

รายงานการประชุม

คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒

วันพุธที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๒ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายศุภชัย	เอี่ยมสุวรรณ	ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายคมสัน	สุวรรณอัมพา	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายชูชีพ	พงษ์ไชย	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นางสาวจันทนา	อันคำ	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	รักษาการแทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายทรงศักดิ์	มาอู่	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๗. นางสุภมาส	ลีลารักษ์สกุล	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๘. นายอนุฤทธิ์	อุดมสม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๙. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๑๐. นายพงศกร	คองประถม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๑. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๒. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๓. พ.ต.ท.ศุภชัย	จันทรา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๔. พ.ต.ต.ศชาวุฒิ	หงษ์หนึ่ง	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๕. สิบเอกกชกร	พุทธสอน	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๗. นายชูพงษ์	พิพัฒน์ไชยศิริ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๘. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. นางสาวอำพัน	ใจอินตา	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด	
๒๐. นายณัฐนารถ	สินธุนาวา	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๑. นายต่อศักดิ์	หาญพิทักษ์กุล	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๒. นายกีวีวัฒน์	อ่องล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่	
๒๓. พ.ต.ต.วีระยา	วงศ์แก้ว	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๒๔. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๒๖. นางสาวอรสา	ธรรมสร่างกูร	(แทน) หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	

๒๘. นายวิวรรณ	พงศ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๒๙. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. นายปฐมพงศ์	บุญศิริ	(แทน) ผู้อำนวยการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต ๑ (ภาคเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่
๒. นายสมพงษ์	ชูประสิทธิ์	(แทน) ผู้อำนวยการการประปาส่วนภูมิภาค เขต ๙
๓. นายรังสรรค์	พจนสิทธิ์	(แทน) โทรศัพท์จังหวัดเชียงใหม่
๔. นายสุทัศน์	เต็มปัก	ผู้จัดการศูนย์ปฏิบัติการตอนนอกที่ ๑ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
๕. นายนิธินัย	สาสกุล	(แทน) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
๖. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๗. นายสิงห์ทอง	จันแก้ว	หัวหน้างานโครงการก่อสร้าง ๑
๘. นายปวาริต	บุญทกุล	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเชียงใหม่ ๒
๙. นายกันต์ณธีร์	เนติโรจนชัยชาญ	ผู้บริหารโครงการ
๑๐. นายทศพล	แว่นแก้ว	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา (งานทาง)
๑๑. นายกนก	เข้มนาค	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
๑๒. นางสาววันวิสา	ทาระจัน	วิศวกรโยธา
๑๓. นายศุภชัย	นามพุลวัน	วิศวกรโยธา
๑๔. รศ.ดร.นรินทร์ชัย	พัฒน์พงศา	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
๑๕. นางสาววรรณวิมล	ท่าพริก	นักวิชาการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
๑๖. นายสมพล	เกตุเลขา	นักวิชาการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
๑๗. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๘. นางสาวสุภิกัญญา	สงวนหมู่	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม (ติดราชการ/ภารกิจ)

๑. พ.ท.นพอนันต์	ปาลิวณิช	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒. ดร.ทรงยศ	กิจกรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจร และขนส่งเมืองภูมิภาค

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

- ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- เนื่องจากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ มีข้อราชการ ที่ปรึกษาการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เข้าพบเพื่อหารือโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสนามสามัคคี) ณ ห้องรับรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ จึงมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายคมสัน สุวรรณอัมพา) ทำหน้าที่ประธานการประชุมไปพรากก่อน เมื่อที่ประชุมพร้อมแล้ว จึงเริ่มประชุมตามระเบียบวาระ
- ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
- ฝ่ายเลขานุการ จากการประชุมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ที่ ชม ๐๐๑๗.๒/ว ๑๒๖๐๖ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๒
- มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม
- ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องสืบเนื่อง
- วาระ ๓.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรและการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่กับถนนด้านนอก
- นายอนุฤทธิ์ อุดมสม
สำนักงาน
ทางหลวงที่ ๑
- โครงการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่โครงการโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งโครงการนี้ได้รับอนุมัติจากจังหวัดเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๒ วงเงินงบประมาณทั้งหมด ๒,๒๕๐,๐๐๐ บาท ซึ่งทางจังหวัดให้เร่งรัดดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและรายงานผลให้กับทางจังหวัดทราบ
- ความคืบหน้าของโครงการ**
- สำนักงานทางหลวงที่ ๑ ได้ปรับปรุงแก้ไข TOR และประสานการหารือวิธีการจัดซื้อจัดจ้างเป็นแบบเฉพาะเจาะจง ซึ่งวงเงินงบประมาณ ๒,๒๕๐,๐๐๐ บาท จะเกินอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑ จึงต้องมาขออนุมัติที่จังหวัด ซึ่งเป็นอำนาจของรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
- วัตถุประสงค์ของโครงการ เป็นการสำรวจ วิเคราะห์ เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่
๑. ขอบข่ายของงานที่ต้องการ คือ การสำรวจวิเคราะห์การเดินทาง เข้า-ออกท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่
 ๒. การคาดการณ์ในอนาคตว่า การเข้าถึงการใช้บริการเป็นไปในรูปแบบไหน
 ๓. ที่ปรึกษาต้องเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและแผนการจัดการจราจรระยะสั้นและระยะยาว ให้กับสำนักงานทางหลวงที่ ๑
 ๔. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ระยะเวลาดำเนินการทั้งหมด ๒๔๐ วัน การจัดซื้อจัดจ้างจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ และดำเนินการปรับปรุงปี ๒๕๖๓

นายนิพนธ์ สาสกุล
ท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีเรื่องเกี่ยวข้องกับการสนับสนุนระบบการจราจรทางรถโดยสารประจำทาง โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

๑. เพิ่มจุดจอดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop) (ย้ายจุดจอดให้ใกล้ทางออกอาคารผู้โดยสาร)

๒. จัดทำทางเชื่อมจากอาคารผู้โดยสาร (ดำเนินการโดยบริษัทผู้รับสัมปทานอาคารเอนกประสงค์)

๓. ย้ายจุดจอดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop) จากเดิม ไปยังพื้นที่จอดสำหรับการขนของ

ทั้งหมดคาดว่าจะเกิดขึ้นในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม ๒๕๖๒

นายคมสัน สุวรรณอัมพา
รองผู้ว่าราชการจังหวัด
เชียงใหม่

ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะมีความคุ้มทุนหรือไม่

นางสุกมาส สีสาร์ภัสกุล
สำนักงานขนส่ง
จังหวัดเชียงใหม่

บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิท คอปอเรชั่น จำกัด (RTC) ได้ประมาณการผู้โดยสารหลังประกอบการ ๑ ปี ว่าจะมีผู้โดยสารเฉลี่ย ๓,๐๐๐ คน/วัน แต่ปัจจุบันมีผู้โดยสารเฉลี่ย ๑,๐๐๐ คน/วัน ทำให้มีผลประกอบการขาดทุน

การดำเนินการของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

๑. มีการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เพื่อหาแนวทางผลักดันระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้เป็นที่รับรู้ของประชาชน

๒. มีหนังสือถึงท่าอากาศยานเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๒/กวจ๓๕๒ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เพื่อขอความอนุเคราะห์ประชาสัมพันธ์ข้อมูลรถโดยสารประจำทาง

- ป้ายนำทางภายในอาคารผู้โดยสาร

- ป้าย LCD แสดงข้อมูลรถโดยสารสาธารณะ (Information) ภาคเอกชน

เป็นผู้ลงทุน

- ป้ายจอดรถ ณ จุดจอดรถ

นายนิพนธ์ สาสกุล
ท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

ปัจจุบันทางบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วยงานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารปัจจุบันให้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ งานก่อสร้างทางขับคู่ขนานและขยายลานจอดอากาศยาน งานก่อสร้างอาคารคลังสินค้า งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค งานก่อสร้างถนนยกระดับเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสาร ซึ่ง ทอท. ได้เสนอโครงการไปยังกระทรวงคมนาคม (คค.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม (คค.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยโครงการก่อสร้าง

อาคารอเนกประสงค์ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและรถยนต์ที่เข้าจอดและใช้บริการ ปัจจุบันได้ลงนามสัญญาจ้างเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างอาคารฯ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแผนการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม ๒๕๖๒ และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเมื่อได้รับใบอนุญาตดังกล่าว ทางบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการปรับปรุงทางเดินไปยังสถานที่พักคอยผู้โดยสารรถประจำทางปรับอากาศและการย้ายสถานที่พักคอยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมายังบริเวณลานขนส่งสินค้า แทน เพื่อให้ใกล้กับตัวอาคารสนามบินยิ่งขึ้น คาดว่าจะดำเนินการได้ภายในเดือน มิถุนายน - กรกฎาคม ๒๕๖๒

<p>นายคมสัน สุวรรณอัมพา รองผู้ว่าราชการจังหวัด เชียงใหม่</p>	<p>เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะเป็นปัจจัยสำคัญที่เป็นทางเลือกให้ประชาชน ในการเดินทางจากท่าอากาศยานเชียงใหม่ ไปยังจุดต่างๆ ของเมืองเชียงใหม่ได้ อีกทั้งยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนมากในคราวเดียวกัน ดังนั้น ในการพัฒนา จังหวัดเชียงใหม่ และลดปัญหาการจราจรบริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่ หากมี ระบบขนส่งสาธารณะและจุดพักคอยรถโดยสารประจำทางที่สะดวก ปลอดภัย จะช่วยให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมายังท่าอากาศยานเชียงใหม่ มากยิ่งขึ้น</p>
<p>มติที่ประชุม</p>	<p>รับทราบและมอบให้สำนักงานทางหลวงที่ ๑ (เชียงใหม่) รายงานความคืบหน้า โครงการศึกษาและวิเคราะห์แนวแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้ทางจังหวัดเชียงใหม่ทราบเป็นระยะ มอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาการย้ายสถานที่พักคอยรถโดยสาร ประจำทางให้ใกล้กับตัวอาคารสนามบินมากขึ้น ปรับปรุงสถานที่พักคอยผู้โดยสาร และทางเดินจากสนามบินไปยังจุดพักคอยรถโดยสารประจำทาง มอบให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมการขนส่งทางบก ร่วมดำเนินการ ประชาสัมพันธ์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการบริการประชาชนเป็นการ ต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและเป็นทางเลือกในการใช้บริการ รถขนส่งสาธารณะจากท่าอากาศยานเชียงใหม่ ไปยังเขตเมืองเชียงใหม่อีกทางหนึ่ง</p>
<p>ระเบียบวาระที่ ๔</p>	<p>เรื่องเพื่อทราบ</p>
<p>วาระ ๔.๑</p>	<p>การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง</p>
<p>นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ ผู้แทนสำนักงาน นโยบายและแผน การขนส่งและจราจร</p>	<p>รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ โดยมีนโยบายเร่งด่วน ด้านการส่งเสริมการพัฒนาขนส่งทางราง “ให้ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขาขนส่งที่มีการแยกบทบาทและภารกิจ ของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน และ จัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการ และความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลัก ของประเทศ รวมทั้งพิจารณากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งและ การประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้ทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และ</p>

มีความชัดเจนในการปฏิบัติ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น”

เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๙ คค. ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่...) (จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ...ต่อ เลขาธิการคณะรัฐมนตรี ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๗ ธ.ค. ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑. เห็นชอบการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง โดยยกฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม เพื่อทำหน้าที่ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย กำหนดยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนารูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการโครงข่ายการขนส่งทางรางของประเทศ และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งทางราง กำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการซ่อมบำรุงทาง และมาตรฐานการประกอบการขนส่งทางราง และบริหารการก่อสร้างและบำรุงรักษาการขนส่งทางราง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคม และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง รวม ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อาทิ อัตราค่าสิ่งของกรมการขนส่งทางราง ควรปรับเกลี่ยอัตราค่าสิ่งภายในกระทรวงคมนาคมก่อน โดยจำนวนอัตราค่าสิ่งควรพิจารณาตามความจำเป็น และภารกิจที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ การกำหนดให้มีกลไกการพิจารณา กำหนดนโยบายการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศในภาพรวมและรายสาขา เพื่อใช้เป็นแนวนโยบายของการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศทั้งในด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ การกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้รับอนุญาต” ควรมีความชัดเจน การปรับโครงสร้างองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางให้มีความใกล้เคียงกับโครงสร้างองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายในระดับสาขา เพื่อให้เกิดความคล่องตัว การจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานอิสระเพื่อทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีมาตรฐานระบบรางและสนับสนุนภารกิจกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางราง การปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง การทบทวนภารกิจและหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

ราชกิจจานุเบกษาประกาศ พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๔ เม.ย. ๒๕๖๒ และให้มีผลการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง นับตั้งแต่วันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๒ เป็นต้นไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๔๙ก)

กระทรวงคมนาคมได้นำส่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ รวม ๒ ฉบับ เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงนามเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งนำเรียนเลขาธิการคณะรัฐมนตรี โดยกฎกระทรวงดังกล่าวประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ให้กรมการขนส่งทางราง มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(๑) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ

(๒) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว

(๓) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

(๔) ศึกษา วิจัยและพัฒนานวัตกรรมการขนส่งทางราง

(๕) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

(๖) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๒

ความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - เชียงใหม่

นายชูพงษ์ พิพัฒน์ไชยศิริ

ความเป็นมาของโครงการ

สำนักส่งเสริมระบบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับมอบหมาย

การขนส่งและจราจร

จากกระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยแบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ในภูมิภาค

- ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖
- ระยะที่ ๒ พิษณุโลก-เชียงใหม่ ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๗

กระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนา ระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดย MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดย JICA ได้เริ่มดำเนินการศึกษาระยะแรกในเส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลกเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๘ (ใช้ผลการศึกษาของ สนข. เป็นข้อมูลพื้นฐาน) แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐

กระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว(MLIT) แห่งญี่ปุ่น ได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือ (MOC) การพัฒนาระบบรางระหว่างไทย - ญี่ปุ่น ฉบับที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบรถไฟ

ความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และเข้าร่วมลงนามใน MOC การพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ฉบับที่ ๒ เมื่อวันที่ ๖ ส.ค. ๒๕๕๙ ณ กรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดรายละเอียดการขอความร่วมมือให้ชัดเจนขึ้น

ระยะเวลาดำเนินการตามแผน (ปีงบประมาณ)

- ระยะที่ ๑ : กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๗
- ระยะที่ ๒ : พิษณุโลก-เชียงใหม่ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ -๒๕๖๘

สถานะปัจจุบันของโครงการ

ระยะที่ ๑ : กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

ใช้ระบบชินคันเซ็นของญี่ปุ่น โดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ได้นำส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ให้ คค. เมื่อวันที่ ๕ ม.ค. ๒๕๖๑ สนข. ได้ประมวลเรื่องและนำเสนอผลการศึกษาศึกษาการสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของ JICA ให้ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๑ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง คค. เตรียมนำเสนอ ครม. ซึ่งยังรอความชัดเจนเรื่องรูปแบบการลงทุนโครงการฯ โดยประเด็นดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการหารือร่วมกันระหว่าง คค. และ MLIT โดยการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งล่าสุดวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๒ ฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอแนวทางการลดต้นทุนโครงการและตอบรับข้อเสนอในการร่วมลงทุนกับฝ่ายไทย ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือในรายละเอียดร่วมกันของทั้ง ๒ ฝ่าย

ระยะที่ ๒ : พิษณุโลก-เชียงใหม่

จัดอยู่ในแผนพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระยะกลาง ซึ่งจะดำเนินการระหว่างปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ สนข. ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๗ ปัจจุบันคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA แล้วเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒

รายละเอียดและแนวทางการดำเนินงาน

ระยะที่ ๑ : กรุงเทพฯ-พิษณุโลก มีระยะทางรวม ๓๘๐ กิโลเมตร ๗ สถานี ประกอบด้วย บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก

- (๑) เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ : มกราคม ๒๕๖๒ – มีนาคม ๒๕๖๒
- (๒) การออกแบบรายละเอียด : มีนาคม ๒๕๖๒ – มีนาคม ๒๕๖๓
- (๓) ขั้นตอนการประกวดราคา : เมษายน ๒๕๖๓ – กรกฎาคม ๒๕๖๓
- (๔) ก่อสร้างโครงการ : สิงหาคม ๒๕๖๓ – กันยายน ๒๕๖๗
- (๕) เปิดบริการ : ปี พ.ศ. ๒๕๖๘

ระยะที่ ๒ : พิษณุโลก-เชียงใหม่ มีระยะทางรวม ๒๙๓ กิโลเมตร ๕ สถานี ประกอบด้วย สุโขทัย ศรีสะเกษ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

- (๑) ขั้นตอนของอนุมัติโครงการ : สิงหาคม ๒๕๖๖ – กันยายน ๒๕๖๖
- (๒) ก่อสร้างโครงการ : ตุลาคม ๒๕๖๖ – กันยายน ๒๕๖๘
- (๓) เปิดบริการ : ปี พ.ศ. ๒๕๖๙

วงเงินรวมของโครงการ

วงเงินรวม ๕๐๑,๒๘๕.๐๗ ล้านบาท แบ่งเป็น ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ๒๗๖,๒๒๗ ล้านบาท และระยะที่ ๒ พิษณุโลก-เชียงใหม่ ๒๒๕,๐๕๘.๐๗ ล้านบาท (แหล่งเงินกู้ภายใน/ภายนอกประเทศ)

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๔.๓

ความคืบหน้าการขับเคลื่อนโครงการ “Smart Nimman”

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล

แขวงทางหลวง

เชียงใหม่ที่ ๒

จังหวัดเชียงใหม่

การดำเนินโครงการ “Smart Nimman” มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ทำให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่มีความกังวลเรื่องการดำเนินการในลักษณะที่มีหน่วยงานดำเนินงานหลายหน่วยงาน ซึ่งอาจทำให้มีปัญหาได้ แต่หากพิจารณาจากพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดว่าหน่วยงานที่มีความประสงค์จะใช้ผู้รับจ้างรายเดียวกันในการดำเนินการก่อสร้าง และมีการดำเนินงานในระยะเวลาเดียวกัน สามารถมอบหมายให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นหน่วยงานหลักได้ โดยการนำงบประมาณมารวมกันเป็นกองเดียว ดังนั้น จึงขอเสนอให้มีการดำเนินการโครงการ “Smart Nimman” ต่อไป และเร่งดำเนินการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นายปฐมพงศ์ บุญศิริ

การไฟฟ้า

ส่วนภูมิภาคเขต ๑

(ภาคเหนือ)

จังหวัดเชียงใหม่

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค พร้อมสนับสนุนงบประมาณด้านงานไฟฟ้าจำนวน ๑๙๐ ล้านบาท แต่ในส่วนของงานด้านโยธา ๑๓๐ ล้านบาท นั้น เทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่มีความพร้อมสนับสนุนงบประมาณ จึงอยากให้จังหวัดเชียงใหม่หาผู้สนับสนุนงบประมาณด้านงานโยธาจำนวน ๑๓๐ ล้านบาท

จากการประชุมหารือที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ มีแนวทางจะนำตู้ระบบไฟฟ้าสื่อสารไว้ริมถนน เนื่องจากความกว้างของทางเท้ามีเพียง ๕๐ เซนติเมตร ซึ่งการนำตู้ระบบไฟฟ้าสื่อสารไว้ในซอยมีต้นทุนสูงขึ้น และต้องเพิ่มงบประมาณด้านงานโยธาอีก ๒๔ ล้านบาท เป็น ๑๕๔ ล้านบาท

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล

เทศมนตรีนครเชียงใหม่

การใช้เงินงบประมาณของเทศบาลนครเชียงใหม่ ในส่วนที่เป็นงบประมาณของเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการพิจารณาแล้วพบว่าทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่สามารถให้การสนับสนุนงบประมาณจากเงินในส่วนดังกล่าวได้ เนื่องจากไม่เป็นไปตามข้อระเบียบ/กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ และหากเป็นการขอใช้เงินงบประมาณจากงบปกติของเทศบาลนครเชียงใหม่ก็ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากทางเทศบาลนครเชียงใหม่มีแผนการใช้เงินตามแผนงบประมาณประจำปีแล้ว

ประธาน

๑. ให้กรมทางหลวงโอนพื้นที่ให้เทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อให้สามารถดำเนินงานใช้งบประมาณได้ โดยแบ่งแยกแผนการดำเนินงานให้ชัดเจน และเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จึงโอนพื้นที่กลับคืนให้กรมทางหลวง

๒. ในกรณีขอใช้งบสะสม หากในข้อกฎหมายไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งอาจต้องตั้งงบประมาณ โดยอาจให้เทศบาลนครเชียงใหม่ทำ MOU กับกรมทางหลวงให้การสนับสนุนช่วยเหลือ โดยให้สภาเทศบาลนครเชียงใหม่ยอมรับ ให้ใช้งบประมาณหรือให้งบเพิ่มเติมบางส่วนก่อน แล้วจึงจัดทำแผนเพื่อขอใช้งบประมาณเพิ่มเติมอีกในงบประมาณปีถัดไป

นายชูชีพ พงษ์ไชย
หัวหน้าสำนักงาน
จังหวัดเชียงใหม่

จากการประชุมชี้แจงการขับเคลื่อนโครงการเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ “Smart Nimman” ในวันจันทร์ที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดเชียงใหม่ (POC) อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่ ได้ชี้แจงกับที่ประชุมว่ากรณีการใช้งบสะสมของเทศบาลนครเชียงใหม่ หากไม่สามารถขอยกเว้นระเบียบได้ก็ไม่สามารถกระทำได้ แต่ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้มอบแนวทางว่าต้องพิจารณาจากรายละเอียดของการดำเนินงานในภาพรวมเพื่อนำมาแบ่งภารกิจให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่กำหนดขอบเขตของการทำงานของเทศบาลนครเชียงใหม่ แล้วจึงแบ่งภารกิจที่เทศบาลนครเชียงใหม่สามารถทำได้ตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ประธาน

๑. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีรายละเอียดการดำเนินการงานระบบไฟฟ้าใต้ดิน โดยแบ่งเป็น ๒ งาน ได้แก่

๑) งานไฟฟ้า งบประมาณ ๑๙๐ ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มางบประมาณจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

๒) งานโยธา งบประมาณ ๑๓๐ ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มางบประมาณจากการขอสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัด

๒. การประปาส่วนภูมิภาค มีรายละเอียดการดำเนินการงานวางระบบท่อประปา งบประมาณ ๔๐ ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มางบประมาณจากการประปาส่วนภูมิภาค

๓. เครือข่ายสื่อสาร TOT มีรายละเอียดการดำเนินการงานวางระบบท่อสื่อสาร งบประมาณ ๒๙.๔ ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มางบประมาณจากเครือข่ายสื่อสาร TOT

๔. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีโครงการติดตั้งกล้อง CCTV งบประมาณ ๒๘ ล้านบาท แต่ยังไม่เห็นแหล่งที่มางบประมาณ

๕. แลวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ มีรายละเอียดการดำเนินการปรับปรุงทางเท้า, ปรับปรุงผิวจราจร, ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งบประมาณ ๖๐ ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มางบประมาณจากกรมทางหลวง

รวมงบประมาณทั้งสิ้น ๔๗๗.๔๐ ล้านบาท

การดำเนินโครงการ “Smart Nimman” เป็นโอกาสสำคัญของทุกหน่วยงานที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้มีความสงบสุข มีความปลอดภัย เป็นความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทุกหน่วยงานจึงต้องทำงานร่วมกันเพื่อให้บริการและประโยชน์ของประชาชน และที่สำคัญ คือ การพัฒนาเมืองเชียงใหม่สู่แนวทางที่เรียกว่า SMART CITY

และขอให้มีการศึกษาเกี่ยวกับระเบียบการใช้งบประมาณของท้องถิ่นให้ชัดเจน เรียบร้อย โดยให้ใช้งบสะสมก่อน แต่หากไม่สามารถทำได้ ให้ใช้งบประมาณปกติ โดยให้ทยอยขอรับการสนับสนุนเท่าที่สามารถกระทำได้ หรือของบประมาณเพิ่มเติมเพียงบางส่วนก่อนในปีนี้ และขอตั้งงบประมาณเพิ่มเติมในปีงบประมาณถัดไป ตามการดำเนินงานที่สามารถทำได้ และหากมีความจำเป็นเพิ่มเติมจะต้องหารือร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้มีการดำเนินการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒ ณ จังหวัดลำปาง จึงขอความร่วมมือ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินโครงการ เพื่อเป็นการขับเคลื่อนโครงการให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว ทั้งนี้ จะมีการประชุมหารือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์ ควบคู่ไปกับการขับเคลื่อนโครงการเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ “Smart Nimmman” ในวันจันทร์ที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ และเพื่อติดตามรายละเอียดเรื่องการจัดสรรงบประมาณวิธีการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบหลักเกณฑ์ต่างๆ อีกด้วย

นายปฐมพงศ์ บุญศิริ
การไฟฟ้า
ส่วนภูมิภาคเขต ๑
(ภาคเหนือ) จังหวัด
เชียงใหม่

ในส่วนของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต ๑ (ภาคเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการจัดทำแบบการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการประมาณการราคางบประมาณไว้ที่ ๓๐๐ ล้านบาท และจากการประชุมหารือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ที่ประชุมมีข้อเสนอให้ย้ายตู้สื่อสารไปไว้ในชอยเนื่องจากทางเท้ามีความกว้างเพียง ๕๐ เซนติเมตร และเพื่อความสวยงามและความสะดวกในการสัญจรไปมา

ประธาน

แนวทางการจัดระบบการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์

๑. ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยการห้ามจอดรถทุกชนิดบนไหล่ทาง

๒. ทดลองการเดินรถจากช่อง ๓ ช่องจราจร โดยให้รถจอดได้ ๑ ช่องจราจร และให้เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น ห้ามจอดตรงจุดห้ามจอดหรือบริเวณทางเลี้ยวเข้าชอย และจัดให้มี ๒ ช่องทาง เพื่อให้รถสามารถเดินทางไป - กลับ และอีก ๑ ช่องจราจร สำหรับรถบริการใช้สัญจรจากหัวถนนไปจนถึงท้ายถนน

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระ ๕.๑

ขอเสนอแผนงาน/โครงการ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) การก่อสร้างการขยายผิวจราจร “ถนนวงแหวนรอบที่ ๓” ช่วงแยกเชียงใหม่ภูคำ - แยกตลาดต้นพยอม เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและรองรับการก่อสร้างโครงการ SMART NIMMAN

๒) การก่อสร้างผิวจราจร “ถนนห้วยแก้ว” เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและรองรับการก่อสร้าง โครงการ SMART NIMMAN

๓) การก่อสร้างและปรับปรุงสะพานจุดกลับรถเพื่อรองรับการจราจรถนนวงแหวนรอบที่ ๓ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ ช่วงตลาดต้นพยอม - แยกหนองควาย

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒
จังหวัดเชียงใหม่

โครงการตามแผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ ที่ได้อนุมัติไปแล้วในแต่ละปีนั้นจะมีงบประมาณเหลือค่อนข้างมาก จึงขอให้มีการพิจารณาให้นำเงินงบประมาณในส่วนดังกล่าวมาใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างขยายผิวจราจร เพื่อรองรับการรองรับโครงการ “SMART NIMMAN” ซึ่งจะส่งผลกระทบในเรื่องของการเดินทางสัญจรในถนนนิมมานเหมินท์ในอนาคต โครงการก่อสร้างต้องใช้พื้นผิวจราจรในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงควรที่จะมีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของเส้นทางเครือข่ายเพื่อรองรับรถที่สัญจรบนถนนนิมมานเหมินท์ในอนาคต เนื่องจากใน

ระยะเวลา ๑ ปี ที่ประมาณการเบื้องต้น ควรจะมีการที่จะรองรับรถต่างๆ เหล่านี้ให้ เป็นทางเลือกในการเดินทาง โดยแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ขอเสนอแผนงาน/ โครงการ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณ จากจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๓ โครงการงบประมาณ ๑๖๐ ล้านบาท เพื่อรองรับการก่อสร้างโครงการ “SMART NIMMAN” ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจร ถนนวงแหวนรอบที่ ๓ ช่วงแยก เชียงใหม่ภูค้ำ - แยกตลาดต้นพะยอม จาก ๔ เป็น ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๗๑๒ กิโลเมตร งบประมาณ ๖๐ ล้านบาท

ปัจจุบันถนนวงแหวนรอบที่ ๓ ช่วงแยกเชียงใหม่ภูค้ำ - แยกตลาด ต้นพะยอม เป็น ๔ ช่องจราจร ทิศทางละ ๒ ช่องจราจร ซึ่งมีเขตทางหนึ่งเหลืออยู่ที่ สามารถจัดการบริหารพื้นผิวจราจรได้

๒. โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจร ถนนห้วยแก้วช่วงแยกเชียงใหม่ภูค้ำ - แยกกรีนค้ำ จาก ๔ เป็น ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๐.๙๐๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๔๐ ล้านบาท

โครงการตามแผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ โดยส่วนใหญ่ที่ได้รับการจัดสรร งบประมาณแล้วเสร็จ จะมีงบประมาณเหลือรายการอนุมัติงบประมาณตามแผนงาน/ โครงการ จึงขอให้มีการพิจารณานำเงินงบประมาณในส่วนดังกล่าวไปใช้ในการ ดำเนินโครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรเพื่อเป็นการรองรับโครงการ “SMART NIMMAN” ซึ่งจะต้องส่งผลกระทบต่อการเดินทางสัญจรในถนนนิมมานเหมินท์ ในอนาคต เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างจะต้องใช้ผิวทางจราจร จึงควรที่จะต้องมี การเตรียมความพร้อมในเรื่องของเส้นทางเครือข่าย เพื่อรองรับปริมาณรถที่จะต้อง สัญจรบนถนนนิมมานเหมินท์ในอนาคต เนื่องจากในระยะเวลา ๑ ปี ที่มีการ ประมาณการเบื้องต้น ควรมีการหาแนวทางเพื่อจะรองรับปริมาณรถต่างๆ เพื่อเป็น ทางเลือกในการเดินทาง โดยแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ขอเสนอแผนงาน/ โครงการ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๓ โครงการ รวมงบประมาณทั้งสิ้น ๑๖๐ ล้านบาท เพื่อรองรับการก่อสร้างโครงการ “SMART NIMMAN”

๓. โครงการก่อสร้างและปรับปรุงสะพานจุดกลับรถเพื่อรองรับการจราจร บนถนนวงแหวนรอบที่ ๓ ตั้งแต่แยกตลาดต้นพะยอม - แยกหนองควาย ระยะทาง ๙.๑๒๙ กิโลเมตร สะพานเดิม ๒๒ แห่ง เนื่องจากถนนบริเวณตั้งแต่แยก ตลาดต้นพะยอม - แยกหนองควาย มีสะพานจุดกลับรถประมาณ ๒๒ แห่ง ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับทางร่วมทางแยก ดังนั้นจึงควรพิจารณาปรับ รูปแบบของสะพานจุดกลับรถใหม่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปัญหา การจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ ได้

นายคมสัน สุวรรณอัมพา
รองผู้ว่าราชการจังหวัด
เชียงใหม่

ควรให้มีเส้นทางสำหรับจักรยาน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน
ส่วนเรื่องขอรับการ สนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดเชียงใหม่ ขอให้จังหวัดเชียงใหม่
ช่วยประสาน

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ควรขยายความกว้างของทางเท้าและรักษาพื้นที่สีเขียวเพื่อให้การจราจร
พัฒนาไปพร้อมกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

การสัญจรบนถนนนิมมานเหมินท์ ยังเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่จะต้องมีการ
แก้ไข โดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
หารือร่วมกับหน่วยงานเกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางดำเนินการต่อไปนั้น ทั้งนี้
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้มีการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่
๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ โดยทางกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้มีการ
ทดลองจัดการจราจรให้รถโดยสารทางเดียว (one way) บริเวณถนนศิริมิ่งคลาจารย์
และในซอยศิริมิ่งคลาจารย์ที่เชื่อมโยงกับถนนนิมมานเหมินท์ ก็มีผลกระทบไปสู่
การร้องเรียนดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก
ทำให้มีการร้องเรียนให้ดำเนินการกับผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปประเด็นได้ ดังนี้

๑. การทดลองห้ามรถไม่ให้เลี้ยวขวา จากแยกรินคำถึงแยกถนนเชียงใหม่ราย
โดยการติดตั้งแผงกั้นที่เกาะกลางถนน (barrier) ตลอดแนว ทั้งนี้ จะมีการเปิดให้
ช่องทางเดินข้ามถนนได้เป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม

๒. ห้ามจอดรถบนถนนนิมมานเหมินท์ เนื่องจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่มี
แผนการที่จะพัฒนาที่ดินบริเวณไร่ฟอร์ดให้เป็นที่จอดรถจำนวนมาก เพราะฉะนั้น
แล้วรถที่อยู่บนถนนนิมมานเหมินท์ต้องไปอยู่ในที่ๆ เหมาะสม ดังนั้น จึงต้องมีการ
บริหารจัดการที่จอดรถบนถนนนิมมานเหมินท์ เพื่อให้เกิดความเหมาะสม และเพื่อ
เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรบนถนนนิมมานเหมินท์

๓. การทำทางข้ามในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อให้ตัดกระแสของรถบนถนน
นิมมานเหมินท์

ในอนาคตเมื่อถนนนิมมานเหมินท์มีการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบแล้ว
การแก้ปัญหาและการทดลองใช้แนวทางดังกล่าวประสบผลสำเร็จ ก็จะได้นำ
แนวทางการแก้ไขปัญหาคารจรจรรนี้มาพัฒนาการบริหารจัดการระบบการจราจรบน
ถนนนิมมานเหมินท์ต่อไป

นายวิรัช ตั้งมั่นคงวรกุล
รักษาราชการแทน
โยธาธิการและผังเมือง
จังหวัดเชียงใหม่

รายงานปัญหาการระบายน้ำทิ้งของโครงการเดอะฮาร์เบอร์เชียงใหม่ (The
Harbour Chiang Mai) บริเวณถนนห้วยแก้ว ซึ่งท่อระบายน้ำทิ้งของโครงการฯ
ปัจจุบันมีทางไหลของน้ำไปรวมกับท่อระบายน้ำของเทศบาลนครเชียงใหม่ ทำให้น้ำ
ในคูเมืองเชียงใหม่มีปัญหาเน่าเสีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของจังหวัด
เชียงใหม่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหา จึงควรแยก
ท่อระบายน้ำเป็น ๒ ท่อ โดยทำพร้อมกับการก่อสร้างขยายถนนคันคลองชลประทาน
และถนนห้วยแก้ว และควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ท่วมจากคันคลอง
ชลประทานเข้าไปในเมืองควบคู่ไปด้วย

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพ็ชรผลดีสกุล
เทศบาลนครเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่ อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นได้ในการเจาะ
น้ำบาดาล เพื่อระบายน้ำเสีย

- นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในการก่อสร้างทางเท้าขึ้นมาใหม่ สามารถทำระบบท่อน้ำเสียอยู่ในแนวใหม่ได้
 แขวงทางหลวง โดยการปรับปรุงท่อเดิมที่อยู่บนทางเท้าเดิมให้กลายเป็นท่อน้ำดิบ ที่จะทำผลักดัน
 เชียงใหม่ที่ ๒ น้ำเข้าสู่คูเมืองเชียงใหม่
- นายสมพงษ์ ชูประสิทธิ์ ถ้าโครงการก่อสร้างผิวการจราจร “ถนนห้วยแก้ว” ดำเนินการก่อนโครงการ
 การประปา “SMART NIMMAN” จะต้องถูกวางท่อใหม่ ซึ่งจะไม่สอดคล้องกัน ดังนั้น จะต้องตัด
 ส่วนภูมิภาค เขต ๙ งานบางส่วนจากโครงการ “SMART NIMMAN” มาทำที่โครงการก่อสร้างผิว
 การจราจร “ถนนห้วยแก้ว” ก่อน
- นายคมสัน สุวรรณอัมพา ให้นำเรื่องการวางท่อระบายน้ำไปบูรณาการในการประชุมหารือเพื่อหา
 รองผู้ว่าราชการจังหวัด แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์ ภายใต้การขับเคลื่อน
 เชียงใหม่ โครงการเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ “Smart Nimman” ในวันจันทร์ที่ ๒๗ พฤษภาคม
 ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดเชียงใหม่ (POC) อาคาร
 อำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนน
 นิมมานเหมินท์ เห็นควรให้ทดลองห้ามรถเลี้ยวขวา จากแยกรินคำถึงแยกก
 ถนนเชียงใหม่ราย โดยการติดตั้งแผงกั้นที่เกาะกลางถนน (barrier) ตลอดแนว ทั้งนี้
 จะมีการเปิดให้คนสามารถเดินข้ามถนนได้เป็นช่วงๆตามความเหมาะสม
- นายต่อศักดิ์ หาญพิทักษ์กุล เสนอให้มีการก่อสร้างทางเท้าควบคู่ไปกับเส้นทางการเดินรถจักรยาน
 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่
- มติที่ประชุม เห็นชอบ ให้นำเรื่องการวางท่อระบายน้ำไปบูรณาการในการประชุมหารือเพื่อหา
 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์ ภายใต้การขับเคลื่อน
 โครงการเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะ “Smart Nimman” ในวันจันทร์ที่ ๒๗ พฤษภาคม
 ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดเชียงใหม่ (POC) อาคาร
 อำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนน
 นิมมานเหมินท์ เห็นควรให้ทดลองห้ามรถเลี้ยวขวา จากแยกรินคำถึงแยกก
 ถนนเชียงใหม่ราย โดยการติดตั้งแผงกั้นที่เกาะกลางถนน (barrier) ตลอดแนว ทั้งนี้จะมีการ
 เปิดให้คนสามารถเดินข้ามถนนได้เป็นช่วงๆตามความเหมาะสม
- ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องอื่นๆ
- วาระ ๖.๑ ประชาสัมพันธ์งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียม
 เอกสารประกวดราคาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง
 (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)
- นายกันต์ณธีร์ เนติโรจนชัยชาญ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา
 ผู้บริหารโครงการ มาตรฐานความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาของ
 กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ –
 การรถไฟฟ้า แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) โดยแนวทางในการดำเนินการจะดำเนินการตามแผน
 ขนส่งมวลชน แม่บทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่ได้ศึกษาจัดทำ
 แห่งประเทศไทย (รฟม.) แผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ๓ เส้นทาง โดยกรอบของ
 การศึกษาเป็นการศึกษาความเหมาะสม แบ่งเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ๑. จราจร
 ๒. วิศวกรรม ๓. สิ่งแวดล้อม ๔. เศรษฐกิจ การเงิน การลงทุน เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ

ของแนวทางการลงทุน โดยตามแผนแม่บทให้เอกชนและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมดำเนินการในโครงการด้วย

วัตถุประสงค์

๑. ออกแบบด้านสถาปัตยกรรม และวิศวกรรมของโครงการ
๒. จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และ/หรือ เอกสารประกวดข้อเสนอเพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
๓. สนับสนุน รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนการประกวดราคา และ/หรือ ประกวดข้อเสนอเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้าง/ผู้ร่วมลงทุน

แผนดำเนินโครงการ

ตามที่รฟม. ได้วางแผนไว้คาดว่าจะเริ่มงานก่อสร้างได้ในช่วงปี ๒๕๖๔ เปิดให้บริการ ประมาณปี ๒๕๗๐ แต่ว่าสถานะของโครงการอยู่ในขั้นตอนการประกวดราคา เพื่อคัดเลือกผู้ลงทุน ซึ่งกรอบระยะเวลาดำเนินการ ๑ ปี เริ่มดำเนินงานมาตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ดำเนินการแล้วเสร็จนับจากนี้อีก ๑ ปี

ขอบเขตงาน

ขอบเขตของงานประกอบด้วยงาน ๒ ช่วง (Phase) ดังนี้

งานช่วงที่ ๑ การศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) ออกแบบ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ หมวด ๔ (การเสนอโครงการ) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

งานช่วงที่ ๒ การจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการ และ/หรือ เอกสารประกวดข้อเสนอเพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน งานโยธา งานระบบรถไฟฟ้า งานบำรุงรักษาและงานให้บริการเดินรถ และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดใน พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ หมวด ๕ (การดำเนินโครงการ)

แนวเส้นทางโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการ โรงพยาบาลนครพิงค์ ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ แยกหนองฮ่อ แยกช่วงสิงห์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ แยกข้างเผือก โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ (สวนดอก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ จุดสิ้นสุดโครงการ แยกแม่เหียะสมานสามัคคี

ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง

ลักษณะของแนวโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ใต้ดิน และบางช่วงจะอยู่บนดิน ซึ่งจะมีการสรุปบทวนและเสนอแนะรูปแบบโครงการ คาดว่าอีก ๒ เดือน จะมีการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๑ และทำข้อสรุปแนวคิดต่างๆ เหล่านี้มาเสนอโครงการเพื่อออกแบบเบื้องต้นต่อไป

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ประชุมหารือกับท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวน ๒ ครั้ง ได้แก่

ครั้งที่ ๑ ได้เข้าพบฝ่ายแผนพัฒนาโครงการ เพื่อพิจารณาหาข้อยุติร่วมกัน คือ เห็นด้วยที่จะมีระบบขนส่งมวลชนที่จะมาเสริมการให้บริการผู้โดยสาร ส่วนในเรื่องของแนวทางที่จะเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่

สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เข้ากับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ ซึ่งได้พิจารณาจัดทำรูปแบบทางเลือกไว้ ๒ แนวทาง คือ

๑. รั้วทะลุเข้ามาในแนวกลางของอาคารที่จอดรถปัจจุบัน

๒. รั้วระหว่างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่และอาคารจอดรถยนต์หลังใหม่

ขณะนี้ทางที่ปรึกษา กำลังเตรียมข้อมูลและเข้าไปหารือกับทางท่าอากาศยานเชียงใหม่ต่อไป

ดร.บุญส่ง สัตย์โยภาส
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

๑. ขอเสนอให้เชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) กับเซ็นทรัลพลาซา เชียงใหม่ แอร์พอร์ต ด้วย

๒. กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ศึกษาออกแบบ Leader เชื่อมต่อต้นทาง - ปลายทางของเส้นทางสายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) ซึ่งในแผนแม่บทนี้ขอเสนอให้มี Leader เส้นทางชุมชนแม่ริมและชุมชนหางดง เพื่อลดการเดินทางและแก้ไขปัญหาจราจร

นายกันต์ณธีร์ เนติโรจนชัยชาญ
ผู้บริหารโครงการ
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.)

ในส่วนของขอบเขต กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้เน้นการพัฒนาาระบบขนส่งหลัก ส่วนระบบ Leader จะเป็นไปตามแผนแม่บทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

นายสมชาย เอื้อวงษ์ชัย
กรรมการหอการค้า
จังหวัดเชียงใหม่

ควรศึกษาเส้นทางสายสีน้ำเงิน (สวนสัตว์เชียงใหม่ - อำเภอสันกำแพงสายใหม่) และเส้นทางสายสีเขียว (แยกรวมโชคมีชัย – ท่าอากาศยานเชียงใหม่) ควบคู่กับเส้นทางสายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เนื่องจากเส้นทางสายสีแดงในผังเมืองไม่สามารถพัฒนาได้ เพราะผังตะวันตกติดกับดอยสุเทพ แต่เส้นทางสายสีน้ำเงินและเส้นทางสายสีเขียว สามารถพัฒนาเมืองได้

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต
ผู้แทนสำนักงาน
นโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ออกแบบพื้นที่สำหรับระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อรองรับผู้โดยสารทางทิศเหนือ (ชุมชนแม่ริม) และทิศใต้ (ชุมชนหางดง) ไว้หรือไม่

นายกันต์ณธีร์ เนติโรจนชัยชาญ
ผู้บริหารโครงการ
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.)

ในขอบเขตของการศึกษามีการออกแบบตามแนวทางการพัฒนาของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนอื่นๆ ด้วย

นายคมสัน สุวรรณอัมพา ควรรักษาพื้นที่เมืองเก่าและโบราณสถานควบคู่ไปกับการศึกษารายละเอียด
รองผู้ว่าราชการจังหวัด ความเหมาะสมออกแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการดังกล่าว
เชียงใหม่ เพิ่มเติมด้วย

นายกัณฑ์ณธีร์ เนติโรจนชัยชาญ ในโครงการมีงานศึกษาสำรวจโบราณสถานเบื้องต้น โดยจะขอความร่วมมือ
ผู้บริหารโครงการ จังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ และกรมศิลปากร เพื่อขุดค้นโบราณสถาน
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.)

นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย ควรรให้กรมทางหลวงพิจารณาโครงการมอเตอร์เวย์เชียงใหม่ – เชียงรายต่อไป
กรรมการหอการค้า เนื่องจากประเทศจีนได้รับสัมปทานจากประเทศลาว เพื่อทำทางเชื่อมด่านบ่อเต็น
จังหวัดเชียงใหม่ ด่านบ่อหาน มาที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา
เดินทาง ๒ ชั่วโมง ถนน ๔ ช่องทางจราจร และในปี ๒๕๖๔ จะมีการขนส่งสินค้า
จากจีนอย่างมหาศาล

มติที่ประชุม รับทราบ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ.....*นิพนธ์ อ.*.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....*อำพัน*.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวอำพัน ใจอินตา)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด