

รายงานการประชุม
 คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
 วันพุธที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
 ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะอนุกรรมการ

๑. นายปวิณ	ชำนาญประศาสน์	ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายสมหวัง	บุญระยอง	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายชาญชัย	กีฬาแปง	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายชนดน้อย	ชนกล้าหาญ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายไพรินทร์	ลิมเจริญ	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่	
๖. พ.ท.ณัฐนันท์	สุขะหุด	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓	
๗. นางสาวชนกนุช	จินดาวัฒนานนท์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและ	
๘. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	จราจรในภูมิภาค	
๙. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๐. ดร.ทรงยศ	กิจกรรมเกสร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่ง เมืองภูมิภาค	
๑๑. นางอุบลรัตน์	พ่วงภิญโญ	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนา จังหวัด	
๑๒. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๑๓. ดร.ปุ่น	เที่ยงบุรณธรรม	หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและ โครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๑๔. นางสาวอัญชลี	อุทัย	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. นายพงศกร	กองประถม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐	
๑๗. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๑๘. นางสาวทิพวรรณ	ปิ่นธิ	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๑๙. นายสมพงษ์	มอญแก้ว	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๒๐. พ.ต.อ.ธำปนพงศ์	ชัยรังษี	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๒๑. พ.ต.ท.ศุภชัย	จันทร์รา	(แทน) ผู้กำกับกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัด เชียงใหม่	
๒๒. พ.ต.ท.วรยุทธ	พงษ์ตัน	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๒๓. นายปัญญาพล	มงคลเจริญ	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๒๔. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานการช่าง เทศบาลนครเชียงใหม่	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายจอม	ตีระวนิชย์	สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท
๒. ว่าที่ ร.ต.สรศักดิ์	สันธนะติลก	สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท
๓. นายเฉลิมลาภ	สินคง	สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท
๔. นายมงคล	วงศ์ร้อย	สำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)
๕. นายนิเวศน์	สุยะ	สำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)
๖. นายฉัตรชัย	จอมเดช	แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
๗. นางสาวมาศ	ลีลารักษ์สกุล	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางวิชราภรณ์	เลาหเจริญยศ	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๙. นายกีวีวัฒน์	อ่องล่อ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางสาวอรสา	ธรรมสร้างกูร	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๑. นายกฤษณะ	แพทย์จะเกร็ง	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๒. นายนิรติกร	แสงดี	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๓. นางสาวศิริวรรณ	เชื่อนคำ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. นางสาวสุภิกัญญา	สงวนหมู่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวเมธิชา	ยอดปัญญา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นางสาวพรรณนมน	แสนพุทธ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๗. นางสาวกนกวรรณ	ปาลี	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๘. นายธนากร	เรือแก้ว	เจ้าหน้าที่พัสดุ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุม เนื่องจากติดราชการ/ภารกิจ

๑. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่
๒. ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๓. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่
๔. นายวิวรรธน์ พงศ์เรืองเกียรติ
๕. นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

- ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- การประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ (อจร.) ครั้งนี้เป็นครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ประจำปี ๒๕๖๑ โดยมีระเบียบวาระการประชุมเป็นเรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๕ เรื่อง เรื่องเพื่อพิจารณา จำนวน ๒ เรื่อง และเรื่องอื่นๆ
- ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่วันจันทร์ที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐
- ฝ่ายเลขานุการ จากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่วันจันทร์ที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะอนุกรรมการฯ ทราบ ตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๗.๒/ว ๔๕๕๖๗ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐
- ประธาน ขอให้มีการแก้ไขรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการ อจร. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ โดยมีรายละเอียด ดังนี้
- ขอให้แก้ไขระเบียบวาระที่ ๓ จากเรื่องเพื่อพิจารณาแก้ไขเป็นเรื่องเพื่อทราบ
- ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ขอแก้ไข จำนวน ๒ เรื่อง ดังนี้
- ขอให้แก้ไขระเบียบวาระที่ ๓.๕ เรื่องการยกเลิกเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่ จากจำนวน ๗ เส้นทางบก เป็นจำนวน ๗ เส้นทาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่กำหนดค่าโดยสารถ้าไม่เกินวงแหวนรอบสอง จากเหมาบริการไม่เกินคนละ ๒๕๐ บาท เป็นไม่เกินคนละ ๑๕๐ บาท
- ขอให้แก้ไขระเบียบวาระที่ ๓.๖ เรื่องการบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการจัดให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะ ภายในท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน ระหว่างกรมการขนส่งทางบก ขอให้แก้ไขจากการขนส่งทางบก เป็น “กรมการขนส่งทางบก”
- ประธาน - ขอให้แก้ไขมติที่ประชุม ตามระเบียบวาระที่ ๔.๑ เรื่องโครงการวางแผนจัดการเดินทางและขนส่งเมืองเชียงใหม่ผ่านแนวคิดการเดินทางแบบคาร์บอนต่ำ โดยที่ประชุมให้ความเห็นชอบในหลักการ แต่ก่อนที่จะมีการดำเนินการก่อสร้างช่องทางจราจรของจักรยานเพิ่มขึ้น จำเป็นต้องมีการสำรวจการใช้จักรยานในแต่ละวันของคนเชียงใหม่ เพื่อให้สอดคล้องต่อความต้องการที่จะใช้เส้นทางจักรยานด้วย และขอให้ใช้คำว่า ข้อเสนอแนะจากที่ประชุมแทนคำว่ามติที่ประชุมในส่วนที่เป็นข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ
- ขอให้แก้ไขมติที่ประชุม ตามระเบียบวาระที่ ๕.๑ เรื่องความคืบหน้าการจราจรของแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ โดยที่ประชุมมีมติรับทราบ และขอให้สำนักงานแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ นำข้อเสนอแนะจากที่ประชุมไปพิจารณา
- มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

(น.ส.ชนกนุช จินดาวัฒน์านนท์) กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนสำนักงานนโยบาย (สนข.) ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ซึ่งสนข.ได้มี และแผนการขนส่ง การศึกษาโครงการดังกล่าวมาตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ จนถึงปัจจุบันและ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงส่งมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รับผิดชอบ ดำเนินการต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ

๑. การคัดเลือกแนวเส้นทาง
๒. การกำหนดแนวเขตทาง
๓. การวางรูปแบบของโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น
๔. การออกแบบเชื่อมต่อระบบให้มีประสิทธิภาพ
๕. การศึกษาผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเงิน
๖. แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม
๗. จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พร้อมทั้ง ประมาณราคา จัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้างในอนาคต

รายละเอียดของโครงการในการศึกษา

แนวเส้นทางสถานี เป็นโครงการออกแบบทางรถไฟใหม่ขนาดทาง ๑.๐ เมตร (Meter Gauge) โดยมีทั้งการออกแบบทางใหม่เพิ่ม ๑ ทาง ขนานไปกับทางรถไฟ เดิม และการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ให้ได้ ๒ ทาง แนวเส้นทางรถไฟ มีจุดเริ่มต้นที่ย่าน สถานีเด่นชัย และสิ้นสุดที่ย่านสถานีเชียงใหม่ ระยะทางรวมประมาณ ๑๘๙ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑๗ สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) และ ๑ ที่หยุดรถ มีย่านเก็บ กองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) จำนวน ๒ แห่ง (อ.ห้างฉัตร จ.ลำปางและ อ.สารภี จ.เชียงใหม่) มีศูนย์ซ่อมบำรุง ๑ แห่งที่ จ.เชียงใหม่ ห่างจากสถานีเชียงใหม่ ประมาณ ๖ กิโลเมตร บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ (ถนนรอบเมืองเชียงใหม่) ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๑๑

แนวเส้นทางที่รถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่จะตัดผ่านพื้นที่ ๔ จังหวัด ดังนี้

๑. อ.เด่นชัย และ อ.ลอง จ.แพร่
๒. อ.แม่เมาะ อ.แม่ทะ อ.เมือง และ อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง
๓. อ.แม่ทา และ อ.เมือง จ.ลำพูน
๔. อ.สารภี และ อ.เมือง จ.เชียงใหม่

โดยในรายงานมีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้า ในปีที่เปิดให้บริการและในอนาคตล่วงหน้า ๓๐ ปี รวมถึงค่าลงทุนการก่อสร้างและ ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน การออกแบบรายละเอียด และการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ๑๓๑ แห่ง

สถานะของโครงการในเดือนมกราคม ๒๕๖๑ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการนำเสนอผลสรุปของรายงานไปที่กระทรวงคมนาคมตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ และเนื่องจากการพัฒนาโครงการดังกล่าว จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง เพิ่มศักยภาพ ด้านการท่องเที่ยวของประเทศตามแหล่งสถานที่ที่สำคัญในเขตภาคเหนือ สนับสนุน

การขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายความเจริญจากเมืองสู่เมือง สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการ เพื่อจะนำเสนอให้กับหน่วยงานที่จะพิจารณาเงินในการก่อสร้างต่อไป

สำหรับรายงาน EIA อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) โดยจากการประชุมคณะกรรมการดังกล่าว เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ ซึ่งได้มีการพิจารณารายงาน EIA โครงการนี้เป็นครั้งแรก และที่ประชุมมีมติให้ปรับปรุงรายงาน EIA ซึ่งขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการดำเนินการตามมติดังกล่าว

นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหนังสือมาถึงผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อขอขอบคุณในความร่วมมือที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับฯ และขอส่งรายงานโครงการฯ ประกอบการด้วย รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑ ชุด เพื่อให้จังหวัดใช้ประโยชน์ต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๒

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับการจัดสรรผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ๒๕๕๙ ให้ดำเนินโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ และโครงการดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์เมื่อปลายเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ โดยมีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา ซึ่ง สนข. จะนำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณา ในวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการ

จัดระบบการจราจรและ มี ๓ ระบบ ได้แก่

ขนส่งเมืองภูมิภาค

๑. ระบบหลัก คือ รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit) ๓ เส้นทาง

๑.๑ โครงข่าย A จะเป็นรถไฟฟ้ารางเบาที่มีส่วนผสมระหว่างโครงสร้างทางวิ่งระดับดินนอกวงแหวนมหิตล และโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินในวงแหวนมหิตล

๑.๒ โครงข่าย B จะเป็นรถไฟฟ้ารางเบาที่มีโครงสร้างทางวิ่งระดับดินทั้งหมด โดยทั้ง ๒ โครงข่าย จะมี ๓ เส้นทาง คือ สายสีแดง สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน เส้นทางละประมาณ ๑๒ กิโลเมตร

๒. ระบบ Feeder มี ๒ ระบบ ได้แก่

๒.๑ ระบบรอง คือ ระบบที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกเข้าสู่กับระบบหลัก ๗ เส้นทาง

๒.๒ ระบบเสริม คือ ระบบที่เชื่อมต่อชุมชนย่อยๆ ๗ เส้นทาง
รวมระยะทางของโครงข่ายฯ ๒๐๐ กิโลเมตร เส้นทางละประมาณ ๑๐ - ๑๗
กิโลเมตร

สรุปมูลค่าการลงทุน

๑. โครงข่าย A มีเงินลงทุน ๑๐๕,๗๓๕ ล้านบาท

๒. โครงข่าย B มีเงินลงทุน ๒๖,๕๔๐ ล้านบาท

ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์ มีตัวชี้วัดอยู่ ๓ ตัว ได้แก่ NPV EIRR
และ B/C

๑. โครงข่าย A มี NPV ๒,๑๖๗,๐๔๔ ล้านบาท EIRR ๓๓.๒๔ % และ B/C ๑๕.๘๘

๒. โครงข่าย B มี NPV ๖๕๐,๘๒๐ ล้านบาท EIRR ๔๖.๔๕ % และ B/C ๑๒.๗๓

รูปแบบการคุ้มค่าทางการเงิน มี ๓ รูปแบบ ดังนี้

๑. รัฐลงทุน ๑๐๐%

๒. PPP โดยรัฐลงทุนงานโยธา และเอกชนลงทุน E&M และตัวรถ

๓. รัฐร่วมกับเอกชน จัดตั้งบริษัท และระดมทุน (กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน)

ผลการวิเคราะห์ด้านการเงิน

๑. โครงข่าย A มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV ประมาณ ๓๐,๐๐๐ - ๖๐,๐๐๐
ล้านบาท และ FIRR ๗ - ๑๐ %

๒. โครงข่าย B มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV ประมาณ ๒๐,๐๐๐ - ๒๕,๐๐๐
ล้านบาท และ FIRR ๘ - ๙ %

(นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์) ในการประชุมคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย ๒๕๖๑ จะมีพิจารณาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่
และแผนการขนส่ง และเมื่อที่ประชุมมีมติเห็นชอบจะมอบหมายให้การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่ง
และจราจร ประเทศไทย (รฟม.) ไปศึกษาความเป็นไปได้ ออกแบบรายละเอียด และศึกษาวิเคราะห์
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) พร้อมจัดทำรายงานการลงทุนร่วมกับเอกชน ตามพ.ร.บ.
การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่ง รฟม. จะใช้ระยะเวลาดำเนินการ
อีกประมาณ ๑ ปี ๖ เดือน ในการจัดทำรายงานทั้งหมด และเสนอคณะรัฐมนตรี
เพื่อพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๓

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (Taxi OK) จังหวัดเชียงใหม่

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำโครงการ "TAXI OK" เพื่อเป็นการพัฒนา
รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่มิติใหม่อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งถือเป็นการยกระดับการ
ให้บริการรถแท็กซี่ไทยทั้งระบบเป็นครั้งแรก ด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่ม
ประสิทธิภาพในการกำกับ ดูแล และควบคุมความปลอดภัยจากภาครัฐ เพิ่มศักยภาพ
การเข้าถึงบริการอย่างสะดวกรวดเร็ว เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนใน
ยุคดิจิทัล

อุปกรณ์ที่มีอยู่ในรถยนต์รับจ้าง (Taxi OK)

๑. อุปกรณ์แสดงตัวตนผู้ขับรถ

๒. ติดตั้ง GPS Tracking

๓. แอปพลิเคชัน TAXI OK

๔. มาตรฐานโดยสารเชื่อมโยงแบบ Real time
๕. โป๊ะไฟบนหลังคาแบบใหม่
๖. กล้องบันทึกภาพภายในรถ แบบ Snap Shot
๗. ไฟสัญญาณ “ว่าง” สีเขียว
๘. ปุ่มฉุกเฉินสำหรับผู้โดยสาร (Emergency)

ในการนี้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการดังกล่าวตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก โดยประสานความร่วมมือกับ บริษัท ออลไทยแท็กซี่ จำกัด สาขาเชียงใหม่ ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการรถแท็กซี่ โดยนำร่องให้บริการรถ TAXI OK ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๒๐ คัน เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชน และนักท่องเที่ยว ในส่วนของผู้ประกอบการแท็กซี่รายอื่นๆ เช่น สหกรณ์แท็กซี่เวียงพิงค์ จำนวน ๕๐ คัน และสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จำนวน ๓๐๐ กว่าคัน จะได้นำรถแท็กซี่ที่มีอยู่เดิมมาปรับปรุงยกระดับให้ได้มาตรฐาน TAXI OK ในอนาคตต่อไป

ทั้งนี้ ได้มีการเปิดตัว TAXI OK ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ภายใต้งาน “TAXI OK มิติใหม่แท็กซี่ไทย” เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา โดยมีนายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธานในการเปิดตัว “TAXI OK มิติใหม่แท็กซี่ไทย” ณ บริเวณหน้าศูนย์ประชุมนานาชาติเอ็มเพรส โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

อัตราค่าโดยสาร

ค่าโดยสาร ๔๐ บาท ในระยะทาง ๒ กิโลเมตรแรก และในกิโลเมตรต่อไป คิดกิโลเมตรละ ๖ บาท โดยหากเรียกผ่านแอปพลิเคชัน TAXI OK จะคิดค่าบริการผ่านแอปพลิเคชัน ๒๐ บาท

โยธาธิการและผังเมือง
จังหวัดเชียงใหม่

ควรปรับปรุงชื่อแอปพลิเคชัน TAXI OK เนื่องจากก่อให้เกิดความสับสนกับแอปพลิเคชันอื่น และระบบปฏิบัติการโทรศัพท์มือถือ Android/iOS มีความแตกต่างในการเข้าถึงแอปพลิเคชัน อีกทั้งแอปพลิเคชันดังกล่าวยังมี GPS tracking ที่ไม่แม่นยำ จึงขอให้มีการปรับปรุงแอปพลิเคชัน TAXI OK ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้งานเข้าใจได้ง่าย

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่จะนำข้อบกพร่องแจ้งไปยังศูนย์บริการจัดการรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้มีการปรับปรุงแอปพลิเคชันดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้ง ทำการประชาสัมพันธ์การใช้งานแอปพลิเคชัน TAXI OK ให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานได้โดยง่าย

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๓.๔

การทดลองจัดการเดินรถโดยสาร สาย R๓ วัดเกตการาม - ตลาดไนท์บาซาร์ เชียงใหม่ - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม

กรอบการจดทะเบียนรถสาธารณะมีทั้งหมด ๑๒ เส้นทาง ดังนี้

ที่	เส้นทาง	ลักษณะรถ	ผู้ดำเนินการ	จำนวนรถ (คัน)	ราคาค่าบริการ (บาท)	หมายเหตุ
๑	สาย R๑ สวนรุกขชาติ - เซ็นทรัลเฟสติวัล	รถสองแถวแดง/ รถเมล์	สหกรณ์นครลานนา เดินรถ จำกัด	๑๐	๑๐ - ๑๕	อยู่ระหว่างการ ดำเนินการขอ สัมปทาน

ที่	เส้นทาง	ลักษณะรถ	ผู้ดำเนินการ	จำนวนรถ (คัน)	ราคาค่าบริการ (บาท)	หมายเหตุ
๒	สาย R๒ ขนส่งช้างเผือก - สนามบิน	รถสองแถวแดง/ รถเมล์	สหกรณ์นคร ลานนาเดินรถ จำกัด	๑๐	๑๐ - ๑๕	อยู่ระหว่างการ ดำเนินการขอ สัมปทาน
๓	สาย R๓ วัดเกตการาม - สนามบิน	รถเมล์	บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิสท์ คอร์เปอร์เรชั่น จำกัด (RTC)	๑๐	๑๕ - ๒๐	
๔	สาย B๑ ขนส่งอาเขต - สวนสัตว์	รถเมล์	เทศบาลนคร เชียงใหม่	๖	๑๐ - ๑๕	
๕	สาย B๒ ขนส่งอาเขต - สนามบิน	รถเมล์	เทศบาลนคร เชียงใหม่	๖	๑๐ - ๑๕	
๖	สาย B๓ ขนส่งอาเขต - โรงพยาบาล นครพิงค์	รถเมล์	เทศบาลนคร เชียงใหม่	๖	๑๐ - ๑๕	
๗	สายสารภี - บ้านถวาย - ขนส่งช้างเผือก	รถตู้	บริษัท บ้านถวาย บริการเดินรถ จำกัด	๗	๓๐	
๘	สาย ปอ.๑๐ บ้านขวัญเวียง - รอบเมือง เชียงใหม่	รถเมล์/รถตู้	บริษัท ขวัญเวียง ขนส่ง จำกัด	๘	๑๕ - ๒๐	
๙	สาย A๑ สนามบิน - ศูนย์ประชุม	รถตู้	สหกรณ์นครลานนา เดินรถ จำกัด	๑๐	๔๐ - ๖๐	
๑๐	สาย A๒ สนามบิน - ไนท์บาซาร์	รถตู้	สหกรณ์นครลานนา เดินรถ จำกัด	๑๐	๔๐ - ๖๐	
๑๑	สาย A๓ สนามบิน - สนามกีฬา สมโภช ๗๐๐ ปี	รถตู้	สหกรณ์นครลานนา เดินรถ จำกัด	๑๐	๔๐ - ๖๐	
๑๒	รถชมเมือง	รถราง	เขียว สวย หอม	๑	๓๐ - ๕๐	

<p>ผู้แทนผู้อำนวยการ สำนักการช่าง เทศบาลนครเชียงใหม่</p>	<p>เทศบาลนครเชียงใหม่จะมีการประชุมระดมความคิดเห็นของประชาชน ในพื้นที่ ในวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ณ โรงแรมเมอร์เคียว จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีประเด็น ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การปรับปรุงกล่องวงจรปิดของแต่ละเส้นทาง ๒. ความพึงพอใจของประชาชนหลังจากได้รับการบริการในเส้นทางสาย B๑ B๒ B๓ ๓. การเพิ่มเส้นทาง B๔ ขนส่งอาเขต – ช้างคลาน
<p>ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม</p>	<p>แนวทางพัฒนาเส้นทางเดินรถประจำทางสาย R๓ เส้นทาง R๓ ระยะทางรวม ๒๐.๕ กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น ๒๖ สถานี ดังนี้ สถานีเมญา - สถานี Hill Side Plaza - สถานีวิทยาลัยเทคโนโลยีศรีธนา พาณิชย์การ - สถานีกาดสวนแก้ว - สถานี Icon Square - สถานีประตูช้างเผือก - สถานี วิทยาลัยอาชีวะ - สถานีอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ - สถานีแจ่งหัวริน - สถานีประตูท่าแพ - สถานีตลาดสมเพชร - สถานีช้างม้อย - สถานีตลาดเมืองใหม่ - จุดจอดรถสถานีวัดเกต - สถานีวัดอุปกุด - สถานี Night Braza - สถานีสุริวงค์ - สถานีประตูเชียงใหม่ - สถานี วัวลาย - สถานีศูนย์วัฒนธรรม - สถานีเซ็นทรัล พลาซ่า แอร์พอร์ต - สถานีนิคมพาณิชย์ (ถนนมหิตล) - สถานีโรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ - สถานีโรงพยาบาลมหาราช - สถานี วัดสวนดอก - สถานีหอประชุมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่</p> <p>รถที่จะนำมาให้บริการ เป็นรถบัสพื้นขนต่ำ มีความยาว ๑๐ เมตร ซึ่งในช่วงแรกนำมาให้บริการ ๑๐ คัน โดยสามารถยืนและนั่งรวมกันได้ ๕๐ คน ระยะรอไม่เกิน ๒๐ นาที</p> <p>สิ่งอำนวยความสะดวก</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. รถบัสปรับอากาศ ๒. ฟรีอินเทอร์เน็ตไร้สาย (wifi) <p>ค่าโดยสาร</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ประชาชนทั่วไป ๒๐ บาท ตลอดสาย ๒. เด็ก/นักเรียน ๑๕ บาท ตลอดสาย
<p>ผู้แทนผู้บัญชาการ มณฑลทหารบกที่ ๓๓</p>	<p>ปัจจุบันความต้องการใช้รถสาธารณะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่เพิ่มขึ้น จึงทำให้รถเมล์ของเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ให้บริการมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ของประชาชน ดังนั้น ในเส้นทางสาย R๓ จึงมีการทดลองวิ่งของรถบัส โดยจะมีการ ทดลองวิ่งในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ เป็นระยะเวลา ๖ เดือน โดยมีการปรับปรุงความถี่ ของการบริการให้เร็วขึ้น จากเดิมสาย B๑,B๒,B๓ ใช้เวลาวิ่ง ๔๐ นาที แต่สาย R๓ จะใช้เวลา ๒๐ นาที และเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ข่าวสาร ก่อนมีการ ทดลองวิ่งของรถบัส ในเส้นทางสาย R๓ ดังกล่าว จึงเห็นควรให้มีการประชาสัมพันธ์ ในทางสรรพสินค้า โดยการขอความร่วมมือจากห้างสรรพสินค้า เช่น เมญา เซ็นทรัล แอร์พอร์ต เซ็นทรัลเฟสติวัล เพื่อนำรถบัสที่จะให้บริการไปจัดแสดง</p>
<p>มติที่ประชุม</p>	<p>รับทราบ</p>

วาระที่ ๓.๕

การศึกษาเชิงนโยบายเกี่ยวกับศักยภาพของรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง
กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่ (A Study of Electric Rubber – tires Bus Potential in
Chiang Mai)

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการ (สวทช.) และ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ให้ศึกษาเชิงวิจัยรถโดยสาร
จัดระบบการจราจรและ (สวทช.) และ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ให้ศึกษาเชิงวิจัยรถโดยสาร
ขนส่งเมืองภูมิภาค ไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง และเส้นทางการเดินรถ โดยเส้นทางจะแบ่งเป็น ๑๔ เส้นทาง
ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

วัตถุประสงค์

๑. ศึกษาโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารไฟฟ้าล้อย่างที่เหมาะสมสำหรับเมือง
เชียงใหม่

๒. วิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การเงิน
และสิ่งแวดล้อมของรถโดยสารไฟฟ้าล้อย่าง และเปรียบเทียบเทคโนโลยีระหว่างรถ
โดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างกับรถโดยสารไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่

๓. เสนอรูปแบบการบริหารจัดการระบบรถโดยสารไฟฟ้าล้อย่าง เพื่อส่งเสริม
การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

ระบบรถโดยสารประจำทางล้อย่างที่ทำการศึกษา

๑. Trolleybus

Trolleybus คือ รถโดยสารประจำทางล้อย่าง ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าที่มาจาก
overhead lines หรือ กระแสไฟฟ้าที่ส่งมาตามสายไฟเหนือรถ โดยจะติดตั้ง
เสาไฟเป็นระยะ มีระดับความสูงของเสาไฟ ๖.๕ เมตร และมีสายส่งไฟฟ้าที่ระดับ
ความสูง ๕.๕ เมตร โดยที่สายส่งเป็นสายไฟฟ้าแรงสูงเปลือย

ข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสาร

- สามารถจุผู้โดยสารได้ ๘๕ คน
- ความเร็วสูงสุด ๖๐ - ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง
- อายุการใช้งานของตัวรถโดยสาร ๑๕ ปี

ข้อเด่น : สามารถให้บริการภายใต้สภาวะการจราจรติดขัด

ข้อด้อย : เนื่องจากต้องใช้การขับเคลื่อนจากกระแสไฟเหนือรถ ทำให้ไม่
สะดวกต่อการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินรถได้ เสาไฟและสายไฟอาจมีผลต่อ
ทัศนียภาพ

๒. Battery Electric Bus

Battery Electric Bus คือ รถโดยสารประจำทางล้อย่างใช้แบตเตอรี่
โดยใช้ระบบชาร์ตไฟเข้าสู่ตัวแบตเตอรี่ภายในรถ มีการเตรียมสถานีชาร์ตไฟเป็นระยะ

ข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสาร

- สามารถจุผู้โดยสารได้ ๘๐ คน
- ความเร็วสูงสุด ๖๐ - ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง
- อายุการใช้งานของตัวรถโดยสาร ๑๒ ปี

ข้อเด่น : เนื่องจากใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ จึงต้องการโครงสร้างพื้นฐาน
ระหว่างทางน้อย สามารถเปลี่ยนเส้นทางวิ่งและไม่มีสายไฟที่อาจมีผลต่อทัศนียภาพ

ข้อด้อย : มีปัญหาด้านการให้บริการหากมีจราจรติดขัด เนื่องจากพลังงาน
แบตเตอรี่ที่จำกัด

ประธาน ระบบรถแบบ Trolleybus อาจจะไม่ประสบความสำเร็จหากจะต้องสร้างเสาไฟ
ขึ้นใหม่ และอาจบดบังทัศนียภาพของจังหวัดเชียงใหม่

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการ ในตอนแรกได้นำเรียนทางคณะกรรมการสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และ
จัดระบบการจราจรและ เทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ไว้เบื้องต้นแล้วว่า จังหวัดเชียงใหม่ให้ความสำคัญกับ
ขนส่งเมืองภูมิภาค สิ่งปลูกสร้างที่จะบดบังทัศนียภาพของจังหวัด แต่ สวทช. ให้ความเห็นไว้ว่าอยากให้มี
การเปรียบเทียบค่าพลังงานต่างๆ เพราะในอนาคตหากมีปริมาณการใช้รถเพิ่มมากขึ้น
รถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างอาจจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าได้

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ กิจกรรมด้านความปลอดภัยบนถนนทางหลวงชนบท

ผู้แทนสำนักทางหลวง ๔.๑.๑ โครงการติดตั้งป้ายบอกความเร็วและกล้องตรวจจับความเร็ว
ชนบทที่ ๑๐ สายชม. ๓๐๒๙ ถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ที่ กม.๘+๒๐๕ ด้านซ้ายทางและ
กม.๙+๔๑๒ ด้านขวาทาง

ด้วยปัจจุบันสายทาง ชม.๓๐๒๙ ถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี มีอุบัติเหตุ
เกิดขึ้นบ่อยครั้ง สาเหตุหลักมาจากการใช้ความเร็วสูง โดยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่
เป็นการชนท้าย, การปิ่นข้ามเกาะกลางถนน, การชนเสาไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์
อำนวยความสะดวกไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือบริเวณใต้อุโมงค์ทางลอด ก่อให้เกิด
ความเสียหายแก่ทรัพย์สิน การจราจรติดขัดและความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง
กรมทางหลวงชนบท ในฐานะหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถนนทางหลวงชนบท
จึงมีหน้าที่ป้องกันและลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากสถิติการเกิด
อุบัติเหตุในช่วงที่ผ่านมา ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ระหว่าง กม.ที่ ๖+๕๐๐ ถึง
กม.ที่ ๑๒+๕๐๐ คือ อุโมงค์ทางลอดที่ ๒ รวมโขมี้ชัย ถึงทางอุโมงค์ทางลอดที่ ๔
บวกรกศิวิไล มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๑๔๕ ครั้ง (กลางวัน เวลา ๐๖.๐๐ น. - ๑๘.๐๐ น.
เกิดขึ้น ๖๙ ครั้ง) (กลางคืน เวลา ๐๘.๐๑ น. - ๐๕.๕๙ น. เกิดขึ้น ๗๖ ครั้ง)

ดังนั้น กรมทางหลวงชนบทจึงมีเป้าหมายที่จะลดอุบัติเหตุ โดยการลด
ความเร็วของยานพาหนะที่ใช้บนทางหลวงชนบท ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นเขตชุมชน
ที่มีแนวโน้มเริ่มหนาแน่นขึ้นทุกวัน

ตำแหน่งติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วในโครงการ

เป็นโครงการที่จะทดลองนำป้ายแจ้งเตือนความเร็วและอุปกรณ์ตรวจจับ
ความเร็ว ดำเนินการอยู่สองฝั่งของถนน คือ กม.ที่ ๘ + ๒๒๕ อุโมงค์ทางลอดแม่คาว
และอุโมงค์ทางลอดที่ ๔ บวกรกศิวิไล

ลักษณะการติดตั้งอุปกรณ์ป้ายแจ้งเตือนความเร็วขามุ่งหน้าตัวเมืองเชียงใหม่

๑. ติดตั้งก่อนถึงกล้องตรวจจับความเร็ว ๑๕๐ เมตร
๒. กำหนดความเร็วต้องไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

หลักการถ่ายภาพจับความเร็ว

๑. เซนเซอร์เริ่มจับความเร็ว
๒. เซนเซอร์คำนวณความเร็ว
๓. ระบบทำการบันทึกภาพ

๔. ระบบบันทึกข้อมูลลงฐานข้อมูล

ระยะห่างของเซนเซอร์อยู่ที่ ๑๘ - ๒๐ เมตร ใช้ระบบอินเตอร์เน็ตในการติดตั้งป้าย เพื่อส่งข้อมูลไปยังห้องปฏิบัติการของสำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ และสถานีตำรวจภูธรสันทราย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงานที่จะติดตั้งตัวระบบโปรแกรมที่เครื่องคอมพิวเตอร์ของสถานีตำรวจภูธรสันทราย

- ประธาน ถ้าประชาชนผ่านจุดตรวจความเร็วไปแล้ว อาจจะเร่งความเร็วที่เกินกำหนด
- ผู้แทนสำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ ขณะนี้โครงการดังกล่าวเป็นโครงการทดลองว่าในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำนั้น หากมีการตรวจจับความเร็วการขับซึ่งมีความเร็วลดลงหรือไม่ และหากลดลงก็จะเพิ่มการตรวจจับความเร็วที่แหล่งชุมชนแออัดอื่นๆ ซึ่งจะใช้โครงการดังกล่าวเป็นโครงการนำร่อง
- หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เชียงใหม่จังหวัด กล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วเป็นแบบอัตโนมัติหรือต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำการคอยตรวจจับความเร็ว และในการบังคับใช้กฎหมายของการตรวจจับความเร็วนั้น เป็นไปด้วยความเรียบร้อยหรือไม่
- ผู้แทนสำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ กล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วเป็นแบบอัตโนมัติ แต่เนื่องจากตอนติดตั้งกล้องแล้วเสร็จนั้น มีการเคลื่อนย้ายตรงเสาไฟฟ้า ทำให้กระแสไฟฟ้าไม่เสถียร ส่งผลให้การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถทำได้
- ดร.บุญส่ง สัตโยภาส วิธีการควบคุมไม่ให้อุบัติเหตุ นั้น ควรจำกัดความเร็วให้น้อยกว่า ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง
- หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่ ควรทำการวิจัยเพื่อสำรวจความเร็วบนถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และขอให้ทางกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้ความเร็วในเส้นทางดังกล่าว
- ผู้กำกับกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ สืบเนื่องจากถนนสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ได้ปิดจุดกลับรถบริเวณหมู่บ้านธนาวลัย ทำให้จุดกลับรถบริเวณหมู่บ้านถนนเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งมีความเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ จึงขอเสนอให้ทางสำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ เปิดจุดกลับรถเพียงด้านเดียว แต่แบ่งเป็นสองจุดทำให้สามารถกลับรถได้ดีกว่า
- ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓ ในส่วนของวงแหวนรอบ ๒ จุดกลับรถของแต่ละแยกนั้น ทุกครั้งจะมีรถสะสมบริเวณทางเบี่ยง เนื่องจากมีสองเลนวิ่งเข้าทางลอดอุโมงค์ แต่การขับขึ้นของประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่โดยทั่วไปจะเบี่ยงเข้าทางขวาก่อน และจะไปตัดเข้าทางก่อนลอดอุโมงค์ เป็นเหตุให้มีรถสะสมและเหลือเพียงเลนซ้ายสุดเลนเดียวที่จะสามารถสัญจรได้ ทำให้รถติดทุกๆ ช่องทางลอดอุโมงค์ และผู้ที่เกี่ยวข้องจะมีวิธีการแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างไร ที่จะทำให้รถที่ลอดอุโมงค์ผ่านตลอดทางได้
- โยธาธิการและผังเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ควรจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาการปิด - เปิดจุดกลับรถ หรือทางเชื่อมต่างๆ
- ประธาน ๑. เห็นควรให้มีการทำวิจัยเพื่อสำรวจความเร็วบนถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดและขอให้ทางกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้ความเร็วในเส้นทางดังกล่าว

๒. จากกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปิด - เปิดจุดกลับรถบนถนนวงแหวนรอบกลางบริเวณหมู่บ้านกานน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเห็นควรให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร โดยขอมอบหมายให้หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ ดำเนินการเสนอรายชื่อผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อนำเสนอในที่ประชุมครั้งต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบ

ผู้แทนสำนักบำรุงทาง
กรมทางหลวงชนบท

๔.๑.๒ โครงการด่านซังน้ำหนักรถบรรทุกถาวรสาย ชม.๓๐๓๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ - บ้านร้อยจันทร์ (เลี้ยวเมือง หางดง สันป่าตอง) กม.ที่ ๑๐+๒๐๐ ด้านซ้ายทาง

๑. เหตุผล ความจำเป็น ในการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบท ประสบปัญหาการถาวรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดวิ่งบนเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงชนบท และทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายให้มีการกวดขันรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน กรมทางหลวงชนบทในฐานะเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถนนทางหลวงชนบท จึงมีหน้าที่ป้องกันไม่ให้ถนน ซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินเกิดความเสียหายก่อนเวลาอันควร

จากวิธีการดำเนินการของกรมทางหลวงชนบทมีลักษณะในการปฏิบัติงานในรูปแบบการตั้งด่านซังน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ (Spot Check) ซึ่งวิธีการดังกล่าวยังคงมีผลเสียอยู่คือ ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง (๒๔ ชม.)

สำหรับสายทางที่มีความต้องการในการใช้งานของรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าในปริมาณที่สูงนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมกำกับน้ำหนักให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างต่อเนื่อง เพื่อควบคุมไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินทำให้เกิดความเสียหายต่อถนน ส่งผลให้ภาครัฐต้องใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาที่สูงและประชาชนผู้ใช้เส้นทางโดยรวมสามารถใช้งานได้อย่างสะดวก สบาย และปลอดภัย

จากการวิเคราะห์จุดที่ตั้งที่เหมาะสม คือ จุดที่เลยแยกแม่วางไปประมาณ ๑ กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่มุ่งหน้าเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ ระยะทาง ๒๗.๕๕ กิโลเมตร ปัจจุบันช่วงตั้งแต่ กม.๑๓ จะขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่อง

๒. รูปแบบของสถานีตรวจสอบโครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถนนสาย ชม.๓๐๓๕

องค์ประกอบของพื้นที่ของสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ประกอบด้วย ๓ ส่วนหลัก ดังนี้

๑) พื้นที่อาคารสำนักงาน รวมพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ และรถบรรทุก ลักษณะตัวอาคารยาว ๒๕ เมตร กว้าง ๑๐.๖ เมตร

๒) พื้นที่สำหรับติดตั้งเครื่องชั่งแบบสถิต (Pitch Type Scale)

๓) พื้นที่สำหรับติดตั้งระบบ Weight In Motion (WIM), Loop detector และพื้นที่สำหรับติดตั้งระบบ Piezo sensor ตัวลูกข่าย (ฝั่งตรงข้ามสถานี)

ติดตั้งเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุง
ภูมิทัศน์ พื้นที่สำหรับปฏิบัติงานและติดตั้งเครื่องมือ

๓. ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

๓.๑ ประโยชน์ต่อผู้ใช้เส้นทาง ดังนี้

- ๑) ค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะลดลง
- ๒) เวลาที่ใช้ในการเดินทางลดลง
- ๓) โอกาสเกิดอุบัติเหตุลดลง

๓.๒ ประโยชน์ต่อกรมทางหลวงชนบท ดังนี้

- ๑) ประหยัดเวลาและงบประมาณในการซ่อมบำรุงทางหรือก่อสร้างใหม่ก่อนเวลาอันควร
 - ๒) เจ้าหน้าที่ที่สามารถที่จะบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่
- ๓.๓ ประโยชน์อื่นๆ ได้แก่ การยกระดับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและพัฒนาเส้นทางการค้า ทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ

มติที่ประชุม

เห็นชอบ

วาระ ๔.๒

แผนการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑

ฝ่ายเลขานุการ

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัด เชียงใหม่ ขอเสนอแผนการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๑ ให้ที่ประชุมพิจารณาเห็นชอบ ดังนี้

๑. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
๒. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
๓. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
๔. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
๕. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.
๖. การประชุมคณะกรรมการ อจร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.

มติที่ประชุม

เห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

- วาระ ๕.๑ ความคืบหน้าของการล้อมต้นไม้ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอนไชยสถาน - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่
- ประธาน ประชาชนในพื้นที่ที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการการล้อมต้นไม้ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอนไชยสถาน - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ว่าทางเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการตัดต้นไม้ไม่ใช้การล้อมต้นไม้อย่างที่ ได้ทำข้อตกลงกันไว้ เรื่องนี้เท็จจริงประการใด ขอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องชี้แจงให้ที่ประชุมทราบ
- ผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ ๒ การดำเนินการทางเจ้าหน้าที่ได้ทำการล้อมต้นไม้ตามที่ได้ตกลงกันไว้ แต่วิธีการล้อมต้นไม้ของเจ้าหน้าที่อาจทำให้เกิดความเข้าใจผิด และเป็นวิธีการที่ไม่เรียบร้อยเท่าที่ควร
- ประธาน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องให้ผู้มีความรู้หรือผู้เชี่ยวชาญในการล้อมต้นไม้เป็นผู้ดำเนินการ หรือเป็นผู้ดูแลการล้อมต้นไม้บริเวณดังกล่าว เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาแบบเดิมอีก
- มติที่ประชุม รับทราบ
- วาระ ๕.๒ ปัญหาและอุปสรรคของโครงการบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน ไชยสถาน เชียงใหม่ (แยกช่วงสิงห์ - แยกรินคำ)
- ประธาน ประชาชนในพื้นที่ที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับโครงการบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน ไชยสถาน เชียงใหม่ (แยกช่วงสิงห์ - แยกรินคำ) เนื่องจากมีการดำเนินการที่ล่าช้า และการดำเนินการส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่
- ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่) ในประเด็นที่เป็นปัญหาของโครงการในขณะนี้ สำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่) ขอชี้แจง ดังนี้
๑. โครงการดังกล่าวได้รับหนังสือคัดค้านจากกลุ่มคณะกรรมการประสานงานอนุรักษ์แม่ปิงและสิ่งแวดล้อม (คอปส.) โดย ผศ.ดร.วสันต์ จอมภักดี ขอให้แก้ไขปรับปรุงแบบก่อสร้างระบบระบายน้ำจากระบบปิด (วางท่อ) เป็นระบบรางเปิด โดยได้ร้องเรียนไปที่คณะผู้ตรวจการแผ่นดิน จนมีการมาตรวจสอบสภาพพื้นที่พร้อมประชุมรับฟังประเด็นปัญหา และการชี้แจง จึงได้มีผลการวินิจฉัยเมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๐ ว่าเห็นสมควรก่อสร้างตามรูปแบบรายการที่กรมทางหลวงได้ออกแบบไว้ตามเดิม
๒. การประสานส่วนภูมิภาค ขออนุญาตดำเนินการขุดเปลี่ยนท่อเมนประปาในเขตก่อสร้าง ที่กำลังก่อสร้างทางเดินเท้าทำให้ต้องรองานในส่วนนี้แล้วเสร็จไปก่อน จึงจะสามารถทำการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามรูปแบบรายการได้ โดยการประปาได้ส่งมอบพื้นที่คืนให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา
- สถานะโครงการฯ อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการงานในส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๑
- มติที่ประชุม รับทราบ

วาระ ๕.๓

ความก้าวหน้าภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น

(น.ส.ชนกนุช จินดาวัฒนานนท์) กระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure and Transport : MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนา

และแผนการขนส่ง

ระบบรางระหว่างไทย - ญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation, MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ (กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง และกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) รวมทั้งการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก

MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) โดย JICA ได้เริ่มดำเนินการศึกษาเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๘ แล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งรายละเอียดผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

สำนักนายกรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนโครงการในการพัฒนาระบบรางตาม MOU ดังนี้

๑. คณะทำงานด้านเทคนิคของโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

๒. คณะทำงานด้านเทคนิคของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ (กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง และกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ)

๓. คณะทำงานด้านเทคนิคของโครงการรถไฟในเส้นทาง แม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก

หลังจากมีการแต่งตั้งคณะทำงาน ได้มีการจัดประชุมกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่ฝ่ายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นเลขานุการ และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ

ต่อมาในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ ได้มีการลงนามใน MOC ฉบับที่ ๒ ที่กรุงเทพมหานคร ได้มีการเพิ่มเติมรายละเอียดในโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ๔ ประเด็น ดังนี้

๑. ระบบรถไฟฟ้ายที่จะใช้ในโครงการเป็นระบบชินคันเซ็นของญี่ปุ่น ส่วนรูปแบบการลงทุน ไทยลงทุนเรื่องการเวียนคืนที่ดิน งานโยธาธิการและผังเมือง ขบวนการ การเดินรถ การซ่อมบำรุง

๒. มีการจัดตั้งการเดินรถในช่วงแรกดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจ และจะพิจารณาให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจการในภายหลัง หลังจากที่ม่กำไรและความมั่นคงของโครงการแล้ว

๓. ในระยะแรกจะแบ่งโครงการออกเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก

๔. ญี่ปุ่นจะสนับสนุนให้ฝ่ายไทยมีการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาเมือง และพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวเส้นทาง

ผลการดำเนินงาน

คณะทำงานฝ่ายญี่ปุ่นได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ระยะแรกเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก แล้วเสร็จ และได้เสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ ให้ฝ่ายไทยพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

รายละเอียดของโครงการ

๑. แนวเส้นทางสถานีบางซื่อ-พิษณุโลก ระยะทางรวม ๓๘๐ กิโลเมตร

๒. เทคโนโลยี

- ระบบรถไฟ ชินคันเซ็น
- ระบบอาณัติสัญญาณ DS-ATC
- Power Supply AC ๒๕ kv,AT,๕๐ Hz
- ความเร็วสูงสุด ๓๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

๓. ขนาดราง ขนาดมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร

๔. สถานี จำนวน ๗ สถานี ประกอบด้วย บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก และพิษณุโลก

มูลค่าโครงการเบื้องต้น

โดย JICA ปี ๒๕๖๐ มีมูลค่า ๒๗๖,๒๒๖ บาท ซึ่งแตกต่างผลการศึกษาของ ฝ่ายไทยปี ๒๕๕๗ อยู่ ๔๒,๔๕๕ บาท

ดังนั้น ความเป็นไปได้ของเดือนมกราคม ๒๕๖๑ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างการสรุปประเมินผลการศึกษาของทาง ใจกล้า เสนอไปที่กระทรวงคมนาคม หลังจากที่กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วจะ นำไปเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการ ซึ่งถ้าหาก เห็นชอบในหลักการได้ในปี ๒๕๖๑ จะมีการพูดคุยกับทางญี่ปุ่นเพื่อที่จะมีการ ออกแบบรายละเอียด ซึ่งจะใช้เวลาอีกประมาณ ๑ ปี หลังจากนั้นถ้าหากว่าเสนอ คณะรัฐมนตรีแล้วเห็นชอบมอบให้ดำเนินโครงการก็จะเริ่มการประกวดราคาของ โครงการผู้รับเหมาก่อสร้างได้ในปี ๒๕๖๒ ซึ่งจะใช้เวลาไปอีก ๕ ปี คือปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๘

มติที่ประชุม

รับทราบ

เลิกประชุมเวลา ๑๖.๐๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางอุบลรัตน์ พวงภิญโญ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่/ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๒. รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ที่ได้รับมอบหมาย
๓. ปลัดจังหวัดเชียงใหม่
๔. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๕. ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๖. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่
๗. ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑
๘. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๙. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
๑๐. ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
๑๒. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่
๑๓. ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๑๖. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑๗. ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๑๘. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๙. ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๒๐. ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่
๒๑. ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่
๒๒. ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๒๓. นายไพรินทร์ ลิ้มเจริญ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๒๔. พ.ท.ณัฐนันท์ สุขะหุด ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒๕. พ.ต.อ.ฐาปนพงศ์ ชัยรังษี ผู้กำกับกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๒๖. ดร.บุญส่ง สัตโยภาส คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๒๗. ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน
สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๒๘. นายวิวรรธน์ พงศ์เรืองเกียรติ ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๒๙. นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่