

รายงานการประชุม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

วันศุกร์ที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายชูปีพ	พงษ์ไชย	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงภูมิ	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายศเนติ	จิราภรณ์ส่องภูมิ	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นางสาวจันทนา	อันคำ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายนรินทร์	สาร์คง	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายศิริพงษ์	นำภา	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นายพงษ์พิน้นท์	บูรณ์กิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่)	
๘. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๙. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๐. พ.ต.อ.ไพบูล	นันดา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจนครบาลจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. นายมนต์ชัย	พงษ์เกียรติก้อง	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๒. พ.ต.ท.พลดे�ช	สังข์ศิริ	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจนครบาลจังหวัด เชียงใหม่	
๑๓. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๔. นายชูพงษ์	พิพัฒน์ไชยศิริ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและ จราจรในภูมิภาค	
๑๕. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๖. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๑๗. นายวิศณุ	วิเศษสิงห์	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๑๘. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๑๙. นายวิวรรณ์	พงษ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๐. นายธนา	นวลปลดด	(รักษาราชการแทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่	
๒๑. พันโท สุทธิศน์	รัตนประชารมย์	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. นายกันต์ณรงค์	เนติโรจน์ชัยชาญ	(แทน) ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๒. นายกวิวัฒน์	อ่องลือ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
๓. นางสาวกนกวรรณ	เรือนคำ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๔. นางสาวพิมพ์มาดา	สุทธะนະ	เจ้าพนักงานธุรการ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
๕. นายเบญจรงค์ทรี	โค้กตระภูมิ	เทศบาลนครเชียงใหม่

๖. จ.ส.อ. ปรีชา	จันทร์ศรี	นักวิชาการแรงงานชำนาญการพิเศษ สำนักงานแรงงานจังหวัดเชียงใหม่
๗. ส.ต.ท. ออนุชิต	ขยัน	ผู้บังคับหมู่ป้องกันปราบปราม ตำรวจนครจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางสาวกุสุมา	นาอนันต์	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๙. นางสาวจิตาภา	ป้อมปอง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางสาวชนัญญา	ใหญ่พงษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นายภฤศ	จิโนวรรณ	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๒. นางสาวชนินาท	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นางสาวกัณฐิกา	ท่ากະเชียง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นางสาวกนกวรรณ	ปาลี	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวฐิติกานต์	กรินรักษ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นายชิตพล	ปัญญาวงศ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๗. นางสาวอมรรัตน์	ผลเหมิน	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๘. นางสาวสุนิสา	รินลีสวัสดิ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๙. นางสาวสุวนิล	สุกุมลจันทร์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม (ติดราชการ/ภารกิจ)

๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๒. รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๓. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๔. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
๕. ผู้กำกับสถานีตำรวจนครเมืองเชียงใหม่
๖. ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๗. ผู้อำนวยการสำนักการซ่อมแซมถนนศูนย์เชียงใหม่
๘. ดร.บุญส่ง สารโภกาส
๙. ดร.ปุ่น เที่ยงบูรณธรรม

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เมื่อปีที่แล้วมีการประชุมทั้งสิ้น ๓ ครั้ง มีสาระสำคัญที่ได้ดำเนินการสืบเนื่องต่อกันมาเพื่อจะได้ดำเนินการในปี ๒๕๖๓ ซึ่งมีโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกของจังหวัดเชียงใหม่ ในวาระมีเรื่องสืบเนื่องที่สำคัญ คือเรื่องของรถไฟฟ้า

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันพุธที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒

ฝ่ายเลขานุการ

จากการประชุมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันพุธที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๗๗/ว ๔๐๖๓๙ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๒

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องสืบเนื่อง

วาระ ๓.๑

ติดตามความคืบหน้าประเด็นที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ดำเนินการแจ้งประสานกระทรวงคมนาคม เรื่อง การติดตามความคืบหน้าการเร่งรัดการศึกษาเล่นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สูติย์

ในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจ.) จังหวัดสำนักงานนโยบายและแผน เชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ คณะกรรมการอจ. ได้มีการพิจารณาประณีตการเร่งรัดการพัฒนาระบบทั่วไป ด้วยระบบราง ซึ่งที่ประชุมมีมติ เพื่อให้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาในจังหวัดเชียงใหม่เกิดความต่อเนื่องทั้งโครงการ จึงมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) นำเสนอประเด็นดังกล่าวต่อกระทรวงคมนาคม ให้ พิจารณา มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เร่งรัดดำเนินการออกแบบโครงสร้างสถานีสีเขียวโดยไม่ต้องรอให้ก่อสร้าง สถานีสีแดงแล้วเสร็จก่อน แต่มอบหมายให้ รฟม. ออกแบบรถไฟฟ้าทั้ง ๓ สาย ต่อเนื่องกัน ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานการวิเคราะห์การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) โครงการนำร่องสายสีแดง (สคร.) ปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี กลางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และมีการประชุมหารือรับทราบก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เริ่มก่อสร้างสายสีแดงปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

รายงานความคืบหน้าการเร่งรัดการพัฒนาระบบทั่วไป ด้วยระบบราง ตามมติคณะกรรมการ อจ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ โดย สนช. ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๙.๓/๒๗๐๙ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ รายงานผลการประชุม อจ. จังหวัดเชียงใหม่ดังกล่าว

ประธาน

ในระดับจังหวัดเห็นควรให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเรื่องดังกล่าว โดยมีสำนักงานเขตจังหวัดเชียงใหม่เป็นคณะกรรมการและเลขานุการ

นายรินทร์ เสาร์คง สำนักงานเขตจังหวัด เชียงใหม่

ในส่วนของระบบ Feeder ขอให้ดำเนินการเรื่องระบบการจราจร เนื่องจากเส้นทาง เชตเมืองเชียงใหม่ และระหว่างอำเภออื่นๆ มีเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ ที่กำหนดไว้อยู่แล้ว แต่เมื่อพิจารณาเรื่องของการจราจร ณ จุดสถานีต่างๆ มีพื้นที่ เพียงพอหรือไม่ เพราะการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะภายในเมืองของจังหวัด เชียงใหม่แตกต่างจากการกรุงเทพมหานคร กล่าวคือไม่มีรถโดยสารสาธารณะวิ่งให้บริการ อยู่ตลอดเวลา ผู้โดยสารเคยขึ้นรถโดยสาร ณ จุดใดก็จะขึ้นที่จุดเดิม ดังนั้น อาจส่งผล ให้เกิดปัญหาในส่วนของระบบการจราจร ซึ่งในสำนักงานเขตจังหวัดเชียงใหม่ มีความเห็นว่ารถโดยสารสาธารณะต่างๆ ที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสารในปัจจุบัน มีเพียงพอที่จะให้บริการอยู่แล้ว

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สกิตย์ ขอให้ที่ปรึกษาของการไฟฟ้าน้ำส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)ได้นำเสนอ สำนักงานนโยบายและแผน การออกแบบจุดจอด และบริเวณสำหรับให้รถขนส่งโดยสารสาธารณะมารับผู้โดยสาร การขนส่งและจราจร ที่สถานีเพิ่มเติม เพื่อให้ที่ประชุมฯ ได้เห็นภาพชัดเจน

นายมนต์ชัย พงษ์เกียรติก้อง ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นระบบรอง Feeder มีความสำคัญอย่างยิ่งในการ เทศบาลนครเชียงใหม่ ส่งเสริมระบบหลักที่เป็นรถไฟฟ้าร่างเบา ซึ่งจะช่วยให้จังหวัดเชียงใหม่มีโครงข่าย ระบบขนส่งสาธารณะที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนให้มีผู้มาใช้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ในปัจจุบันเทศบาลนครเชียงใหม่และบริษัท รีจิยันนอล ทรานซิต โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรถโดยสารรับ – ส่งผู้โดยสาร ในจังหวัดเชียงใหม่ มีการให้บริการเดินรถรวม ๖ เส้นทาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการหารือ เพื่อใช้ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกัน ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การชำระเงิน และมีความปลอดภัยในการเดินทาง นอกจากนี้ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตรมีโครงการพัฒนาอย่างนิมนานาเพิ่มที่ให้เป็นพื้นที่นำร่อง เมืองอัจฉริยะ (smart city) “โครงการสมาร์ทนิมนานาเพิ่ม” ซึ่งมีการศึกษาแนวทาง การพัฒนาด้านระบบขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility) พร้อมออกแบบพื้นที่สำหรับ จอดรถ smart parking การพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเดินทาง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านป้ายรถเมล์อัจฉริยะ เป็นต้น

มติที่ประชุม

รับทราบและเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม มอบหมายให้การไฟฟ้าน้ำส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เร่งรัดศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียวของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้ต่อเนื่องและ สอดคล้องกับการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งการไฟฟ้าน้ำส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังดำเนินการ เพื่อให้โครงข่ายรถไฟฟ้าร่างเบาเชียงใหม่มีความสมบูรณ์ ครบถ้วนตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ และ สอดคล้องกับการพัฒนามืองเชียงใหม่อย่างเหมาะสมสมต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อทราบ

วาระ ๔.๑

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ มีระยะทาง สำนักงานนโยบายและแผน ประมาณ ๑๘๙ กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเส้นใหม่ขนาดกว้างกับแนวเส้นทางเดิม ประกอบด้วย

๑. สายทางระดับพื้นดิน ระยะทางประมาณ ๑๗ กิโลเมตร และทางยกระดับ ประมาณ ๓๖ กิโลเมตร

๒. อุโมงค์รถไฟ จำนวน ๕ แห่ง ระยะทางประมาณ ๑๖ กิโลเมตร

๓. การก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ จำนวน ๑๔ สถานี ปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๓ สถานี เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัยและสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ และมีลานกองเก็บ ตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๒ แห่ง บริเวณสถานีห้างฉัตร จังหวัดลำปาง และสถานีสารภี จังหวัดเชียงใหม่

๔. โรงซ่อมบำรุง (Depot) จำนวน ๑ แห่ง

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างรั้วกันตลอดแนวเส้นทาง และก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ซึ่งประกอบด้วย ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟในแนวตรง (Overpass) จำนวน ๒ แห่ง ท่อเหล็กมasonry ลอดใต้ทางรถไฟ (Box Underpass) จำนวน ๓๓ แห่ง และ ท่อเหล็กมasonry ลอดใต้ถนน (Railway Box Underpass) จำนวน ๑๓ แห่ง

ปัจจุบันโครงการดังกล่าวอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงข้อมูล เพิ่มเติมให้กับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อพิจารณาอีกครั้ง ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) จะบัญชีเพิ่มเติมข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ทางบกและอากาศ (คชก.) อยู่ระหว่างที่ปรึกษาโครงการฯ ดำเนินการจัดทำรายงาน ฉบับเพิ่มเติม

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๒

ความก้าวหน้ากรณีโครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน บริเวณแยกรินคำ

นายพงษ์พินันท์ บูรณະกิติ

โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน บริเวณแยกรินคำ โดยแขวงทางหลวง

สำนักงานทางหลวงที่ ๑

เชียงใหม่ที่ ๒ ได้ดำเนินการรื้อถอนลานกิจกรรมบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเมญ่า

(เชียงใหม่)

แยกรินคำ ในส่วนที่เป็นเขตทางหลวงเพื่อปรับพื้นที่และดำเนินโครงการปรับปรุง

ทางหลวงบริเวณสี่แยกดังกล่าว ปัจจุบันมีความคืบหน้างานร้อยละ ๙๘ ซึ่งคาดว่า

จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเร็วกว่าวันสิ้นสุดสัญญา

คือวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งวันดังกล่าวเป็นวันสิ้นสุดสัญญา

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๓

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เที่ยงสามารถสามัคคี)

นายกันต์ณร์ เนติโรจน์ชัยชาญ จากการประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาและจัดทำ แห่งประเทศไทย

แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ และมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ในรูปแบบการให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นว่าควรดำเนินการก่อสร้างครั้งละ ๑ เส้นทาง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณามอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการศึกษา รายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดงตาม รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งพสมระหว่างติดนและระดับดิน (โครงข่าย A) ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม摸索แบบเบื้องต้น และจัดเตรียม เอกสารประกวดราคา

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดงมีความคืบหน้าการ ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งในการดำเนินงานเบื้องต้น จะมีทั้งหมด ๕ เส้น ได้แก่ ผลการศึกษาและรูปแบบโครงการ การรับฟังความคิดเห็น การทดสอบความสนใจของผู้ลงทุน และแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป รวมทั้งการ นำข้อคิดเห็นจากที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ (อจร.) และคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไข ปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ (กรอ.) ซึ่งขอให้มีการศึกษาเส้นทางสายสีเขียว และสายสีน้ำเงินควบคู่ไปกับการดำเนินการก่อสร้างสายสีแดง โดยมีรายละเอียดดังนี้ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เที่ยงสามารถสามัคคี) ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit : LRT) อยู่ในแนวทิศเหนือ – ใต้ มีเส้นทางเริ่มต้นจากโรงพยาบาลนครพิงค์และสิ้นสุด ที่แยกแม่เที่ยงสามารถสามัคคี ซึ่งเป็นแนวเส้นทางเดิมตามผลการศึกษา ของ สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนช.) แต่มีสถานีรับ – ส่ง ผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น ๔ สถานี จากเดิม ๑๒ สถานี เป็น ๑๖ สถานี ประกอบด้วยสถานีระดับดิน ๙ สถานี และสถานีใต้ดิน ๗ สถานี ระยะทางรวม ๑๕.๘ กิโลเมตร และมีแนวเส้นทาง ซึ่งมีการปรับปรุงเพิ่มเติมจากแผนแม่บทฯ คือ ในช่วงแยกเข็นทรัลพลาซ่าเชียงใหม่ แอร์พอร์ต จะวิ่งทางลูกเข้าไปใช้ในแนวคลองราชบานน้ำด้านข้างสนามบิน วิ่งตัดออก ถนนเชียงใหม่ – หางดง บริเวณพื้นที่ว่างด้านหลังสนามบิน

รฟม. ได้ศึกษาจุดจอดแล้วจบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทาง (สถานี โรงพยาบาลนครพิงค์) โดยจะขอใช้พื้นที่สถานีวิทยุผู้สื่อสารข้ามโรงพยาบาลนครพิงค์ ซึ่งเป็นพื้นที่ของมูลนิธิหารบกที่ ๓๓ และจะทำเป็น Sky Walk เชื่อมต่อกับที่ โรงพยาบาลนครพิงค์ ซึ่ง รฟม. ได้เข้าไปหารือกับมูลนิธิหารบกที่ ๓๓ เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการดำเนินการขอใช้พื้นที่ต่อไป ส่วนจุดจอดแล้วจบริเวณปลายทางของ แนวเส้นทาง (สถานีแม่เที่ยงสามารถสามัคคี) เป็นพื้นที่ราชพัสดุโดยอยู่ภายใต้การดูแล ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) จากผลการศึกษาเบื้องต้นมีข้อจำกัด ของเส้นทางในบริเวณถนนเชียงใหม่ – หางดง ที่มีการพัฒนาเติมพื้นที่แล้ว อีกทั้ง ยังอยู่ในแนวพื้นที่เขตการบิน (Air Side) หากจะต้องพิจารณาเป็นเส้นทางได้ดีจะ

ส่งผลกระทบต่อมูลค่าการลงทุนที่จะเพิ่มสูงขึ้นและอาจทำให้โครงการดังกล่าวไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนได้ ดังนั้น จะต้องมีการพิจารณาผลกระทบในเรื่องของการจราจรเนื่องจากไม่สามารถที่จะทำแนวเส้นทางให้อยู่บนเกาะกลางและมีถนน ๖ ช่องจราจรเท่าเดิมได้ ซึ่งเป็นประเด็นที่จะต้องหารูปแบบที่ทางกรมทางหลวงจะยอมรับได้ จึงจะสามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนได้ ในส่วนนี้ รฟม. ได้นำไปประเมินมูลค่าการลงทุนและการศึกษาความเหมาะสม โดยมีเป้าหมายที่จะให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น สิ่งสำคัญที่สุด คือ ความรวดเร็วและสะดวกสบาย ตามแผนแม่บทฯ ได้มีการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวไว้ โดยการทำให้ระบบขนส่งหลักเป็นเหมือนทางด่วนในการ รับ – ส่ง คนเข้ามาในเมือง และสถานีทุกจุดจะมีระบบเชื่อมต่อ ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการประสานในส่วนระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริมเพื่อที่จะทำให้พื้นที่การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงและต่อเนื่องกัน ถ้าหากทำเป็นระบบเดียว ประชาชนอาจจะไม่มาใช้บริการ เนื่องจากไม่ได้รับความสะดวก และไม่สามารถคาดการณ์เวลาเดินรถได้แน่นอน แต่ข้อจำกัดของประเด็นดังกล่าว มีมูลค่าการลงทุนสูงมาก เพราะการก่อสร้างอุโมงค์ได้ดินจะใช้วิธีการเป็นหัวเจาะลงไปได้ดิน และหลังคาก่ออุโมงค์จะลึกจากพื้นดิน ประมาณ ๑๕ เมตร อีกทั้ง จุดทางขึ้น - ลงของสถานีจะมีปล่องซึ่งเป็นสิ่งที่จะเกิดผลกระทบในเรื่องของการเวนคืนต่อไป

รูปแบบการให้บริการ

- ระยะเวลาการให้บริการของรถ ๘ – ๑๐ นาที ต่อช่วง
- ความยาวรถไฟ ไม่เกิน ๔๕ เมตร
- ระยะเวลาการให้บริการเริ่มตั้งแต่ ช่วงประมาณ ๐๖.๐๐ – ๒๓.๐๐ น.
- ขบวนรถวิ่งเสริมเพิ่มเป็นพิเศษในช่วงเร่งด่วน ๐๗.๐๐ – ๐๙.๐๐ น. และ ๑๗.๐๐ – ๑๙.๐๐ น.

ในส่วนนี้เป็นสิ่งที่แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารประมาณ ๑๖,๐๐๐ คน และเพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งในการศึกษาพบว่ามีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงข่ายให้มีการเชื่อมโยงกัน ซึ่งหากมีการเชื่อมโยงกับสายสีเขียวและสายสีน้ำเงิน จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากที่มีโครงสร้างช่วงใต้ เพราะฉะนั้นมูลค่าการลงทุนในการประเมินเบื้องต้น ประมาณ ๒๗,๐๐๐ ล้านบาท และใช้มูลค่าการลงทุนที่สูงมากสำหรับระยะทาง ๑๖ กิโลเมตร ทำให้ในแต่ละช่วงผลตอบแทนการลงทุน ถึงแม้จะจัดหัวด้วยใหม่จะมีปริมาณการเดินทางที่สูง แต่มูลค่าการลงทุนที่สูงกับอัตราค่าโดยสารที่ตามนโยบายของ รฟม. กำหนดค่าโดยสารอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับที่ประชาชนต้องใช้ในปัจจุบัน เนื่องจากกิจกรรมระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้หวังผลกำไร ฉะนั้นในแต่ละช่วงผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคมของมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๓ ซึ่งหากมองถึงการลงทุนของภาคเอกชนจะติดลบ จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่รัฐจะต้องมีการเข้ามาร่วมสนับสนุนในการลงทุนของภาคเอกชน ถ้าหากเป็นกิจการที่ลงทุนแล้วไม่มีผลกำไร เอกชนก็จะไม่มาลงทุน จากที่ รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาจะต้องศึกษาในเรื่องของรูปแบบแนวทางการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชนด้วยเพื่อที่จะจัดทำรายงานเสนอไปให้ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และคณะกรรมการรัฐมนตรีเห็นชอบ

ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ ที่ รพม. ได้จัดขึ้น เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๓ ณ โรงแรมเชียงใหม่แกรนด์วิว จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อชี้แจงผลการศึกษาการออกแบบรายละเอียดโครงการ แนวเส้นทาง รูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงเพิ่มเติมข้อเสนอแนะ มาตรการในการจัดการกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงาน EIA ที่จะนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปรับปรุง ผลการศึกษาของโครงการให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยผลการประชุมดังกล่าว มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน ๒๙๖ คน มีความเห็นด้วยกับโครงการร้อยละ ๘๗.๑ ไม่เห็นด้วยร้อยละ ๒.๒ และไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ ๐.๗

แนวทางการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนในโครงการที่ รพม. ศึกษาไว้ตาม รูปแบบการจัดเก็บรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการแบ่งออกเป็น ๓ รูปแบบ ซึ่ง รพม. จะศึกษาให้ได้ข้อสรุปต่อไป ดังนี้

รูปแบบ การจัดเก็บรายได้	การจัดเก็บรายได้	ค่าใช้จ่าย	การสนับสนุนทางการเงิน/ การชำระเงินคืน
๑) Net Cost Concession	เอกชนจัดเก็บรายได้ และรับความเสี่ยง จากค่าโดยสาร	เอกชนจ่ายค่าระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถ การเดินรถและการ ซ่อมบำรุง (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา)	เอกชนให้ผลตอบแทนแก่รัฐ (กรณีกำไร) หรือรับค่าขาดเชย จากรัฐ (กรณีขาดทุน)
๒) Gross Cost Concession	รัฐจัดเก็บรายได้และ รับความเสี่ยงจาก ค่าโดยสาร	เอกชนจ่ายค่าระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถ การเดินรถและการ ซ่อมบำรุง (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา)	เอกชนรับคืนค่างานระบบ รถไฟฟ้าและค่าจ้างเดินรถ (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา) จากรัฐตามอัตราที่ตกลง
๓) Modified Gross Cost Concession	รัฐจัดเก็บรายได้และ รับความเสี่ยงจาก ค่าโดยสาร	เอกชนจ่ายค่าระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถ และการเดินรถและการ ซ่อมบำรุง (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา)	เอกชนรับคืนค่างานระบบ รถไฟฟ้าและค่าจ้างเดินรถ (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา) จากรัฐตามอัตราที่ตกลง พร้อมส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติม ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จากที่ตกลงกัน

ผลการจัดประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น (Market Sounding) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๓ ณ โรงแรมเชียงใหม่แกรนด์วิว จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด ๖๙ คน มีข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม สรุปได้ว่า มีความต้องการให้มีการดำเนินโครงการทั้ง ๓ สายพร้อมกัน และควรต่อขยายเส้นทางออกไปให้ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว นอกจานี้ เอกชนมีความสนใจที่จะลงทุนแต่โครงการดังกล่าวมีมูลค่าการลงทุน ค่อนข้างสูงจึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและต้องการให้แสดง

รายละเอียดเรื่อง TOD ให้ชัดเจน ส่วนผลการจัดประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Market Sounding) ครั้งที่ ๒ ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ณ โรงแรมดิเอมเมอร์ล กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด ๑๖๕ คน มีข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมเรื่องมูลค่าการลงทุนโครงการที่ต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง ที่ประชุมมีความเห็นว่า การร่วมลงทุนควรเป็นแบบ Gross Cost จึงจะสร้างความสนใจให้กับลงทุน รวมทั้งขอให้เพิ่มข้อมูลรายละเอียดด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และ TOD นอกจากระบบเดิมที่มีข้อแนะนำเรื่องระบบตัวโดยสารที่ควรจะเป็นระบบปิดซึ่งจะช่วยควบคุมการเก็บค่าโดยสารได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น

ปัจจุบัน รฟม. อุյံระหว่างการศึกษาความเหมาะสมสมอูกแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ และจะเสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๓ โดยตามแผนเบื้องต้นคาดว่าจะสามารถเสนอ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบรูปแบบการลงทุนภายใต้กมก. ๒๕๖๔ เสนอขอความเห็นชอบรายงาน EIA ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ เสนอ ครม. เห็นชอบภายใต้กมก. ๒๕๖๔ และจะจัดทำผู้รับจ้างก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พร้อมกับการจัดทำพระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ เวนคืนและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยจะเริ่มก่อสร้างโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และคาดว่าจะสามารถเปิดใช้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ ในส่วนของบริเวณสำหรับรองรับรถโดยสารสาธารณะจากสถานีต่างๆ สำนักงานนโยบายและแผน ได้ออกแบบไว้อย่างไร

การขนส่งและจราจร

นายกันต์ณร์ เนติโรจนชัยชาญ ในส่วนของรูปแบบการก่อสร้างสถานีรองรับผู้โดยสาร ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ถ้าในจุดที่เป็น Park and Ride จะก่อสร้างเป็นสถานีเชื่อมต่อให้รถสาธารณะเข้าไป แห่งประเทศไทย

รับ - ส่งผู้โดยสารเชื่อมตอกันได้ภายในพื้นที่ Park and Ride แต่หากเป็นสถานีทั่วไป จะเป็นจุดจอดรับ - ส่ง ทำตัว drop off ในบริเวณสถานี ซึ่งจุดใหญ่ๆ ที่กำหนดไว้ ตรงสถานีโรงพยาบาลนครพิงค์ สถานีขนส่งช้างเผือก และ Park and Ride แม้เหยียบเนื่องจากในจุดอื่นมีข้อจำกัดของพื้นที่ที่จะต้องมีการดำเนินการ และ รฟม. จะดำเนินการในส่วนของการออกแบบแนวคิดไว้ และอาจจะต้องขอรับการสนับสนุน จากการศึกษาความต้องการที่ต้องเข้ามาช่วยดำเนินการร่วมกันด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๔

การจัดระเบียบเส้นทางจราจร

๔.๔.๑ การกวดขันการจ่าน้ำยสินค้าบนทางเท้าสายชม.๓๐๒๙ ถนนสมโภช เชียงใหม่ ๗๐๐ ปี

นายนิเวศน์ สุยะ

สำนักงานทางหลวงชนบท
มาตราการกวดขันผู้ประกอบการที่จำหน่ายสินค้าบนทางเท้าของถนนสาย ชม. ๓๐๒๙
ที่ ๑๐ (เชียงใหม่)

มาตราการเกี่ยวกับการบุกรุกบนทางเท้า สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ ได้มี
ถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี (ระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร) ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ
ได้รับร้องเรียนจากหมู่บ้านสุขชุม ซึ่งพบผู้ประกอบการตั้ง wang ตัวเอง เก้าอี้ ค้าขายริมทางเท้า
ซึ่งเจ้าหน้าที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) ได้จัดทำหนังสือแจ้ง^๑
ไปยังผู้ประกอบการทราบ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ แต่ยังพบ
ผู้ประกอบการบางรายนำตัวเอง เก้าอี้ ออกมารวบค้าขายริมทางเท้าในเวลากลางคืน
หลังจากที่ไม่มีเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบ และมีปัญหาการจอดรถข้างทางผู้มา^๒
ใช้บริการโดยไม่คำนึงถึงเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร เช่น บริเวณแยกพุตบาน
สีขาว-แดง หมายถึงการห้ามจอดรถ เป็นต้น

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) ร่วมกับ^๓
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาต่อไป

๔.๔.๒ การกวดขันรถบรรทุก เพื่อป้องกันวัสดุตกหล่นบนผิวทาง

นายนิเวศน์ สุยะ

สำนักงานทางหลวงชนบท และไม่แน่นหนา ซึ่งปัญหาเหล่านี้พบเจอบ่อยบนถนน รถบรรทุกส่วนใหญ่ ได้แก่
ที่ ๑๐ (เชียงใหม่)

รถบรรทุกทางการเกษตร และรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง รวมถึงขยะที่ตกหล่นบนเขตทาง
เดยนนำเรียนให้ทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพราะว่ามีรถขนส่งขยะที่เป็นของ
เอกชน หรือรถของทางเทศบาล บางครั้งเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการจัดเก็บขยะไม่รัดกุม^๔
ปิดไม่มิดชิด เป็นสาเหตุที่ทำให้ตกหล่นบนถนน

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่และตำรวจจราจรร่วม^๕
ดำเนินการกวดขันดูแลรถบรรทุกที่ทำการจัดเก็บขยะไม่รัดกุม^๖ ปิดไม่มิดชิด เป็นสาเหตุที่ทำให้ตกหล่นบนถนน

๔.๔.๓ การนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินภายในโครงการ ๑ จังหวัด ๑ ถนนเฉลิมพระเกียรติ

นายนิเวศน์ สุยะ

สำนักงานทางหลวงชนบทระบบไฟฟ้าสายเคเบิล และสายสื่อสารลงใต้ดิน ซึ่งขณะนี้การไฟฟ้าอยู่ระหว่างสำรวจ
ที่ ๑๐ (เชียงใหม่)

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต ๑ (ภาคเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่ มีการดำเนินการปรับปรุง^๗
และออกแบบ

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระ ๕.๑

แนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นควันและ PM ๒.๕ ในระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัด
เชียงใหม่

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สกิดต์ รายงานข้อมูลมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง การยกระดับ^๘
สำนักงานนโยบายและแผน มาตราการในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากฝุ่นละอองในช่วงสถานการณ์
การขนส่งและจราจร วิกฤตและโดยรอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ซึ่งมาตราการส่วนใหญ่
มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีปัญหา

มลพิษจากฝุ่นละออง PM 2.5 ซึ่งสามารถนำมาใช้กับการแก้ปัญหาภายในจังหวัด เชียงใหม่ได้ เช่น

๑. ยกระดับความเข้มงวดในการตรวจสอบตรวจจับรถยนต์คันด้าอย่างเคร่งครัด
๒. ออกคำสั่งห้ามการใช้รถที่มีมลพิษเกินมาตรฐานที่กำหนดมาใช้ในทางเดินรถและออกกฎระทรวงเพื่อตรวจรับรองรถยนต์ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขตามคำสั่งแล้วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๗
๓. ตรวจดูคันด้าอย่างเข้มงวดกับรถโดยสาร (ไม่ประจำทาง) ทุกคัน
๔. ตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง หากตรวจสอบแล้วไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานที่กำหนด ให้สั่งปรับปรุงแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือสั่งหยุดการประกอบกิจการ
๕. แก้ไขปัญหาการจราจรจากการก่อสร้างเพื่อช่วยลดปัญหาฝุ่นละออง
๖. ไม่ให้มีการเผาในที่โล่งและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้กระทำการเผา
๗. ขอความร่วมมือหน่วยงานภาคราชการ ภาคเอกชน ประชาชน ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทำงาน
๘. รายงานต์ของส่วนราชการต้องผ่านมาตรฐานคันด้าทุกคัน โดยกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดของหัวหน้าส่วนราชการ
๙. การสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับสถานการณ์ปัญหาฝุ่นละออง PM ๒.๕ โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์วิกฤต

นอกจากนี้ มาตรการแก้ไขปัญหา PM 2.5 ในภาคคุณภาพ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคุณภาพ เป็นประธานการประชุมประสานแผนปฏิบัติการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคุณภาพเพื่อแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 โดยมีปลัดกระทรวงคุณภาพ รองปลัดกระทรวงคุณภาพด้านการขนส่ง และผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดร่วมประชุม เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมกระทรวงคุณภาพ โดยที่ประชุมได้กำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคุณภาพ ดังนี้

๑. การจัดหาเครื่องมือตรวจดูคันด้า (แบบทึบแสง) เพิ่มเติมให้เพียงพอ
๒. ให้กรมการขสตสทางบกบูรณาการกับทางตำรวจ เพิ่มความเข้มข้นในการตั้งด่านตรวจคันด้าให้ครบถ้วน ๕๐ จุด ใน ๕๐ เขต ทั่วกรุงเทพฯ และทั่วประเทศ
๓. ตรวจสอบยานพาหนะของส่วนราชการให้อยู่ในสภาพที่ดี ไม่มีคันด้า
๔. ให้ส่วนราชการพิจารณาปรับการทำงานแบบเหลือเวลา เพื่อบรเทาปัญหาจราจร
๕. ให้ข้าราชการลดใช้รถส่วนบุคคลและส่งเสริมให้มาใช้บริการรถขนส่งสาธารณะในการเดินทาง

ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคุณภาพได้สั่งการให้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการเพื่อแก้ปัญหา PM 2.5 ของกระทรวงคุณภาพ โดยมีปลัดกระทรวงคุณภาพเป็นผู้อำนวยการศูนย์ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนง.) เป็นเลขานุการของศูนย์ฯ ซึ่งจะรับรายงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดทุกวันพร้อมบูรณาการในการแก้ปัญหา รวมถึงรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่านช่องทางสื่อสารของกระทรวง MOT Channel ทาง YouTube MOT Public Hearing ทางเว็บไซต์ของกระทรวงคุณภาพ และสายด่วนคุณภาพ ๑๓๕๖

โดยได้กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหา PM 2.5 ในภาคคุณภาพ แบ่งเป็น มาตรการระยะสั้น มาตรการระยะกลาง และมาตรการระยะยาว

มาตรการระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ ประกอบด้วย มาตรการการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตรวจสอบของหน่วยงาน รถโดยสาร เรือโดยสาร ยานพาหนะและเครื่องจักรก่อสร้างของผู้รับเหมาเป็นประจำทุกเดือน ให้รถโดยสารสาธารณะ เรือโดยสารสาธารณะ รถไฟ ใช้พลังงานไฮโดรเจน B20 ปรับเปลี่ยนหัวรถจักรรถไฟ ให้มีคุณภาพ ดำเนินการแก้ปัญหารถติดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง บูรณาการแก้ปัญหาจราจรท่าเรือกรุงเทพ ปรับเวลาวิ่งรถบรรทุก ๑๐ ล้อเข้าเมืองตามพื้นที่ที่มีปริมาณฝุ่น PM 2.5 มากกว่า ๑๐๐ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ห้ามรถบรรทุกดีเซลวิ่งเข้าพื้นที่ชั้นใน และลดฝุ่นละอองโดยปล่อยละอองน้ำดักฝุ่น เชื้อมงวดผู้รับเหมาฉีดน้ำรักษาความสะอาดพื้นที่ที่มีการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ศึกษาแนวทางการปรับปรุงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อเป็นมาตรการสำหรับกำหนดให้รถที่ใช้พลังงานสะอาดมีราคาถูกลง โดยกระทรวงคมนาคมจะประชุมร่วมกับกระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลังต่อไป ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีข้อสั่งการให้ดำเนินมาตรการระยะสั้นเหล่านี้ไปจนถึงเดือนกรกฎาคม - เดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ซึ่งจะเข้าสู่ช่วงฤดูฝน คาดว่าปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 จะลดลง แต่ทุกมาตรการต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

มาตรการระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ เช่น เร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในแผนแม่บทให้แล้วเสร็จ เพิ่มจุด park and ride เร่งผลักดันระบบตัวร่วม เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นพลังงานสะอาด ซึ่งจะทำให้ในอนาคตรถโดยสารขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพและบริษัท ขนส่ง จำกัด รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง และเรือโดยสารสาธารณะต้องเป็น EV และ NGV ทั้งหมด รวมทั้งศึกษาการจัดเก็บภาษีมลพิษ ภาษีรถเก่า จัดรถ shuttle bus รับส่งพนักงานข้าราชการต่างๆ ไปยังสถานีรถไฟฟ้า BTS และ MRT ตลอดจนออกบัตรโดยสารราคาประหยัด

มาตรการระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๕ อ. ๑. บังคับใช้การจัดเก็บภาษีและบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น ภาษีรถเก่า ภาษีมลพิษ มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าเมือง (ค่าธรรมเนียมรถติด) เป็นต้น ๒. เปลี่ยนท่าเรือคลองเตย จากเดิมเป็นท่าเรือรองรับตู้คอนเทนเนอร์ เป็นท่าเรือท่องเที่ยว (port city) และ ๓. จำกัดการใช้รถเครื่องยนต์ดีเซลในกรุงเทพฯ

มาตรการดังกล่าวข้างต้นสามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นควันและ PM 2.5 ในระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ได้

นายrinทร์ เสาร์ค
สำนักงานขนส่งจังหวัด
เชียงใหม่

รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมและ
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ที่กำหนดมาตรการเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาค่าฝุ่นละออง
ขนาดเล็ก PM 2.5 โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ ถึงเดือนกุมภาพันธ์
๒๕๖๓ มีรายละเอียด ดังนี้

๑. ดำเนินการตรวจจับค้นคว้าจารถทุกชนิดที่มาดำเนินการด้านทะเบียนและ
ภาษีรถ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่อย่างเข้มงวด โดย ขบ. กำหนดระยะเวลา
และมาตรฐานการตรวจสภาพรถบรรทุกและรถโดยสารส่วนบุคคลกำหนดตรวจสภาพ
ปีละ ๑ ครั้ง รถโดยสารสาธารณะกำหนดตรวจสภาพปีละ ๒ ครั้ง ซึ่งจะช่วยให้รถที่มี
ค่าควันดำเนินกำหนดลดลง จากผลการดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๒ -

กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ตรวจสอบโดยสารจำนวน ๕,๗๐๕ คัน พบรถที่มีคันดำจำนวน ๑๙๓ คัน ตรวจสอบบรรทุกจำนวน ๔,๕๒๓ คัน ไม่ผ่าน ๒๓ คัน

๒. จัดส่งผู้ตรวจการออกข้อความชี้แจงกรณีรถที่มีคันดำจำนวน ๑๙๓ คัน ตรวจสอบโดยสารที่ใช้งานบนท้องถนน ทั้งถนนสายหลักและสายรอง รวมถึงที่จุดตรวจรถโดยสารสาธารณะ (Checking Point) หากตรวจพบผู้ฝ่าฝืนจะลงโทษเบรียบเทียบปรับสถานหนักและสั่งห้ามใช้รถตั้งกล่าวด้วย โดยเจ้าของรถต้องนำรถไปแก้ไขและนำมาระบุสภาพอีกครั้งจนผ่านการตรวจวัดจึงจะนำไปใช้งานได้ จากการดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๒ – กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ติดรถบรรทุกและรถโดยสารจำนวน ๑,๕๑๐ คัน พบรถที่มีคันดำจำนวน ๑๒ คัน และได้ดำเนินการตามกฎหมายโดยปรับขั้นต่ำ ๑,๐๐๐ บาท พร้อมห้ามสั่งห้ามใช้รถคันดังกล่าวจนกว่าจะได้รับการแก้ไขและผ่านการตรวจสอบ (คันดำต่ำกว่าร้อยละ ๔๕) จึงจะนำไปใช้งานได้

๓. บูรณาการร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ในการออกตรวจวัดคันดำในพื้นที่ที่มีค่ามลพิษสูง

๔. ดำเนินการควบคุมการตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อให้เข้มงวดการตรวจวัดคันดำอย่างต่อเนื่อง

๕. ดำเนินการกำชับบริษัท ขนส่ง จำกัด ให้ตรวจสอบสภาพรถโดยสารไม่ให้ปล่อยคันดำขณะนำมายังสถานที่ท้องถนนอย่างเข้มงวด

๖. ขอความร่วมมือกับประชาชนในการมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหารถคันดำโดยสามารถร้องเรียนรถที่ปล่อยคันดำผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียนที่หมายเลข ๑๕๘๔ หรือผ่านทาง Facebook และผ่านทาง Line ด้วยการส่งภาพรถคันดำมาอย่างช่องทางต่างๆ ทั้งนี้ ขบ. จะดำเนินการตรวจสอบและลงโทษอย่างเด็ดขาดและจริงจัง

๗. ดำเนินการร่วมกับสมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั้งรถโดยสารและรถบรรทุกเพื่อตรวจวัดคันดำรถ ณ สถานที่ประกอบการ

นอกจากนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการออกตรวจสภาพรถยนต์นอกสถานที่ให้กับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่แจ้งความประสงค์เข้ามา เช่น มนฑลทหารบกที่ ๓๓ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ ตำรวจนครบาลภาค ๕ สถานีตำรวจนครบาลทางดง เป็นต้น

สำนักงานตำรวจนครบาลฯได้มีนโยบายรณรงค์เรื่องคันดำและแก้ไขปัญหา มลพิษจากฝุ่นละออง PM 2.5 โดยให้รถของทางราชการทุกคันต้องดำเนินการตรวจสภาพและแก้ไขคันดำ รวมทั้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลตรวจวัดคันดำอย่างต่อเนื่องพร้อมทั้งการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สกิตย์ ข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่เป็นมาตรการระยะสั้น สำนักงานนโยบายและแผน และมาตรการเร่งด่วน ให้ดำเนินมาตรการเหล่านี้ไปจนถึงเดือนกรกฎาคม – การขนส่งและจราจร เดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเข้าสู่ช่วงฤดูฝน คาดว่าปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 จะลดลง จึงต้องดำเนินมาตรการอย่างต่อเนื่อง

มติที่ประชุม มอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ตำรวจนครบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมดำเนินการแก้ไขปัญหาคันดำและ PM 2.5 ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๖	เรื่องอื่นๆ
วาระ ๖.๑	ข้อหารือการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒
นายสมชาย ทองคำคุณ หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) เพื่อเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารในอนาคต โดย ทอท. อุปะห์ระหว่างการขยาย ทชม. แห่งที่ ๑ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ๑๖.๕ ล้านคนต่อปี โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และจากการประมาณการณ์ของ ทอท. คาดว่าจะเติบโตขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนั้น หากมีการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ล่าช้า อาจส่งผลให้เกิดปัญหาความสามารถในการรองรับผู้โดยสารหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้ จึงขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางการดำเนินการก่อสร้าง ทชม. แห่งที่ ๒ ให้มีความชัดเจนและขอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เข้ามาชี้แจงและให้ความชัดเจนในการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ เพื่อให้เกิดการพัฒนา ทชม. ที่ต่อเนื่องและเหมาะสมสามารถรองรับผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต
นายพรชัย พัฒนาพงษ์สกิตย์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พัฒนาพงษ์สกิตย์ จำกัด	ในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไข ลงทุนในภาคี จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/ ๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้มีการพิจารณาประเด็นเรื่อง การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ ระยะที่ ๑ ตามแผนการพัฒนา ทชม. ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๖๗ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ประมาณ ๑๖ ล้านคน แต่จะเติบโตขีดความสามารถในปี ๒๕๖๘ ซึ่งผ่านมาเพียง ๑ ปี ก็จะเติบโตขีดความสามารถแล้ว ดังนั้น ภาคเอกชนมองว่า ควรจะมีการศึกษาการพัฒนา สำรวจออกแบบ และเตรียมการสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ควบคู่กับการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางของปริมาณผู้โดยสารได้ทันท่วงที โดยการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ ในระยะที่ ๒ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๕ ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น ๒๐ ล้านคน แต่หากผู้โดยสารมีมากกว่า ๒๐ ล้านคนขึ้นไป ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ ก็จะไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ฉะนั้นการเตรียมการเพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ เป็นเรื่องที่สำคัญ และจำเป็นอย่างมาก
มติที่ประชุม	โดยการประชุมดังกล่าวมีการรายงานแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ซึ่งยังไม่มีความชัดเจน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ เห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยผลักดันให้เกิดการดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ให้เป็นรูปธรรมและมีความชัดเจน เพื่อให้สามารถรองรับผู้ใช้บริการในอนาคต รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ประสานกระทรวงคมนาคม ให้มีการเร่งรัดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ และการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ให้มีการดำเนินการอย่างเหมาะสมต่อไป

วาระ ๖.๒

นายสมชาย ทองคำดุณ
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่

ข้อหารือแนวทางการบริหารจัดการการปล่อยโคมลอยในช่วงเทศกาลจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่มีกิจกรรมการปล่อยโคมลอยในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลยี่เป็ง เทศกาลส่งท้ายปีเก่า เป็นต้น โดยทางภาคประชาชนและผู้ประกอบการ ยังไม่ได้รับความชัดเจนในแนวทางการปฏิบัติหรือการขออนุญาตจัดกิจกรรมปล่อยโคมลอย ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๖๙ ก วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามมาตรา ๕๙/๑ – มาตรา ๕๙/๓ ได้กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมที่รับภาระต่อการเดินอากาศ โดยห้ามไว้บุคคลใดจุดและปล่อย หรือกระทำการใดเพื่อให้วัตถุ เช่น บังไฟ โคมลอย ขึ้นสู่อากาศ ซึ่งเป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ หรือปฏิบัติการของอากาศยานภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ สำหรับกิจกรรมอย่างอื่น เช่น ปล่อยแสงเลเซอร์ ปล่อยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการหารือร่วมกันลงมาตรการในการดำเนินการที่ชัดเจนและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย
กรรมการหอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กรอ. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีข้อหารือแนวทางการบริหารจัดการการปล่อยโคมลอยในช่วงเทศกาล เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบกับการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงใหม่ ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการขออนุญาตจัดกิจกรรมปล่อยโคมลอยต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบฝ่ายเลขานุการฯ รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินการในที่ประชุม คณะอนุกรรมการ จว. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งถัดไป

วาระ ๖.๓

การเขื่อมต่อถนนรัตนโกสินทร์ กับบริเวณแยกฟ้าฮ้าม

นายสมชาย ทองคำดุณ
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่

ภาคเอกชนมีความเห็นว่าบริเวณถนนรัตนโกสินทร์ (หลังโรงเรียนปรินซ์รอยแยลส์วิทยาลัย) ควรจะมีการเขื่อมต่อ กับทางแยกฟ้าฮ้าม หรือโรงพยาบาลเทพปัญญา เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร และลดปริมาณจำนวนรถที่ออกจากตัวเมืองในช่วงเช้าและช่วงเย็น เพราะหากมีการเขื่อมถนนระหว่างถนนรัตนโกสินทร์ กับแยกฟ้าฮ้าม จะเป็นช่องทางที่ทำให้การจราจรไม่ติดขัด

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๖.๔

การปรับปรุงผิวถนนบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำปิง (ตำบลสันฝีเสือ)

นายสมชาย ทองคำดุณ
หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

ขอให้ทางหลวงชนบทปรับปรุงผิวสะพานข้ามแม่น้ำปิง (ตำบลสันฝีเสือ)

นายนิเวศน์ สุยะ
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี
ที่ ๑๐ (เชียงใหม่) ๒๕๖๓ ในการปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำปิง (ตำบลล้านฝีเสือ) โดยอยู่ระหว่าง
การจัดทำราคากลางการปรับปรุงผิวสะพานและการป้องกันการกัดเซาะของสะพาน
คาดว่าจะดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๖.๔ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนเชียงใหม่ - ทางดง

นายสมชาย ทองคำคุณ
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวจึงอยากให้มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ของ
ถนนที่สวยงามของจังหวัด เชียงใหม่ โดยเฉพาะถนนเชียงใหม่ – ทางดง เป็นถนนที่สวยงามของจังหวัด
และเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนั้นจึงควรได้รับการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมทาง
ให้สวยงามพร้อมทั้งไฟฟ้าส่องสว่าง จะช่วยดึงดูดให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

นายพงษ์พินันท์ บูรณະกิติ
สำนักงานทางหลวงที่ ๑ แจ้งว่าที่ผ่านมาทางจังหวัดเชียงใหม่และสำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่)
(เชียงใหม่) ได้ผลักดันและของบประมาณการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนสายดังกล่าว
แต่เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และไม่ได้รับการบรรจุ
เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งสำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่)
จะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในโอกาสต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๖.๖ การกวดขันรถสองแถว

นายสมชาย ทองคำคุณ
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่ ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้กวดขันรถสองแถวซึ่งจะมีผู้โดยสาร
ที่ห้อยโหน โดยเฉพาะนักเรียน นักศึกษา ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

นายrinทร์ เสาร์คง
สำนักงานขนส่งจังหวัด
เชียงใหม่ จะนำเรียนท่านขนส่งจังหวัดเชียงใหม่เพื่อสั่งการให้ชุดตรวจการออกดำเนินการ
กวดขันรถโดยสารประจำทางและรถสองแถว เรื่องความปลอดภัยต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ.....กนกธิรา ภากะเศษ ผู้บันทึกการประชุม^{น.}
(นางสาวกนกธิรา ท่ากำเชียง)

เจ้าหน้าที่เคราะห์น้อยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....บ. น. น. ผู้ควบคุมทึกการประชุม^{น.}
(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ