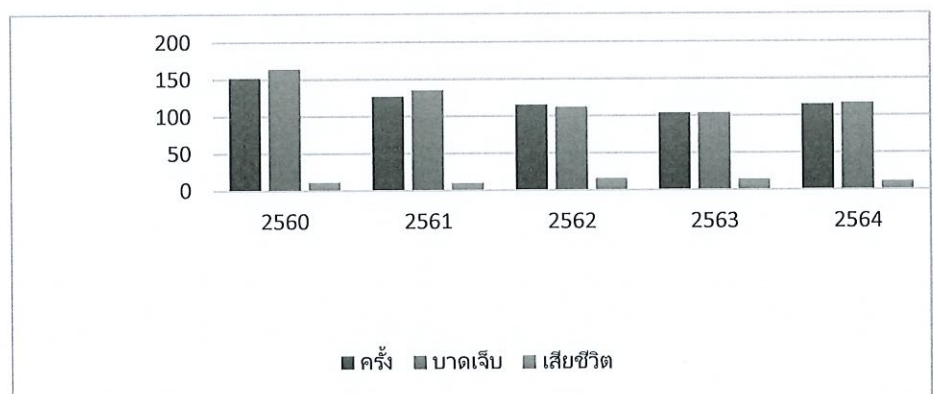
เลขานุการ

เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นวันหยุดต่อเนื่อง และมีการผ่อนคลายมาตรการการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ คาดว่าจะมีประชาชนเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดหนึ่งที่นักท่องเที่ยวจะมีการเดินทาง มาท่องเที่ยว ซึ่งในการที่มีนักท่องเที่ยวมาเป็นจำนวนมากอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้มีการกำหนด แผนปฏิบัติการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕

นายทวีวัฒน์ อ่องล่อ
สำนักงานป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดเชียงใหม่

การเตรียมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕
จังหวัดเชียงใหม่

สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๔



- จำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น ๑๑๕ ครั้ง มากกว่าค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง ๑ ครั้ง เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ ๐.๘๘
- จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ๑๑๗ คน เท่ากับค่าเฉลี่ย ๓ ปี
- จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๑ คน น้อยกว่าค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง ๒ คน ลดลงคิดเป็น ร้อยละ ๑๕.๓๘
- สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดจาก เมาสุรา (๕๖.๕๒%) รองลงมาคือขับรถเร็วเกิน กำหนด (๒๗.๘๓%) และทัศนวิสัย หรือ สภาพอากาศไม่ดี (๑๕.๖๕%) ตามลำดับ
- ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถมอเตอร์ไซด์ (๘๖.๔๔%) รองลงมาคือ รถปิคอัพ (๖.๗๘%)

- สถานะส่วนใหญ่ เป็นผู้ขับขี่ (๘๐.๔๗%) รองมาคือ ผู้โดยสาร (๑๗.๙๗%) และคนเดินเท้า (๑.๕๖%)
- สถานที่เกิดเหตุ ส่วนใหญ่เกิดทางตรง (๕๙.๑๓%) และทางโค้ง (๒๕.๒๒%) ตามลำดับ
- ประเภทถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนกรมทางหลวง, ถนนใน อบต./หมู่บ้าน (๔๐.๘๗%) และถนนกรมทางหลวงชนบท (๑๑.๓๐%)
- ช่วงเวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดในเวลา ๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น. (๒๓.๔๘%) รองมาคือ ๐๐.๐๑ - ๐๔.๐๐ น. (๒๐.๘๗%)
- ช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต อายุ ๕๐ ปีขึ้นไป มากที่สุด (๒๘.๑๒%) รองลงมาคือ ช่วงอายุ ๔๐ - ๔๙ ปี (๑๗.๙๗%)
- ประเภทคนส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ร้อยละ (๖๘.๗๕%) ในเขตจังหวัด (๑๙.๕๓%) และนอกเขตจังหวัด (๑๑.๗๒%)

ผลการดำเนินงานของอำเภอ

- อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อำเภอหางดง จำนวน ๑๐ ครั้ง
- อำเภอที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ อำเภอหางดง จำนวน ๑๐ คน
- อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ อำเภอสนทราย จำนวน ๓ ราย
- อำเภอที่ไม่มีอุบัติเหตุ มีจำนวน ๒ อำเภอ คือ อำเภอกัลยาณิวัฒนา และอำเภอแม่ออน

การเตรียมการเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕

ใช้หัวข้อรณรงค์ “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”

ช่วงเวลาดำเนินการ

แบ่งการดำเนินงานเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๑. ช่วงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ (ในวันที่ ๑ - ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔)

๒. ช่วงดำเนินการ ดังนี้

- ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น (ในวันที่ ๒๒ - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔)
- ช่วงรณรงค์เข้มข้น (ในวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ - ๔ มกราคม ๒๕๖๕)
- ช่วงหลังการรณรงค์ (ในวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕)

เป้าหมาย

ปีใหม่ พ.ศ.	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
๒๕๖๒	๑๑๕	๑๑๒	๑๖
๒๕๖๓	๑๐๔	๑๐๔	๑๔
๒๕๖๔	๑๑๕	๑๑๗	๑๑
เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	๑๑๑	๑๑๑	๑๔
ร้อยละ ๕	๑๐๖	๑๐๕	๑๓

- จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิต ลดลง ร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง (ต่อน้อยกว่า เกิดเหตุ ๑๐๖ ครั้ง บาดเจ็บ ๑๐๕ ราย เสียชีวิต ๑๓ ราย)
- จำนวนผู้เสียชีวิตในอำเภอสีแดง ได้แก่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ และอำเภอสนทราย ลดลง ร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
- จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ลดลง ร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง

- จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุจราจรหลัก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ต้มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลง ร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
- จำนวนเยาวชนอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี ได้รับบาดเจ็บ จากการเมาแล้วขับ ลดลง ร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง

มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ของจังหวัดเชียงใหม่

มาตรการหลักในช่วงเทศกาล แบ่งออกเป็น ๕ ด้าน คือ

๑. ด้านบริหารจัดการ ดำเนินการ ดังนี้

- ตั้งศูนย์ปฏิบัติการ ช่วงเทศกาลของจังหวัดและอำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการในทุกวัน
- จัดทำแผนปฏิบัติการ ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ตั้งคณะทำงานตั้งจุดตรวจครอบคลุมทั้ง ๒๕ อำเภอ และสามารถปรับเปลี่ยนตามบริบทของพื้นที่
- วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่หรือเป็นที่น่าสนใจของสังคม
- จัดกิจกรรม ๑ อำเภอ ๑ กิจกรรมศาสนา
- ดำเนินมาตรการองค์กร เน้นย้ำหน่วยงานราชการ สถานศึกษา ให้เป็นต้นแบบของประชาชน
- ดำเนินการ ด้านชุมชน ด้านครอบครัว

๒. การลดปัจจัยเสี่ยงทางถนนและสภาพแวดล้อม ดำเนินการ ดังนี้

- ด้านถนน แก้ไขจุดเสี่ยง กำหนด ๑ ท้องถิ่น ๑ ถนนปลอดภัย เฝ้าระวังถนนทางตรงยาวและทางโค้ง
- จัดทำแผนอำนวยความสะดวกจราจร
- สภาพแวดล้อม ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง ปรับปรุงสัญญาณต่างๆ ให้ปลอดภัยพร้อมใช้งาน
- จุดตัดทางรถไฟ ตรวจสอบจุดตัดทางรถไฟ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางรถไฟ
- สถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ ตรวจโป๊ะ แพ สถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำให้ปลอดภัยปลอดภัยแอลกอฮอล์

๓. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ควบคุมรถโดยสารสาธารณะ พนักงานขับรถต้องมีแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ มีการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะทุกคันให้มีความปลอดภัยก่อนการเดินทางทุกครั้ง โดยดำเนินการ ดังนี้

- รถโดยสาร ควบคุมความปลอดภัยรถโดยสาร ทั้งรถและคนขับ
- รถขนส่ง ให้รถบรรทุกหยุดให้บริการ เลี่ยงบรรทุกน้ำหนักเกิน
- รถตู้ ให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับ และระบบ GPS
- การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ตรวจสอบสภาพรถก่อนเดินทาง

๔. มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยดำเนินการ ดังนี้

- บังคับใช้กฎหมาย ๑๐ รสขม. ตรวจแอลกอฮอล์ ควบคุมสถานบริการ อย่างเคร่งครัด
- ใช้จิตอาสา และแนวทางประชารัฐ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
- ประชาสัมพันธ์ ทุกช่องทาง เน้น ห้ามขับรถเร็วเกินกำหนด เมาไม่ขับ ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

- การดูแลนักท่องเที่ยว

- เพิ่มความเข้มข้นในแหล่งท่องเที่ยวเป็นพิเศษ โดยเฉพาะ ๔ ดอย มอบหมายรองผู้ว่าฯ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน ได้แก่ ดอยสุเทพ ดอยอินทนนท์ ดอยอ่างขาง และดอยคำ
- ประกาศเจ้าพนักงานจราจรห้ามรถโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นดอย กำหนดเวลาขึ้นลงดอย

๕. มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ ดำเนินการ ดังนี้

- เตรียมความพร้อมทั้งหน่วยกู้ชีพ กู้ภัย โรงพยาบาล บุคลากร เครื่องมือ ยานพาหนะ และระบบสื่อสารให้มีความพร้อมตลอด ๒๔ ชั่วโมง
- สำรองโลหิตฉุกเฉิน
- อบรมเจ้าหน้าที่การแพทย์ฉุกเฉินให้มีความพร้อม
- เน้นย้ำความปลอดภัยของรถฉุกเฉิน

มาตรการพิเศษ

- กำหนดการดำเนินงานอย่างเข้มข้นกับอำเภอกลุ่มเสี่ยงที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง อาทิ การดำเนินการมาตรการชุมชน การรณรงค์ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ การจัดทำสถานการณ์แยกเป็นรายตำบลพร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหาและจัดการความเสี่ยง
- ใช้ประชาชนจิตอาสาภัยพิบัติ ร่วมดำเนินการกับอาสาสมัคร อสม. ประชาชนในพื้นที่ ดูแลความปลอดภัย
- ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรห้ามรถโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นดอยเนื่องจากอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จำนวน ๔ ดอย ได้แก่ ดอยอินทนนท์, ดอยอ่างขาง, ดอยสุเทพ และดอยคำ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นหัวหน้าคณะทำงานทั้ง ๔ ดอย
- เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยกล้อง CCTV โดยการนำเทคโนโลยี AI มาช่วยตรวจจับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยแบบอัตโนมัติตลอด ๒๔ ชั่วโมงในพื้นที่ ๕ อำเภอ ได้แก่ เมืองเชียงใหม่ สันทราย หางดง สันกำแพง และสารภี
- การใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Speed Camera) จำนวน ๑๐ จุด บนถนนสาย ๑๑๘ เชียงใหม่ – เชียงราย และถนนสาย ๑๐๘ เชียงใหม่ – จอมทอง รวมถึงกล้องตรวจจับความเร็วแบบมือถือ จำนวน ๑๖ ตัว ทั่วจังหวัดเชียงใหม่
- นำนวัตกรรมกล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ตามแยกใหญ่ในเมืองเชียงใหม่ มาบังคับใช้กฎหมาย
- ขอความร่วมมือผู้ประกอบการ งดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือมีการจัด Zoning ในการจำหน่าย
- ใช้การประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ ทั้งสถานีวิทยุ โทรทัศน์ เสียงตามสาย หอกระจายข่าว เพื่อแจ้งเตือนประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่
- ประกาศเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดเชียงใหม่ กำหนดความเร็วของรถในเขตเทศบาลเป็นเขต slow city โดยกำหนดความเร็วในพื้นที่ชั้นในคูเมืองเชียงใหม่ไม่เกิน ๔๐ กม./ชม
- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานหลักในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

การดำเนินงานควบคู่กับมาตรการการป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

- แจกหน้ากากอนามัยให้กับผู้โดยสารรถสาธารณะทุกคน
- การเข้มงวดการตรวจแอลกอฮอล์ อุปกรณ์ทุกชิ้นต้องปลอดภัย
- ใช้นวัตกรรมมาช่วยลดการสัมผัสและเผชิญหน้าของเจ้าหน้าที่ด้วยกล้อง CCTV
- ใช้ระบบประชุมทางไกลกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เพื่อวางแผน ติดตามและประสานการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลปีใหม่

พ.ต.อ.ไพศาล นันทา
ตำรวจภูธรจังหวัด
เชียงใหม่

มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ แนวทางการดำเนินการ

กำหนดแนวทางการดำเนินการเป็น ๓ ช่วง คือ

๑. ช่วงเตรียมความพร้อม ระหว่างวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ (๖ วัน)

๑.๑ บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น จังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคีเครือข่าย ประชุมหารือเพื่อวางแผนแนวทางการดำเนินงานและจัดทำแผนในภาพรวม เพื่อกำหนดเป้าหมายและภารกิจในการดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้ขับเคลื่อนแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

๑.๒ เตรียมความพร้อมด้านกำลังพลให้ทุก สภ.ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสนับสนุนการปฏิบัติของ บก.ทล. ตามเส้นทางหรือจุดที่ บก.ทล. ร้องขอ โดยให้ประสานการปฏิบัติกับ บก.ทล. โดยตรง

๑.๓ การเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์ ได้แก่ เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และอุปกรณ์ประจำจุดตรวจ ติดตั้งป้าย เครื่องหมายจราจร ไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน ในระยะ ๑๕๐ เมตร ก่อนถึงจุดตรวจ รอยกหรืออุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายรถ หน้ากากอนามัย เสื่อกันฝน ไฟฉาย กระบอง สเปรย์ไล่ความชื้น และเจลแอลกอฮอล์ เป็นต้น

๑.๔ สำรองเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้กรณีมีการก่อสร้างซ่อมแซมผิวถนนให้ประสานหน่วยงานหรือผู้ประกอบการที่รับผิดชอบ เร่งดำเนินการเพื่อคืนพื้นผิวการจราจรให้มากที่สุด

๑.๕ สำรองเส้นทางสำรอง ทางเลี่ยง และทางลัด พร้อมจัดทำแผนที่แสดงเส้นทาง และหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่ให้ข้อมูลและหัวหน้าผู้ควบคุมการปฏิบัติ โดยจัดทำข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจได้ง่ายในรูปแบบแผนที่อินโฟกราฟิก ทั้งนี้ ในการประชาสัมพันธ์ ให้ทุกหน่วยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนในพื้นที่ทุกประเภท

๑.๖ รณรงค์ประชาสัมพันธ์ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างความตื่นตัวให้ประชาชนทราบถึงมาตรการ แนวทางการดำเนินงานและข้อมูลต่างๆของตำรวจได้แก่

(๑) การตรวจสภาพความพร้อมของยานพาหนะก่อนออกเดินทาง สภาพร่างกาย ความพร้อมของตัวผู้ขับขี่

(๒) ประชาสัมพันธ์ บริเวณถนนที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือการก่อสร้าง ใช้ความระมัดระวังในการจอดแวะซื้อสินค้าริมทาง หรือจอดรถบริเวณไหล่ทาง การปฏิบัติในการขับขี่เมื่อผ่านจุดตัดทางรถไฟ

(๓) ผู้ขับขี่ต้องไม่ดื่มสุราหรือใช้สารเสพติด ผู้โดยสารไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัย

ผู้โดยสารรถยนต์ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย ไม่นั่งที่กระบะท้ายรถ ไม่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือใช้ความเร็วไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร ไม่ขับร่อนช่องทางเดินรถ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ไม่แซงรถในที่คับขัน ไม่ขับรถตัดหน้าในลักษณะที่เป็นอันตราย

(๔) ดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายใน ๑๐ ข้อหาหลัก โดยการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร จุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ จัดชุดสายตรวจจราจร ชุดเคลื่อนที่เร็ว โดยเฉพาะกรณีขับร่อนในขณะเมาสุราหรือดื่มสุราบนรถ กล้องตรวจจับความเร็ว ให้มีการนำอุปกรณ์เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ (เครื่องเป่า) ไปเทียบค่ามาตรฐานกับหน่วยงานกำหนดมาตรฐานวิทยาศาสตร์ที่เกี่ยวข้องด้วย

๒. ช่วงดำเนินการ ระหว่างวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ แบ่งออกเป็น ๓ ช่วง คือ

๒.๑ ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ (๗ วัน) ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ ปรับปรุงฐานข้อมูลบัญชีกลุ่มเสี่ยง และเริ่มบังคับใช้กฎหมาย ๑๐ มาตรการหลัก

(๑) ปรับปรุงฐานข้อมูลบัญชีกลุ่มเสี่ยงผู้ที่มีแนวโน้มกระทำความผิด ข้อหาขับร่อนในขณะเมาสุรา และข้อหาอื่นๆที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ บัญชีร้านค้าเสี่ยงที่มีประวัติการกระทำความผิด บัญชีข้อมูลการจัดงานหรือกิจกรรมรื่นเริงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๕ และให้จัดชุดเคลื่อนที่เร็ว ปฏิบัติงานร่วมกับผู้นำชุมชน ฝ่ายปกครอง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สาธารณสุขจังหวัด อาสาสมัครด้านชุมชน และภาคีเครือข่ายอื่นๆ ในพื้นที่เพื่อพิจารณาใช้มาตรการเชิงรุกโดยการป้องปรามหรือตักเตือนก่อนมีการกระทำความผิดโดยใช้กลไกของภาคีเครือข่ายในพื้นที่ด้านชุมชนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

(๒) บังคับใช้กฎหมายเพื่อมุ่งเน้นการลดอุบัติเหตุทางถนน ตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก และมาตรการกวดขันวินัยจราจรกับผู้ขับขี่ยานยนต์ที่กระทำความผิดกฎหมาย ตั้งแต่วันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป

ให้ทุก สภ.ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ นำสถิติ ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุ สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขที่ได้จากการประชุมของคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และข้อมูลบัญชีกลุ่มเสี่ยงมาใช้ในการกำหนดแผนหรือมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ ในพื้นที่ตามความเหมาะสม โดยให้บูรณาการปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและอำเภอ ฝ่ายปกครอง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สาธารณสุขจังหวัด และภาคีเครือข่ายต่างๆในพื้นที่ เพื่อพิจารณาใช้มาตรการประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยการเข้าไปให้ข้อมูลเรื่องอุบัติเหตุทางถนนกับประชาชน นักเรียน นักศึกษาในพื้นที่ และประชาสัมพันธ์มาตรการบังคับใช้กฎหมายและอัตราโทษของการกระทำความผิดให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ

๓. ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๔ มกราคม ๒๕๖๕ (๗ วัน) ให้ทุก สภ.ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ ปฏิบัติตามมาตรการและข้อสั่งการ ตร. ประกอบกับแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ ของ ศปถ. เติมรูปแบบ และให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น

ลงไปกำกับดูแลการปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพให้มีการมอบหมายการปฏิบัติให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน โดยให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

๓.๑ มาตรการบริหารจัดการ ให้ดำเนินการขับเคลื่อนผ่านศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ ของ ตร. โดยให้ทุก สภ. ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ เข้าร่วมเฝ้าฟังและติดตามสถานการณ์ ซึ่งจะกำหนดให้มีการประชุมทุกวัน ในห้วง ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๕ มกราคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๑.๐๐ น.

๓.๒ มาตรการอำนวยความสะดวกจราจร

๓.๒.๑ ให้ทุก สภ.ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสนับสนุนการปฏิบัติของ บก.ทล. ตามเส้นทางหรือจุดที่ บก.ทล. ร้องขอสำหรับในถนนสายรอง ให้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกจราจรในจุดที่มีการจราจรหนาแน่น รวมถึงการจัดระเบียบการจอดรถสถานที่ต่างๆ เช่น สถานีบริการน้ำมัน สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ โดยให้เตรียมความพร้อมสำหรับการเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุหรือรถเสียในเส้นทาง

๓.๒.๒ ให้เน้นการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วง ๒ วันแรก และ ๒ วัน สุดท้ายของช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕

๓.๓ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

๓.๓.๑ ให้บังคับใช้กฎหมายเพื่อมุ่งเน้นการลดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก โดยการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร หรือจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ หรือใช้ชุดสายตรวจจราจร ออกตรวจในพื้นที่จุดเสี่ยงที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ตามมาตรการที่กำหนด โดยเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๔ มกราคม ๒๕๖๕

๓.๓.๒ ใช้กำลังชุดเคลื่อนที่เร็วปฏิบัติงานร่วมกับผู้นำชุมชน และภาคีเครือข่ายอื่นๆ เพื่อใช้มาตรการป้องปรามหรือตักเตือนก่อนมีการกระทำความผิด แต่หากมีการฝ่าฝืนให้ดำเนินการตามกฎหมายอย่างเข้มงวด

๓.๓.๓ บังคับใช้กฎหมายตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ กรณีห้ามจำหน่ายสุราในเวลา ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่กฎหมายกำหนด (ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขีหรือโดยสารอยู่บนรถทุกประเภท) ห้ามไม่ให้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี และบุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการห้ามจำหน่ายหรือบริโภคสุราสำหรับการบริโภคในร้าน ตามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา ๙ แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ อีกส่วนหนึ่งด้วย

๓.๓.๔ กรณีเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีคู่กรณี หรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้พนักงานสืบสวนทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกราย ดำเนินคดีให้ครบทุกข้อหา และให้ตรวจสอบประวัติการต้องโทษเพื่อประกอบการบวกลบโทษ หรือเพิ่มโทษแล้วแต่กรณี

๓.๓.๕ หากการสอบสวนพบว่าผู้ขับรถในขณะเมาสุราอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี จะต้องขยายผลดำเนินคดีกับผู้ขายสุราตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฯ

๓.๓.๖ กรณีผู้ขับรถในขณะที่เมาสุราอายุต่ำกว่า ๑๘ ปี ให้สอบสวนขยายผล ดำเนินคดีกับบุคคลที่ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติดนไม่สมควรหรือ บุคคลที่จำหน่ายหรือให้สุราแก่เด็ก ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๒๖ โดยให้สอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานและดำเนินคดีไปในคราวเดียวกันกับความผิด ตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

๓.๓.๗ ให้จัดทำบัญชีข้อมูลการสอบสวนขยายผล

๔. ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๕ ถึง ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ (๗ วัน) ให้ทุก สภ.ในสังกัด และกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ ถอดบทเรียนและสรุปผลการดำเนินงานในช่วงควบคุมเข้มข้นระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๔ มกราคม ๒๕๖๕

มติที่ประชุม เห็นชอบตามผลการพิจารณาตามแผนที่ได้เสนอมา

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องอื่นๆ

๖.๑ ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ประสานการ ผู้แทนสำนักงานนโยบาย รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อขอทราบความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทาง และแผนการขนส่ง ทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร โดยปัจจุบัน รฟท. ได้ปรับปรุง ข้อมูลตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ส่งไปที่ สศช. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ สศช. พิจารณาก่อน หลังจากนั้นกระทรวงคมนาคม (คค.) ประมวลเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ต่อไป

ในส่วนของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) อยู่ระหว่างที่ปรึกษาของ รฟท. ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้าง พื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) โดย คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ รฟท. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูล เพิ่มเติมในรายงานฯ ตามแนวทางหรือรายละเอียดที่ คชก. กำหนด (จำนวน ๑๐๔ ข้อ) และ รฟท. ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงข้อมูล เพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่ง คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ รฟท. แก้ไข เพิ่มเติมรายละเอียดในรายงานตามแนวทางรายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่ คชก. กำหนด (จำนวน ๙๙ ข้อ) ปัจจุบันที่ปรึกษาของ รฟท. อยู่ระหว่าง ดำเนินการจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒

มติที่ประชุม รับทราบ

๖.๒ ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น)

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ประสานข้อมูลกับผู้แทนสำนักงานนโยบาย กรมการขนส่งทางราง (ขร.) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

และแผนการขนส่ง
และจราจร

(๑) กระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure Transport and Tourism: MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation: MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่

(๒) MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐

(๓) ในคราวประชุมระดับรัฐมนตรีด้านคมนาคม ระหว่างไทย – ญี่ปุ่น เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๑ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่ายญี่ปุ่นพิจารณาความเป็นไปได้ในการหาแนวทางเพื่อลดต้นทุนโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยมอบหมายให้คณะทำงานทั้ง ๒ ฝ่ายหารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไป

(๔) คณะทำงานระหว่างไทย – ญี่ปุ่น ได้หารือเพื่อพิจารณาแนวทางการลดต้นทุนโครงการฯ ในการประชุมหารือด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยมีผู้แทนจาก ขร. MLIT JICA Japan Railway Construction Transport and Technology Agency (JRRTT) สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย และ รฟท. ร่วมประชุม

(๕) การประชุมหารือด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ ๘ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๙ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔ ผ่านระบบการประชุมทางไกลด้วยวิดีโอ โดยมีผู้แทน ขร. MLIT JICA JRRTT สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย และ รฟท. เข้าร่วมประชุม สรุปผลดังนี้

ผลการประชุมหารือด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ ๘ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔

การประมาณการความต้องการเดินทาง : ฝ่ายญี่ปุ่นได้ปรับปรุงข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนงานโครงการคมนาคมในอนาคต รวมทั้งปีเปิดให้บริการเป็นปี พ.ศ. ๒๕๗๑ รวมทั้งปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเป็น ๘๐ บาท + ๑.๘ บาทต่อกิโลเมตร โดยผลการศึกษาคาดว่า จำนวนผู้โดยสารมีปริมาณสูงสุด ๓๑,๕๐๐ คนต่อวันภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ และจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นเป็น ๙๖,๔๐๐ คน ต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๖๐๑

การปรับลดจำนวนตู้รถไฟ : ฝ่ายญี่ปุ่นได้ปรับลดจำนวนตู้รถไฟที่ให้บริการจากเดิมที่ JICA ศึกษาไว้จำนวน ๑๕๖ ตู้ เหลือจำนวน ๑๓๖ ตู้ เนื่องจากเป็นรูปแบบการให้บริการแบบเดียวกับในประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้ค่าใช้จ่ายโครงการลดลงจำนวน ๒,๙๒๕ ล้านบาท

การปรับปรุงแนวเส้นทางในบริเวณตัวเมืองจังหวัดลพบุรี : โครงการฯ ออกแบบการก่อสร้างอุโมงค์ ๑ แห่ง บริเวณตัวเมืองลพบุรี ความยาวประมาณ ๓ กิโลเมตร เนื่องจากแนวเส้นทางอยู่ในเขตเมืองเก่าที่มีโบราณสถานสำคัญ ได้แก่ พระ

ปรารภสามยอด โดยออกแบบให้มีการก่อสร้างด้วยวิธี Shield Tunnel Method (STM) เพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถาน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างอุโมงค์แบบ STM มีต้นทุนค่าก่อสร้างสูงประมาณ ๑,๕๐๐ ล้านบาทต่อกิโลเมตร MLIT จึงเสนอให้ปรับเปลี่ยนวิธีการก่อสร้างจาก STM เป็น New Austrian Tunneling Method (NATM) ซึ่งมีต้นทุนค่าก่อสร้างประมาณ ๑,๑๐๐ ล้านบาทต่อกิโลเมตร นอกจากนี้ MLIT ได้เสนอให้ฝ่ายไทยพิจารณาเบี่ยงแนวเส้นทางโครงการออกนอกตัวเมืองลพบุรี เพื่อหลีกเลี่ยงการก่อสร้างอุโมงค์ดังกล่าว

ต้นทุนโครงการ : จากผลการศึกษาของ JICA ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ และ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ สรุปเปรียบเทียบต้นทุนโครงการได้ ดังนี้

ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ (JICA) เส้นทางผ่านเมือง ลพบุรี (อุโมงค์ STM)	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (MLIT) เส้นทางเบี่ยงออกนอกเมือง ลพบุรี	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (MLIT) เส้นทางผ่านเมืองลพบุรี (อุโมงค์ NATM)
๒๗๖,๒๒๖ ล้านบาท	๒๖๔,๔๖๐ ล้านบาท	๒๖๘,๓๗๒ ล้านบาท

ผลการประชุมหารือด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ ๙ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

การประมาณการความต้องการเดินทาง : ฝ่ายญี่ปุ่นแจ้งว่าจะดำเนินการศึกษาความต้องการเดินทางโดยใช้ข้อมูลจากการสำรวจ Stated Preference Survey เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบการดำเนินโครงการจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๕

การปรับปรุงแนวเส้นทางในบริเวณตัวเมืองจังหวัดลพบุรี : ฝ่ายญี่ปุ่นได้เสนอการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะระหว่างผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟความเร็วสูงที่จะนำมาซึ่งการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่ามากยิ่งขึ้น โดยใช้ต้นแบบจากสถานีรถไฟชินคันเซ็นในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งพัฒนาแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร ขนาดเมือง และตำแหน่งที่ตั้งสถานี เพื่อเป็นรูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) : ฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษาของสถานีโตเกียวและสถานีชินโตสุที่รถไฟความเร็วสูงผ่าน ซึ่งสามารถนำมาเป็นต้นแบบในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย

มติที่ประชุม

รับทราบ

๖.๓ ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษาออกแบบผู้แทนสำนักงานนโยบาย ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ และได้นำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ มีมติที่ประชุมมอบการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับไปออกแบบรายละเอียดศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยที่ปรึกษาของ รฟม. ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วเสร็จ และ

ได้นำส่งให้ รพม. พิจารณา โดย รพม. ได้นำเสนอคณะกรรมการจัดการ (Management Committee) เพื่อพิจารณาเห็นชอบในหลักการของโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) และ ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ และครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้มีข้อคิดเห็นให้ ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติมที่จะทำให้โครงการสามารถดำเนินการ ต่อไปได้ โดยเปรียบเทียบแนวทางการศึกษาในด้านต่างๆ อาทิ ประเด็นทางเทคนิค การเงิน ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

ปัจจุบัน รพม. และกลุ่มที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนฯ และทางเลือกแนวทางการดำเนิน โครงการเพิ่มเติม ก่อนนำผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวประกอบการ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป ในส่วนของการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดย รพม. ได้มี หนังสือลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ แจ้งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงให้ สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) พิจารณา โดย คชก. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการฯ และมีมติให้ รพม. ปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเห็นของ คชก. และนำส่งให้ สผ. เพื่อเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป ซึ่งขณะนี้ทางกรรณไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการ

มติที่ประชุม

รับทราบ

๖.๔ ตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการ เดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค (ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติ ราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม)

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ การประชุมเพื่อพิจารณาตัวชี้วัดตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการ ผู้แทนสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจร ปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวง คมนาคม เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (แอปพลิเคชัน Zoom) โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปก.) กรมเจ้าท่า (จท.) กรมการขนส่ง ทางบก (ขบ.) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร (สนข.) ที่ประชุมได้เห็นชอบตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค โดยมี สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก และ หน่วยงานที่ร่วมเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งที่ประชุมได้กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคที่จะดำเนินการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย ๓ จังหวัด คือ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดภูเก็ต

เนื่องจากมีผลการศึกษาที่ต้องการจะผลักดันให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในทั้ง ๓ จังหวัดนี้ ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการออกแบบไว้ อย่างไรก็ตามการที่จะพัฒนาโครงการให้เป็นลักษณะโครงการขนาดใหญ่ได้จะต้องมีข้อมูลมาสนับสนุน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๘๐๙.๓/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ นำเรียนปลัดกระทรวงคมนาคม พิจารณาสั่งการ เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ มอบหมาย กรมขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ช่วยดำเนินการเก็บข้อมูลและรายงานข้อมูลที่ได้จัดส่งให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อประมวลวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอกระทรวงคมนาคม ต่อไป

ในการนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงขอประสานงานเบื้องต้นมายังสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ และแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ เพื่อขอความอนุเคราะห์จัดเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่

ลำดับ	ประเด็น	หน่วยงาน
๑	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว EV Bus รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ (ถ้ามี)) ในเขตเมืองเชียงใหม่ (หน่วยเป็น คนต่อวัน)	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๒	ข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ที่เป็นปัจจุบัน รวมถึงเส้นทางและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองเชียงใหม่ เช่น เส้นทางเดินรถหมวด ๑ และ หมวด ๔ ของจังหวัด และประเภทรถโดยสารสาธารณะอื่นๆ (ถ้ามี)	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๓	ข้อมูลผู้ประกอบการ จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในปัจจุบัน	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๔	ข้อมูลรถส่วนบุคคลแต่ละประเภทที่จดทะเบียนในจังหวัดไม่น้อยกว่า ๓ ปีย้อนหลัง	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๕	ปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะบนท้องถนนในเขตเมืองเชียงใหม่ (หน่วยเป็น PCU ต่อวัน)	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ และ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่

ในส่วนรายละเอียดการดำเนินการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะมีการนัดประชุมในวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๕ ซึ่งได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมฯไปที่หน่วยงานของท่านเรียบร้อยแล้ว จึงเรียนที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ และขอมอบสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ และแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ จัดเก็บรวบรวมข้อมูลส่ง สนข. โดยจะมีการประสานงานระหว่างกันต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ และแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่จัดเก็บรวบรวมข้อมูลส่ง สนข. โดย สนข. จะมีการประสานงานระหว่างกันต่อไป

๖.๕ โครงการรถโรงเรียน Less is More School Link

นางปลายอ้อ ทองสวัสดิ์ กลุ่มสภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้รณรงค์เพื่อลดฝุ่นควันในจังหวัดเชียงใหม่ โดยสร้างความร่วมมือและระดมเงินทุนทรัพยากรจากภาคเอกชนเพื่อมลพิษทางอากาศ ใน ๒ พื้นที่ คือ พื้นที่นอกเมืองซึ่งจะลดการเผาในพื้นที่ป่า ส่วนพื้นที่ในเมืองได้ ดำเนินการที่จะลดฝุ่นควันจากเครื่องยนต์โดยรณรงค์การเดินทางรูปแบบที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เช่น ใช้จักรยานให้มากขึ้นซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ โครงการเส้นทางนำร่อง รถรับ - ส่งนักเรียน ๑ เส้นทาง ซึ่งใช้งบประมาณจากกองทุนพัฒนาสุขภาพเชียงใหม่ ซึ่งมีสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้การสนับสนุน

นายศุภเกียรติ เมืองแก้ว ข้อมูลทั่วไป

- สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ - เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ๔๐.๒ ตร.กม
- มีประชากรอาศัยอยู่ ๑๒๓,๑๘๑ คน (ปี ๒๕๖๓) ไม่รวมจำนวนประชากรแฝง คาดการณ์ว่ามีจำนวนมากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คน
 - นักท่องเที่ยว ๑๐ ล้านคน/ปี (๒๕๖๒)
 - รูปแบบขนส่งสาธารณะที่มีให้บริการ
 - รถสองแถวไม่ประจำทาง
 - รถสองแถวเชื่อมอำเภอ
 - แท็กซี่
 - รถสามล้อไม่ประจำทาง
 - เป็นที่ตั้งของ สถานพยาบาล สถานข้าราชการ และสถานประกอบการ

ประเด็นปัญหา

- การจราจรเป็นแหล่งกำเนิดของฝุ่น PM ๒.๕
- โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อ ระหว่างรอบนอก กับเขตเทศบาล ไม่เพียงพอ
- รูปแบบรถบริการสาธารณะ ไม่เหมาะสมกับพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ไม่รองรับการเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียน
- สภาพจราจรติดขัดบนเส้นทางหลักมุ่งหน้าเข้าเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยเฉพาะ เส้นทางที่เป็นที่ตั้งของโรงเรียน

ผลการสำรวจปัญหาจราจรและความต้องการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่เทศบาลนคร เชียงใหม่ (สิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๔) โดยแม่โจ้โพลล์

- เดินทางโดยรถยนต์ ๘๔ %
- อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลฯ ๗๗ %
- เพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียน ๗๑ %
- ค่าเดินทาง ๗๐ บาท / ครั้ง
- พบปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลา ๐๘.๐๐ น. - ๐๙.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ น. - ๑๗.๐๐ น.
- ร้อยละ ๙๑ เห็นว่าปัญหาการจราจร หนาแน่นกระทบต่อคุณภาพชีวิต
 - เสียเวลาการเดินทาง
 - ปัญหาสุขภาพจากฝุ่นควัน
 - เสียสุขภาพจิต
 - สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย
 - เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

- เห็นว่าการรับ - ส่ง นักเรียนบริเวณโรงเรียนก่อให้เกิดปัญหาจราจร ๘๓ %
- เห็นว่าควรมีการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเร่งด่วน
- ร้อยละ ๘๐.๓ เห็นด้วยต่อการจัดรถรับ-ส่ง นักเรียนบริเวณโรงเรียน ในเขตพื้นที่เทศบาล ฯ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๑,๘๔๓ คน

เครือข่ายการทำงาน

สร้างการบูรณาการกับทุกภาคส่วน

- สภามหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- โบสถ์คริสต์จักรที่ ๑ เชียงใหม่
- เครือข่ายเขียวสวยหอม
- เทศบาลนครเชียงใหม่
- เครือข่ายสมาคมครู - ผู้ปกครอง
- ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยาน
- กลุ่มงานตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่
- เจ้าของพื้นที่จุดรับส่งนักเรียน
- สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- โรงเรียนในเขตเทศบาลนคร ฯ

วัตถุประสงค์

- เพื่อทดลองเดินรถรับ - ส่งนักเรียนบนเส้นทางนำร่องถนนเจริญประเทศ
- เพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคลบริเวณถนนเจริญประเทศในช่วงเวลาเร่งด่วน
- เพื่อสร้างเครือข่ายคณะทำงานขับเคลื่อนโครงการทดลองรถให้บริการรับ - ส่งนักเรียนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

โครงการทดลอง

รถรับ - ส่งนักเรียนบนเส้นทางนำร่องเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและแก้ปัญหา PM ๒.๕ " เป้าหมายลดจำนวนยานยนต์บนท้องถนน ๑๒๐ คัน " ลดจำนวนการปล่อยไอเสียได้ประมาณ ๒๗๕ กิโลกรัมต่อวัน เส้นทางเดินรถถนนเจริญประเทศ ระยะทางรวม ๑๕.๓ กิโลเมตร

จุดรับ - ส่งนักเรียน (ช่วงเช้า)

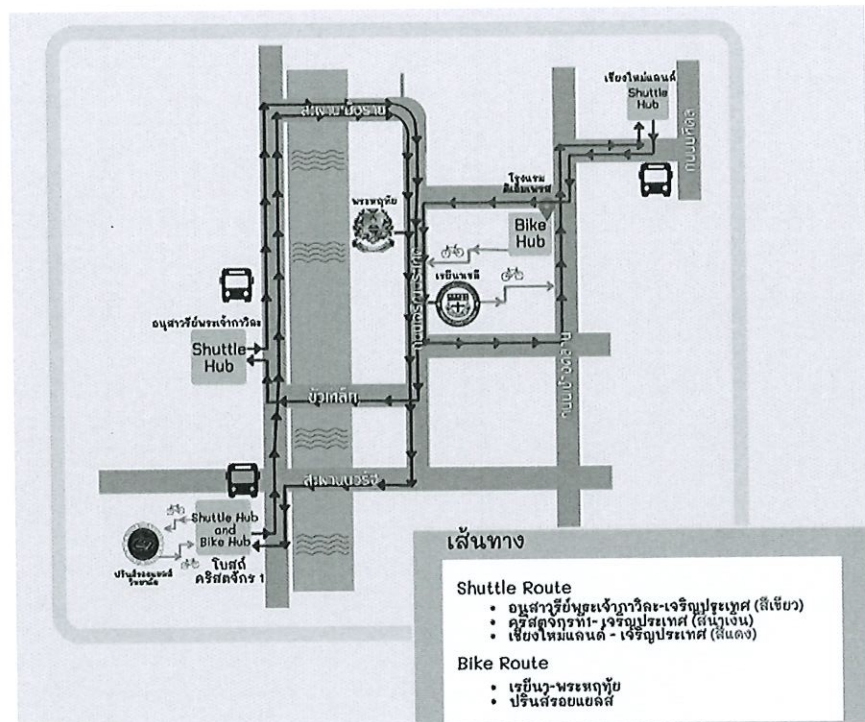
๑. คริสตจักรที่ ๑ - โรงเรียนเรยีนาเชลี และโรงเรียนพระหฤทัย
๒. อนุสาวรีย์พระเจ้ากาวิละ - โรงเรียนเรยีนาเชลี และโรงเรียนพระหฤทัย
๓. หมู่บ้านเชียงใหม่แลนด์ - โรงเรียนเรยีนาเชลี และโรงเรียนพระหฤทัย

จุดรับ - ส่งนักเรียน (ช่วงเย็น)

๑. โรงเรียนพระหฤทัย สวนสาธารณะเจริญประเทศ - คริสตจักรที่ ๑
๒. โรงเรียนพระหฤทัย สวนสาธารณะเจริญประเทศ - อนุสาวรีย์พระเจ้ากาวิละ
๓. โรงเรียนพระหฤทัย สวนสาธารณะเจริญประเทศ - หมู่บ้านเชียงใหม่แลนด์

โรงเรียนกลุ่มเป้าหมายจะอยู่บนถนนเจริญประเทศซึ่งมีโรงเรียนใหญ่ ๓ แห่ง โดยการดำเนินโครงการเส้นทางนำร่องเบื้องต้นจะจัดพื้นที่หรือจุดรับส่งเป็น Shuttle bus ไว้ ๓ จุด เพื่อให้ผู้ปกครองมารับ - ส่งนักเรียน ณ จุดดังกล่าว จากนั้นจะมีรถรางโดยสารไฟฟ้าขนาด ๑๐ - ๒๐ ที่นั่งมารับ - ส่งนักเรียน โดยเบื้องต้นจะเป็นรูปแบบของการรับสมัครสมาชิกเพื่อทดลองโดยให้มีการจัดแพ็คเกจพิเศษเพื่อให้นักเรียนและผู้ปกครองรอดตามจุดต่าง ๆ ได้ ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดจำนวนยานยนต์บนท้องถนนได้วันละ ๒๑๐ คันและลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนได้ ๔๘๐ กิโลกรัมต่อวัน ทั้งนี้ เนื่องจากใช้รถรางโดยสารไฟฟ้าให้บริการจึงใช้ความเร็วไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้บริการในเส้นทางที่กำหนดเท่านั้นรวมทั้งมีการจัดทำประกันอุบัติเหตุให้แก่เด็กนักเรียนและบุคคลที่ ๓

เส้นทาง



Shuttle Route

- อนุสาวรีย์พระเจ้ากาวิละ - เจริญประเทศ (สีเขียว)
- คริสตจักรที่ ๑ - เจริญประเทศ (สีน้ำเงิน)
- เชียงใหม่แลนด์ - เจริญประเทศ (สีแดง)

Bike Route

- โรงเรียนเรยีนาเชลี - โรงเรียนพระหฤทัย
- โรงเรียนปรินส์รอยแยลส์

ตารางให้บริการ

ชื่อกับ	จุดรวมพล (Hub)	ประเภทรถ	จำนวน	ระยะทาง (กิโลเมตร/ รอบ)	เวลาการเดินทาง		จำนวนที่นั่ง (ต่อคน)		
					ช่วงเช้า (2รอบ)	ช่วงเย็น (2รอบ)	ช่วง เช้า	ช่วง เย็น	รวม (ต่อ วัน)
เจริญประเทศ	โบสถ์คริสตจักรที่ 1	รถไฟฟ้า 10 ที่นั่ง	2 คัน	6.4	06.40 น.	16.15 น.	20	20	40
					07.30 น.	16.45 น.			
	อนุสาวรีย์พระเจ้ากาวิละ	รถไฟฟ้า 10 ที่นั่ง	2 คัน	4.9	06.40 น.	16.15 น.	20	20	40
					07.30 น.	16.45 น.			
	หมู่บ้านเชียงใหม่แลนด์	รถไฟฟ้า 10 ที่นั่ง	2 คัน	4	06.40 น.	16.15 น.	20	20	40
					07.30 น.	16.45 น.			

การทำงานที่ผ่านมา

มิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๔

- เข้าพบและประชุมออนไลน์กับผู้บริหารโรงเรียน ได้แก่

- โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย
- โรงเรียนพระหฤทัย เชียงใหม่
- โรงเรียนเรยีนาวิทยาลัย
- โรงเรียนวัดโนนทัยพายัพ
- โรงเรียนปรินส์รอยแยลส์

สิงหาคม - ตุลาคม ๒๕๖๔ ร่วมพูดคุยกับเจ้าของพื้นที่จอดรถรับ - ส่ง ได้แก่

- ศิษยาภิบาลคริสจักรที่ ๑ เชียงใหม่
- มณฑลทหารบกที่ ๓๓ (ค่ายกาวิละ)
- เซ็นทรัลพลาซ่า แอร์พอร์ต เชียงใหม่

สิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๔

- สำรวจปัญหาการจราจรและความต้องการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่ โดย แม่โจ้โพลล์
- เข้าพบผู้ประกอบการรถไฟฟ้าในจังหวัดเชียงใหม่สร้างเครือข่ายการทำงานกับเครือข่าย เชียง สวย หอม

ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๔ ร่วมพูดคุยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

การดำเนินงานปี ๒๕๖๕

มกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

- นำโครงการฯเข้าสู่การพิจารณาและขอมติจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่

มีนาคม - เมษายน ๒๕๖๕

- ตั้งคณะทำงานร่วมโครงการทดลองเดินรถให้บริการรับ - ส่ง นักเรียน
- พิจารณาทบทวนเส้นทางการเดินรถ
- วางแผนการทดลองโครงการฯ

พฤษภาคม - สิงหาคม ๒๕๖๕

- ทดลองเดินรถให้บริการรับ - ส่ง นักเรียน
- เก็บข้อมูล/ประเมินผลการเดินรถ

สิงหาคม - ธันวาคม ๒๕๖๕

- สรุปและถอดบทเรียนการดำเนินโครงการฯ

ประธาน

สภามหาวิทยาลัยได้มีแนวคิดที่จะลดฝุ่นควันในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการจราจรที่หนาแน่น พยายามลดปัญหาการใช้รถเดินทางเข้ามาเขตโรงเรียน แต่ก็จะมีประเด็นที่ต้องการขอความเห็นจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ให้ข้อคิดเห็น ทั้งในแง่ของความปลอดภัย และกฎระเบียบต่างๆ เพราะฉะนั้น จึงอยากให้ที่ประชุมร่วมกันพิจารณา

นางวรารักษ์ วรพงษ์
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

รกรางโดยสารไฟฟ้าที่ใช้มีลักษณะ ๑๒ ที่นั่ง ไม่สามารถที่จะนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายได้ เนื่องจากรถโดยสารไฟฟ้าที่จะจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายจะต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างตัวถังที่ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีความปลอดภัยรองรับการทำงานของรถขณะที่รถบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน ระบบทุกอย่างภายในรถต้องผ่านการรับรองจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) และการตรวจสภาพจากกรมการขนส่งทางบก ก่อนจึงจะนำมาจดทะเบียนได้ ซึ่งในขณะนี้ หากจะทดลองวิ่งก็สามารถทำได้ แต่ต้องคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ โดยทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ยินดีที่จะให้การสนับสนุน หากโครงการฯ ผ่านตามหลักเกณฑ์และสามารถดำเนินการได้ และถูกต้องตามกฎหมาย รวมถึงตัวรถได้มาตรฐานตามที่กำหนด ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่จะสนับสนุนในการอบรมคนขับให้ก่อนที่ออกไปปฏิบัติงาน

พ.ต.อ.เจน โสภา
ผู้กำกับการกลุ่มงาน
จราจรตำรวจ
จังหวัดเชียงใหม่

เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วน(เช้า/เย็น) ตำรวจจราจรจะไปอำนวยความสะดวก
การจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน กรณีใช้รถรางโดยสารไฟฟ้ารับ – ส่งนักเรียนและ
มีการร้องเรียนจะทำให้ตำรวจจราจรมีความผิดฐานละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้น
หากจะดำเนินโครงการนำร่องโดยใช้รถรางโดยสารไฟฟ้ามาให้บริการเป็นการทดลอง
ควรดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย และหากการดำเนินโครงการประสบความสำเร็จ
จึงขยายเส้นทางเพิ่มเติม

นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์
ผู้อำนวยการสำนัก
ส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

กรณีที่ทดลองในช่วงแรก ขอให้ใช้รถที่มีการจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย
ซึ่งอาจใช้รถที่ใช้พลังงานฟอสซิลเพื่อทดลองให้บริการในเส้นทางนำร่องไปก่อน ทั้งนี้
สามารถขอรับทุนสนับสนุนผ่านกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของกระทรวง
พลังงานได้

นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย
กรรมการหอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

กรณีที่นำรถที่ไม่ได้จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายมาให้บริการบริษัท
ประกันภัยจะปฏิเสธการรับประกันภัยได้

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

โครงการนี้เป็นโครงการที่ดีในการจะแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่
จึงอยากจะเสนอแนะให้ประสานห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อขอใช้พื้นที่ลานจอดรถ
เป็นจุดจอดรับ – ส่งนักเรียน ซึ่งจะทำให้ผู้ปกครองไม่ต้องขับรถเข้าไปถึงในตัวเมือง
เชียงใหม่ชั้นในจะช่วยลดการจราจรติดขัดได้

มติที่ประชุม

มอบหมายสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ ตำรวจภูธรเมือง
เชียงใหม่ รวมถึงภาคเอกชน ตั้งเป็นคณะทำงานเพื่อหาข้อสรุปต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๖.๓๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวกัญญิกา ท่ากะเชียง)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิริหิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ