

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖

วันจันทร์ที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายศักดิ์ชัย	คุณานวัณนชัยเดช	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นายศักดิ์วุธ	ศักดิ์เศรษฐ์	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นายอรรถวุฒิ	พึงเนียม	ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายศุภชัย	กัลปสันติ	(แทน) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๕. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	(แทน) ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายพงษ์พันธ์	บุรณะกิติ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑	
๗. นายวิพากษ์	จารุพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑	
๘. นายวิทยา	ไชยพันธ์	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๙. นางดวงแก้ว	แสนงาย	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓	
๑๐. นายพงศกร	กองประดม	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๑๑. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๒. พ.ต.ท.ธนพงศ์	ไสยะพันธ์	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๓. พ.ต.ต.วิชญ์	นวนมสิต	(แทน) ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่	
๑๔. นายอมรศฤกษ์	นิรติศยกุล	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	(แทน) ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๖. นายณัฐกร	จันทร์มณี	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๑๗. ผศ.ดร.ทรงยศ	กิจธรรมเกษร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค	
๑๘. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. นายจิรโรจน์	ศุกลรัตน์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๒๐. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๒๑. นางสาวเมธิณี	ปานเขียน	เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๒๒. นายเมธิศ	วุฒินายันท์	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๒๓. นายพีรวัชร	เขี้ยววาท	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่	
๒๒. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๓. นายอาคม	ศุภางค์เฝ้า	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๔. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๒๕. นายวิวรรณ	พงษ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๖. นายสันติ	เหล่าพาณิชย์กุล	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑. ร.อ.สถิต	รัถยาวิวัฒน์	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒. นายกวีวัฒน์	อ่องล่อ	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

- | | |
|----------------------------|------------------|
| ๑. นายสาโรจน์ | ต.สุวรรณ |
| ๒. ว่าที่ร.ต.เกียรติศักดิ์ | เพียรผลดีสกุล |
| ๓. นายทรงธรรม | เนียมวัฒนะ |
| ๔. นายเอกนิษฐ์ | อรุณพิทักษ์พันธ์ |
| ๕. นายอิทธินันท์ | ใสสุขสะอาด |
| ๖. นายรัฐจุ | เทพฉายโต |
| ๗. นางสาวกฤติยา | บุญปั้น |
| ๘. นางสาวเมธิชา | แผ่นใหญ่ |
| ๙. นายวิเคณฑ์ | นันทะเสน |
| ๑๐. นางสาวอติชา | หนั้วคำ |
| ๑๑. นายธนธัญ | จารุณัตราภรณ์ |

ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม/ติดภารกิจ

- | | |
|--------------|---------------|
| ๑. พ.ต.อ.เจน | โสภา |
| ๒. ดร.ปุ่น | เที่ยงบุญธรรม |

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่
 สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่
 สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
 สำนักงานแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓
 นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
 สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
 สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
 สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
 สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
 เจ้าหน้าที่พัสดุ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
 นักศึกษาฝึกงาน

ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
 หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและ
 โครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจาก ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ติดภารกิจในวันนี้ จึงได้มอบหมายรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายศักดิ์ชัย คุณานุวัฒน์ชัยเดช) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ในวันนี้

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๖

เลขานุการ

จากการประชุมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่วันจันทร์ที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๖ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวและจัดส่งรายงานการประชุมให้คณะกรรมการฯ ทราบ เรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องสืบเนื่อง

๓.๑ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุกดกลับริเวณแยกหมู่บ้านครูสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านครูสภา

เลขานุการ

สืบเนื่องจาก ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุกดกลับริเวณแยกหมู่บ้านครูสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านครูสภา ดังนี้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ดำเนินการจัดการจราจรโดยปรับปรุงทางกายภาพกล่าวคือ ได้จัดทำช่องกลับรถโดยเฉพาะเพื่อดำเนินการแก้ไขเบื้องต้นก่อนแล้ว แต่เนื่องจากปริมาณการจราจรของรถเส้นทางหลักมีปริมาณมาก ปัญหาการอึดจุกดและอุบัติเหตุสาเหตุจากปริมาณการจราจรสูงและต่อเนื่องรวมทั้งการใช้ความเร็วในอนาคต แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ อาจจะต้องปรับปรุงจุกดกลับริเวณให้เป็นระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมแบบ Adaptive Control ประกอบด้วย ๑) สัญญาณไฟจราจร ๒) ไฟฟ้าแสงสว่างชนิดติดตั้งบนหัวเสา ๓) ก่อสร้างเกาะแบ่งถนนและขยายความยาวของช่องรถกลับรถเพิ่มเติม และ ๔) ทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่ โดยในช่วงที่ไม่มีรถเข้ามาบริเวณจุกดกลับริเวณ รถที่วิ่งเส้นทางหลักจะได้สัญญาณไฟเขียวทั้ง ๒ ทิศทาง ในส่วนของรถที่มารอบริเวณจุกดกลับริเวณจะบริหารจัดการให้มีสัญญาณไฟเขียวเพื่อเลี้ยวรถได้ ในขณะที่เส้นทางหลักจะได้สัญญาณไฟแดงจะทำให้การกลับรถมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จึงได้ดำเนินการออกแบบทางกายภาพและปริมาณงานเบื้องต้นแล้วเสร็จ โดยคาดว่าจะต้องใช้งบประมาณในการ

ดำเนินการ...

ดำเนินการก่อสร้าง ประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท แต่ยังไม่มียงบประมาณมารองรับ
 แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จึงจะขอรับการจัดสรรงบประมาณจากกรมทางหลวง
 และงบประมาณบางส่วนอาจจะขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณจังหวัดในการ
 ดำเนินการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ที่ประชุมได้มีมติให้แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๒ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการดังกล่าวให้ที่ประชุมคณะกรรมการ
 อจร. อย่างต่อเนื่อง

นายวิทยา ไชยนันท์
 แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๒

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณจากกรมทางหลวง
 และขอรับงบประมาณจากงบประมาณพัฒนาจังหวัดเพื่อใช้ในการดำเนินการแก้ไขปัญหา
 ดังกล่าว แต่ไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ทำให้ปัจจุบัน
 บริเวณจุดกลับรถดังกล่าวยังเป็นการจัดการจราจรแบบใช้ Concrete barrier ไปวาง
 เป็นเกาะกลางถนนเพื่อให้รถที่เดินทางมาจากแยกแม่กวังและรถที่มาจากดอยสะเก็ด
 สามารถกลับรถได้ แต่รถที่ออกจากหมู่บ้านครูสภาที่จะเลี้ยวขวาต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถ
 ในจุดกลับรถถัดไป ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้รับรายงานการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงหรือข้อร้องเรียน
 จากการบังคับการจราจรในบริเวณดังกล่าว แต่ยังคงมีปัญหการจราจรที่ยังไม่ได้รับ
 การแก้ไข คือ รถติดท้ายแถวสะสมเป็นเวลานาน จึงขออนุญาตนำเรียนในที่ประชุม
 รับทราบ

วิวรรธน์ พงษ์เรืองเกียรติ
 ผู้ทรงคุณวุฒิ

ปัจจุบันการจราจรบนเส้นทางหลักต่างๆ มีปริมาณการจราจรมาก ขอให้ม
 การพิจารณาบริเวณที่มีจุดกลับรถสองทิศทางซึ่งมีอยู่หลายจุด ซึ่งส่งผลให้กลับรถ
 ยากขึ้นและมีความล่าช้า จึงขอฝากพิจารณาให้มีการกลับรถเฉพาะทิศทางเดียว
 เพื่อลดการบดบังทัศนวิสัยและการเกิดอุบัติเหตุ

ประธาน

ปัจจุบันบริเวณแยกหมู่บ้านครูสภาห้ามเลี้ยวขวา แต่จะให้รถที่จะเดินทางเข้า
 หมู่บ้านครูสภาไปยูเทิร์นรถตรงทางเข้าหมู่บ้านพลอรั่ววัลล์ และหากมีการติดตั้ง
 ไฟสัญญาณจราจรจะส่งผลให้การจราจรติดขัดหรือไม่

นายวิทยา ไชยนันท์
 แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๒

ไฟสัญญาณจราจรจะเป็นระบบ Adaptive Control ซึ่งมีการควบคุมโดย
 การคำนวณปริมาณการจราจรจากระบบที่มีการติดตั้งเพิ่มเข้าไป ทั้งนี้ ถ้าหากมีปริมาณ
 การจราจรที่รออยู่ไม่มากก็จะมีใช้เวลาที่ไม่นาน

นายวิพากษ์ จารุพันธ์
 แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๑

ระบบ Adaptive Control จะเป็นระบบที่มีการประมวลผลทุก ๕ นาที
 ข้อดีของระบบดังกล่าว คือ จะช่วยลดการติดสะสมของปริมาณรถที่สัญจรไปมาได้
 โดยขณะนี้กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษามาตรฐาน ดังนั้นในการของงบประมาณ
 ในช่วงแรกอาจยังไม่ได้มีการพิจารณาจัดสรร แต่ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗
 ได้รับแจ้งจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ว่าในการของงบประมาณ
 มีการพิจารณาเกี่ยวกับการนำระบบไฟสัญญาณจราจร Adaptive Control มาใช้
 จัดการจราจร ซึ่งถือเป็นโอกาสดีที่หน่วยงานจะของงบประมาณในส่วนที่จะดำเนินการ
 ติดตั้งในบริเวณแยกหมู่บ้านครูสภาเข้าไปพร้อมกัน

ประธาน

ขอให้หน่วยงานพิจารณาขอรับงบประมาณจากหลายช่องทาง เพื่อให้การ
 ดำเนินงานมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น และในส่วนของจังหวัดเชียงใหม่จะดำเนินการ
 จัดหางบประมาณควบคู่กับหน่วยงานไปด้วย

เลขานุการ...

เลขานุการ

ดังนั้น จึงขอยุติการรายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถ บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา โดยที่ประชุมมีความเห็นชอบให้แนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการตามขั้นตอนในการของบประมาณในปีถัดไป และในส่วนการของบประมาณพัฒนาจังหวัดอาจจะยังไม่ได้มีการจัดสรร เนื่องจากต้องใช้งบประมาณไปดำเนินการในเรื่องที่จำเป็นเร่งด่วนก่อน ซึ่งในการแก้ไขปัญหাবริเวณดังกล่าวจะได้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในลำดับต่อไป

ประธาน

รับทราบ

ระเบียบวาระ ๔

เรื่องเพื่อทราบ

๔.๑ ผลการดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่พ.ศ. ๒๕๖๖

นายกวีวัฒน์ อ่องล่อ
สำนักงานป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะเลขานุการ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ ได้รายงาน ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ ด้วยระบบ E-Report โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑. ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวน ๑๓ ครั้ง ผู้บาดเจ็บจำนวน ๑๔ ราย และผู้เสียชีวิตจำนวน ๔ ราย
๒. ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ - ๔ มกราคม ๒๕๖๖ โดยกำหนดเป้าหมายให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงน้อยกว่าร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑) เกิดอุบัติเหตุจำนวน ๗๑ ครั้ง น้อยกว่าร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง จำนวน ๒๙ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๙

๒) มีผู้บาดเจ็บจำนวน ๗๒ ราย น้อยกว่าร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง จำนวน ๒๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๗

๓) มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๕ ราย น้อยกว่าร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง จำนวน ๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๓๓

๔) ช่วงวันที่เกิดเหตุสูงสุด คือ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ จำนวน ๑๗ ครั้ง

๕) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๓ อันดับแรก ได้แก่ ดื่มแล้วขับ (๓๙.๐๒%) ขับรถเร็วเกินกำหนด (๑๘.๒๙%) และทัศนวิสัยไม่ดี (๑๔.๖๓%)

๖) พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๓ อันดับแรก ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (๔๓.๓๖%) ดื่มแล้วขับ (๒๒.๖๘%) และขับรถเร็วเกินกำหนด (๖.๑๘%)

๗) ประเภทยานพาหนะที่ประสบเหตุ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (๘๙.๑๙%) รถปิคอัพ (๘.๑๑%) รถเก๋ง (๑.๓๕%) และรถบรรทุก ๖ ล้อ (๑.๓๕%)

๘) ประเภทถนน ได้แก่ ถนนกรมทางหลวง (๔๙.๓%) ถนนในหมู่บ้าน (๔๓.๖๖%) ถนนกรมทางหลวงชนบท (๒.๘๒%) ถนนในเมืองเทศบาล (๑.๔๑%) ถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ (๑.๔๑%) และอื่น ๆ (๑.๔๑%)

๙) ประเภทจุดเกิดเหตุ เป็นทางตรง (๗๓.๒๔%) ทางโค้งปกติ (๒๕.๓๕%) และทางโค้งหักศอก (๑.๔๑%)

๑๐) ประเภท...

๑๐) ประเภทผู้ประสบเหตุ เป็นคนในพื้นที่ (๖๖.๒๓%) นอกพื้นที่ (๒๓.๓๘%) และนอกจังหวัด (๑๐.๓๙%)

๑๑) สถานะผู้ประสบเหตุ เป็นผู้ขับขี (๘๑.๘๑%) ผู้โดยสาร (๑๔.๒๙%) และคนเดินเท้า (๓.๙%)

๑๒) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่

- ๑๕.๐๑ - ๑๘.๐๐ น. (๒๓.๙๔%)
- ๐๐.๐๑ - ๐๓.๐๐ น. (๑๘.๓๑%)
- ๐๖.๐๑ - ๐๙.๐๐ น. (๑๘.๓๑%)

๑๓) ช่วงอายุผู้ประสบเหตุ ๓ อันดับแรก คือ ๓๐ - ๓๙ ปี (๒๕.๙๗%) ๕๐ - ๕๙ ปี (๑๖.๘๘%) และ ๒๐ - ๒๙ ปี (๑๕.๕๘%)

๑๔) การเรียกตรวจตามมาตรการ ๑๐ รสขม เรียกตรวจ ๓๒,๐๕๔ คัน พบการกระทำผิด ๑๑,๒๕๘ คัน ลำดับการกระทำผิด ๓ ลำดับแรก ได้แก่

- ไม่สวมหมวกนิรภัย ๔๒.๘๙%
- ไม่มีใบขับขี่ ๓๖.๔๗%
- เมาสุรา ๙.๒๒%

๑๕) มีการตั้งจุดตรวจบูรณาการจำนวน ๔๓ จุด โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจทั้งสิ้น ๑,๕๓๙ คน

๑๖) อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๕ อำเภอ ได้แก่ สันกำแพง ดอยสะเก็ด ฝาง สันทราย และหางดง อำเภอละ ๑ ราย

๑๗) อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๒๒ อำเภอ ได้แก่ แม่แตง ๑๒ ครั้ง แม่ริม ๖ ครั้ง ดอยเต่า แม่แจ่ม สันกำแพง และสารภี อำเภอละ ๔ ครั้ง จอมทอง ดอยสะเก็ด ฝาง พัวัว แม่เอย เวียงแหง สะเมิง และฮอด อำเภอละ ๓ ครั้ง ดอยหล่อ เมืองเชียงใหม่ สันทราย สันป่าตอง และหางดง อำเภอละ ๒ ครั้ง เชียงดาว ไชยปราการ และแม่ออน อำเภอละ ๑ ครั้ง

๑๘) อำเภอที่ไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๓ อำเภอ ได้แก่ กัลยาณิวัฒนา แม่วาง และอมก๋อย

๓. ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล

ผลการดำเนินงานตามเป้าหมาย

เป้าหมายหลัก จำนวนครั้ง บาดเจ็บและเสียชีวิต ลดลงร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง

	เป้าหมาย	ปีใหม่ ๒๕๖๖	ลดลง เพิ่มขึ้น	คิดเป็นร้อยละ
จำนวนครั้งอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑๐๐	๗๑	- ๒๙	๒๙.๐๐
จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	๙๙	๗๒	- ๒๗	๒๗.๒๗
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	๑๒	๕	- ๗	๕๘.๓๓

เป้าหมายรอง...

เป้าหมายรอง จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตตามสาเหตุ ลดลงร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย
๓ ปีย้อนหลัง

เป้าหมาย		เป้าหมาย	ปีใหม่ ๒๕๖๖	ลดลง เพิ่มขึ้น	คิดเป็น %
เสียชีวิต/บาดเจ็บ ที่เป็นเยาวชนมาแล้วซ้ำ		๓	๑	- ๒	๖๖.๖๖
เสียชีวิต/บาดเจ็บ ที่เป็นเยาวชน ไม่สวมหมวกนิรภัย		๑๓	๗	- ๖	๕๖.๑๕
เสียชีวิต/บาดเจ็บ จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลง		๗๖	๔๔	- ๓๒	๕๒.๑๐
เสียชีวิต/บาดเจ็บ บนทางข้าม ลดลง		๐	๐	๐	๑๐๐
เสียชีวิต อำเภอสีแดง ลดลง	สนทราญ	๓	๑	- ๒	๖๖.๖๖
	เมืองเชียงใหม่	๒	๐	- ๒	๑๐๐
	สนป่าตอง	๒	๐	- ๒	๑๐๐

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

จุดแข็ง

- มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ ในทุกระดับ
- หน่วยงานทุกหน่วยงานและบุคลากรมีความพร้อมตามยุทธศาสตร์ ๕ เสาหลัก
- มีภาคีเครือข่ายที่มีความพร้อมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งภาครัฐและเอกชน
- มีการบูรณาการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรวดเร็ว
- มีการลงพื้นที่วิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนน ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุใหญ่ เพื่อหาแนวทางป้องกันและแก้ไขอย่างทันที่
- ดำเนินการ "ด่านชุมชน" และ "ด่านครอบครัว" ที่เข้มแข็ง
- กวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกกรณี และขอความร่วมมือสถานประกอบการ งดจำหน่ายแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖
- ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจร ห้ามรถโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นดอย
- นำนวัตกรรมกล้อง AI, CCTV, Speed ,Red light Camera มาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่

จุดอ่อน

- งบประมาณที่สนับสนุนเจ้าหน้าที่ยังไม่เพียงพอ
- กำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำจุดตรวจฯ ไม่เพียงพอตลอด ๒๔ ชม.
- บางตำบลยังไม่มีหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

โอกาส

- ผู้บริหารระดับสูงทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

มีการ...

- มีการสนับสนุนจากภาคเอกชน อาทิ งบประมาณ และสิ่งของจำเป็นในการตั้งจุดตรวจ จุดบริการ
- มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยในปัจจุบันที่มาช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อาทิ ระบบตรวจติดตามรถโดยสารสาธารณะ GPS

อุปสรรค

- ยังมีสถานประกอบการบางแห่งจำหน่ายแอลกอฮอล์ให้เยาวชน
- ประชาชนยังฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมาแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินกำหนด
- จังหวัดเชียงใหม่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้คนเดินทางเข้ามาจำนวนมาก จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยเฉพาะช่วงฤดูหนาว
- สภาพแวดล้อมช่วงปีใหม่ มีหมอก ส่งผลต่อทัศนวิสัย
- มีทางลัดทางเลี้ยวจำนวนมาก ทำให้หลบหลีกด้านได้ง่าย

ข้อเสนอแนะ

- ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เข้มงวด และต่อเนื่อง ตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมถึงนำควมมีการนำนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- ควรรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความรุนแรงของการไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตมากที่สุด และให้เกิดความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เองเช่น มาแล้วขับซี่ยานพาหนะ ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- ขอความร่วมมือผู้ประกอบการ เข้มงวดกวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ควรมีการบังคับใช้กฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อย่างจริงจังเข้มงวด โดยเฉพาะกรณีการจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้กับเยาวชน อายุไม่เกิน ๒๐ ปี การที่สถานบริการเปิดเกินเวลาที่กำหนด และถ้าหากเกิดอุบัติเหตุกับเยาวชนที่มีสาเหตุมาจากมาแล้วขับ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสืบสวนถึงแหล่งที่มาของการจำหน่าย และดำเนินคดีจนถึงที่สุด
- ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ
- สนับสนุนให้มีบุคลากรทางการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทุกตำบลให้มีรถกู้ชีพกู้ภัย ตรวจสอบสภาพรถให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานโดยปฏิบัติตามกฎของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ใช้ความเร็วตามกำหนดและคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง รวมทั้งพิจารณาติดตั้งระบบ GPS เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๒ ความคืบหน้าระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ

โครงการระบบขนส่งสายสีแดงซึ่งมีเส้นทางจากโรงพยาบาลนครพิงค์ – การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แยกแม่เหียะสมานสามัคคี โดยจะวิ่งตามแนวเส้นทางแนวถนนโชตนา (ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗) จนถึงบริเวณแยกศาลเชียงใหม่ เลี้ยวขวาวิ่งตามแนวถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ไปจนถึงแยกสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ข้ามคลองชลประทานเลี้ยวซ้ายไปตามถนนคันคลองชลประทานไปจนถึงบริเวณสี่แยกหนองฮ่อ แล้วเลี้ยวซ้ายขนานไปกับถนนหนองฮ่อ (ทล.๑๓๖๖) ไปจนถึงแยกกองกำลังผาเมือง โดย รฟม. ได้มีการออกแบบการก่อสร้างเป็นรูปแบบรถไฟฟ้าระบบ Light Rail และมีรูปแบบการวิ่งทั้งระดับบนดินและระดับใต้ดิน ระยะทาง ๑๕.๗ กม. (ใต้ดิน ๖.๕ กม. ระดับบนดิน ๙.๒ กม.) ๑๖ สถานี เงินลงทุน ๒๙,๕๒๓.๓๐ ล้านบาท และหลังจากที่ทางรฟม. ได้ดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จ พบว่าโครงการมีผลตอบแทนการลงทุนต่ำ กระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้ รฟม. ทบทวนระบบรถไฟฟ้าเพื่อลดวงเงินลงทุนโครงการ โดย รฟม. ได้เริ่มงานศึกษาทบทวนโครงการตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ และมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ณ จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ และขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างนำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบระบบขนส่งมวลชนและผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป โดยมีรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ๓ ทางเลือก ประกอบด้วย

ทางเลือกที่ ๑ รูปแบบโครงสร้างผสม (ใต้ดิน+ระดับดิน) /ระบบรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram)

- บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะบริเวณในเมืองเป็นโครงสร้างใต้ดิน
- ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้มีระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบเหนือศีรษะ (Overhead Catenary System)

ทางเลือกที่ ๒ รูปแบบโครงสร้างระดับดินทั้งเส้นทาง /ระบบรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram)

- บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะบริเวณในเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางร่วมกับยานพาหนะอื่น
- ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้มีระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบ Batter

ทางเลือกที่ ๓ รูปแบบโครงสร้างระดับดินทั้งเส้นทาง /ระบบรางไฟฟ้าล้อยาง (Rubber-Tyred Tram)

- บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะบริเวณในเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางร่วมกับยานพาหนะอื่น
- ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้จะเป็นระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบ Battery

สรุปผลการให้คะแนนทางเลือกรูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ พบว่า ทางเลือกที่ ๓ การดำเนินโครงการรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งระดับดินตลอดแนวเส้นทางและใช้ระบบรางไฟฟ้าแบบล้อยาง (Rubber-Tyred Tram) เป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ เนื่องจาก

ค่าลงทุน...

ค่าลงทุนงานก่อสร้างและเครื่องจักร ค่าบำรุงรักษา และดำเนินการ ค่าเวนคืนที่ดิน และชดเชยสิ่งปลูกสร้าง และผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการในระยะก่อสร้างน้อยกว่าระบบอื่นๆ และทางเลือกที่ ๒ การดำเนินโครงการรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งระดับดินตลอดแนวเส้นทาง และใช้ระบบรถรางไฟฟ้าแบบล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) มีความเหมาะสมรองลงมา ซึ่งแม้ว่ามีความน่าเชื่อถือของเทคโนโลยีมากกว่าระบบรถรางไฟฟ้าล้อยาง แต่มีมูลค่าการลงทุนก่อสร้างและเครื่องจักรค่าบำรุงรักษาและดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างมากกว่าระบบรถรางไฟฟ้าแบบล้อยาง และทางเลือกที่ ๑ การดำเนินโครงการรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสม (ใต้ดินผสมระดับดิน) และใช้ระบบรถรางไฟฟ้าแบบล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) เป็นรูปแบบที่มีคะแนนความเหมาะสมน้อยที่สุด ซึ่งแม้ว่าจะมีความน่าเชื่อถือของระบบ แต่มีค่าลงทุนก่อสร้างและเครื่องจักรค่าบำรุงรักษา และดำเนินการค่าเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างมากกว่าระบบอื่นๆ

ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่จังหวัดเชียงใหม่ต่อผลการเปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม

๑. ความคิดเห็นต่อรูปแบบแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสม

ประชาชนแสดงความเห็นต่อรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งระดับดินตลอดแนวเส้นทาง โดยบริเวณพื้นที่นอกเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางเฉพาะ ส่วนบริเวณพื้นที่ในเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางร่วมกับยานพาหนะอื่นหรือรูปแบบที่ รฟม. เห็นว่าเหมาะสมตามผลการศึกษาเปรียบเทียบฯ มีความเห็นร้อยละ ๔๙.๔๐ รูปแบบโครงสร้างผสมระหว่างใต้ดินและระดับบนดิน โดยบริเวณพื้นที่นอกเมืองจะเป็นทางวิ่งระดับบนดินที่มีเขตทางเฉพาะ ส่วนบริเวณพื้นที่ในเมืองจะเป็นทางวิ่งใต้ดิน มีความเห็นร้อยละ ๔๗.๕๐ และในส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ ๓.๑๐

๒. ความคิดเห็นต่อระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม

ประชาชนแสดงความเห็นต่อระบบรถรางไฟฟ้าล้อยาง (Rubber-Tyred Tram) หรือเป็นรูปแบบที่ รฟม. เห็นว่าเหมาะสมตามผลการศึกษาเปรียบเทียบฯ มีความเห็นร้อยละ ๖๓.๑๐ ระบบรถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) มีความเห็นร้อยละ ๓๐.๖๐ และในส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ ๖.๓๐

๓. ความคิดเห็นต่อรูปแบบของอัตราค่าโดยสารประเภทต่าง ๆ

ประชาชนแสดงความเห็นต่ออัตราค่าโดยสารตามระยะทาง (Distance-based Fare) โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นเท่ากับ ๑๔ บาท และอัตราค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ ๓๐ บาท มีความเห็นร้อยละ ๔๓.๑๐ อัตราค่าโดยสารแบบขั้นบันได (Step Fare) โดยกำหนดอัตราค่าโดยสาร ๑๕ บาท สำหรับการเดินทาง ๑ - ๘ สถานี และอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาท สำหรับการเดินทาง ๙ - ๑๖ สถานี มีความเห็นร้อยละ ๒๙.๔๐ อัตราค่าโดยสารแบบคงที่ (Flat Fare) โดยคิดอัตราค่าโดยสารในอัตรา ๒๐ บาท ตลอดทั้งเส้นทางมีความเห็นร้อยละ ๑๘.๘๐ และอัตราค่าโดยสารอื่น ๆ มีความเห็นร้อยละ ๘.๗๐

การดำเนินแผนงาน

แผนงาน	
ศึกษารูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม	มิถุนายน ๖๕ - ธันวาคม ๖๕
ขออนุมัติรูปแบบการลงทุน	พฤษภาคม ๖๖ - มิถุนายน ๖๗
คัดเลือกเอกชน (PPP)	พฤศจิกายน ๖๗ - สิงหาคม ๖๘
เริ่มก่อสร้าง	กันยายน ๖๘
เปิดบริการ	ธันวาคม ๗๑

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ได้มีโอกาสเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งที่ผ่านๆ มา จึงมีข้อเสนอแนะให้รฟม. และบริษัทที่ปรึกษา พิจารณาดำเนินการวิเคราะห์หรือการทำการจำลอง โดยการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์จัดเก็บข้อมูลการจราจรที่สัญจรบนเส้นทางบริเวณแยกช่วงสิงห์และแยกสนามบิน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และอาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานคร เพราะหากไม่ได้ทำการวิเคราะห์ และดำเนินการก่อสร้างจริงจะทำให้เสียเงินลงทุนไปโดยเปล่าประโยชน์ และไม่สามารถดึงดูดผู้ใช้งานได้ และถือว่าไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ

นายสมชาย ทองคำคูณ
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่

ได้มีโอกาสเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นเช่นกันและได้มีการเสนอ มุมมองต่างๆ คือ ประเด็นที่ ๑ จังหวัดเชียงใหม่อยู่ในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) ซึ่งในอีก ๓๐ ปี จะมีนักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือมากขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่เมื่อมีการลงทุนก็จะมีผู้คนเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่ จังหวัดเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น ประเด็นที่ ๒ จังหวัดเชียงใหม่มีโครงการที่จะก่อสร้าง สนามบินแห่งใหม่ซึ่งสนามบินแห่งเดิมสามารถที่จะรองรับจำนวนผู้โดยสาร ๑๖ - ๑๘ ล้านคนต่อปี แต่สนามบินแห่งใหม่หากก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มสูงขึ้น ๓๐ - ๔๐ ล้านคนต่อปี ประกอบกับจำนวนผู้มาเยือนกับผู้เดินทางมาทำงานในจังหวัดเชียงใหม่จะมากขึ้นด้วย ส่งผลให้ความต้องการใช้ระบบขนส่งมวลชนมีเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ประเด็นที่ ๓ การลงทุน เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาแจ้งว่า ผลตอบแทนไม่คุ้มกับเงินลงทุนของโครงการคือ ได้ผลตอบแทนที่ต่ำ จึงมีข้อเสนอว่า โครงสร้างพื้นฐานหลายโครงสร้างไม่ว่าจะเป็นถนนที่สร้างขึ้น และมีผลตอบแทนที่ไม่คุ้มต่อการลงทุน แต่โครงการดังกล่าวสามารถตอบสนองในเชิงสังคม กล่าวคือ มีการเข้าถึงเศรษฐกิจ เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างเมืองหลักและเมืองรอง ดังนั้น ในบางโครงการในช่วงปีแรกหรืออีก ๑๐ ปี หรือ ๒๐ ปี อาจจะไม่คุ้มกับเงินลงทุน แต่อาจจะสามารถตอบสนองได้ในปีที่ ๓๐ หรือปี ๔๐ ประเด็นที่ ๔ งานโยธา ซึ่งมีอายุการใช้งานมากกว่า ๖๐ ปี ตัวเลขที่หารในงบประมาณที่ทำการก่อสร้างโยธามันควรจะใช้เวลาที่มากกว่า ๖๐ ปี และประเด็นสำคัญ คือ บริเวณแยกช่วงสิงห์ไปถึงแยกประตูช้างเผือก ปัจจุบันเป็นถนน ๔ ช่องจราจร ซึ่งมีปัญหารถติดตั้งแต่แยกช่วงสิงห์ถึงมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ หากจะให้วิ่งรถบนดินอีก ๒ ช่องจราจร จะทำให้ผิวจราจรเหลือ ๒ ช่องจราจร และในอนาคตฟุตบอลจะโดนเบียดเพื่อขยายช่องจราจรซึ่งประชาชนต้องการฟุตบอลที่เพิ่มขึ้น ต้องการต้นไม้ และนำสายไฟลงดิน หากมีการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาได้

นายอาคม...

๔.๓ ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ความคืบหน้าโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานที่ได้รับงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๖ และโครงการที่ได้รับงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๗ เพื่อแสดงให้เห็นภาพรวมของโครงการด้านจราจรขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗

นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์ รายงานความคืบหน้าภาพรวมโครงการสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาผู้แทนสำนักงานนโยบาย ด้านคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

และแผนการขนส่งและ

๑. มิติการพัฒนาทางถนน

จราจร

๑.๑ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดเชียงใหม่

โครงการขนาดใหญ่ตามแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๖ จำนวน ๑๔ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๔ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการที่เปิดดำเนินการแล้ว

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ
๑.	๑๒๑	ทางลัดทางแยกทางหลวง หมายเลข ๑๒๑ กับ ๑๐๗	๓.๕๑๐	๕๙๘.๖๕	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ ลัด
๒.	๒๒	สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวง หมายเลข ๑๑ กับทางหลวง หมายเลข ๑๒๑	๑.๐๐๐	๓๔๓.๙๓	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ ลัด
๓.	๑๒๑	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก ตอน ๑ (เหมืองกุง – ดันเปา)	๑๒.๓๙๐	๕๙๘.๔๓	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๔.	๑๑	ทางลัดที่จุดตัดทางหลวง หมายเลข ๑๑ กับทางหลวง หมายเลข ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง)	๓.๐๔๐	๑,๑๗๒.๗๗	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ ลัด
๕.	๑๑	สามแยกดอยติ – เชียงใหม่	๒๔.๓๕๐	๑,๔๗๗	ขยายเป็น ๖ ช่องจราจร
๖.	๑๑๘	เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน ต.ป่า เมี่ยง – บ.ปางน้ำถุ	๙.๒๕๐	๖๓๔.๕	ขยายเป็น ๑ ช่องจราจร
๗.	๑๑๘	เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน บ.ปาง น้ำถุ – บ.โป่งป่าตอง ตอน ๑, ตอน ๒	๑๒.๗๕๐	๔๗๕.๕	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๘.	๑๒๑	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอน ต.ตันเปา – ต.ดอน แก้ว ตอน ๑, ตอน ๒	๑๖.๓๓๐	๖๑๗	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๙.	๑๑๘	เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน อ.ดอย สะเก็ด – ต.ป่าเมี่ยง ตอน ๑, ตอน ๒	๒๒.๓๐๐	๑,๕๓๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๑๐.	๑๐๙๙	อ.ฮอด – อ.อมก๋อย – บ. แม่ตื่น (เป็นตอน ๆ)	๓๐.๐๐๐	๑๑๘	ปรับเป็นมาตรฐานทาง ชั้น ๔
รวม			๑๓๔.๙๒	๗,๕๖๕.๗๘	

(๒) โครงการ...

(๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ งบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ลำดับ	ทางหลวง หมายเลข	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ ความก้าวหน้า (%)
๑.	๑๐๐๑	เชียงใหม่ – บ.โป่ง	๑๔.๕๐๐	๕๙๒	ขยายเป็น ๔ ช่อง จราจร	๕๐.๙๗
๒.	๑๐๘๘	ออบหลวง – แม่ชา (เป็นตอน ๆ)	๔๗.๗๑๐	๑๗๔	บูรณะทางสายหลัก	๔๓.๘๐
๓.	๑๒๖๓	ปางอุ๋ง – แม่นาจร (เป็นตอน ๆ)	๓๓.๕๖๐	๑๓๑	บูรณะทางสายหลัก	๘๓.๖๐
๔.	๑๒๑ และ ๑๓๑๗	ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวง หมายเลข ๑๒๑ ตัดทาง หลวงหมายเลข ๑๓๑๗ (แยกสันกลาง)	—	๑,๐๐๐	สะพานข้ามแยก/ อุโมงค์ลอด	อยู่ระหว่างจัดทำ TOR ได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖
รวม			๙๕.๗๗	๑,๘๙๗		

๑.๒ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยงชุมชน ต.สันมหาพน อ.แม่แตง และ ต.แม่แฝก อ.สันทราย จ.เชียงใหม่ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (เริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๕ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗) ลักษณะโครงการก่อสร้างสะพานพร้อมถนนเชื่อมต่อ ขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้าง ๘ เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง ๑ – ๑.๕๐ เมตร ความยาวสะพาน ๑๒๐ เมตร ถนนเชื่อมต่อ ยาว ๒๐ เมตร วงเงินทั้งสิ้น ๔๒.๔๑๖ ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี ซึ่งเป็น งบประมาณผูกพัน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗ ความก้าวหน้าการก่อสร้างร้อยละ ๒๘.๕๘ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑๒.๓๙

๒. มิติการพัฒนาทางราง

๒.๑ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) โดยอยู่ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ ก่อนเสนอเรื่องไปที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ต่อไป

๒.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนากระบวนกรระหว่างไทย – ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยได้ดำเนินการศึกษา ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๑ เบื้องต้นได้ประมาณการวงเงินลงทุน เป็น ๒ ช่วง คือ (๑) ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุน

ประมาณ...

ประมาณ ๒.๑๒ แสกล้านบาท (๒) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร
วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๓๒ แสกล้านบาท และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก
เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง
ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒

ทั้งนี้ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - เชียงใหม่
ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ สรุปดังนี้

๑) การประมาณการผลตอบแทนของโครงการในแนวเส้นทางอ้อมเมืองลพบุรี
จะส่งผลกระทบต่อพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบสถานีในทางที่ดีขึ้นกว่าในแนวเส้นทางเดิม
ของ JICA

๒) การปรับปรุงข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการโดยใช้
ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทน
ทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการ
เพิ่มผลประโยชน์ของโครงการฯ ได้แก่ การคำนวณมูลค่าคาร์บอนเครดิต การพิจารณา
ผลประโยชน์ทางอ้อมจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น การทบทวน
การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยกรอบระยะเวลาการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ จะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖

๓. มิติการพัฒนาทางน้ำ การดำเนินงานขุดลอกในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน
๖๔ ร่องน้ำ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๖๓ ร่องน้ำ และปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๑๒๔ ร่องน้ำ

๓.๑ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในจังหวัดเชียงใหม่ คือ โครงการ
ขุดลอกแม่น้ำปิง ตำบลแม่ก้า และตำบลท่าวังพร้าว อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่

๓.๒ โครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งานขุดลอกและบำรุงรักษา
ร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) จำนวน ๑๘ ร่องน้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๖ ร่องน้ำ
ผลงานสะสม ร้อยละ ๕

๓.๓ โครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ งานขุดลอกและบำรุงรักษา
ร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ

๔. มิติการพัฒนาทางอากาศ ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน
เชียงใหม่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างดำเนินการ
ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๙) ซึ่งจะเพิ่ม
ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจากปัจจุบัน ๘ ล้านคน/ปี เพิ่มเป็น
๑๖.๕ ล้านคน/ปี และการพัฒนาในระยะที่ ๒ จะดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ -
๒๕๗๘ ซึ่งการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ดังกล่าวจะรองรับ
ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มเป็น ๒๐ ล้านคน/ปี

ในส่วนของแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ เพื่อพัฒนา
ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสาร
และการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เพิ่มขึ้น โดยมีพื้นที่โครงการอยู่ใน อ.สันกำแพง
จ.เชียงใหม่ และ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน ซึ่งปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างศึกษา
ความเป็นไปได้เบื้องต้นและความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน
เชียงใหม่ แห่งที่ ๒ (Preliminary Feasibility Study) ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรม

และการออกแบบโครงการ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) แนวทางการได้มาซึ่งที่ดิน การชดเชยและเวนคืน และการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มศึกษาในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

นายวิพากษ์ จารุพันธ์
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๑

โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗ ในแผนการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง รวมถึงเรื่องของการความปลอดภัย จะแบ่งลักษณะงานไว้ ๔ กลุ่ม ๑) แผนงานและงบประมาณงานบูรณะทางหลวง ๒) แผนงานและงบประมาณงานพัฒนาทางหลวง ๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความสะดวก และ ๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด

๑. โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แก่ ๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง ๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง ๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความสะดวก และ ๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด ดำเนินการแล้วเสร็จ เบิกจ่ายครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว

๒. โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง ในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สรุปดังนี้

๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง

แผนงาน	จำนวน แผน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการ ดำเนินงาน
งานเสริมผิวทางแอสฟัลต์	๑	๑๐๐๙	บ่อหลวง – แม่ต๋ืน	๑๔.๙๙๙	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานหยอดรอยต่อแผ่น คอนกรีต	๑	๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่	๕.๐๐๐	แล้วเสร็จ
งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทาง หลวง	๑	๑๐๘	ปากทางท่าลี่ – สะพานแม่กลาง	๓๕.๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานพื้นทางหลวงที่ได้รับ ผลกระทบจากภัยพิบัติ	๒	๑๐๘ ๑๒๗๐	สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว กองลอย – แม่แฮใต้	๖๔.๙๙๙	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานบูรณะทางหลวง ระหว่างภาค	๒	๑๐๘ ๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่ ปากทางท่าลี่ – สะพานแม่กลาง	๕๐.๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานจุดพักรถ	๑	๑๐๑๓	พระบาทตะเมาะ – ฮอด	๖.๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานส่งเสริมพัฒนา คุณภาพชีวิต ขั้นพื้นฐาน	๑	๑๒๗๐	กองลอย – แม่แฮใต้	๒๔.๔๙๖	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
รวม	๙			๒๐๐.๔๙๔	

๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง

แผนงาน	จำนวน แผน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการ ดำเนินงาน
งานปรับปรุงย่านชุมชน	๑	๑๐๙๙	บ่อหลวง – แม่ต๋ืน	๓๐.๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานพัฒนาและเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวง	๑	๑๐๘	สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว	๗๗.๕๙๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
รวม	๒			๑๐๗.๕๙๐	–

๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความสะดวกพลัดภัย

แผนงาน	จำนวน แผน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการ ดำเนินงาน
งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๑	๑๐๘ ๑๐๑๓	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่ สันป่าตอง – บ้านกาด	๕.๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
งานรกรากอันตราย	๓	๑๐๐๙ ๑๐๘	จอมทอง – ดอยอินทนนท์ สะพานแม่กลาง – บ้านป่อแก้ว	๒๒.๘๑๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
รวม	๔			๒๗.๘๑๐	–

๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด

แผนงาน	จำนวน แผน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการ ดำเนินงาน
โครงการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจท้องถิ่น					
กิจกรรมย่อยที่ ๖ บูรณะ ปรับปรุงทางหลวง	๑	๑๑๐๓	พระบาทตะเมาะ – ฮอด	๒๒.๐๘๓	อยู่ระหว่าง ดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้าง
กิจกรรมย่อยที่ ๔ จัดทำ ป้ายเข้าหมู่บ้านชุมชน ท่องเที่ยวหัตถกรรมบ้าน ถวายน	๑	๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่	๒.๖๐๖	อยู่ระหว่าง ดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้าง
รวม	๒			๒๔.๖๘๙	–

๓. โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง ในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ สรุปดังนี้

๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานเสริมผิวทางแอสฟัลต์	๒	๓๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะผิวคอนกรีต	๑	๑๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	๑๑	๒๑๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงไหล่ทางและทางเท้า	๑	๗.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงระบบระบายน้ำ	๓	๖๑.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	๑	๓๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจาก ภัยพิบัติ	๓	๙๖.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะทางหลวงระหว่างภาค	๓	๗๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน	๒	๕๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
รวม	๒๗	๕๖๙.๐๐๐	–

๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานปรับปรุงย่านชุมชน	๑	๓๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ	๒	๒๘.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานก่อสร้างรูปแบบพิเศษ	๒	๑๒๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
รวม	๕	๑๘๓.๐๐๐	–

๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความสะดวกปลอดภัย

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานอำนวยความสะดวกปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	๓	๑.๕๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานติดตั้งหมุดสะท้อนแสง	๓	๑.๑๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๖	๒๖.๔๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานไฟสัญญาณจราจร	๑	๓.๙๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานราวกันอันตราย	๖	๓๖.๗๖๔	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงทางแยก	๑	๒๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงจุดเสี่ยง	๑	๕๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานสะพานลอยคนเดินข้าม	๑	๑๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
รวม	๒๒	๑๔๙.๖๖๔	

๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด

แผนงาน	จำนวนแผน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
๑. โครงการด้านความมั่นคงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
กิจกรรมย่อยที่ ๑ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง	๑	๑๐๘	สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว	๓.๐๐๐	อยู่ระหว่างพิจารณาแผนงาน
กิจกรรมย่อยที่ ๒ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง	๑	๑๑๐๓	พระบาทตะเมาะ – ฮอด	๑๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างพิจารณาแผนงาน
๒. โครงการด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว					
กิจกรรมย่อยที่ ๒ งานติดตั้งป้าย VMS (Variable Message Sign)	๑	๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่	๑๔.๐๐๐	อยู่ระหว่างพิจารณาแผนงาน
รวม	๓			๒๗.๐๐๐	

นายวิทยา ไชยพันธ์

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แก่

แขวงทางหลวง

๑) งบประมาณของกรมทางหลวงจำนวน ๒๐ แผนงาน งบประมาณ ๒๕๑ ล้านบาท

เชียงใหม่ที่ ๒

ดำเนินการแล้วเสร็จ ๒) งบประมาณจากงบพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๗ โครงการ

งบประมาณ ๗๖ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
งานบำรุงรักษาทางหลวงสำนักบริหารบำรุงทาง (สร.)	๙	๑๕๐.๕๗๒	แล้วเสร็จ
งานอำนวยความสะดวกปลอดภัยสำนักอำนวยความสะดวกปลอดภัย (สป.)	๙	๔๒.๙๗๕	แล้วเสร็จ
งานพัฒนาทางหลวงสำนักแผนงาน (สม.)	๒	๕๗.๕๗๕	แล้วเสร็จ
งบพัฒนาจังหวัด	๗	๗๑.๑๖๖	แล้วเสร็จ
รวม	๒๗	๗๑.๑๖๖	เบิกจ่ายครบถ้วน

งบประมาณ...

งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จากกรมทางหลวง งบประมาณ ๓๐๕ ล้านบาท จำนวน ๑๕ โครงการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาทาง งานป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ระบบไฟสัญญาณ ไฟฟ้าแสงสว่าง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองชลประทานบนทล.๑๒๑ ซึ่งก่อสร้างผ่านพื้นที่ชุมชน ช่วงต่อขยาย ทล. ๑๐๐๑ อำเภอสันทราย – อำเภอพร้าว อยู่ระหว่างการดำเนินการ ก่อสร้าง ส่วนงบประมาณที่ได้รับจากงบพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณ ๗๙ ล้านบาท ขณะนี้ได้รับการอนุมัติแล้ว ๕ โครงการ โดยอยู่ระหว่าง หาผู้รับจ้าง ๑ โครงการ ได้แก่ งานไฟฟ้าแสงสว่างและติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณ ทางขึ้นดอยสุเทพ และอีก ๑ โครงการซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา คือ งานปรับปรุง ทางแยกสนามบิน – กองบิน ๔๑ เนื่องจากขอใช้พื้นที่บางส่วนของกองบิน ๔๑

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
งานบำรุงรักษาทางหลวง สำนักบริหารบำรุงทาง (สร.)	๑๕	๑๕๕.๑๕๗	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานอำนวยความสะดวกภัย สำนักอำนวยความสะดวกภัย (สป.)	๙	๘๐.๐๔๒	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานพัฒนาทางหลวง สำนักแผนงาน (สพ.)	๒	๕๘.๘๓๖	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งบพัฒนาจังหวัด	๖	๘๔.๙๖๙	อยู่ระหว่างดำเนินการ
รวม	๓๒	๓๗๙.๐๐๔	-

ในส่วนของการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ แขวงทางหลวง เชียงใหม่ที่ ๒ ได้เสนอของบประมาณไปยังกรมทางหลวง ทั้งหมด ๔๘ โครงการ งบประมาณ ๖๗๖ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา ประกอบด้วย งานบูรณะ งานบำรุงทางตามกำหนดเวลา และงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ รวมถึงการดูแลป้ายจราจรและไฟฟ้าแสงสว่าง และงานทางหลวงผ่านแยกชุมชน ส่วนการของบประมาณจากจังหวัดเชียงใหม่ได้ของบประมาณทั้งหมด ๗ โครงการ งบประมาณ ๑๒๖ ล้านบาท เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความสามารถ ในการท่องเที่ยวมูลค่าสูงใน ทล. ๑๓๑๗ (สันกลางใต้ – ห้วยแก้ว) โดยบูรณะผิวทาง แอสฟัลต์ติกคอนกรีตที่มีสภาพเสื่อมโทรม รวมถึงการปรับปรุงไฟฟ้าแสงสว่างใน เส้นทางสำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
งานบำรุงรักษาทางหลวง สำนักบริหารบำรุงทาง (สร.)	๒๘	๔๑๕.๔๙๕	เสนอขอรับงบประมาณ
งานอำนวยความสะดวกภัย สำนักอำนวยความสะดวกภัย (สป.)	๑๔	๘๖.๒๖๒	เสนอขอรับงบประมาณ
งานพัฒนาทางหลวง สำนักแผนงาน (สพ.)	๖	๑๗๕.๐๐๐	เสนอขอรับงบประมาณ
งบพัฒนาจังหวัด	๗	๑๒๖.๒๐๐	เสนอขอรับงบประมาณ
รวม	๕๕	๘๐๒.๗๕๗	เสนอขอรับงบประมาณ

นางดวงแก้ว...

นางดวงแก้ว แสงนายน
 แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๓

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓ รายงานผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรร
 งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ แบ่งเป็นงานปรับปรุงผิวทางและงานอำนวยความปลอดภัย
 จำนวน ๑ แผนงาน งบประมาณ ๔,๙๖๓,๐๐๐ บาท โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว
 และในส่วนของกรมทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น ๒๒ แผนงาน งบประมาณ ๒๔๑,๒๙๐,๐๐๐
 ล้านบาท

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด						
๑.	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและ งานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๑				
	๑.๑ งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย งานติดตั้งราวกันอันตรายชนิด ๒ ชั้น Double W-Beam Guardrail) ทล.๑๒๔๔ ตอน แม่ งอน – หองเต่า ระหว่าง กม.๑๗+๐๐๐ – กม.๒๕+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ตำบลแม่ฮอน อำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่	๒.๐๐๐ กิโลเมตร	๔,๙๖๓,๐๐ ๐	√		
งบประมาณจาก ทล.						
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑๕				
	๑.๑ งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์ คอนกรีตเดิม นำกลับมาใช้ใหม่	๒	๒๙,๙๙๐,๐๐ ๐	√		
	๑.๒ งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์	๒	๓๖,๙๙๐,๐๐ ๐	√		
	๑.๓ งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๕	๖๕,๑๔๕,๐๐ ๐	√		
	๑.๔ งานฟื้นฟูทางหลวง	๕	๔๓,๙๘๒,๐๐ ๐	√		
	๑.๕ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนา พื้นที่ระดับภาค	๑	๕๐,๐๐๐,๐๐ ๐	√		
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและ งานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๗				
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๔	๑๐,๒๕๓,๐๐ ๐	√		
	๒.๒ งานป้ายจราจร และงานติดตั้ง ราวกันอันตราย	๓	๔,๙๕๑,๐๐๐	√		

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๖ ได้เสนอแผนงาน
 จำนวน ๕ แผนงาน และอยู่ระหว่างการอนุมัติแผน งบประมาณ ๓๙,๙๘๘,๐๐๐ บาท
 และในส่วนของกรมทางหลวง จำนวน ๑๕ แผนงาน งบประมาณ ๒๑๑,๓๔๕,๐๐๐ บาท
 ซึ่งในขณะนี้ได้ว่าจ้างทั้งหมดแล้วบางโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	วงเงินรวม (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
					แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด							
๑	งานบำรุงรักษาและปรับปรุง ผิวทาง	๑	๒๒,๐๐๐,๐๐๐				
	๑.๑ งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ สายแม่แดง - เชียงดาว ทล. ๑๐๗ ตอน แม่ทะลาย - หัวโ ระหว่าง กม.๖๖ + ๙๕๐ - กม.๖๘ + ๓๓๐ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑.๓๙๐ กิโลเมตร	๒๒,๐๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
๒	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และงาน ปรับปรุงแยกและจุดอันตราย	๕	๑๗,๙๘๘,๐๐๐				
	๒.๑ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ชนิดกิ่งเดี่ยวสายเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน ทล.๑๐๙๕ ตอน หนองโค้ง - กิ่งคอกหมา ระหว่าง กม.๐ + ๑๗๕ - กม.๓ + ๘๕๐ ต.ชี้เหล็ก อ.แม่แดง จ.เชียงใหม่	๑๐๖ ต้น	๕,๔๘๘,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๒.๒ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Double W-Beam Guardrail) ฝาง - คอยอ่างขาง ทล.๑๒๔๙ ตอน แม่ฮ่อง - หนองเต่า ระหว่าง กม.๘ + ๐๐๐ - กม.๑๗ + ๐๐๐ (เป็นช่วงๆ) ต.แม่ฮ่อง อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๐.๙๐๔ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๒.๓ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Single W-Beam Guardrail) สายพร้าว - เวียงป่าเป้า ทล. ๑๑๕๐ ตอน กัวไฮ - ขุนแจ ระหว่าง กม.๑๖ + ๐๐๐ - กม.๕๓ + ๐๐๐ (เป็นช่วงๆ) ต.บ้านโป่ง ต.เวียง ต.ป่าต๋ม ต.แม่แนว อ.พร้าว จ.เชียงใหม่	๑.๕๒๘ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๒.๔ งานติดตั้งป้ายจำกัด ความเร็ว สายแม่แดง - เชียงดาว ทล.๑๐๗ ตอน แม่ทะลาย - หัวโ บริเวณ กม.๖๖ + ๕๒๕ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑ แห่ง	๒,๕๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	วงเงินรวม (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
					แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบประมาณจาก ทล.							
๑	งานบำรุงรักษาและปรับปรุง ผิวทาง	๙		๑๘๔,๔๙๕,๐๐๐			
	๑.๑ งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๖	๙๒,๙๙๕,๐๐๐			✓	
	๑.๒ ก่อสร้างทางหลวงผ่าน ย่านชุมชน	๑	๓๕,๐๐๐,๐๐๐			✓	
	๑.๓ พัฒนาสะพานและระบบ ระบายน้ำ	๑	๖,๕๐๐,๐๐๐			✓	
	๑.๔ ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	๑	๕๐,๐๐๐,๐๐๐			✓	
๒	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สะตวกความปลอดภัยและ งานปรับปรุงทางแยกและจุด อันตราย	๖		๒๖,๙๐๐,๐๐๐			
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง และ ไฟสัญญาณจราจร	๒	๔,๐๐๐,๐๐๐			✓	
	๒.๒ งานเครื่องหมายนำทาง	๒	๒,๙๐๐,๐๐๐			✓	
	๒.๓ งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และอันตรายข้ามทางหลวง	๒	๒๐,๐๐๐,๐๐๐			✓	

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๗ ได้นำเสนอ
ของบจัดสรรฯ จากบพัฒนาจังหวัด จำนวน ๕ แผนงาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการ
พิจารณาแผน งบประมาณทั้งหมด ๕๙,๖๒๓,๐๐๐ บาท และในส่วนของงบประมาณ
กรมทางหลวงเสนอขอไป จำนวน ๔๐ แผนงาน งบประมาณ ๔๗๐,๐๕๐,๐๐๐ บาท
ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาแผนงาน

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	วงเงินรวม (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
					แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด							
๑	งานบำรุงรักษาและปรับปรุง ผิวทาง	๑	๒๘,๓๔๑,๐๐๐				
	๑.๑ พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยวคอยม่อนล้าน ทล.๑๑๕๐ ตอน ปังโค้ง - กิว ไฮ ระหว่าง กม.๘ + ๐๐๐ - กม.๑๖ + ๐๐๐ ต.ปังโค้ง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๘.๐๐๐ กิโลเมตร	๒๘,๓๔๑,๐๐๐			✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติ

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	วงเงินรวม (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
					แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด							
๒	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยและงานปรับปรุงแยกและจุดอันตราย	๔	๓๑,๒๘๒,๐๐๐				
	๒.๑ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ดอยปู่หมื่น – ลาหุโอมสเตย์ งานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทล.๑๐๗ ตอน ล้องอ้อ - เมืองงาม ระหว่าง กม.๑๔๐ + ๔๐๐ - กม.๑๔๘ + ๔๘๖ (เป็นช่วงๆ) ต.แม่สุ่น อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๑๓๖ ต้น	๗,๙๘๓,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติ
	๒.๒ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว น้ำตกบัวตอง งานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทล.๑๐๐๑ ตอน บ้านโป่ง - พร้าว ระหว่าง กม.๓๕ + ๔๒๕ - กม.๔๒ + ๑๒๕ (เป็นช่วงๆ) ต.แม่หอพระ อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	๑๘๕ ต้น	๘,๕๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติ
	๒.๓ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยวอย่างงาม งานติดตั้งราวกันอันตราย และไฟฟ้าส่องสว่าง ทล. ๑๒๔๔ ตอน แม่ฮ่องสอน - หนองเต่า ระหว่าง กม.๑๙ + ๐๐๐ - กม.๒๘ + ๗๓๗ (เป็นช่วงๆ) ต.แม่ฮ่องสอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๘๖ ต้น/ ๑,๑๐๒ กิโลเมตร	๙,๘๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติ
	๒.๔ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยวอย่างงาม งานติดตั้งราวกันตราย ทล.๑๑๗๘ ตอน สิ้นไชย - บ้านหลวง ระหว่าง กม.๖๐ + ๐๐๐ - กม.๗๔ + ๓๔๙ (เป็นช่วงๆ) ต.แม่ฮ่องสอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๙๒๘ เมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐			√	อยู่ระหว่าง รออนุมัติ

ลำดับ	รายการ	จำนวน แผน	วงเงิน (บาท)	วงเงินรวม (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
					แล้ว เสร็จ	อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง	
งบประมาณจาก ทล.							
๑	งานบำรุงรักษาและ ปรับปรุงผิวทาง	๑๖		๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐			
	๑.๑ งานบูรณะผิวทาง	๑๑	๒๐๑,๐๐๐,๐๐๐			✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๑.๒ ก่อสร้างทางหลวง ผ่านย่านชุมชน	๑	๕๐,๐๐๐,๐๐๐			✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๑.๓ พัฒนาสะพานและ ระบบระบายน้ำ	๑	๔,๐๐๐,๐๐๐			✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๑.๔ ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	๑	๔๕,๐๐๐,๐๐๐			✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ
	๑.๕ ก่อสร้างเพิ่มช่อง จราจร	๒	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ	
๒	งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยและ งานปรับปรุงทางแยกและ จุดอันตราย	๒๔		๗๐,๐๕๐,๐๐๐			
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง, ไฟสัญญาณจราจร และ งานเครื่องหมายนำทาง					✓	อยู่ระหว่าง รออนุมัติฯ

ประธาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีโครงการที่ยังไม่ได้ก่อหนี้ผูกพันหรือไม่

นายนิเวศน์ สุยะ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ ๓ ได้ก่อหนี้ผูกพันลงนามในสัญญาเกือบทั้งหมดแล้ว
 แขวงทางหลวงชนบท เหลือเพียงโครงการอาคารสำนักงานฯ ที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อหนี้ผูกพันเนื่องจาก
 เชียงใหม่ ขั้นตอนการก่อสร้างเกิดปัญหาเล็กน้อยทำให้เกิดความล่าช้า แต่คาดว่าจะสามารถ
 ลงนามในสัญญาได้โดยเร็ว

ประธาน รับทราบ

นายนิเวศน์ สุยะ ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ ได้รับโครงการ
 แขวงทางหลวงชนบท จำนวน ๔๓ โครงการ ปัจจุบันมีการดำเนินการแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในปีงบประมาณ
 เชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้รับการจัดสรรฯ จำนวน ๕๖ โครงการ ลงนามในสัญญาไปแล้ว
 ๓๐ โครงการ เหลืออีก ๑๔ โครงการ อยู่ระหว่างรออนุมัติจัดซื้อจัดจ้าง และ
 อีก ๗ โครงการ อยู่ระหว่างประกาศจัดซื้อจัดจ้าง และอยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
 จากจังหวัด อีก ๕ โครงการ ในส่วนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ทางแขวงทางหลวง
 ชนบทเชียงใหม่ได้ขอรับงบประมาณ จำนวน ๖๖ โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยการ
 ยกระดับมาตรฐานทางการบำรุงรักษา การอำนวยความสะดวก เป็นต้น

ปีงบประมาณ	จำนวนโครงการที่ได้รับ การอนุมัติ	จำนวนโครงการที่ขอ งบประมาณ	หมายเหตุ
๒๕๖๕	๔๓	—	ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒๕๖๖	๕๑	—	— ลงนามสัญญาแล้ว ๓๐ โครงการ — อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง ๑๔ โครงการ — อยู่ระหว่างการประกาศการจัดซื้อจัดจ้าง ๗ โครงการ — อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการจากจังหวัด ๕ โครงการ
๒๕๖๗	—	๖๖	ประกอบด้วยงานยกระดับมาตรฐานทาง งานบำรุงรักษาและงานอำนวยความสะดวก ปลอดภัย

นอกจากนี้ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก
งบกลุ่มจังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
เพื่อปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน –
ห้วยน้ำดัง อำเภอแม่แตง และบ้านเมืองคอง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ (เป็นช่วง ๆ)
ส่วนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไม่ได้รับการจัดสรร และในปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อปรับปรุง
เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน – ห้วยน้ำดัง
อำเภอแม่แตง และบ้านเมืองคอง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ (เป็นช่วง ๆ)

ส่วนงบพัฒนาจังหวัดปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่
ได้ของบประมาณ ๙,๙๕๐,๐๐๐ บาท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว
จังหวัดเชียงใหม่ สายทาง ชม.๓๐๒๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ – บ้านเมืองคอง
ตำบลเมืองคอง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๔ โครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่
ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และ
การท่องเที่ยว

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้รับการจัดสรรงบประมาณ
ผู้แทนสำนักส่งเสริม ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงินทั้งสิ้น ๕๒.๘๖๘๐ ล้านบาท ระยะเวลา ๒๒ เดือน
ระบบการขนส่งและ ในการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
จราจรในภูมิภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้
กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ดังนี้

๑. พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด)

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

๒.๒ เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๓ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

๒.๔ เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง แผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค

๓.๒ ฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๓.๓ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

๕.๑ ขอพิจารณาปรับปรุง - ขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ แม่สะเรียง - ฮอด จังหวัดเชียงใหม่

พ.ต.ท.ธนพงศ์ ไสยะพันธ์ ดำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้ร่วมกับอำเภอฮอด และประชาชนจิตอาสาในดำรงภูธรจังหวัดเชียงใหม่ พื้นที่ปฏิบัติการกิจจิตอาสาในพื้นที่เส้นทาง ฮอด - แม่สะเรียง และได้ตรวจพบเส้นทางชำรุดเสียหายบนเส้นทาง ทล.๑๐๘ แม่สะเรียง - ฮอด เป็นถนนแคบทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งต่อมานายอำเภอฮอดได้มีการประชุมหารือร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ เมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๕ จึงเป็นประเด็นที่นำมาเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อขอให้มีการพิจารณาเร่งรัดปรับปรุงซ่อมแซม เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวกในการใช้เส้นทางสัญจรสะดวกและลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนเส้นทางสายดังกล่าว โดยทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ในพื้นที่สำนักงานตำรวจภูธรฮอด มีการชำรุดเสียหายทั้งหมด ๗ จุด ดังนี้

๑. บริเวณ กม.๘๙+๗๓๙ คอสะพานข้ามห้วยแม่ลองชำรุดเสียหาย เนื่องจากน้ำกัดเซาะคอสะพานช่วงเกิดอุทกภัย ขณะนี้ได้ใช้สะพานเบรลย์เป็นการชั่วคราว ซึ่งรถที่จะข้ามสะพานต้องรอเนื่องจากเป็นสะพาน ๑ ช่องจราจร เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักระหว่างเชียงใหม่ไปอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีปริมาณการจราจรมากจึงต้องใช้ระยะเวลาในการรอข้ามสะพานเป็นเวลานาน

๒. บริเวณ กม.๙๑+๙๐๐ - กม.๙๑+๙๓๒ ด้านขวาทางและลาดคันทางถูกแม่น้ำแจ่มกัดเซาะเข้ามาในเขตถนนบางส่วน ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ได้วางกรวยและป้ายเตือนเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

๓. บริเวณ กม.๙๕+๕๐ ด้านขวาทางและลาดคันทางถูกแม่น้ำแจ่มกัดเซาะเนื่องจากเป็นทางโค้งมีน้ำกัดเซาะถนนเข้ามาในเขตถนนบางส่วน

๔. บริเวณ กม.๙๖+๒๐๐ - กม.๙๗+๒๑๖ ท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมผิวทาง ซึ่งจะเกิดขึ้นทุกปีเนื่องจากลำน้ำแม่แจ่มขึ้นสูงระบายน้ำไม่ทันจึงทำให้น้ำเอ่อล้นท่วมถนน ทำให้รถวิ่งสัญจรไม่ได้ ขณะนี้ได้มีการขุดทรายที่อุดตันออกแล้ว

๕. บริเวณ กม.๙๘+๖๐๐ - กม.๙๘+๘๐๐ น้ำท่วมผิวทาง โดยเฉพาะช่วงมรสุมทำให้น้ำท่วมเส้นทางรถสัญจรไม่ได้ต้องรอน้ำลด

๖. บริเวณ กม.๑๐๖+๘๘๐ - กม.๑๐๗+๐๕๐ ด้านขวาทางและคันทางทรุดตัว ถนนชำรุดเสียหายเหลือช่องจราจรทางเดียว

๗. บริเวณ กม.๑๐๘+๒๐๐ - กม.๑๐๘+๒๓๒ ด้านขวาทางและคันทางทรุดตัว

นายวิพากษ์...

นายวิพากษ์ จารุพันธ์
 แขวงทางหลวง
 เชียงใหม่ที่ ๑

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ภายหลังรับเรื่องจากจังหวัดเชียงใหม่และได้มีการประสานงานจากนายอำเภอฮอด โดยแจ้งรายละเอียดการแก้ไขปัญหาทั้ง ๖ จุด แก่นายอำเภอฮอด พร้อมทั้งได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานและอำเภอในพื้นที่ในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหา เพื่อขอแจ้งให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้

๑. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอนสะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๘๙ + ๗๓๘

ลักษณะความเสียหาย คอสะพานข้ามห้วยแม่ลอง ทล.๑๐๘ กม.๘๙ + ๗๓๘ ถูกน้ำกัดเซาะเกิดความเสียหาย

วิธีแก้ไข ดำเนินการก่อสร้างสะพานทดแทนกว้างใช้สะพานแบริ่งในการสัญจรชั่วคราว สถานะปัจจุบัน ได้เสนอแผนขอรับงบประมาณงบกลางเพื่อฟื้นฟูความเสียหายจาก อุทกภัยปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา

วงเงินงบประมาณ ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๒. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอนสะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๙๑ + ๙๐๐ - ๙๑ + ๙๓๒ (ขวาทาง)

ลักษณะความเสียหาย ทล.๑๐๘ กม.๙๑ + ๙๐๐ - ๙๑ + ๙๓๒ ขวาทาง ถูกน้ำแฉ่มกัดเซาะลาดคันทางเกิดความเสียหายเข้ามาในไหล่ทาง

วิธีแก้ไข ดำเนินการก่อสร้าง Slope protection โดยการวางเรียงกล่องเกเบี้ยน

สถานะปัจจุบัน ได้เสนอแผนขอรับงบประมาณฉุกเฉิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ อยู่ระหว่างการอนุมัติงบประมาณ

วงเงินงบประมาณ ๒,๔๑๒,๓๐๐ บาท

๓. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน สะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๙๖ + ๒๐๐ - ๙๗ + ๒๑๖

ลักษณะความเสียหาย ทล.๑๐๘ กม.๙๖ + ๒๐๐ - ๙๗ + ๒๑๖ (เป็นช่วงๆ) ท่อลอดถนนเกิดการอุดตัน และขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำทำให้เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทาง วิธีแก้ไข ดำเนินการก่อสร้างเปลี่ยนจากท่อลอดกลม ให้เป็นท่อเหลี่ยม Box Culvert ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น

สถานะปัจจุบัน ได้เสนอแผนขอรับงบประมาณงบกลาง เพื่อฟื้นฟูความเสียหายจาก อุทกภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา

วงเงินงบประมาณ ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๔. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน สะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๙๘ + ๖๐๐ - ๙๘ + ๘๐๐

ลักษณะความเสียหาย ทางหลวง ๑๐๘ ช่วงระหว่าง กม.๙๘ + ๖๐๐ - ๙๘ + ๘๐๐ มีลักษณะคันทางอยู่ในระดับต่ำเมื่อระดับน้ำแม่แจ่มเพิ่มสูง ทำให้น้ำแม่แจ่มล้นท่วมเข้ามาในผิวทาง

วิธีแก้ไข พิจารณาระดับของคันทางและโครงสร้างชั้นทางให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

สถานะปัจจุบัน อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบการแก้ไข เนื่องจากการดำเนินการยกระดับคันทางต้องผ่านการดำเนินการศึกษาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากอยู่ในพื้นที่

อุทยานแห่งชาติการดำเนินการนอกเหนือจากขอบเขตจะต้องได้รับอนุญาตจากอุทยาน
ในการใช้พื้นที่

วงเงินงบประมาณ อยู่ระหว่างการประเมิน

๕. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน สะพานแม่กลาง -
บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๑๐๖ + ๘๘๐ - ๑๐๗ + ๐๕๐

ลักษณะความเสียหาย ทางหลวง ๑๐๘ ช่วงระหว่าง กม.๑๐๖ + ๘๘๐ - ๑๐๗
+ ๐๕๐ ขวาทาง คันทางเกิดการทรุดตัวทำให้โครงสร้างทางหลวงชำรุดเสียหาย

วิธีแก้ไข ดำเนินการก่อสร้างเสริมเสถียรภาพของคันทาง และก่อสร้างระบบระบายน้ำ
พร้อมฟื้นฟูชั้นโครงสร้างทางที่เสียหาย

สถานะปัจจุบัน อยู่ระหว่างกรมอุทยานออบหลวงพิจารณาอนุมัติให้ใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการ
ก่อสร้าง โดยจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ ๒๕๖๖

วงเงินงบประมาณ ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๖. ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน สะพานแม่กลาง -
บ้านบ่อแก้ว ระหว่าง กม.๑๐๘ + ๒๐๐ - ๑๐๘ + ๒๓๒

ลักษณะความเสียหาย ทล.๑๐๘ กม.๑๐๘ + ๒๐๐ - ๑๐๘ + ๒๓๒ ขวาทาง ภูน้ำแฉ่ม
กัดเซาะลาดคันทางเกิดความเสียหายเข้ามาในไหล่ทาง

วิธีแก้ไข ดำเนินการก่อสร้าง Slope protection โดยการวางเรียงกล่อ่งเกเบียน

สถานะปัจจุบัน ได้เสนอแผนขอรับงบประมาณฉุกเฉิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
อยู่ระหว่างการอนุมัติงบประมาณ

วงเงินงบประมาณ ๒,๖๖๖,๕๐๐ บาท

ขอแจ้งรายละเอียดเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่ขอปรับปรุงทางหลวง ฮอด -
แม่สะเรียง เพื่อนำเสนอภาพรวมให้ที่ประชุมรับทราบว่าเป็นเส้นทาง ฮอด - แม่สะเรียง
มีลักษณะทางกายภาพเป็นอย่างไร และปัญหาอุปสรรคในการที่จะทำโครงการใหญ่
ในการปรับปรุงทางหลวงเส้นนี้

ข้อมูลเส้นทาง อ.ฮอด - แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน เริ่มจากวงเวียนอำเภอฮอดไปยัง
จุดรอยต่ออำเภอแม่สะเรียง มีระยะทางประมาณ ๖๘ กิโลเมตร เส้นทางเป็นทาง
คดเคี้ยวที่ทอดยาวตามไหล่เขา บางส่วนลาดเรียบแม่น้ำแฉ่มตั้งแต่ กม.๙๓ - ๑๑๐
จุดเริ่มต้นเส้นทาง กม. ๘๘ + ๑๐๐ - กม. ๑๕๖ + ๖๐๐ (สิ้นสุดเขตรับผิดชอบของ
แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑)

เขตทาง ข้างละ ๔๐ เมตร

ปริมาณการจราจร ๖,๘๒๗ คัน/วัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๕.๙๑

โครงสร้างทาง ทางหลวงผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต จำนวน ๒ ช่องจราจร ความกว้าง
๓.๕ เมตร/ช่องจราจร ไหล่ทางข้างละ ๑ เมตร

ลักษณะเส้นทาง

๑) อยู่ในภูมิประเทศที่มีลักษณะเนินเขา

๒) อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติออบหลวง

๓) บางช่วงมีลักษณะคดเคี้ยวขนานไปกับลำน้ำแม่แฉ่มทำให้การขับขี่ไม่สามารถแข่งได้

สถิติอุบัติเหตุช่วงเส้นทาง กม. ๘๘ + ๑๐๐ - กม. ๑๕๖ + ๖๐๐

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
๒๕๖๕	๔	๓	-
๒๕๖๔	๓	๒	๑
๒๕๖๓	๖	๓	๑
๒๕๖๒	๕	๔	๑

สภาพสายทางปัจจุบัน ทางหลวงผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต จำนวน ๒ ช่องจราจร ความกว้าง ๓.๕ เมตร/ช่องจราจรไหล่ทางข้างละ ๑ เมตร (๗/๙) มีลักษณะที่สวยงาม เหมาะกับการขับรถท่องเที่ยวบางส่วนขนานกับลำน้ำแม่แจ่มด้านซ้ายขวาจะมีเนินเขา ที่สวยงามแต่จะเป็นอุปสรรคในการปรับปรุงขยายเส้นทางเนื่องจากเนินเขาด้านข้าง ส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะหินผามีการตัดขยายทำทางจะมีหินและดินสไลด์ลงมา ในช่วงหน้าฝนซึ่งเกิดขึ้นทุกปีส่วนนี้ก็เป็นปัญหาในการพิจารณาขยายเส้นทาง

การบูรณะบำรุงสายทาง ในช่วงที่ผ่านมาอาจจะไม่สามารถขยายปรับปรุง เส้นทางได้แต่ในเรื่องของการบูรณะและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกได้มีการ ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น การบูรณะผิวทางที่ชำรุด ติดตั้งราวกันอันตรายที่เรียบ ลำน้ำแม่แจ่ม ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง

แนวทางปรับปรุง เพิ่มขยายความกว้างของไหล่ทาง ความกว้าง ๓.๕ เมตร ต่อช่องจราจร ไหล่ทางข้างละ ๒.๕ เมตร (๗/๑๒) การขยายจะเป็นปัญหากล่าวคือ ต้องมีการใช้พื้นที่อุทยาน และจะต้องมีการทำ EIA เพื่อประกอบการขออนุญาต ใช้พื้นที่ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องขอมติที่ประชุมหากเห็นควรให้มีการปรับปรุง ทางหลวงสายดังกล่าว เพื่อจะได้ผลักดันไปสู่ระดับกรมหรือกระทรวงต่อไป

มติที่ประชุม

มอบหมายแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหাবริเวณ จุดชำรุดเสียหายดังกล่าวต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ.....*กฤษณ์ มุกเป็น*.....ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวกฤติยา บุญปิ่น)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

ลงชื่อ.....*กฤษณ์ ส.*.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ