

รายงานการประชุม
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓
วันศุกร์ที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายรัฐพล	นราติศร	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นางวรภากรณ์	วรพงศธร	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางพัฒนา	วงศ์วิเศษ	รักษาราชการแทน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายศเนติ	จิรภาสอังกูร	ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายสมชาย	กะหลู่	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายศุภชัย	กัลปสันติ	(แทน) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๗. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๘. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๙. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๐. พ.ต.อ.ไพศาล	นันทา	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. นางนวลวรรณ	เกียรติวัฒน์	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๒. นายปฏิพัทธ์	อุ้นบ้าน	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๓. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๔. ผศ.ดร.ทรงยศ	กิจธรรมเกสร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค	
๑๕. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๖. นายชูพงษ์	พิพัฒน์ไชยศิริ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและ	
๑๗. นายพัลลภ	แซ่จิว	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๑๘. นายวิเชียร	เชิดชูตระกูลทอง	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	

ที่ปรึกษา

๑. ว่าที่ร้อยตรีณัฐพงศ์	ฐิตวิกรานต์	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่	
๒. ดร.บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๓. ดร.ปุ่น	เที่ยงบุณธรรม	หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
๔. พ.ต.ท.มารุตี	ดาวนันท์	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. นายนิพนธ์	สาสกุล	การทำอากาศยานเชียงใหม่
๒. นางวัชรภรณ์	เลาหเจริญยศ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
๓. นางสาววราภรณ์	วัชรอศวพงศ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
๔. นางสาวชนินาถ	สิทธิหล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๕. นางสาวกัญฐิกา	ท่ากะเชียง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๖. นางสาวกนกวรรณ	ปาลี	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๗. นางสาวจิตติกานต์	กรินทร์รักษ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางสาวอมรรัตน์	พลheim	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจากผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ติดภารกิจจึงมอบให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายรัฐพล นราดิศร) เป็นประธานในการประชุมครั้งนี้ เนื่องจากขณะนี้จังหวัดเชียงใหม่มีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ๔ ท่าน และได้มีการแบ่งงานของรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ตามภารกิจต่างๆ โดยนายรัฐพล นราดิศร ดูแลในด้านกิจการพิเศษนี้

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่วันศุกร์ที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ฝ่ายเลขานุการ

จากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่วันศุกร์ที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว และจัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบ ตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ด่วนที่สุด ที่ ขม ๐๐๑๗.๒/ว ๓๐๖๒๐ ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องสืบเนื่อง

วาระ ๓.๑

ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ และพื้นที่โดยรอบ

นางพัฒนา วงศ์วิเศษ

รักษาราชการแทน

หัวหน้าสำนักงาน

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ การท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้รายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งประกอบไปด้วย ๒ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๓ นั้น และ ๒) โครงการก่อสร้างอาคารและงานโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จนถึงปี ๒๕๖๘) อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ แจ้งว่า หากการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่แล้วเสร็จจะสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น การท่าอากาศยานเชียงใหม่ต้องคำนึงถึงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้า - ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ควบคู่ไปกับการพัฒนาด้วย เนื่องจากการพัฒนาท่าอากาศยานจะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดสะสมบริเวณแยกสนามบิน

ซึ่งผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้แจ้งเพิ่มเติมว่า ในขณะนี้ โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดงคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยระหว่างการก่อสร้างนั้น คาดว่า การท่าอากาศยานเชียงใหม่จะดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารและงานโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เร่งรัดการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว อาทิเช่น แขวงทางหลวง เชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการออกแบบการขยายผิวจราจรถนนบริเวณทางเข้าท่าอากาศยาน จาก ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง เป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง รวมถึงจัดให้มีการเดินทางเท้าที่เหมาะสม และนำส่งข้อมูลรวมทั้งแบบการขยายถนนให้กับกองบิน ๔๑ เพื่อประกอบการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ของกองบิน ๔๑ ต่อไปแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ แจ้งว่า ได้จัดส่งข้อมูลให้กับส่วนสำรวจออกแบบดำเนินการออกแบบการขยายผิวจราจรถนนบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานแต่การออกแบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ อีกทั้งเส้นทางดังกล่าว กรมทางหลวงไม่ได้เป็นเจ้าของ ดังนั้น ในการดำเนินการแม้จะมีการออกแบบเรียบร้อยแล้ว แต่ยังมีอีกหลายขั้นตอนอย่างไรก็ตาม แขวงทางหลวง เชียงใหม่ที่ ๒ ยังคงตระหนักถึงความสำคัญของเรื่องดังกล่าว เพราะหากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ดำเนินการแล้วเสร็จ ในเส้นทางที่จะต้องมาเชื่อมต่อกันซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว บางส่วน เช่น การขยายพื้นผิวการจราจรแยกสนามบินและการปรับปรุงระบบไฟสัญญาณจราจรที่ดีขึ้น แต่ในส่วนที่เชื่อมต่อจากถนนมิดลมุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พบว่า ยังพอมีโอกาสในการที่จะบรรเทาปัญหาในตรงจุดนั้น ดังนั้น ในปีถัดไปจึงอยากจะขอใช้งบพัฒนาจังหวัด ซึ่งน่าจะเป็นช่องทางที่ง่ายกว่าการที่จะไปใช้เงินฟังกั้นของกรมทางหลวงเนื่องจากเส้นทางดังกล่าวไม่ใช่เส้นทางของกรมทางหลวงคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ จึงได้มีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการให้เกิดผลโดยเร็ว

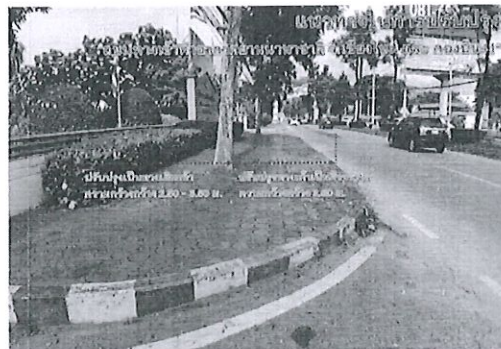
นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ การท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้ดำเนินการติดตามความก้าวหน้าของงานทั้งหมด มาตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ โดยมีรายงานการประชุมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเส้นทางเข้ากองบิน ๔๑ จากสี่แยกสนามบินเชียงใหม่ จนถึงปากทางกองบิน ๔๑ โดยในอดีตเส้นทางสายนี้ใช้งบประมาณของกองทัพอากาศจัดซื้อที่ดินมาเพื่อเป็นทางเข้า – ออก และในการดำเนินการก่อสร้างหรือการเชื่อมทาง เป็นต้น กองบิน ๔๑ จึงเป็นเจ้าของที่ดิน ซึ่งกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ขอใช้ที่ดินของกองทัพอากาศในการดำเนินการก่อสร้างถนนมิดลรวมทั้งสะพานข้ามทางแยกสนามบินซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้ว และได้มีการปรับปรุงเส้นทางดังกล่าวเข้าไปจนถึงท่าอากาศยานเชียงใหม่ แต่เมื่อมีการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่มองว่ายังสามารถที่จะขยายความจุไปได้อีก ซึ่งขณะนี้ทางท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้พัฒนาอาคารจอดรถยนต์และลานจอดรถให้สามารถรองรับปริมาณผู้มาใช้บริการได้มากขึ้น และในอนาคตเมื่อท่าอากาศยานเชียงใหม่มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นไปอีก โดยมีการเพิ่มหลุมจอดหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวแล้ว และหากสถานการณ์การท่องเที่ยวเข้าสู่สภาวะปกติ อาจจะเป็นปัญหาที่ค่อนข้างรุนแรงมากกว่าเดิม ดังนั้นจึงควรต้องมีการเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวให้ได้มากที่สุด แต่เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวไม่ใช่ของกรมทางหลวง ดังนั้นหากจะใช้งบประมาณของกรมทางหลวงมาดำเนินการจึงไม่สามารถทำได้เนื่องจากไม่เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด

ในส่วนของการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติ เชียงใหม่ หลังจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีการติดตามความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จไปบางส่วน คือ ๑. การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรของ ๒ ทางแยก

จากเดิมสี่แยกสนามบินและสามแยกทางเข้าสนามบินเป็นสัญญาณไฟจราจรที่มี
 ตัวควบคุมสัญญาณไฟแยกกัน ส่งผลให้การปล่อยรถในบางช่วงไม่สัมพันธ์กัน ฉะนั้น
 กรมทางหลวงจึงได้นำเทคโนโลยีในการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรมาใช้เป็นระบบ
 Adaptive Cruise Control หรือ ACC ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยควบคุมความเร็วในการ
 ขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพของการจราจรโดยอัตโนมัติ โดยอาศัยข้อมูลจากเรดาร์
 หรือเลเซอร์ และกล้อง CCTV เนื่องจากการบริหารจัดการรถเข้าสู่ทางแยกกรมทางหลวง
 ใช้ระบบกล้องในการกำหนดกรอบและพื้นที่ พร้อมทั้งคำนวณปริมาณรถที่อยู่บน
 เส้นทางจราจรที่เข้าสู่ทางแยกในแต่ละช่วงเวลา รอบจังหวะสัญญาณไฟจราจรจะ
 เปลี่ยนไปตามจำนวนรถที่เข้าสู่ทางแยก ซึ่งทางกรมหลวงมีการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว
 เมื่อปี ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณ ๒.๙๖๐ ล้านบาท โดยการปรับปรุงตัวควบคุมสัญญาณไฟ
 จราจรระบบใหม่ซึ่งสามารถรายงานข้อมูลได้อย่างละเอียด รวมทั้งมีการเก็บข้อมูล
 และนำไปประมวลผลสำหรับการจัดช่วงจังหวะการจราจรให้เหมาะสมกับสถานการณ์ได้
 อีกทั้งยังสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปปรับปรุง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงาน
 ของกรมทางหลวงต่อไปได้ ๒. การปรับปรุง ขยายและเพิ่มช่องจราจร บริเวณทางแยก
 (ระยะที่ ๑) โดยการเพิ่มประสิทธิภาพของทางแยก จากเดิมให้กลับรถได้สะพาน
 เข็นทรลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต หากมาจากกองบิน ๔๑ จะมีพื้นที่อยู่ส่วนหนึ่ง
 ที่สามารถเพิ่มศักยภาพได้ คือ จุดกลับรถ โดยมีการเพิ่มความกว้างอีก ๑ ช่องทาง
 เริ่มตั้งแต่ที่มาจากทางทางดง เลี้ยวซ้ายเข้าสนามบินเชียงใหม่ ซึ่งได้มีการเจรจากับ
 เข็นทรลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต โดยกรมทางหลวงได้ขออนุญาตก่อสร้างเป็น
 เขตทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่โดยใช้เส้นทางเท้าเดิมปรับมาเป็นพื้นผิวจราจร
 และประสานกับเข็นทรลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ตขอให้ทางสรรพสินค้า ก่อสร้าง
 ทางเดินเท้าในพื้นที่ของห้างสรรพสินค้า ซึ่งได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี ส่งผลให้
 การจราจรในเส้นทางดังกล่าวมีความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการ
 เมื่อปี ๒๕๖๑ ใช้งบประมาณ ๙.๙๔๐ ล้านบาท และในส่วนของโครงการปรับปรุงขยาย
 เพิ่มช่องทางจราจร จาก ๒ เป็น ๓ ช่องจราจร/ทิศทางและการปรับปรุงถนนศรีวิชัย
 เนื่องจากไม่อยู่ในพื้นที่ของกรมทางหลวงในการขอใช้งบประมาณ จึงไม่สามารถ
 ดำเนินการได้ แต่กรมทางหลวงก็ได้มีการหารือร่วมกับกองบิน ๔๑ ซึ่งทางกองบิน ๔๑
 ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี และเห็นชอบให้มีการปรับปรุงและการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว
 โดยกรมทางหลวงจะต้องนำส่งรายละเอียดประกอบการพิจารณาให้กองบิน ๔๑ เพื่อ
 จะได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งในส่วนนี้สำนักงานแขวงทางหลวงเชียงใหม่
 ที่ ๒ ได้ขอรับงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ โดยได้นำเสนอไว้ใน
 แผนงาน ปี ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๓๐ ล้านบาท และเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน
 ๒๕๖๓ ได้มีการประชุมชี้แจงข้อมูลแผนงานโครงการสำคัญตามแผนปฏิบัติการ
 ประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยมีการพิจารณา
 ในเบื้องต้นแล้ว และในขั้นตอนต่อไปจะต้องรอการพิจารณาของคณะกรรมการที่
 เกี่ยวข้องหรือคณะกรรมการต่อไป ถ้าหากได้รับการสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว
 กรมทางหลวงมีแผนการดำเนินการ คือ จะไม่ทำเฉพาะเส้นทางที่ได้ขยายไปแล้วจาก
 บริเวณหน้าร้านอาหารสวนผักเข้าไปจนถึงคลังน้ำมัน (การทำอากาศยานฯ) แต่จะมี
 การปรับปรุงทั้งการขยายพื้นผิวจราจรเพิ่มขึ้น การปรับปรุงไฟฟ้าแสงสว่างทางเข้า
 ท่าอากาศยานจากเดิมให้มีความสว่างมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันนี้จะเห็นได้ว่าบางช่วงที่
 ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ทำให้มีจุดบอดในการมองเห็น รวมทั้งมีงานติดตั้งงานประติมากรรม

เหมือนบนสะพานข้ามแยกสนามบินซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้งบประมาณของจังหวัด
 ในส่วนของการปรับปรุงไฟฟ้าแสงสว่างขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการโดยจะทำให้เป็น
 แนวเดียวกันกับเส้นทางลงจากสะพานข้ามทางแยกสนามบินจนเข้าสู่ท่าอากาศยาน
 รวมทั้งการบำรุงรักษาถนนศรีวิชัย ซึ่งกองทัพอากาศไม่ได้มีการกีดขวางที่ ในส่วนนี้
 กรมทางหลวงจึงเห็นว่าในขณะนี้หากได้มีการดำเนินการไปแล้ว ควรต้องมีการบำรุงรักษา
 ถนนดังกล่าวเชื่อมต่อเส้นทางภายในกองบิน ๔๑ ควบคู่ไปด้วย เนื่องจากหากถนนเส้น
 ดังกล่าวเกิดความเสียหายมากกว่าเดิมและกองทัพอากาศไม่มีงบประมาณในการ
 ดำเนินการในส่วนนี้ จึงอาจส่งผลให้การจราจรไม่คล่องตัว ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีแผน
 บำรุงรักษาถนนศรีวิชัยถนนที่เชื่อมต่อไปสู่ภายในของกองบิน ๔๑ ด้วย

แนวทางในการปรับปรุง “ ถนนทางเข้าท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดเชียงใหม่ และกองบิน ๔๑ ”



แนวทางในการปรับปรุง “ถนนศรีวิชัย ภายในกองบิน ๔๑”



นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สนับสนุนการสำนักงานนโยบายและ ดำเนินการของทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ทั้งในเรื่องของการแก้ไขปัญหาการแผนการขนส่งและจราจร จราจรทางแยกสนามบินเชียงใหม่ และโครงข่ายถนนโดยรอบ ซึ่งได้มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้นำเสนอต่อที่ประชุม และในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับดังกล่าวเป็นอย่างมาก และได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สนข. จึงได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และกองบิน ๔๑ เข้าร่วมหารือ โดยได้มีการพิจารณาความเป็นไปได้หลายอย่าง อาทิ การทำ Interchange บริเวณแยกสนามบินเพิ่มเติม การก่อสร้างอุโมงค์ลอดพื้นที่กองบิน ๔๑ จากการพิจารณาดังกล่าว พบข้อบกพร่อง จุดอ่อน และประเด็นที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น การก่อสร้างอุโมงค์จะมีประเด็นปัญหาในเรื่องของงบประมาณและความมั่นคง การทำ Interchange บริเวณแยกสนามบินเพิ่มเติม อาจมีปัญหาในเรื่องของการบังคับทัศนียภาพภายในเมืองซึ่งประชาชนไม่ต้องการให้มีโครงสร้างยกระดับที่จะมาบดบังทัศนียภาพของเมือง แต่สามารถดำเนินการขยายช่องจราจรและทางเท้าได้ ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการไปบางส่วนแล้ว และการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกสนามบินได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ และครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่งท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้มีการสนับสนุนที่จะช่วยลดปัญหาการจราจรโดยการศึกษาความเป็นไปได้ที่จะเปิดให้รถผ่านเข้าทางทางดง จากเดิมที่รถสามารถออกได้เพียงอย่างเดียว และแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้นำเสนอว่าจะแก้ปัญหาการจราจรด้วยการเพิ่มช่องจราจรเพิ่มเติม ซึ่งจะมีการสอดคล้องกันดีเป็นอย่างดี เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าวที่สามารถแก้ไขปัญหาได้เร็วที่สุด ณ ขณะนี้

นายศเนติ จิรภาสังกูร สอบถามแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจรที่เป็นผู้อำนวยการกลุ่มงาน ระบบ Adaptive Cruise Control มีราคาสูงหรือไม่ และสามารถนำไปปรับใช้กับยุทธศาสตร์และข้อมูล สัญญาณไฟจราจรในบริเวณอื่นๆ ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากสัญญาณไฟเพื่อการพัฒนาจังหวัด จราจรมีระยะเวลาในแนวในช่วงเวลาที่มีปริมาณรถบนถนนไม่มาก ซึ่งคาดว่าจะมีสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ การตั้งเวลาสัญญาณไฟจราจรไว้ ส่งผลให้การจราจรมีความไม่คล่องตัว เนื่องจากไม่สอดคล้องกับปริมาณรถที่แท้จริง ดังนั้นมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจรที่เป็นระบบ Adaptive Cruise Control ทุกจุดในจังหวัดเชียงใหม่

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ระบบสัญญาณไฟจราจรในเมืองที่มีขนาดใหญ่ เป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เนื่องจากการบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจรโดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ควบคุมสัญญาณนั้นถือเป็นภาระของเจ้าหน้าที่ ทำให้ในบางครั้งอาจมีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการดำเนินการ จึงมีการนำระบบ AI เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการการจราจรดังกล่าวในบางจุด ซึ่งจุดที่เป็นเส้นทางสายรองไม่มีปริมาณรถเข้ามามาก ระบบสามารถบริหารจัดการเข้ามาได้ รถที่ไม่มีเข้ามาก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเปิดสัญญาณไฟจราจรสีเขียวที่ใช้ในปัจจุบัน โดยกรมทางหลวงใช้อยู่ในปัจจุบัน มี ๓ อย่างคือ ๑. Fixed Time จะมีรูปแบบการทำงาน โดยป้อนคำสั่งไว้ว่าเวลาใด ฝั่งใด สัญญาณไฟจะถูกปล่อยเป็นเวลาโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้ดำเนินการควบคุม ดังนั้นสัญญาณไฟจะทำงานตามโปรแกรมที่ได้ตั้งไว้ แต่ตามความเป็นจริงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ไม่ได้เหมือนกัน

ทุกวัน บางวันการจราจรอาจติดขัดฝั่งซ้าย บางวันอาจติดฝั่งขวา ส่งผลให้สภาพการจราจรไม่สอดคล้องกับโปรแกรมที่ตั้งระบบไว้ ๒. ระบบ Vehicle actuate (VA) คือ ระบบปรับเปลี่ยนเวลาตามปริมาณยานพาหนะโดยใช้ร่วมกับอุปกรณ์ Detector (เครื่องตรวจจับ ยานพาหนะ) มีการตรวจจับจากผิวจราจร ซึ่งเป็นระบบที่ถือว่าดีที่สุดในปัจจุบัน และมีราคาไม่สูงมาก โดยปัจจุบันจุดที่กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ มีทั้งหมด ๓๘ แห่ง ได้ดำเนินการเปลี่ยนมาใช้ระบบดังกล่าวแล้ว ๑๑ แห่ง โดยเฉพาะจุดที่มีการจราจรที่หนาแน่น ระบบดังกล่าวจะช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวขึ้นและช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่ที่อยู่ประจำจุดควบคุมสัญญาณไฟจราจร ซึ่งในปี ๒๕๖๔ ได้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ เพื่อนำไปปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกตลาดสามแยก และสามแยกแม่คาว และบริเวณสี่แยกสนามบินเชียงใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ และในส่วนจุดสัญญาณไฟจราจรบริเวณอื่นๆ หากได้รับการจัดสรรงบประมาณในอนาคต ทางหน่วยงานจะได้ดำเนินการเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจรทั้งหมดที่เหลือ โดยหนึ่งแยกใช้วงเงินงบประมาณ ๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งหากใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรใหม่ จะช่วยอำนวยความสะดวกการจราจรให้คล่องตัวมากขึ้น อีกทั้งระบบดังกล่าวมีค่าบำรุงรักษาที่น้อยลง

ประธาน

ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ มีสถิติข้อมูลการจราจรหลังจากที่ได้ปรับเป็นระบบสัญญาณไฟจราจรใหม่เปรียบเทียบกับการใช้ระบบเดิมว่ามีความคล่องตัวแตกต่างกันอย่างไรหรือไม่ และใช้อะไรเป็นตัวชี้วัดว่าระบบเดิมมีความคล่องตัวน้อยกว่า ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ฉะนั้นหากมีการเก็บสถิติข้อมูลไว้ก็สามารถนำมาประเมินได้ว่าระบบใดมีประสิทธิภาพและคล่องตัวมากกว่ากัน

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในส่วนของรายงาน (Report) และการเก็บสถิติข้อมูลการจราจรยังไม่มีการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการ แต่ในจุดที่มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรแบบใหม่ กรมทางหลวงได้มีการเฝ้าสังเกตการณ์จุดที่มีการติดขัด เช่น สามแยกมหาวิทยาลัยแม่โจ้ พบว่า ในการที่รถเข้าสู่ทางแยกจากเดิมที่มีคิวของรถที่จอดรอสัญญาณไฟจราจรที่ค่อนข้างนาน แต่เมื่อเปลี่ยนมาใช้ระบบใหม่ทำให้รถมีความคล่องตัวในการเดินทางมากขึ้น ดังนั้นรอบของรถที่เข้าสู่ทางแยกน้อย ก็จะได้สัญญาณไฟเขียวในระยะเวลาที่น้อย และเมื่อรถที่เข้าสู่ทางแยกเยอะก็จะได้สัญญาณไฟเขียวที่ยาวขึ้น ระบบนี้บริหารจัดการโดย AI มีการคำนวณรอบของแต่ละครั้งที่สัญญาณไฟจราจรทำงาน ทุกๆ ๑๕ นาที ซึ่งไม่ใช่ข้อมูลตัวเดียวกันในแต่ละรอบ แต่จะใช้ข้อมูลทุกๆ ๑๕ นาที ในการประเมินและจัดรอบของจังหวะสัญญาณไฟจราจร

พ.ต.อ.ไพศาล นันตา
ตำรวจภูธรจังหวัด
เชียงใหม่

จากเดิมที่เป็นระบบ Fixed Time และได้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบใหม่ จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนมาใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรแบบใหม่ ส่งผลให้การจราจรและความคล่องตัวของรถดีขึ้น หลังจากที่มีการเปลี่ยนระบบใหม่ซึ่งหากมีความเป็นไปได้ อยากให้มีการปรับปรุงโดยการเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจรในจังหวัดเชียงใหม่เป็นระบบใหม่ให้ครบทุกจุด เพราะนอกจากจะมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของการจราจรที่ดีขึ้นแล้ว ยังเป็นการเสริมสร้างวินัยในการจราจรได้เป็นอย่างดีด้วย

นายวิเชียร เขตชูตระกูลทอง หากมีการคำนวณระยะทางวิ่งจากแยกหนึ่งไปอีกแยกหนึ่ง ซึ่งปกติแล้วจะสภาอุตสาหกรรมจังหวัด สามารถคำนวณเวลาได้จาก แอปพลิเคชัน Google Map แต่หากระหว่างแยกมีการควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะสามารถปรับปรุงได้อย่างไรบ้าง สมมติว่าจะเดินทางจากจุดหนึ่งไปสนามบินเชียงใหม่ จะต้องใช้เวลาประมาณ ๓๐ นาที หากเปลี่ยนไปใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรระบบใหม่จะสามารถเสริมจุดนั้นหรือไม่ และมีการวางแผนระบบเวลาที่เดินทางได้อย่างไรบ้าง

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในลักษณะดังกล่าวจะเป็นการเชื่อมต่อระบบระหว่างทางแยกที่ใกล้กัน แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ แต่ไม่ได้มีการลิงค์ข้อมูลกับ Google Map เพราะประเมินตามสถานการณ์ในขณะนั้น โดยรถที่เข้าสู่ทางแยก ใช้กล้อง Fisheye ซึ่งสามารถชดเชยรอบบนพื้นที่ของถนน และมี AI ทำการคำนวณว่าหากเข้าสู่ทางหลักคิวิที่ ๒๐๐ เมตร จะทำการชดเชยรอบไว้เลย โดยกล้องจะจับเฉพาะรถที่เข้ามาในพื้นที่ที่กำหนดไว้ และคำนวณระยะเวลาให้เหมาะสมกับทางแยกอื่น ซึ่งจะได้ทำงานเหมือนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากขณะที่เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการควบคุมสัญญาณไฟจราจร จะเห็นได้ว่าในกรณีที่มีขบวนเสด็จพระราชดำเนินหรือมีความจำเป็นที่จะต้องระบารถออกจากเมืองจะมีการกดสัญญาณไฟจราจรค้างไว้เป็นเวลานาน ส่งผลให้มีปริมาณรถติดสะสมอีก ๓ ทางแยกเป็นจำนวนมากซึ่งจอดรอสัญญาณไฟจราจร แต่ในระบบที่มีการติดตั้งใหม่ แม้จะมีรถเข้าสู่ทางแยกมากแต่ทั้ง ๔ ด้านของทางแยก ต้องเคลื่อนตัวโดยที่มีขีดจำกัดไว้ว่า ทุกทางจะต้องปล่อยรถภายในระยะเวลา ๑.๓๐ - ๒.๐๐ น. เพื่อที่จะให้ทางแยกด้านอื่นๆ สามารถเคลื่อนตัวได้อย่างคล่องตัว ซึ่งจะทำให้ทางแยกใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด อาจจะมีประสิทธิภาพที่ไม่เต็ม ๑๐๐ % เช่น แยกสนามบินในช่วง High Season รถเข้าสู่ทางแยกเกินกว่าความจุของทางแยก แต่ในภาพรวมการจราจรอยู่ในทิศทางที่ดีขึ้นกว่าเดิม ซึ่งสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่ของจังหวัดเชียงใหม่กับหลายๆ เมือง มีความคล้ายกัน มีทั้งส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เทศบาลนคร และองค์การบริหารส่วนตำบลในบางพื้นที่ที่ใช้ ฉะนั้นเทคโนโลยีแต่ละพื้นที่ก็ต่างกัน ซึ่งในบางจุดอาจมีเจ้าหน้าที่เป็นผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร และบางจุดอาจเป็นระบบอัตโนมัติ ซึ่งหากระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบเดียวกันทั้งหมด มีการพัฒนาในแนวทางเดียวกัน ก็จะส่งผลให้การจราจรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยทางกรมทางหลวงพยายามจะดำเนินการในพื้นที่ที่รับผิดชอบให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

นายฉัตรชัย จอมเดช
แขวงทางหลวงชนบท
เชียงใหม่

ขณะนี้ทางหลวงชนบทเชียงใหม่ได้งบประมาณในการดำเนินการปรับปรุงอาคารเดิมที่มีอยู่ และจัดสรรงบประมาณบางส่วนไว้สำหรับจัดทำศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งในขณะนี้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้มีการติดตั้งกล้อง เพื่อใช้ในการบริหารจัดการปริมาณการจราจรและการจัดการการจราจร ซึ่งกล้องลักษณะนี้สามารถรวมศูนย์ได้ กล่าวคือสามารถบริหารจัดการภายในศูนย์เดียว และเมื่อมีตัวนับจำนวนปริมาณการจราจรและกล้องที่สามารถครอบคลุมพื้นที่ของจังหวัดเชียงใหม่ได้เกือบทั้งหมด เพราะฉะนั้นจึงควรนำระบบนี้เข้ามาบริหารจัดการการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยทางหลวงชนบทได้งบประมาณ ๗,๐๐๐,๐๐๐ กว่าบาท ในการปรับปรุงอาคารเพื่อทำห้องศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยว และส่วนหนึ่งสำหรับจัดทำเซิร์ฟเวอร์ที่จะนำมารวมข้อมูล ดังนั้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้ดำเนินการจัดทำห้องศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยว และจัดทำเซิร์ฟเวอร์เรียบร้อยแล้ว และคาดว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จะได้รับงบประมาณสำหรับการบริหาร

จัดการกล้อง รวมทั้งการพัฒนา Application ในเรื่องของการทำโปรแกรม เพื่อที่จะใช้สำหรับการบริหารจัดการข้อมูลการจราจรเพื่อการท่องเที่ยวได้ดีที่สุด ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ หน่วยงานพยายามที่จะเข้าไปติดตั้งกล้องไว้ทั้งหมด เพื่อช่วยในการนับปริมาณการจราจร และสามารถเอนิเตอร์ได้ว่า ในขณะนี้การจราจรมีความหนาแน่นหรือไม่ มีรถเข้า - ออกเท่าไร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการการจราจรของการท่องเที่ยวในช่วง High Season ซึ่งขณะนี้ทางหลวงชนบทจะดำเนินการนำร่องไปก่อน และขอเสนอแนะว่า หากจะให้การดำเนินการเป็นรูปธรรมมากขึ้น ต้องมีการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยกันดำเนินการขับเคลื่อน เพื่อให้ศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยวสามารถบริหารจัดการได้โดยเร็ว และเป็นแหล่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับจังหวัดเชียงใหม่ โดยเฉพาะในฤดูกาลการท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันทางหลวงชนบทได้บูรณาการข้อมูลร่วมกับกรมทางหลวงเพื่อดำเนินการต่อไป

ดร.ปุ่น เทียงบุรณธรรม หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแลโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มีข้อมูลวิชาการยืนยันว่า การออกจากกลไกของการจัดการแบบ Manual ไปสู่ Automation มีความรวดเร็วมาก โดยเฉพาะในช่วง ๕ ปี ที่ผ่านมา เทคโนโลยีมีราคาถูกลงมาก จึงมีข้อเสนอแนะ ๓ ประเด็น เห็นด้วยกับกรมทางหลวง เนื่องจาก ๑๐ ปีที่ผ่านมา ทุกแห่งจะมีศูนย์ควบคุมการจราจรของหน่วยงานเอง เพราะฉะนั้น ประเด็นที่ ๑ ควรจัดตั้งคณะอนุกรรมการย่อยที่ทำเรื่อง กราฟิกโอเพอร์เรชั่น ซึ่ง วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ข้อมูลทางวิชาการยืนยันว่าหากจัดตั้งคณะอนุกรรมการย่อยเฉพาะเรื่อง จะทำให้ ประสิทธิภาพของระบบแต่ละทางแยกดีขึ้นประมาณ ๑๐ - ๒๐ % แต่ปัญหาที่พบ คือ เรื่องของความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เพราะส่งผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินการ ประเด็นต่อมา คือ วิธีการที่จะแชร์ข้อมูลซึ่งกันและกัน และประเด็นที่ ๓ คือ รายละเอียดของข้อมูล การยกระดับการศึกษาเฉพาะเรื่อง ซึ่งจะต้องมีการหารือร่วมกันในระดับองค์กรเกี่ยวกับข้อมูลและการดำเนินการต่อไป และอยากขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และทางหลวงเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินงาน

ประธาน

ประเด็นแรก การจัดทำระบบสัญญาณไฟจราจร การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรหรือจะดำเนินการต่างๆ จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ก่อน เช่น การขออนุญาตทำทางแยก ควรต้องมีการหารือร่วมกัน เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการ อาจมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ และมีเหตุผลอันสมควรที่จะต้องดำเนินการหรือไม่ ทางคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่มีความคิดและข้อเสนอแนะอย่างไร ฉะนั้นเกี่ยวกับการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร จึงต้องนำมาเข้าที่ประชุมฯ เพื่อหารือร่วมกัน ประเด็นต่อมา เห็นด้วยกับดร.ปุ่น เทียงบุรณธรรม ในการจัดตั้งคณะอนุกรรมการย่อยที่จะมาดำเนินการเรื่องนี้โดยเฉพาะ ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมกันดำเนินการในส่วนนี้ด้วย ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เทศบาลนคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ ขอให้มีการหารือร่วมกันเพื่อหาข้อสรุปในแนวทางการดำเนินการ ซึ่งในขณะนี้ในเขตเทศบาล โดยเฉพาะเทศบาลนครเชียงใหม่ได้มีการประสานการดำเนินการร่วมกับศูนย์ข้อมูลของตำรวจจราจรอยู่แล้ว ดังนั้นจึงต้องหาแนวทางว่าจะทำอย่างไรให้มีการเชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมทางหลวงชนบทมีแผนการที่จะจัดตั้งศูนย์ข้อมูลขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลต่างๆ โดยเรื่องดังกล่าวได้มีการหารือมาก่อนหน้านี้ แต่พบว่า

มีปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลกัน เนื่องจากหน่วยงานแต่ละหน่วยมีการบริหารจัดการข้อมูลเฉพาะของหน่วยงานเอง ซึ่งส่วนนี้เป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องดำเนินการก่อนในเบื้องต้น และต่อไปในอนาคตอาจจะมีคณะทำงานที่ดำเนินการเกี่ยวกับกราฟิกโอเพอร์เรชั่น ดังนั้น เห็นควรมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการจัดตั้งคณะทำงานกลุ่มย่อย เพื่อหารือกันและหาข้อสรุปว่าจะดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอย่างไรต่อไป

ประเด็นการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่า ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าว ซึ่งวิธีการที่ดีที่สุด คือ จะต้องมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดตรงแยกเซ็นทรัลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต ในจุดนี้จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะพบว่ามีความเป็นไปได้ยาก แต่หากสามารถดำเนินการได้จะส่งผลให้รถที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความคล่องตัวมากขึ้น ดังนั้นจึงอยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันพิจารณาว่าจะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด หากมีข้อเสนอแนะหรือข้อโต้แย้งสามารถนำเสนอได้ เพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำไปเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาต่อไป และในส่วนของการปรับปรุงถนนที่ทางกรมทางหลวงได้นำเสนอให้กับกองบิน ๔๑ ในการดำเนินการปรับปรุงความกว้างของถนน ประเด็นนี้ในทางหลักการจังหวัดเชียงใหม่ไม่ขัดข้อง แต่ในส่วนของการความปลอดภัยและความมั่นคงทางทหารในกรณีมีการปรับปรุงถนนดังกล่าว การรักษาพื้นที่ปลอดภัย เครื่องมืออาวุธยุทโธปกรณ์ต้องไปหารือร่วมกับกองบิน ๔๑ หากกองบิน ๔๑ เห็นชอบหน่วยงานก็สามารถดำเนินการได้ และอีกประเด็น คือ ในขณะนี้การทำอากาศยานเชียงใหม่มีผู้เดินทางเข้ามาจากเดิม ๓๐,๐๐๐ คน/วัน เหลือเพียง ๑๓,๐๐๐ คน/วัน

นายนิพนธ์ สาสกุล
การทำอากาศยาน
เชียงใหม่

ในปี ๒๕๖๒ จำนวนผู้เดินทางเข้ามาสูงสุด ประมาณ ๔๐,๐๐๐ คน/วัน และต่ำสุด ประมาณ ๒๕,๐๐๐ คน/วัน ในปัจจุบันนี้ ปี ๒๕๖๓ ภายในประเทศ (Domestic) ช่วง High Season ประมาณ ๑๗,๐๐๐ คน/วัน แต่วันธรรมดาหรือไม่ใช่ช่วงเทศกาลจะมี ประมาณ ๑๓,๐๐๐ คน/วัน ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๖ จะมีนักท่องเที่ยวหรือผู้คนเดินทางเข้ามาเท่ากับปี ๒๕๖๒ ที่ผ่านมา

ประธาน

ในอีก ๒ ปี ข้างหน้า คาดว่าจะมีผู้เดินทางเข้ามายังจังหวัดเชียงใหม่ ประมาณ ๔๐,๐๐๐ คน/วัน เหมือนเดิม แต่ขณะนี้ยังมีการจราจรที่ติดขัดอยู่แม้จะมีผู้เดินทางเข้ามายังจังหวัดเชียงใหม่ในปริมาณที่น้อยลง ฉะนั้นจะต้องมีการวางแผนการดำเนินการต่อไปในอนาคตอีกครั้ง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ ในการก่อสร้างอุโมงค์ จึงอยากให้ที่ประชุมนำประเด็นดังกล่าวไปร่วมกันพิจารณา หรือแสดงความคิดเห็นกันต่อไปว่าจะสามารถทำได้หรือไม่ อย่างไร

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์
การจราจรและขนส่ง

เพิ่มเติมการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณแยกสนามบินเชียงใหม่เชื่อมโยงมาถึงสำนักงานนโยบายและแผน ทางเข้าสนามบินเชียงใหม่ และบริเวณแยกเซ็นทรัลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต ที่การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ออกแบบรถไฟฟ้าสายสีแดง จุดนั้นจะเป็นอุโมงค์ใต้ดินของทางรถไฟฯ ซึ่งการแก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวมในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒ ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึง กองบิน ๔๑

ได้ร่วมกันอภิปรายในหลายๆ ด้าน และทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้นำเสนอแนวทางที่จะขยายผิวจราจรในที่ประชุม ซึ่งทางกองบิน ๔๑ ยินดีที่จะให้ความร่วมมือกับทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ โดยขอให้ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ส่งแบบที่จะดำเนินการปรับปรุงเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา และขณะนี้ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้หารือและส่งแบบให้กับ กองบิน ๔๑ พิจารณาเบื้องต้นแล้ว และจะรายงานผลให้กับทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ทราบต่อไป

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในส่วนที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้หารือกับกองบิน ๔๑ เรื่องการขยายแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ผิวจราจร จะดำเนินการเฉพาะตรงหน้าร้านอาหารสวนผัก เชียงใหม่ เชื่อมต่อกับทางที่ได้ดำเนินการไว้แล้ว ไปจนถึงป้อมสารวัตรทหาร (สท.) กองบิน ๔๑ ซึ่งบริเวณถนนศรีวิชัยจะไม่เข้าไปดำเนินการ ซึ่งจากเดิมถนนศรีวิชัย ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้มีการเสนอไปแล้ว สืบเนื่องจากการเวนคืนบริเวณแยกกองบิน ๔๑ จากแยกสาธารณสุขตัดเส้นทางใหม่เข้ามาขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ตามแผนการถนนศรีวิชัยจากเดิมเคยนำเสนอ กองบิน ๔๑ ไว้ว่า จะทำเป็น ๔ ช่องจราจร เข้ามาจนถึงสนามบินเชียงใหม่ โดยทำเป็น Service Road ให้กับกองทัพอากาศ สำหรับรถขนอาวุธยุทโธปกรณ์และรถของข้าราชการของกองบิน ๔๑ จะทำเป็น Service Road คู่ขนานกัน ซึ่งการจะขนอาวุธยุทโธปกรณ์และการดำเนินการต่างๆ ของกองบิน ๔๑ จะมีทางลอดเข้าไปสู่ในรันเวย์ เพราะฉะนั้น ตามรูปแบบเดิมจะทำให้ กองบิน ๔๑ มีพื้นที่ของตนเอง แต่จะมีพื้นที่บางส่วนหายไปเป็นพื้นที่ของถนน ในเรื่องของแนวกำแพงกันเสียง หรือจะทำเป็นลักษณะครอบ เพื่อไม่ให้มองเห็นรันเวย์ ซึ่งทางกองบิน ๔๑ ให้ความสำคัญในเรื่องของความมั่นคงทางทหาร จึงทำให้กองบิน ๔๑ ไม่อนุญาตให้ดำเนินการใช้พื้นที่ในรูปแบบเดิม

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ การแก้ปัญหาจราจรเร่งด่วนขอให้ทางแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เสนอไปสำนักงานนโยบายและแผน ตามแบบที่ได้จัดทำไว้ โดยให้ดำเนินการให้เร็วที่สุด และใช้งบประมาณให้น้อยที่สุด

การขนส่งและจราจร ส่วนในเรื่องของการก่อสร้างอุโมงค์จะต้องรอการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ออกแบบก่อน ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการใกล้จะเสร็จแล้ว แต่อยู่ระหว่างการปรับปรุงวงเงินลงทุนให้มีความเป็นไปได้มากที่สุด ปัจจุบันวงเงินอยู่ที่ประมาณ ๒๐,๐๐๐ กว่าล้านบาท การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะดำเนินการเร่งรัดสรุปผลการศึกษาและนำไปสู่การก่อสร้างตามแผนต่อไป

ประธาน การก่อสร้างอุโมงค์บริเวณแยกเซ็นทรัลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต จะต้องเริ่มต้นดำเนินการอย่างไรบ้าง

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล แนวคิดของการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณแยกเซ็นทรัลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เป็นแนวคิดที่ดีมาก ซึ่งกรมทางหลวงมองว่า การออกจากท่าอากาศยานควรจะต้องมีทางลอด เนื่องจากการก่อสร้างเป็นทางยกระดับเป็นไปได้ยาก เพราะฉะนั้นจะต้องพิจารณาเรื่องการออกแบบเส้นทางภายในท่าอากาศยานไปสู่ถนนเส้นทางตรง และถนนมhitล และจากถนนมhitลด้านตรงข้ามบริษัท นิยมพานิช จำกัด ควรจะส่วนที่สามารถระบายรถออกไปได้ ซึ่งหากจะดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว จะต้องยอมรับเรื่องของการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพราะการก่อสร้างในลักษณะดังกล่าวจะต้องมีที่ดินเพิ่มเติม เนื่องจากเขตทางของสาย ๑๐๘ มีการก่อสร้างเป็นเขตทางไปแล้ว และถนนสายมhitล ในอดีตมีอยู่ ๒ ช่องจราจร ๒ ข้างทางมีร่องน้ำ และได้มีการขยาย

๒. จัดตั้งคณะทำงานศึกษาในเรื่องการจัดระบบการจราจร โดยให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมดำเนินการด้วย เช่น เทศบาล ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ แขวงทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่

๓. ผลักดันการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างอุโมงค์ลอดบริเวณแยกเซ็นทรัลพลาซ่า เชียงใหม่ แอร์พอร์ต เพื่อลดปัญหาการจราจรแออัด

วาระ ๓.๒

ความคืบหน้าการก่อสร้างเส้นทาง ทล ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล ในส่วนของทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ ที่ก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจร ในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จังหวัดเชียงใหม่ เดิมที่มีอยู่ ๓ ตอนที่จะดำเนินการ ซึ่งในตอนที่มีปัญหา คือ ตอนแรก กิโลเมตรที่ ๔๒ - ๕๒ ได้ผู้รับจ้างที่ขาดสภาพคล่องส่งผลงานล่าช้า แต่ขณะนี้ได้มีดำเนินการแล้วเสร็จ และในส่วนของการปรับจะมีการหารือกันต่อไป โดยเหลืออีก ๒ ตอนที่อยู่ระหว่างการดำเนินการในขณะนี้ และคาดว่าจะแล้วเสร็จทั้ง ๒ ตอน ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ ในพื้นที่เชียงใหม่สายเชียงใหม่ - เชียงราย จะเป็น ๔ ช่องจราจรทั้งหมด ข้ามจากคanyonแก้วไปแล้ว กิโลเมตรที่ ๕๒+ ๗๕๐ ในบางพื้นที่ที่อยู่ในระหว่างขออนุญาตการใช้พื้นที่ป่า เนื่องจากถนนสายนี้มีทั้งพื้นที่ป่าและอุทยาน ทำให้บางตอนยังไม่สามารถดำเนินการได้

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๓.๓

ความคืบหน้าการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีแดง

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ การดำเนินการก่อสร้างยังเป็นไปตามแผน ซึ่งขณะนี้การรถไฟฟ้าขนส่งสำนักงานนโยบายและแผน มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังศึกษาว่าจะสามารถปรับลดวงเงินลงทุนโครงการได้หรือไม่ จึงมอบหมายให้ที่ปรึกษาพิจารณาว่ามีโครงสร้างอะไรที่สามารถลดลงได้บ้าง เพื่อให้โครงการสามารถจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนได้ ในปี ๒๕๖๔ ทางคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะได้พิจารณาเห็นชอบผลการศึกษา เพื่อนำเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี และเสนอต่อไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อพิจารณารายงาน PBP และในปี ๒๕๖๕ จะจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างประกวดราคาต่อไป ดังนั้นทุกอย่างยังคงมีการดำเนินการเป็นไปตามแผน ในเรื่องของการใช้งบประมาณ ตามข้อเสนอของผู้รับงานที่จะเสนอว่าจะก่อสร้างทั้งโครงการเอง หรือจะลงทุนในส่วนของงานระบบ โดยภาครัฐลงทุนงานโยธา จะต้องพิจารณาเงื่อนไขของผู้รับจ้างแต่ละรายที่เสนอเข้ามาด้วย

นายวิเชียร เชิดชูตระกูลทอง ตัวอย่างของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งกระทรวงคมนาคมสั่งการให้ การรถไฟฟ้าขนส่งสภาอุตสาหกรรมจังหวัด มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ปรับรูปแบบการลงทุนระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากเชียงใหม่

ต้องใช้เงินลงทุนสูง ขณะที่การลงทุนต้องพิจารณาถึงของคุ้มค่า และผลตอบแทนด้วย ซึ่งมีเทคโนโลยีอื่นที่สามารถดำเนินการแทนรถแถมบีทีบีเป็นล้อเหล็กได้ คือ ปรับเป็นรถล้อยาง ซึ่งมีเทคโนโลยีที่มีต้นทุนต่ำกว่า คือ ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) โดยใช้ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน จึงอยากทราบว่าจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มทิศทางอย่างไรต่อไป

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ ข้าราชการไฟฟ้าของจังหวัดภูเก็ตจะเปลี่ยนจากรถไฟฟ้าล้อเหล็กหรือรถไฟฟ้าล้อยางสำนักงานนโยบายและแผน เป็นประเด็นที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไปพิจารณาว่ารูปแบบใดที่จะเอื้อต่อการลงทุนมากที่สุด คือ ไม่ได้ปิดกั้นว่าจะต้องเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าล้อยางทั้งหมดและจะไม่ใช้รถไฟฟ้าล้อเหล็ก ซึ่งในรูปแบบของข้อเสนอเชิญชวนนักลงทุน คือ การเปิดให้มีข้อเสนอของนักลงทุน ทั้งระบบรถไฟฟ้ารางเบาล้อเหล็ก และรถไฟฟ้ารางเบาล้อยาง ทั้ง ๒ รูปแบบ ให้ยื่นข้อเสนอเข้ามา และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะพิจารณาว่ารูปแบบใดที่ภาครัฐจะได้ประโยชน์มากที่สุด ในส่วนของจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากรายงานการศึกษายังไม่แล้วเสร็จ ซึ่งอยู่ระหว่างที่ปรึกษาปรับกรอบวงเงินลงทุน จึงต้องรอการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สรุปผลการศึกษาอีกครั้ง คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๔ จะรู้ผลการศึกษาว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป

ประธาน ในการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งต่อไป ขอให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รายงานความก้าวหน้าของผลการศึกษาให้ที่ประชุมอีกครั้ง

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อทราบ

วาระ ๔.๑ ภาพรวมการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองเชียงใหม่

นางวราภรณ์ วรพงษ์ศรี สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ผู้ประกอบการของบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด ได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดให้เป็นไฟฟ้า ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ชี้แจงในที่ประชุมให้ทราบเรียบร้อยแล้ว และจะดำเนินการประสานกับบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนต่อไป เพื่อร่วมกันดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองเชียงใหม่ หมวด ๑ จำนวน ๘ เส้นทาง

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
๖	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย, วนขวา)	บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด	๓๐ บาท ตลอดสาย	ให้บริการ
๑๐	หมู่บ้านขวัญเวียง-รอบเมืองเชียงใหม่	บริษัท ขวัญเวียงขนส่ง จำกัด	๒๐ บาท ตลอดสาย	ให้บริการ
๑๖	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ตลาดไนท์บาซาร์	สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด	๔๐ บาท ตลอดสาย	ให้บริการ

๑๘	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ - สถานีรถไฟเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	เทศบาลนครเชียงใหม่	๑๕ บาท ตลอด สาย	ให้บริการ
๑๙	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานนานาชาติ เชียงใหม่		๑๕ บาท ตลอด สาย	
๒๐	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่ง ที่ ๒ - ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ เฉลิมพระเกียรติฯ - ศูนย์ราชการจังหวัด เชียงใหม่		๑๕ บาท ตลอด สาย	ให้บริการ
๒๒	สวนสัตว์เชียงใหม่ - ตลาดวโรรส - ห้าง เซ็นทรัลเฟสติวัล	บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิท	๓๐ บาท ตลอด สาย	ให้บริการ
๒๔	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ถนน นิมมานเหมินท์ - ประตูท่าแพ		๓๐ บาท ตลอด สาย	

การให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างอำเภอในเขตจังหวัดเชียงใหม่

- รถโดยสารประจำทางหมวด ๔ รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการระหว่างอำเภอเพื่อรองรับและเชื่อมต่อการเดินทางที่ให้บริการประชาชน มีจำนวน ๓๑ เส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง ๒๕ อำเภอของจังหวัดเชียงใหม่

การให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางในเขตจังหวัดเชียงใหม่

- รถสองแถวแดงสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ให้บริการลักษณะวิ่งวนภายในเขตเมือง จำนวน ๒,๔๑๒ คัน
- รถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆที่ให้บริการในเขตเมือง ได้แก่
 - แท็กซี่มิเตอร์ ๑๘๕ คัน
 - รถยนต์รับจ้างสามล้อ ๑,๑๒๘ คัน
 - รถยนต์รับจ้างสามล้อไฟฟ้า ๙๖ คัน
 - รถจักรยานยนต์รับจ้าง ๔๖๗ คัน

การให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

- เส้นทางเดินรถที่ให้บริการเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ ๓ เส้นทาง
- ภาคเหนือตอนบน ๒๕ เส้นทาง
- ภาคเหนือตอนล่าง ๓ เส้นทาง
- ภาคอีสาน ๗ เส้นทาง
- ภาคตะวันออก ๑ เส้นทาง
- ภาคตะวันตก ๑ เส้นทาง
- ภาคใต้ ๑ เส้นทาง

จำนวนรถจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ ที่	ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
๑	รถเก๋ง	๓๗๑,๗๒๑
๒	รถกระบะ	๑๒,๔๐๐
๓	รถจักรยานยนต์	๘๔๗,๕๕๗
๔	อื่นๆ	๒๖๘,๘๘๐
รวมทั้งหมด		๑,๕๐๐,๕๖๔

จำนวนใบอนุญาตขับรถในจังหวัดเชียงใหม่

- ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๙๙๕,๓๙๙ ฉบับ
- ใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำนวน ๔๐,๗๒๔ ฉบับ

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

การปรับเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะให้เป็นรถไฟฟ้า รวมถึงรถสี่ล้อแดงด้วยหรือไม่ ซึ่งขณะนี้มีความประมาณ ๒,๐๐๐ คัน และหากพูดถึงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองเชียงใหม่ หมวด ๑ ที่ให้บริการในเขตเทศบาลรถสี่ล้อแดงก็ได้มีการจดทะเบียนประจำเส้นทางดังกล่าว หากมีการเปลี่ยนเส้นทางอาจจะไม่เหมาะสม เนื่องจากที่ผ่านมาอาจไม่มีรถขนส่งสาธารณะประจำเส้นทางเพียงพอ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จึงอนุญาตให้รถสี่ล้อแดงวิ่งได้ แต่ขณะนี้ไม่มีรถประจำทาง ได้แก่ E4C ๓ คัน รถเมล์ของเทศบาล ๑๒ คัน และ รถ RTC ซึ่งขณะนี้หยุดให้บริการแล้ว รวมทั้งมีรถสี่ล้อแดง รถแท็กซี่ และรถสามล้อ ซึ่งทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่มีข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนนี้หรือไม่

นางวรารณณ์ วรพงษ์
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

ในคราวประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด ได้นำเสนอให้มีการเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะเป็นรถไฟฟ้าทั้งหมด เพราะบริษัทฯ มีพร้อมที่จะลงทุน และเปิดโอกาสให้คนเชียงใหม่มีส่วนร่วมในการร่วมลงทุนด้วย ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่เห็นด้วยเพราะสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม รวมทั้งเป็นนโยบายของทางจังหวัดเชียงใหม่ ในการที่จะแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม แต่ในส่วนของการลงทุนต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ซึ่งในที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ได้เชิญผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดง และรถสามล้อเข้าร่วมประชุมด้วย และจากการประชุมดังกล่าว ผู้ประกอบการก็เห็นด้วยกับที่ประชุม ซึ่งได้หารือร่วมกันว่าจะต้องมีการประชุมรอบกันต่อไป เพื่อหาแนวทางดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่ในส่วนของการปรับปรุงรถสี่ล้อแดง บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด แจ้งว่าไม่สามารถทำได้ และมีความเป็นไปได้ยาก อาจจะต้องซื้อรถใหม่แทน แต่อย่างไรก็ตามในส่วนของบริษัท สามล้อ ขณะนี้จังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการแล้ว ในส่วนของ RTC จะปรับเป็นไฟฟ้าทั้งหมด และของบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด ซึ่งวิ่งอยู่ขณะนี้ คือ E4C จดทะเบียนแล้ว ๑ คัน และอยู่ระหว่างดำเนินการทำเพิ่มเติม รวมทั้งมีการปรับเส้นทางด้วย เนื่องจากเส้นทางเดิมที่วิ่งอยู่มีผู้มาใช้บริการน้อยมาก ซึ่งส่วนทางกับการลงทุนที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องมีการปรับในเรื่องดังกล่าว

ให้มีความเหมาะสม และขึ้นอยู่กับว่าจะสามารถระดมทุนได้มาก - น้อยเพียงใด และหากมีเงินลงทุนที่สามารถจะดำเนินการได้แล้ว จะต้องคำนึงถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่กำลังดำเนินการอยู่ ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ผลการศึกษายังไม่ได้ข้อยุติว่า รายละเอียดจะเป็นอย่างไร ดังนั้น ควรรอผลการศึกษาของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าวก่อน และขอให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สรุปความคืบหน้าและแจ้งให้ที่ประชุมเพื่อทราบในการประชุมคราวต่อไป เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม จากที่ได้ตรวจสอบข้อมูลให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ผู้ประกอบการหัวหน้าหน่วยวิจัยการ รถโดยสารสาธารณะ อาทิ เทศบาล RTC E4C ซึ่ง RTC ได้มีการปรับปรุงระบบเพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพ รองรับรถไฟฟ้าเช่นกัน ทางผู้ประกอบการพร้อมที่จะขับเคลื่อนต่อ และในส่วนของภูมิอากาศและโครงสร้าง E4C มีการวางแผนจะปรับการดำเนินการซึ่งคาดว่าจะดีขึ้นประมาณ ไตรมาสที่ ๒ พื้นฐาน สถาบันวิจัย ฉะนั้นระบบ Feeder ของรถเมล์ ไม่ว่าโครงการรถไฟฟ้าจะมีหรือไม่ ระบบดังกล่าววิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ก็จะต้องเป็นระบบ Feeder รองรับระบบขนส่งสายหลักอยู่แล้ว ในส่วนของรถตู้ก็พยายามปรับตัว โดยมีโควตาประมาณ ๒๐๐ กว่าคัน ซึ่งที่ผ่านมามีคณะกรรมการชุดเล็ก ดำเนินเรื่องของขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะ โดยได้มีการทำงานร่วมกันมา ๓ ปี และขณะนี้อยู่ระหว่างการหาแนวทางให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งตอนนี้กรอบของ UNDP พยายามปรับปรุงรถที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณะให้เข้าสู่ระบบไฟฟ้า โดยสรุปคือ ผู้ประกอบการยืนยันที่จะดำเนินการต่อ จึงอาจจะมีการหารือร่วมกันว่ากลไกของรัฐในการที่จะสนับสนุนให้ดำเนินการต่อไปได้เป็นอย่างไร และในส่วนของการสัปดาห์ไฟฟ้า เป็นคนละส่วนกัน ซึ่งราคาของการปรับรถสัปดาห์ให้เป็นไฟฟ้า ที่ผ่านมามีคนละประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ บาท แต่ในขณะนี้ คนละ ๒๕๐,๐๐๐ บาท ซึ่งกระทรวงพลังงานอยู่ระหว่างการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทำให้ขณะนี้ผู้ประกอบการยังรอแนวทางจากภาครัฐเพื่อที่จะได้ดำเนินการต่อไปได้ ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ดีขึ้น เศรษฐกิจก็จะค่อยๆ ดีขึ้นไปด้วย

ประธาน

ขอให้มีการวางแผนการดำเนินการ โดยจัดทำร่างแนวทางว่าจะดำเนินการอย่างไร หากจะขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาล จะมีแผนในการดำเนินการอย่างไร ให้หารือร่วมกับผู้ประกอบการ และนำเสนอแผนการให้ภาครัฐเพื่อจะขอรับการสนับสนุนได้อย่างไรบ้าง เช่น ปรับจากรถที่ใช้น้ำมันเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้า ซึ่งที่ผ่านมาต้องใช้เงินทุนคันละ ประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ บาท แต่ในปัจจุบัน เหลือเพียงคันละ ๒๕๐,๐๐๐ บาท รัฐสามารถสนับสนุนได้หรือไม่ เป็นต้น ประเด็นของการที่จะใช้งบประมาณของรัฐ มีอยู่ ๒ อย่าง คือ ๑. ในเรื่องของรถที่จะช่วยเหลือผู้ที่มีรายได้น้อยหรือผู้ที่ประสบปัญหา ๒. รัฐต้องลงทุน และถ้ารัฐลงทุนไปแล้วจะได้ประโยชน์อย่างไรจากการลงทุน ฉะนั้นจะต้องมีการหารือในรายละเอียดกันต่อไป

นายวิเชียร เขตชูตระกูลทอง ประเด็นที่ ๑ ขอสอบถามทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ว่า แผนการที่สภาอุตสาหกรรมจังหวัด จะดำเนินการปรับเปลี่ยนจากรถยนต์ที่ใช้้ำมันเป็นรถไฟฟ้ามีแผนอยู่หรือไม่ และแนวคิดของบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด ที่จะทำ E4C (รถเมล์ไฟฟ้า) ถือเป็นแนวคิดที่ดี ซึ่งการปรับเปลี่ยนดังกล่าวต้องมีการสำรวจว่ามีผู้สนใจร่วมดำเนินการหรือไม่ เช่น ภาคอุตสาหกรรม ในขณะนี้ สภาอุตสาหกรรมอยู่ระหว่าง

ส่งเสริมรถ EV อาจจะมีตัวเลือกที่ราคาไม่แพง เป็นโปรเจกต์ที่เชื่อมโยงกับเชียงใหม่ เป็นเมืองต้นแบบ ซึ่งจากการพิจารณาแล้วน่าจะสามารรถดำเนินการร่วมกันได้ และที่ท่านประธานได้กล่าว คือ หากเปลี่ยนเครื่องจักรจากปกติใช้น้ำมัน เปลี่ยนเป็นไฟฟ้าจะมีงบของรัฐช่วยอุดหนุน ๓๐ % ในภาคอุตสาหกรรม เพราะหากเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็สามารถทำต่อไปได้ ซึ่งถ้าจังหวัดเชียงใหม่เป็นต้นแบบในเรื่องนี้ก็จะประโยชน์ต่อจังหวัดอย่างมาก ประเด็นที่ ๒ คือ ประเด็นของการลงทุน อยากให้มีการเชิญชวนนักลงทุนที่ต้องการจะเข้ามาลงทุนด้วย แทนที่จะดำเนินการเฉพาะในวงจำกัดซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้า ฉะนั้นจังหวัดเชียงใหม่ และสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จะต้องมีการเปิดช่องทางให้ผู้ที่ต้องการลงทุนเข้ามา จึงจะสามารถประสบความสำเร็จได้เร็วขึ้น

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม สภาลมหายใจเชียงใหม่โดยภาคประชาสังคม ได้ฝากประเด็นว่า ในช่วงฤดูกาล
หัวหน้าหน่วยวิจัยการ ท้องเที่ยวจะเป็นช่วงที่อากาศปิด จึงขอให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
เปลี่ยนแปลงสภาพ จังหวัดเชียงใหม่ช่วยรณรงค์ในเรื่องของควันดำอย่างเข้มข้น และในปีนี้จะขอเสนอต่อ
ภูมิอากาศและโครงสร้าง คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ว่า ควรจะเพิ่มมาตรการ
พื้นฐาน สถาบันวิจัย เชิงบวก เช่น การส่งเสริมยานยนต์ไร้มลพิษ โดยจะต้องมีการให้รางวัลเพื่อเป็นขวัญ
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กำลังใจให้กับผู้ที่เข้าร่วม ซึ่งแคมเปญ (Campaign) ดังกล่าวน่าจะต้องดำเนินการ
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ล่วงหน้าอย่างน้อย ๒ เดือน เพื่อสร้างความเข้าใจต่อประชาชนอย่างต่อเนื่อง

ประธาน ถือเป็นมติของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่
ว่าในช่วงเวลาที่อากาศปิดของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างเดือนมกราคม จนถึง
เดือนเมษายน ๒๕๖๔ จะต้องมีการรณรงค์ในเรื่องของการลดควันดำ โดยมี ๓ ส่วน คือ
แก้ปัญหาการที่ก่อให้เกิดควันดำ ลดพื้นที่เผา และลดมลพิษทางอากาศจากโรงงาน
อุตสาหกรรม

นางวรารณณ์ วรพงษ์พร ขอเพิ่มเติมในส่วนของท่านนายกฯ เชียงใหม่ เห็นควรให้มีการรณรงค์
ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ประชาสัมพันธ์ให้รถแท็กซี่ให้บริการอยู่ในท่าอากาศยานเปลี่ยนมาเป็นระบบรถไฟฟ้า
เนื่องจากเป็นรถที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมากกว่ารถบัสที่มีขนาดใหญ่
ที่ให้บริการอยู่ในท่าอากาศยาน ซึ่งจะต้องมาพิจารณารายละเอียดในเรื่องของความ
คุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ต่อไป

นายพัลลภ แซ่จิว ถ้าสถานการณ์ของจังหวัดเชียงใหม่ต้องการให้รถเมล์ไฟฟ้ามีผู้คนหันมาใช้
ประธานสภาอุตสาหกรรม บริการมากขึ้นจำเป็นที่จะต้องมีการ Subsidize (ให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน)
ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียน และแม่ค้า – พ่อค้าตามตลาด ๒ กลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มที่
ไม่ต้องการที่จะใช้รถส่วนตัว ซึ่งค่าโดยสารของรถ RTC ถ้าเป็นบุคคลธรรมดาค่าบริการ
๓๐ บาท นักเรียน – นักศึกษาค่าบริการ ๒๐ บาท ถ้าหากนักเรียน – นักศึกษาเสียค่าบริการ
๒๐ บาท โดยไม่มีการ Subsidize (ให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน) เช่น ถ้าหากผู้ประกอบการ
มีบุตร ๒ คน ก็จะได้เสียค่าบริการ ๔๐ บาท ทั้งไปและกลับ รวมทั้งหมด ๘๐ บาท ถ้าหาก
รถเมล์สายนั้นไปไม่ถึงหน้าโรงเรียนนักเรียน – นักศึกษาก็จะไม่เลือกใช้บริการแน่นอน
จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่คนเชียงใหม่จำเป็นที่จะต้องใช้รถส่วนตัว ดังนั้น หากจะทำให้การ
บริหารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารระบบขนส่งสาธารณะในอนาคตจะต้อง
มีการหารือกันต่อไปว่า นักเรียน – นักศึกษา จะต้องมีการออกบัตรคูปองให้กับนักเรียน –
นักศึกษาสำหรับนำไปใช้บริการซึ่งจะต้องเจรจากับทางบริษัทเอกชนที่เป็นผู้บริหาร
จัดการรถเมล์ว่าจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง ถ้าหากให้นักเรียน – นักศึกษาใช้บัตรแทน

เงินสด หรือปรับลดราคาให้เหมาะสม ในเรื่องนี้ก็จะต้องมีการหารือร่วมกันทั้ง ๒ ฝ่าย คือ ผู้ประกอบการเองก็ได้รับประโยชน์ และนักเรียน – นักศึกษาที่ได้รับการช่วยเหลือ และทำให้การใช้บริการของรถเมล์ได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น

มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ในเรื่องของควันดำอย่างเข้มข้น ในส่วนของรถไฟฟ้ามอบหมายให้ ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม (หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่) ประสานกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และผู้ประกอบการ เพื่อหารือเรื่องมาตรการร่วมกันว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป และในส่วนที่ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้นำเสนอให้นำไปเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนการที่จะปรับเป็นรถไฟฟ้า และขอมอบหมายให้ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม ร่วมกับขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ไปดำเนินการในเรื่องดังกล่าวต่อไป

วาระ ๔.๒

นายณินัย สาสกุล การทำอากาศยาน เชียงใหม่

การประชุมสัมมนาอาคารจอดรถยนต์ และลานจอดรถ ทำอากาศยานเชียงใหม่

การทำอากาศยานเชียงใหม่ ได้จัดพิธีส่งมอบและเปิดใช้อาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ เพื่อเพิ่มศักยภาพการรองรับการจอดรถยนต์ของผู้ใช้บริการได้อีก ๑,๓๑๗ คัน ด้วยระบบการให้บริการที่ทันสมัย ปลอดภัย และสะดวกสบาย เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๓ ทั้งนี้ อาคารจอดรถยนต์ดังกล่าวเป็นหนึ่งในโครงการแผนเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัดของการทำอากาศยานเชียงใหม่ เนื่องจากการขยายตัวของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น และความต้องการเร่งด่วนของผู้ใช้บริการ คือ การเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ เนื่องจากลานจอดรถยนต์ที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ อาคารจอดรถยนต์แห่งนี้ ยังอาจได้รับการพัฒนาการใช้พื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน เป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางทางบกที่เชื่อมต่อกับทางอากาศ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและเพิ่มรายได้ด้านการท่องเที่ยวให้มากยิ่งขึ้นด้วย

การก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ ณ ทำอากาศยานเชียงใหม่ เริ่มดำเนินการเมื่อกลางปี ๒๕๖๒ เป็นอาคารสูง ๑๐ ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยกว่า ๔๐,๐๐๐ ตารางเมตร รวมถึงลานอพยพผู้โดยสารทางอากาศ สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้มากถึง ๑,๓๑๗ คัน มีทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสารทำอากาศยานเชียงใหม่ (walk way) รวมระยะทาง ๑๕๐ เมตร โดยออกแบบและดำเนินการให้ตรงกับกรอบแนวคิดและเป้าหมายของ ทอท. ที่คำนึงถึงการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการนำระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะมาใช้ในการให้บริการ อาทิเช่น ป้ายแสดงจำนวนช่องจอด ระบบอ่านป้ายทะเบียน ระบบการค้นหารถในอาคาร และตู้รับชำระเงินอัตโนมัติ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาเชียงใหม่ให้เป็นเมืองแห่งการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม หรือ Smart City อย่างไรก็ตาม ลานจอดรถยนต์ที่มีอยู่เดิมสามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้ประมาณ ๖๐๐ คันและรถจักรยานยนต์ประมาณ ๑,๐๐๐ คัน ส่วนอัตราค่าบริการจะเป็นอัตราเดียวกับการให้บริการลานจอดรถยนต์เดิม เริ่มตั้งแต่ ๑๐ บาท สำหรับการจอดไม่เกิน ๓๐ นาที และสูงสุด ๒๐๐ บาท สำหรับจอดตั้งแต่ ๖ - ๒๔ ชั่วโมง ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนา Platform สำหรับบริหารจัดการอาคารจอดรถเพื่อรองรับการให้บริการผ่าน Application ของทำอากาศยาน สามารถใช้วางแผนการเดินทางผ่าน Application ได้

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕	เรื่องเพื่อพิจารณา
วาระ ๕.๑	การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่
นางพัฒนา วงศ์วิเศษ รักษาราชการแทน หัวหน้าสำนักงานจังหวัด เชียงใหม่	ด้วยอำเภอหางดง แจ้งว่า ได้จัดกิจกรรมสถานีบำบัดทุกข์ บำรุงสุข เพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการของพื้นที่ต่างๆ ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมนั้น ตำบลสบแม่ข่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและความต้องการของพื้นที่ โดยเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมของแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ และเป็นพื้นที่ถนนในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบกับในระยะที่ผ่านมาองค์การบริหารส่วนตำบลสบแม่ข่าได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอไปยังแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่แล้ว โดยบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางสัญจรเขตติดต่อระหว่างอำเภอหางดงและอำเภอสารภี และเป็นแหล่งการค้า การบริการ และชุมชนหนาแน่น ดังนั้น ในชั่วโมงเร่งด่วนจึงมีการจราจรหนาแน่น ติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง สร้างปัญหากับผู้ใช้เส้นทางสัญจร จึงได้มีการนำเสนอปัญหาเพื่อให้ประชาชนที่ใช้เส้นทางมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและเป็นการแก้ไขปัญหามาให้ชุมชนในระยะยาว ซึ่งอำเภอหางดงได้ประสานการดำเนินการดังกล่าวไปยังแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่แล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป
นายฉัตรชัย จอมเดช แขวงทางหลวงชนบท เชียงใหม่	บริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นทางตัดกันระหว่างขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่กับแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ ซึ่งของแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ สาย ชม. ๔๐๓๒ ไปถึงบ้านท่าวังพร้าว ซึ่งถนนสายดังกล่าวมีปัญหาอยู่ก่อนแล้ว แต่เนื่องจากไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ทั้ง ๒ ขา จึงตั้งงบประมาณเดิมเป็นไฟฟ้าแสงสว่างและได้รับงบประมาณของปี ๒๕๖๔ วงเงิน ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท ในขณะนี้แบบแปลนเสร็จเรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง คาดว่าเดือนมกราคม ๒๕๖๕ จะได้เริ่มดำเนินการ คือ การดำเนินการในส่วนของการไฟฟ้าแสงสว่าง และตามที่อำเภอหางดง แจ้งว่า ได้จัดกิจกรรมสถานีบำบัดทุกข์ บำรุงสุข เพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการของพื้นที่ต่างๆ ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมนั้น ตำบลสบแม่ข่าได้มีการนำเสนอปัญหาและความต้องการของพื้นที่ โดยเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง ฉะนั้นจะต้องดำเนินการเป็นอีกเฟสหนึ่ง ซึ่งจะต้องตั้งงบประมาณในปีถัดไป หรือหากมีงบประมาณเหลือจ่ายที่สามารถดำเนินการได้ ก็อาจจะมีการตั้งงบประมาณเหลือจ่ายเข้ามา จึงขอมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ว่าการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ มีความจำเป็นจริง และจะได้นำเรื่องดังกล่าวไปหารือร่วมกับส่วนกลาง เพื่อของบประมาณเร่งด่วนมาดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกตลาดน้ำไทรงาม ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง และหากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ มีมติเห็นชอบ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ก็พร้อมที่จะดำเนินการต่อไป
มติที่ประชุม	เห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ ๖
วาระ ๖.๑

เรื่องอื่นๆ

โครงการพัฒนาเมืองคาร์บอนต่ำผ่านระบบการจัดการเมืองอย่างยั่งยืน

Low Carbon Demonstration Project Implementation for Chiang Mai Municipality

ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน สถานบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โครงการพัฒนาเมืองคาร์บอนต่ำผ่านระบบการจัดการเมืองอย่างยั่งยืนเป็นโครงการของโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่ และเครือข่ายของทรานสปอร์ต และ Transit Operator ต่างๆ เพื่อผลักดันนโยบายในการเปลี่ยนระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ลดมลพิษ เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จึงทำให้ชะลอดำเนินการ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเขตเมืองเชียงใหม่ให้ได้ไม่ต่ำกว่า ๗๐,๐๐๐ tCO₂e ด้วยการปรับปรุงการให้บริการของขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ และลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยการปรับเปลี่ยนการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคลในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มาเป็นระบบขนส่งสาธารณะ

กิจกรรม ประกอบด้วย

๑. เครือข่ายการเดินทางในเมืองเชียงใหม่ (Smart Mobility Alliance Network) ได้มีการจัดตั้งเครือข่ายการเดินทางในเมืองเชียงใหม่ (Chiang Mai Smart Mobility Alliance Network) ภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และได้มีการจัดการประชุมเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเมืองเชียงใหม่ ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้เห็นชอบอนุมัติให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มเติมทั้ง ๓ ราย ได้แก่ ๑. บริษัท เอนีวิล จำกัด หรือ Anywheel ผู้ประกอบธุรกิจการให้บริการรถจักรยานสาธารณะในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ๒. บริษัท ออมแพลตฟอร์ม ประเทศไทย (จำกัด) ผู้ให้บริการกระเป๋าเงินดิจิทัล ในรูปแบบโมบายแอปพลิเคชัน บนรถโดยสาร RTC และ E4C และ ๓. บริษัท มหาชุมชน จำกัด หรือ MayDay ผู้ออกแบบพัฒนาและเปลี่ยนแปลงป้ายรถเมล์ที่กรุงเทพฯ ที่จะมาร่วมออกแบบแผนที่เส้นทางเดินรถประจำป้ายรถเมล์เชียงใหม่

๒. การพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ Application Cm Transit ได้มีการอบรมระบบ Mobile Application Cm Transit เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ การพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ ทางโครงการฯ ได้พัฒนา Application Cm Transit บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน (Smart Phone) ทั้งระบบ IOS และระบบ Android เพื่อใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลการเดินทางของระบบขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงเส้นทางเดินรถของเทศบาลนครเชียงใหม่ และเส้นทางเดินรถของบริษัท พลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม จำกัด และปรับปรุงการใช้งานของระบบให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น คาดว่าจะสามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์แบบในเดือนธันวาคม

๓. การติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E – Ticket)

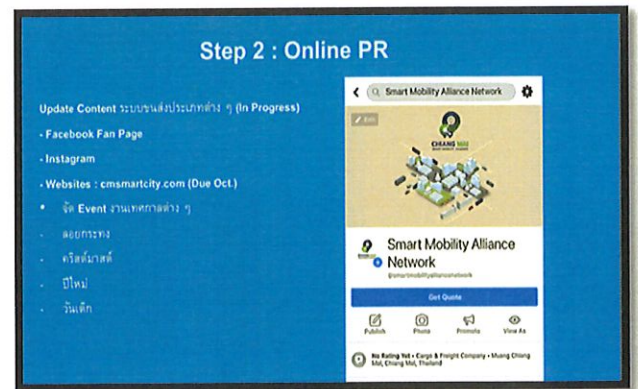
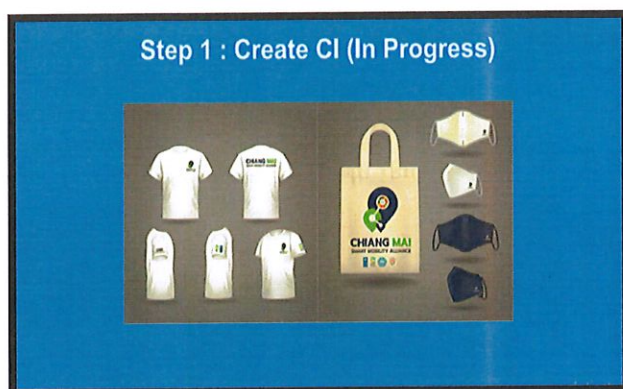
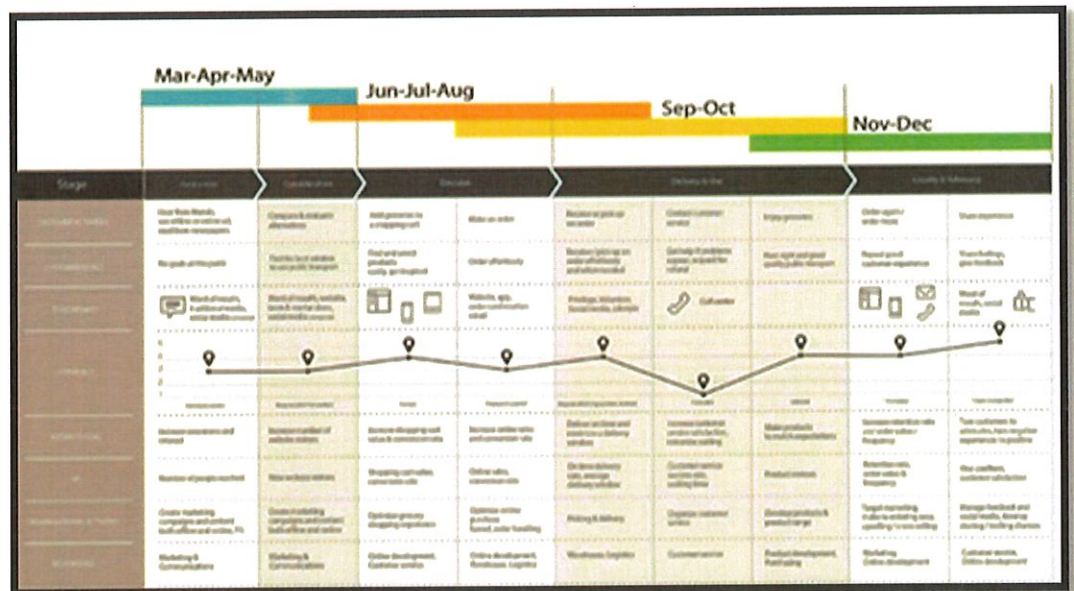
กระบวนการ : การติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E – Ticket)

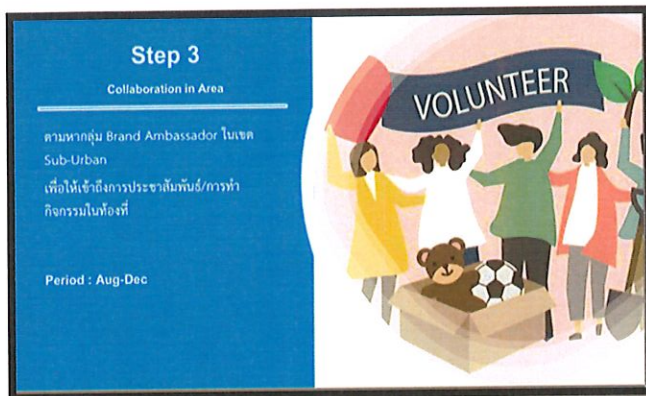
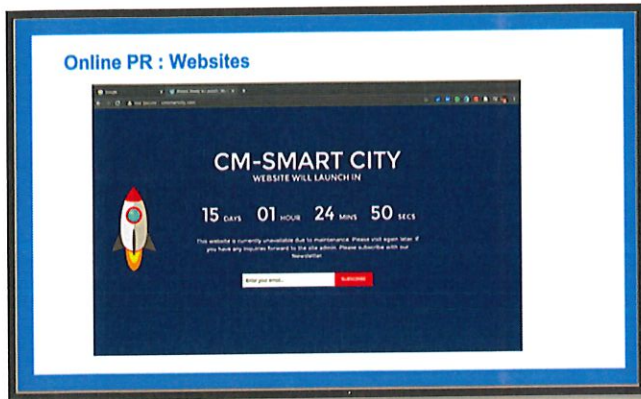
- ได้ดำเนินการหารือข้อกำหนดต่างๆ ระเบียบและกฎหมายร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่เพื่อสรุป TOR ในการจัดซื้อจัดจ้างการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ โดยได้มีการร่วมประชุมหารือทั้งหมด ๖ ครั้ง

- ขณะนี้อยู่ในระหว่างดำเนินการในระบบจัดซื้อจัดจ้างระบบชำระเงินค่าโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์บนรถโดยสารสาธารณะ โดยวิธีการคัดเลือกและให้ผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติตรงตามเงื่อนไขเสนอราคามาอยู่ทั้งหมด ๓ ราย โดยบริษัท ออมเพลทฟอร์ม ประเทศไทย (จำกัด) เป็นผู้ได้รับคัดเลือกขณะการดำเนินงานอยู่ในขั้นตอนดังนี้

- จัดทำสัญญาและลงนามในสัญญาจ้างกับบริษัท ออมเพลทฟอร์ม ประเทศไทย (จำกัด) ผู้ให้บริการกระเป๋าสตางค์ดิจิทัลในรูปแบบโมบายแอปพลิเคชันบนรถโดยสาร
- ติดตั้งระบบชำระเงินโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรถโดยสารประจำทางเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน ๑๘ คัน

๔. แผนการประชาสัมพันธ์





มติที่ประชุม

รับทราบ

เลิกประชุม ๑๒.๐๐ น.

ลงชื่อ.....*กัญจวิภา ต๊ะกะเสิม*.....ผู้บันทึกการประชุม
(นางสาวกัญจวิภา ต๊ะกะเสิม)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....*อินทิรา ส.*.....ผู้ตรวจบันทึกการประชุม
(นางสาวอินทิรา ส.สิทธิหล่อ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ