

รายงานการประชุม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

วันพุธที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๒ อาคารอำนวยการ ศala กลางจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการ

๑. นายรัฐพล	นราดิศร	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่	ประธาน
๒. นางอุบลรัตน์	พ่วงภิญโญ	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๓. นางวรารณ์	วรพงศ์ธร	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
๔. นายวิรช	ตั้งมั่นคงวงศุล	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่	
๕. นายนรินทร์ชัย	เลื่อมใจหาญ	(แทน) ปลัดจังหวัดเชียงใหม่	
๖. นายศุภชัย	กัลปสนธิ	(แทน) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่	
๗. นายศรัณย	คำฟัน	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒	
๘. นายนิเวศน์	สุยะ	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	
๙. นายฉัตรชัย	จอมเดช	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่	
๑๐. พ.ต.อ.เจน	โสภาค	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจนครจังหวัดเชียงใหม่	
๑๑. พ.ต.ท.ปรัชญา	ทิศลา	(แทน) ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครเมืองเชียงใหม่	
๑๒. นางนวลวรรณ์	เกียรติวัฒน์	(แทน) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่	
๑๓. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์	เพียรผลดีสกุล	(แทน) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่	
๑๔. นางสาวชนินาดา	สิทธิหล่อ	(แทน) ผู้อำนวยการกลุ่มงานบุคลาศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
๑๕. นายพรชัย	พัฒนาพงษ์สถิตย์	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑๖. ผศ.ดร.ทรงยศ	กิจธรรมเกษตร	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค	
๑๗. นางสาวเมธินี	ปานเขียน	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๘. นางสาวศิริพร	จันทร์พาณิชย์	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	
๑๙. นายสมชาย	ทองคำคุณ	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๐. นายวิเศษ	วิเศษสิงห์	(แทน) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
๒๑. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
๒๒. นายอนันตพงษ์	วัชรปรีดาพล	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่	

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑. พ.ต.ท.วีระยา	วงศ์แก้ว	ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจนครจังหวัดเชียงใหม่
๒. ว่าที่ร้อยตรีณัฐพงศ์	ธิตวิกรานต์	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๓. ดร.บุญส่ง	สัตย์ไภัส	คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๔. นายวิวรรณ์	พงศ์เรืองเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ที่เข้าร่วมประชุม

๑. นายนิตินัย	สาสกุล	การท่าอากาศยานเชียงใหม่
๒. นางวนิภา	เชื้อเมืองพาน	สำนักงานเขตจังหวัดเชียงใหม่
๓. นางวัชกรณ์	เลาหเจริญศ	สำนักงานเขตจังหวัดเชียงใหม่
๔. นายกวิวัฒน์	อ่องลองอ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
๕. นางสาวอจิราภัส	ประดิษฐ์	นักวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา
๖. นางสาวชญาณิศา	นิจารณ์	บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิต โคเปอร์เรชัน จำกัด
๗. นายประกิจ	คำภีโล	เทศบาลนครเชียงใหม่
๘. นายมนเรศ	ปลาเงิน	กรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๙. นางสาวกัญชิกา	ท่ากะเชียง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
๑๐. นางสาวกนกวรรณ	ปาลี	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นางสาวอมรรัตน์	พลเทียม	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
๑๒. นายอัครพงษ์	ปวนลอง	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นายชิตพล	ปัญญาวงศ์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
๑๔. นางสาวอริชา	หนิวคำ	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
		เจ้าหน้าที่พัสดุ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจาก ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ติดภารกิจในวันนี้ จึงได้มอบหมาย รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายรัฐพล นราดิศร) เป็นประธานการประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ ในวันนี้ โดยมีวาระการประชุมเป็นเรื่องสืบเนื่อง คือ ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหา การจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ ประเด็นแจ้งที่ประชุมเพื่อทราบจำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่ ๑) ความคืบหน้าการก่อสร้างเส้นทาง หล ๑๗๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอน ต.ป่าเมือง อ.ดอยสะเก็ต จ.เชียงใหม่ ๒) ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ สายทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่ รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอนที่ ๒ ๓) ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน เชียงใหม่ และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ ๔) สถานการณ์ให้บริการ รถเมล์ RTC และรถโดยสารมินibus และมีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาร่วมกัน ได้แก่ ๑) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศบาลสองกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ๒) การแต่งตั้งคณะกรรมการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ และ มีประเด็นอื่นๆ ได้แก่ ๑) ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เที่ยงสมานสามัคคี) ๒) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๗๘ เส้นเชียงใหม่ ดอยสะเก็ต (แยกหมู่บ้าน คุรุสภาก) และ ๓) ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓

เลขานุการ

จากการประชุมประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ สำนักงานจังหวัด เชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และ ได้จัดส่งรายงานให้คณะกรรมการฯทราบ ตามหนังสือจังหวัดเชียงใหม่ ที่ ชม ๐๐๑๗.๒ /ว ๑๓๗๗ ลงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๔

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓
วาระ ๓.๑

เรื่องสืบเนื่อง

ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ และพื้นที่โดยรอบ

เลขานุการ

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ ที่ ๒ ได้รายงานผลการดำเนินการสำรวจออกแบบขยายผิวจราจรถนนทางเข้าสนามบิน และถนนศรีวิชัยภายในกองบิน ๔๑ แต่การออกแบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เป็นอย่างต่อเนื่อง แต่ได้ส่งข้อมูลให้กับกองบิน ๔๑ พิจารณาแล้ว และกองบิน ๔๑ แจ้งว่า ไม่ขัดข้องกับ แนวทางการดำเนินการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดี รองรับการใช้งานอย่างมี

ประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์กับเมืองเชียงใหม่ ประชาชน และกำลังพลของกองบิน ๔๑ รวมทั้งเป็นเส้นทางเด็จพระราชดำเนิน แต่เนื่องจากการอนุญาตให้ปรับปรุง พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในอำนาจการพิจารณาของกองทัพอากาศ และเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สมความมุ่งหมายของทางราชการ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะได้จัดส่งรายละเอียดประกอบการพิจารณาของกองบิน ๔๑ ต่อไป และเมื่อการดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จ ยังต้องมีการดำเนินการอีกหลายขั้นตอน หากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) แล้วเสร็จ จะมาเชื่อมกับเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ซึ่งได้ดำเนินการแล้ว ในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๐ และ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยดำเนินการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร รวมทั้ง ปรับปรุงขยายและเพิ่มช่องจราจรบริเวณทางแยกสนามบิน ตั้งแต่บริเวณหน้า ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ท – ศูนย์อุดนิยมวิทยาภาคเหนือ ทำให้การจราจรคล่องตัวขึ้น แต่ในส่วนที่เชื่อมต่อจากถนนมหิดลมุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หากมีการขยายพื้นผิวจราจรสามารถที่จะบรรเทาปัญหาบริเวณดังกล่าวได้ ดังนั้น จึง ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากงบพัฒนาคลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะได้รายงานความคืบหน้า โครงการดังกล่าวต่อที่ประชุม

นายศรัณย์ คำฝืน
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยาน เชียงใหม่ (ทชม.) และพื้นที่โดยรอบ มีการดำเนินการ ๒ ส่วน คือ ๑) การขยายผิวจราจร ถนนทางเข้า ทชม. จากเดิมถนน ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง พื้นที่รวมปรับปรุงทางเดินเท้าให้สวยงามและผู้ใช้ทางเดินทางได้สะดวกมากขึ้น โดยมีความกว้างทางเดินเท้าเพิ่มเป็น ๓.๕๐ เมตร (เริ่มตั้งแต่หน้าร้านอาหารสวนผัก ถึงกองบิน ๔๑) ๒) การปรับปรุงถนนศรีวิชัยภัยในกองบิน ๔๑ โดยได้ออกแบบการปรับปรุงผิวทางและไฟล์ทาง ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ทางสีตีเส้นจราจร รวมทั้ง ปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้สรุปแบบรายละเอียดของโครงการดังกล่าวให้กองบิน ๔๑ พิจารณา ในเบื้องต้นกองบิน ๔๑ ได้มีการพิจารณาแล้ว และไม่ขัดข้องกับแนวทางการดำเนินการ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเสนอขอความเห็นชอบจากกองทัพอากาศ ทั้งนี้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๕ ภายใต้ชื่อโครงการ “การส่งเสริมการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ Culture & Craft กิจกรรมพัฒนาทางหลวงสู่แหล่งท่องเที่ยว” (ระยะเวลางบประมาณ ๒.๔๗๗ กิโลเมตร) งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท

ประธาน

เมื่อมีการเสนอแนวทางการดำเนินการปรับปรุงถนนศรีวิชัยไปยังกองทัพอากาศแล้ว จะต้องขอเอกสารรับรองว่าทางกองทัพอากาศไม่ขัดข้อง และอนุญาตให้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการปรับปรุงถนนดังกล่าว และเมื่อได้รับงบประมาณแล้วก็จะสามารถดำเนินการได้ทันที เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการดังกล่าวและรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ทราบต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔

วาระ ๔.๑

เรื่องเพื่อทราบ

ความคืบหน้าการก่อสร้างเส้นทาง หล ๑๗๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ตอน ต.ป่าเมือง อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่

เลขานุการ

ในคราวประชุม อธร. จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ แจ้งว่า โครงการขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๑๗๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ให้เป็นทางมาตรฐาน ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งเส้นทาง โดยโครงการดังกล่าวมีทั้งหมด ๒ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๑ ระยะทาง ๖.๖ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ เริ่มต้นที่กิโลเมตรที่ ๕๑ (บ้านปางน้ำถุ) ถึง กิโลเมตรที่ ๕๗ (อุทยานแห่งชาติดุนแจง) เหลือเพียงตอนที่ ๒ เริ่มต้นที่กิโลเมตรที่ ๕๗ (อุทยานแห่งชาติดุนแจง) ถึง กิโลเมตรที่ ๖๒ (เป่งป่าตอง) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะช่วยให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เพิ่มสมรรถนะด้านความปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทางทั้งในปัจจุบัน และอนาคต ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๔

นายศรัณย์ คำฟัน
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

ความคืบหน้าโครงการขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๑๗๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ให้เป็นทางมาตรฐานชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งเส้นทางโดยโครงการที่อยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ มี ๒ โครงการ คือ ๑) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๑๗๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ตอนที่ ๑ บ้านปางน้ำถุ – บ้านโป่งป่าตอง ระยะทาง ๖.๖๕ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๕๑+๒๕ – กิโลเมตรที่ ๕๗+๙๐) ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ๒) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๑๗๘ สายเชียงใหม่ – เชียงราย ตอนที่ ๒ บ้านปางน้ำถุ – บ้านโป่งป่าตอง ระยะทาง ๔.๖๐ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๕๗+๙๐ – กิโลเมตรที่ ๖๒+๕๐) อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔

ประธาน

เส้นทางดังกล่าวพบปัญหาน้ำท่วมบริเวณสะพานและน้ำกัดเซาะถนนขาดในกรณีที่มีฝนตกหนักปอยครั้ง จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาจุดที่มีความเสี่ยงในการเกิดปัญหาพร้อมทั้งวางแผนเพื่อป้องกันปัญหาและเร่งดำเนินการแก้ไขด้านการระบายน้ำ ปัญหาดินถล่ม และปัญหาน้ำกัดเซาะถนนขาดได้ด้วย จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการให้แล้วเสร็จในระหว่างการก่อสร้างหรือก่อนการรับมอบงานจากผู้รับเหมา

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

วาระ ๔.๒

ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๑๗๑ สายทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอนที่ ๒ ระยะทาง ๘.๖๔ กิโลเมตร

เลขานุการ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๑๗๑ สายทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอน ต.ตันเปา - ต.ตอนแก้ว เส้นทางอยู่ในอำเภอสันกำแพง อำเภอสันทราย และอำเภออดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งการดำเนินการแบ่งเป็น ๒ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๑ ระหว่างกิโลเมตรที่ ๑๕ - กิโลเมตรที่ ๒๓ ระยะทางประมาณ ๗.๖๔ กิโลเมตร ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และในส่วนตอนที่ ๒ ระยะทาง ๘.๖๔ กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างคืบหน้าร้อยละ ๗๗ ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จ

จะช่วยเสริมศักยภาพด้านความคุ้มครองส่งทางถนนระบบโลจิสติกส์รองรับปริมาณ
ราจรที่สูงขึ้น และเพื่อความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางได้มากยิ่งขึ้น

นายศรัณย์ คำฟื้น
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

มติที่ประชุม

วาระ ๔.๓

เลขานุการ

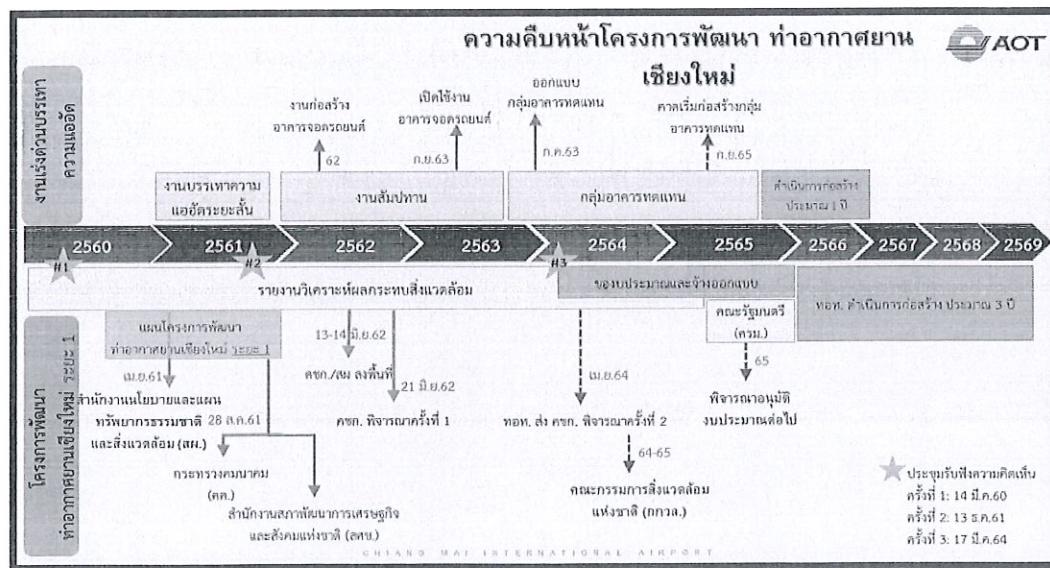
การดำเนินงานล่าช้ากว่าสัญญา ๑๒๖ วัน งานหลักที่คงค้าง ณ ตอนนี้ คือ
งานก่อสร้างสะพานข้ามแยกหนองจីอม อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ และ
งานเครื่องหมายจราจร การดำเนินการแล้วเสร็จประมาณ ๙๕ เปอร์เซ็นต์ ขณะนี้อยู่
ระหว่างการเร่งรัดผู้รับจ้างให้ดำเนินการ เนื่องจากผู้รับจ้างขาดสภาพคล่อง และผลกระทบ
ด้านแรงงานจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้
การดำเนินงานล่าช้า ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๔

รับทราบ

ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการก่อสร้างท่าอากาศยาน
เชียงใหม่แห่งที่ ๒

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ได้จัดทำแผนแม่บท
ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้มีการดำเนินงานที่ยั่งยืน^๑
สามารถรองรับปริมาณการจราจรสากลทางอากาศและผู้โดยสาร รวมทั้งกิจกรรมการบินที่จะ^๒
เกิดขึ้นในอนาคต สอดคล้องตามนโยบายและแผนงานด้านความคุ้มครองส่งและการ
พัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมาย
การพัฒนา ๒ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ มีเป้าหมายรองรับผู้โดยสารได้ ๑๖.๕ ล้านคนต่อปี
ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ โดยมีระบบทางวิ่งและทางขึ้นลงรับเที่ยวบินได้ ๓๑ เที่ยวบิน^๓
ต่อชั่วโมง ลานจอดท่าอากาศยาน ๓๑ หลุมจอด และระยะที่ ๒ มีเป้าหมายรองรับ^๔
ผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๘๖ โดยมีระบบทางวิ่งและทางขึ้น^๕
ลงรับเที่ยวบินได้ ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน ๓๙ หลุมจอด การพัฒนา
ท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรสากลและผู้โดยสาร
ได้เพิ่มขึ้น บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บททั้งสองระยะข้างต้น^๖
ใช้งบประมาณของ ทอท. ดำเนินการภายใต้ขอบเขตพื้นที่เดิมที่มีอยู่ปัจจุบัน เป็นการ
ปรับปรุงรายละเอียดองค์ประกอบและการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ส่งผลต่อทางวิ่งและ
เขตความปลอดภัยทางการบิน รวมถึงมีการทบทวนมาตรฐานการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้
สอดคล้องกัน

ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่



นายนิตินัย สาสกุล
การท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น ๒ กลุ่ม “ได้แก่

๑. งานเร่งด่วนบรรเทาความแออัด

๑.๑ งานสัมปทาน (อาคารจอดรถและอาคารอนกประสงค์)

๑.๒ งานก่อสร้างอาคารทดแทน

- อาคารตับเพลิง

- อาคารคลังสินค้า

- ลานจอดอุปกรณ์บริการภาคพื้น

๒. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะ ๑

๒.๑ กลุ่มงานเขตการบิน

๒.๒ กลุ่มงานอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน

๒.๓ กลุ่มงานระบบสนับสนุนท่าอากาศยาน

งานบรรเทาความแออัดระยะสั้น ท่าอากาศยานได้เตรียมทำการสร้างอาคาร เช่น สร้างคราฟโกลลังใหม่ และมีการย้ายสาธารณูปโภคบางส่วน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบัน ได้มีความคืบหน้า โดยมีการก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ โดยได้เปิดใช้งาน อาคารจอดรถยนต์ตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๓ ที่ผ่านมาและจะมีการต่อเติมอาคาร ผู้โดยสารด้านทิศเหนือ ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำ EIA ซึ่งงานก่อสร้างกลุ่มอาคาร ทดแทนทั้งหมด คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างประมาณปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และเสร็จ ในช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๗

ในส่วนของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะ ๑ ปัจจุบัน ท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งได้ ประมาณ ๒๕ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการได้เพิ่มสูงขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง เกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานฯ ก็ต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเพียงพอที่จะให้บริการได้ตามเกณฑ์ที่เหมาะสม ตั้งแต่ขนาดชาลาด้านหน้าอาคาร พื้นที่ให้บริการภายในอาคารผู้โดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสนับสนุนต่างๆ สำหรับการวิเคราะห์และการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีสัดส่วนระหว่างผู้โดยสารระหว่างประเทศต่อผู้โดยสารภายในประเทศ มีแนวโน้ม จะปรับเป็น ๔๐ : ๖๐ ทั้งนี้คาดว่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะมีจำนวนผู้โดยสารรวม ในปี พ.ศ. ๒๕๗๖ ประมาณ ๑๙.๖๕ ล้านคน เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๗.๓๓ ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ ๑๒.๖๒ ล้านคน มีปริมาณสินค้าและพัสดุ ประมาณ ๘๐๐๐ ก้อนที่เข้า - ออก จำนวน ๑๙,๒๕๒ ตัน ดังนั้น การพัฒนาท่าอากาศยาน เชียงใหม่ ให้สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามที่คาดการณ์ไว้ การท่าอากาศยานเชียงใหม่จึงมีแผนพัฒนาปรับปรุงรายละเอียด และองค์ประกอบการบางส่วนของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้สอดคล้องกับจำนวน เที่ยวบินและผู้โดยสารซึ่งกำหนดเป้าหมายไว้ ๒ ระยะ ประกอบด้วย

ระยะที่ ๑

เป้าหมาย : รองรับผู้โดยสารได้ ๑๖.๕ ล้านคนต่อปี รองรับผู้โดยสารถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ โดยมีระบบทางวิ่งและทางขึ้บรองรับเที่ยวบินได้ ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

การดำเนินงาน :

๑. กิจกรรมงานเขตการบิน

- ระบบทางวิ่งและทางขึ้บ

- งานก่อสร้างทางขึ้นนานาเส้นใหม่ พร้อมทางขึ้บอ กด่วน

- หลุมจอดอากาศ

- งานก่อสร้างและปรับปรุงลานจอดอากาศยาน เป็น ๓๑ หลุมจอดพร้อมระบบเติมน้ำมันทางท่อ

๒. กิจกรรมงานอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน

- งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

- งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

- งานก่อสร้างอาคารสำนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ และสายการบินพร้อมที่จอดรถยนต์

๓. กิจกรรมงานระบบสนับสนุนท่าอากาศยาน

- งานก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปา

- งานก่อสร้างและปรับปรุงขยายขีดความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย

- งานก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อย

- งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยาน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะ ๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด ส่งให้ คณะกรรมการผู้อำนวยการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) พิจารณาครั้งที่ ๒ ในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พร้อมกับเสนอให้คณะกรรมการตีเห็นชอบโครงการ โดยจะเริ่มก่อสร้าง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จากการพัฒนาทั้งหมดนี้ จะทำให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีขีดความสามารถเพิ่มจากเดิมที่รองรับผู้โดยสารได้ ๘ ล้านคน เพิ่มขึ้นมาเป็น ๑๖.๕ ล้านคน

ระยะที่ ๒

เป้าหมาย : รองรับผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี รองรับผู้โดยสารถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ โดยมีระบบทางวิ่งและทางขึ้บรองรับเที่ยวบินได้ ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

การดำเนินงาน :

๑. กิจกรรมงานเขตการบิน

- หลุมจอดอากาศ

- งานก่อสร้างและปรับปรุงลานจอดอากาศยาน เป็น ๓๙ หลุมจอดพร้อมระบบเติมน้ำมันทางท่อ

๒. กิจกรรมงานอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน

■ งานก่อสร้างอาคาร Main Terminal

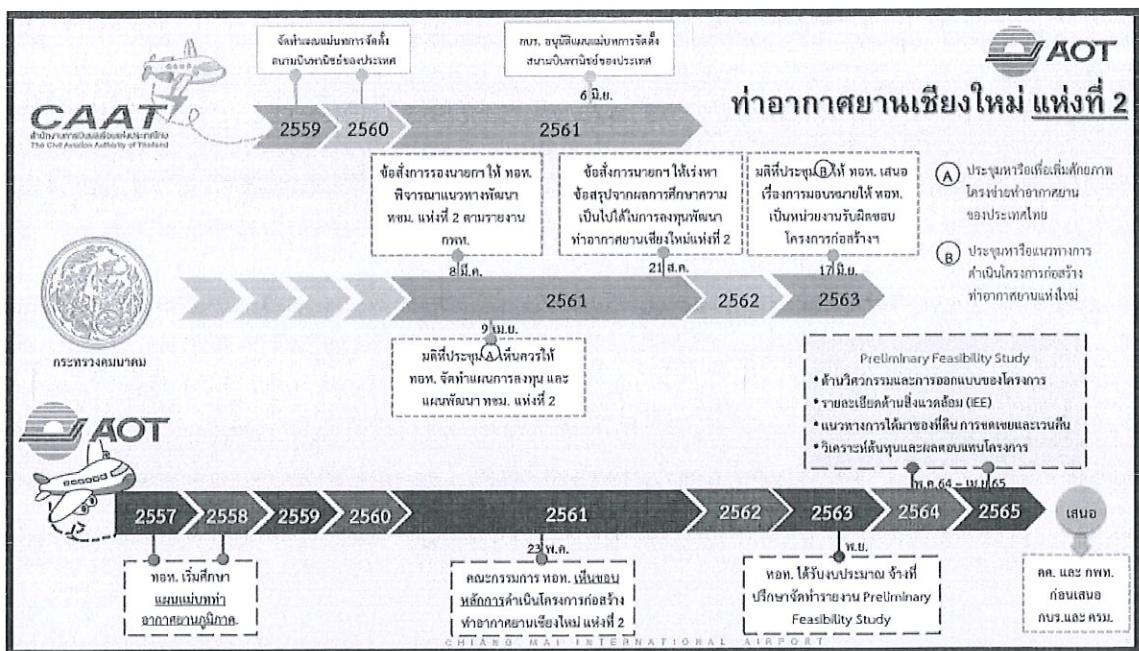
■ งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเทียบเครื่องบิน

๓. กลุ่มงานระบบสนับสนุนท่าอากาศยาน

■ งานต่อขยายถนนยกระดับ และปรับเปลี่ยนระบบทางสัญจรด้วย

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ทั้ง ๒ ระยะข้างต้น ดำเนินการภายใต้ขอบเขตพื้นที่เดิมที่มีอยู่ปัจจุบัน ซึ่งเป็นการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทางวิ่งและเขตความปลอดภัยทางการบิน รวมถึงมีการทบทวนมาตรการด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน โดยงานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัดระยะสั้นประกอบด้วย ๑) งานสัมปทาน (อาคารจอดรถยนต์และอาคารอนุกประสงค์) ปัจจุบันได้เปิดใช้อาคารจอดรถยนต์หลังใหม่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งจะสามารถรองรับรถยนต์ของผู้มาใช้บริการสนามบินได้ประมาณ ๓,๐๐๐ คัน ในเบื้องต้น ทชม. ได้จัดให้มีบริการรับส่งจากอาคารจอดรถยนต์มายังอาคารผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ และในอนาคต ทชม. มีแผนงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสาร (walk way) เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ๒) งานก่อสร้างอาคารทดแทน (อาคารดับเพลิงและภูมิพล อาคารคลังสินค้า และลานจอดอุปกรณ์บริการภาคพื้น) อยู่ระหว่างการออกแบบกลุ่มอาคารทดแทน คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๔ (ระยะเวลา ก่อสร้างประมาณ ๑ ปี) ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๖ – ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ ณ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนาทชม. และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒



ตามการประชุมหารือเพื่อเพิ่มศักยภาพโครงสร้างข่ายท่าอากาศยานของประเทศไทย เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๑ โดยมีนายอかも เตินพิทยาไพสิฐ อธิตรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมเป็นประธาน มีมติให้ ทoth. พิจารณาจัดทำแผนการลงทุน และ แผนการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ โดยต่อมา เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ คณะกรรมการ ทoth. เห็นชอบในหลักการให้ ทoth. ดำเนินโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและลดปัญหา ความแออัดของท่าอากาศยานในปัจจุบัน หลังจากนั้นเมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ ได้มีการประชุมหารือแนวทางการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ โดยมีนายชัยวัฒน์ ทองคำคุณ ปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) เป็นประธานและมี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สกค.), สำนักงานสภាទัณ្ហการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.), สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย (สศก.), สำนักงานนโยบายและplanning แห่งประเทศไทย (กพท.), สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.), สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) และ ทoth. มีมติให้ ทoth. เสนอเรื่องการ มอบหมายให้ ทoth. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน แห่งใหม่ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทยต่อ กระทรวงคมนาคม และ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณา ก่อนเสนอให้คณะกรรมการ การบินพลเรือน และ คณะกรรมการรัฐมนตรี พิจารณาเชิงนโยบายให้ ทoth. เป็นหน่วยงาน รับผิดชอบโครงการก่อสร้างฯตามลำดับต่อไปนี้

ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด อยู่ระหว่างขั้นตอนพัสดุจัดจ้าง ที่ปรึกษาจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนเบื้องต้น (Preliminary Feasibility Study) ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรมและการออกแบบ โครงการรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) แนวทางการได้มาซึ่งที่ดิน การซัด夷และวนคืน และการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งคาดว่า จะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕

ประธาน

ในส่วนของอาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ควรจะก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่าง อาคารจอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสาร (walk way) เพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย มากยิ่งขึ้น

นายนิตินัย สาสกุล การท่าอากาศยาน เชียงใหม่

จากเดิมที่มีการออกแบบโครงการอาคารจอดรถยนต์ จะมีทางเดินเชื่อม ระหว่างอาคารที่จอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสาร (walk way) แต่เนื่องจาก มีการดีเลย์ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ การพัฒนาของงานเร่งด่วนบรรเทาความแออัดและโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน เชียงใหม่ ระยะ ๑ ช้อนทับกัน จึงมีการปรับเปลี่ยนความคิดจากเดิมที่เป็นทางเดิน เชื่อมล้อยฟ้าจะเปลี่ยนมาเป็นทางเชื่อมพื้นดิน รวมทั้งจะมีรถกอล์ฟบริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารอีกด้วย

นายสมชาย ทองคำคุณ หอการค้าจังหวัด เชียงใหม่

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นปีที่มีความรุ่งเรืองในเรื่องการท่องเที่ยวของจังหวัด เชียงใหม่ที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ทำให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีปัญหาในเรื่องของรถชนส่งนักท่องเที่ยว โดยรถบัสขนาดใหญ่ เพราะฉะนั้น จึงอยากให้

การท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มจำนวนช่องจอดของรถบัสและรถรับ – ส่งนักท่องเที่ยว ชนิดต่างๆ มากขึ้น เพื่อรับรับจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มมากขึ้น หลังจากที่สถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 คลี่คลายลง เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยвлับมา รวมถึงนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าประเทศได้

นายนิตินัย สาสกุล
การท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

ประธาน

มติที่ประชุม

วาระ ๔.๔

เลขานุการฯ

การท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีการวางแผนที่จะรื้อถอนอาคารครัวโกหลังเดิม ออกไป เพื่อรับรถขนส่งนักท่องเที่ยวซึ่งขณะนี้การท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้เตรียมพร้อมทั้งหมดแล้ว และในส่วนของลานจอดรถยนต์ สามารถจอดได้ ๑,๓๐๐ คัน หลังจากที่มีการพัฒนาแล้วเสร็จ จะสามารถจอดรถได้ถึง ๓,๐๐๐ คัน

ในอนาคตอาจจะมีรถที่สามารถเดินทางรับ – ส่ง ผู้โดยสารจากในเมืองมาด้วย การท่าอากาศยานเชียงใหม่โดยเฉพาะ เพื่อลดความแออัดในบริเวณการท่าอากาศยาน เชียงใหม่ และจะไม่มีปัญหาในเรื่องของอาคารจอดรถที่ไม่เพียงพอ

รับทราบ

สถานการณ์ให้บริการรถเมล์ RTC และ รถโดยสารมินิบัส

ในคราวประชุม อธ.จ.หัวดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ได้รายงานการให้บริการรถเมล์ RTC ว่ามีการหยุดให้บริการชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งปัจจุบันได้เริ่มกลับมาให้บริการอีกรอบ แต่ความถี่ในการเดินรถ ยังไม่สามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ เนื่องจากปริมาณของผู้โดยสารลดลง จากเดิม ส่งผลให้ผู้ประกอบการประสบปัญหา เช่น ผู้ประกอบการรถเข้าห้างในส่วนของการบำรุง ซ่อมแซมรถต่างๆ และการจ่ายค่าງวด การขอพักชำระหนี้ โดยขอให้มีการยืดระยะเวลาออกไป ก่อน และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการดังกล่าวต่อไป

นางวรภรณ์ วรพงศธร
ชนส่งจังหวัดเชียงใหม่

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด - 19) ในวงกว้าง พ布ผู้ติดเชื้อโควิด - 19 ในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก รวมถึงจังหวัดเชียงใหม่ก็พบผู้ติดเชื้อโควิด - 19 เช่นกัน ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ส่งผล กระทบต่อการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยในภาพรวมประชาชนหลีกเลี่ยงการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ หากจำเป็นต้องเดินทางส่วนมากจะเดินทางด้วยรถส่วนตัว ประกอบกับมีการกำหนดมาตรการด้านสาธารณสุขในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เช่น การคัดกรองผู้ที่จะเดินทางเข้า – ออก พื้นที่เสี่ยงต่างๆ มีการกักตัวเฝ้าดูอาการ ถ้าหากมาจากพื้นที่เสี่ยงรวมทั้ง จะต้องมีการเว้นระยะ เป็นต้น ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารลดลง เป็นจำนวนมาก บางเส้นทางผู้ประกอบการหยุดให้บริการชั่วคราว เนื่องจากไม่มีผู้โดยสารใช้บริการ (มีเดินรถเที่ยวเปล่า) ประกอบกับขณะนี้ยังไม่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาด้วยก็จะมีแต่การท่องเที่ยวภายในประเทศ ดังนั้น ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่ให้บริการแบ่งเป็น ๒ หมวด ดังนี้

(๑) เส้นทางหมวด ๑ มีจำนวน ๘ เส้นทาง และปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการอยู่ จำนวน ๔ เส้นทาง

ข้อมูลรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ จังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ	สถานะผู้ประกอบการ	หมายเหตุ
๑	B๖ (สายที่ ๖)	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย , วนขวา) (EV Bus ๑ คัน) ๓๐ บาท/ตลอดสาย	บริษัท สิงแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒	B๙.๑๐ (สายที่ ๑๐)	หมู่บ้านชัญเชียง-รอบเมืองเชียงใหม่ (รถตู้) ๒๐ บาท/ตลอดสาย	บริษัท ชัญเชียงขนส่ง จำกัด	ดำเนินการอยู่	หยุดให้บริการ
๓	สายที่ ๑๖	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ตลาดในท์บازาร์ ๕๐ บาท/ตลอดสาย	สหกรณ์ครลานนาเดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	หยุดให้บริการ
๔	B๑ (สายที่ ๑๙)	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ - สวนสัตว์เชียงใหม่ (Mini bus) ๑๕ บาท/ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๕	B๒ (สายที่ ๑๙)	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (Mini bus) ๑๕ บาท/ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๖	B๓ (สายที่ ๒๐)	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ - โรงพยาบาลนพรพิมิตร (Mini bus) ๑๕ บาท/ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๗	R๑ (สายที่ ๒๒)	สวนสัตว์เชียงใหม่ - ตลาดวโรรส - ห้างเชียงทรัล เฟสติวัลเชียงใหม่ (NGV Bus) ๓๐ บาท/ตลอดสาย	บริษัท รีเจียนนอล ธนาชิพ	ดำเนินการอยู่	หยุดให้บริการ
๘	R๓ (สายที่ ๒๔)	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ถนนนิมมานเหมินทร์ - ประตูท่าแพ (NGV Bus) ๓๐ บาท/ตลอดสาย		ดำเนินการอยู่	หยุดให้บริการ

รถประจำทางหมวด ๑ เป็นรถโดยสารปรับอากาศทั้งหมด ในส่วนของรถ RTC เดิม RTC มีเส้นทางที่ให้บริการ ๓ เส้นทาง แต่เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด - ๑๙ RTC จึงยกเลิกประกอบการ ๑ เส้นทาง ได้แก่ สายที่ ๒๓ ห้างพรอมเมนาดา - ตลาดในท์บازาร์ - ท่าอากาศยานฯ (คงเหลือให้บริการ ๒ เส้นทาง) ทั้งนี้ ผู้แทน RTC ได้แจ้งแผนดำเนินการของ RTC ว่าผู้ประกอบการจะเปลี่ยนรถโดยสารที่ให้บริการให้มีขนาดเล็กลงและเป็นรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV bus) ขนาด ๔.๕ เมตร โดยคาดว่าจะกลับมาให้บริการภายในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นี้ โดยในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๖๔ RTC จะทราบรายละเอียดที่ชัดเจนขึ้น ทั้งข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถและแผนที่จะกลับมาให้บริการ และในส่วนของรถโดยสารที่ให้บริการในสายที่ ๖ ของบริษัท สิงแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด เป็นรถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV bus) จำนวน ๒๐ ที่นั่ง และใช้บริการสถานีชาร์ตไฟฟ้าของ สถาบันวิจัยพลังงาน คณฑ์เกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปัจจุบัน ให้บริการวันละ ๔ เที่ยว ได้แก่

- สนามบิน - สถานีขนส่งซ้างเผือก ๑๑.๐๐ น. กับ ๑๓.๐๐ น.
- สถานีขนส่งซ้างเผือก - สนามบิน ๑๒.๐๐ น. กับ ๑๔.๐๐ น.

(๒) เส้นทางหมวด ๔ จำนวน ๓๐ เส้นทาง และปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งให้บริการครบทุกเส้นทาง

ข้อมูลรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ	สถานะผู้ประกอบการ	หมายเหตุ
๑	๒๔๒๗	ฝาง - บ้านพางหงษ์ - พร้าว	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒	๒๔๓๔	เชียงดาว - ไชยปราการ	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๓	๒๔๒๘	เชียงใหม่ - บ้านวัดจันทร์	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๔	๒๔๕๑๐	ฝาง - บ้านท่าตอน	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๕	๒๔๕๕๒	เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ต	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๖	๒๔๕๕๓	เชียงใหม่ - บ้านแท่นคำ	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๗	๒๔๕๕๔	ยวอด- บ้านแม่น้ำจาร	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๘	๒๔๕๕๖	เชียงใหม่ - ดอยนางแก้ว	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๙	๒๔๕๕๘	ฝาง - บ้านแม่สลัก	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๐	๒๔๑๑	ฝาง - เขื่อนพลังงานไฟฟ้าน้ำแม่ มาว - บ้านคุ้ม (อ่างขา)	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๑	๒๔๕๕๔	ยวอด - ดอยเต่า - บ้านก่องจะ	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๒	๒๔๕๕๗	บ้านท่าตอน - บ้านห้วยหลุ	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๓	๒๔๕๕๙	พร้าว - บ้านโกล่งขอด	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๔	๒๔๒๙	จอมทอง-ดอยอินทนนท์	สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๕	๒๓๑๔	เชียงใหม่ - เปียงหลวง - บ้าน หลักแต่ง (หลักเขตแดนไทย)	บริษัท ดาวทองขนส่ง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ	สถานะ ผู้ประกอบการ	หมายเหตุ
๑๖	๒๒๒๘๓	เชียงใหม่ - บ้านจอง – บ้านเมืองนะ	บริษัท ดาวทองขนส่ง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๗	๒๕๕๙	เชียงใหม่ - สันกำแพง - บ้าน โปงกุ่ม	สหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๘	๒๕๕๗	เชียงใหม่ - บ้านเป้า	สหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๑๙	๒๕๕๘	บ้านแม่มาลัย - บ้านสบกায়	สหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๐	๒๓๔๕	เชียงใหม่ - น้ำพุร้อนสันกำแพง	สหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๑	๒๕๒๔	เชียงใหม่ - บ้านถวาย - อ้อເກວ สารภี	บริษัท บ้านถวายบริการเดินรถ	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๒	๒๒๐๑ ก	เชียงใหม่ - พร้าว (เต้)	บริษัท เพرمประชาขนส่ง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๓	๑๒๓๑ ค	เชียงใหม่ - พร้าว	บริษัท เพرمประชาขนส่ง จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๔	๒๒๔๔	ฝาง - บ้านคุ้ม	บริษัท เชียงใหม่ทัวร์พับไฮโลแหะ กิจ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๕	๑๒๓๒ ก	เชียงใหม่ - ชุมต - ดอยต่า	บริษัท นครพิงค์เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๖	๑๒๓๒ ข	เชียงใหม่ - จอมทอง	บริษัท นครพิงค์เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๗	๒๒๒๐	ชุมต - ออมก้อย - บ้านแม่เต็น	บริษัท นครพิงค์เดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๘	๑๒๓๑ ก	เชียงใหม่ - ท่าตอน	บริษัท ยานยนต์นครเชียงใหม่ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๒๙	๑๒๓๑ ข	เชียงใหม่ - เชียงดาว	บริษัท ยานยนต์นครเชียงใหม่ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ
๓๐	๑๒๓๔ ข	เชียงใหม่ - ร่มหลวง	บริษัท เชียงใหม่ร่มหลวงเดินรถ จำกัด	ดำเนินการอยู่	ให้บริการ

เดิม บริษัท ดาวทองขนส่ง จำกัด ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ๓ เส้นทาง แต่เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ ผู้ประกอบการ ขอยกเลิกประกอบการ สายที่ ๒๒๒๑ เชียงดาว - เปียงหลวง - หลักเขตแดนไทย เนื่องจากผู้โดยสารลดลงมากจึงจำเป็นต้องปรับลดจำนวนรถ และการให้บริการ ให้สอดคล้องกับความต้องการ ประกอบกับผู้ประกอบการยังคงได้ประกอบการใน เส้นทาง เชียงใหม่ - เปียงหลวง - หลักเขตแดนไทย อยู่ซึ่งมีรถเพียงพอ กับการ ให้บริการ

ในส่วนของรถเมล์ไฟฟ้า E4C ของบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด เป็นเส้นทางที่จังหวัดเชียงใหม่คาดหวังให้ เป็นเส้นทางที่จะมีการใช้รถไฟฟ้าเป็นเส้นแรก ซึ่งขณะนี้มีรถให้บริการอยู่ ๑ คัน เป็นรถพลังงานไฟฟ้า (EV bus) แต่ยังไม่ได้รับความ

สนใจจากประชาชนมากนัก เนื่องจากมีปัญหาในเรื่องของการเชื่อมต่อกับ RTC และรถเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วส่วนทางเดินรถสามารถเชื่อมต่อกันได้ด้วยเส้นทางเดินรถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่มีผู้ใช้เป็นจำนวนมาก ส่งผลทำให้ยังไม่สามารถที่จะเข้าชนะความสะดวกของการใช้รถจักรยานยนต์ได้ เนื่องจากการใช้รถจักรยานยนต์สะดวกกับการเดินทางในชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก เพราะฉะนั้นสำนักงานฯ จะต้องพยายามหาวิธีการที่จะจูงใจให้คนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น ซึ่งที่ผ่านมา มีหลายหน่วยงานช่วยผลักดัน โดยการพยายามที่จะทำให้มีเมืองเชียงใหม่ปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน ลดความแออัดของการจราจรมากที่สุด โดยสำนักงานฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์นโยบายลดภาระบุคคลที่ใช้รถไฟฟ้า และจากการประชุมหารือร่วมกับผู้ประกอบการรถต่างๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ ทุกคนมีความเห็นตรงกันว่าควรหันมาใช้รถไฟฟ้าแทน เพื่อต้องการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับสังคมของเมืองเชียงใหม่ อีกทั้ง ยังเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาฝุ่นควันที่ยังเป็นปัญหามากมายนาน และต้องการพัฒนาให้จังหวัดเชียงใหม่ให้เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งก็คาดหวังว่าจังหวัดเชียงใหม่จะเป็นเมืองแบบอย่างที่ดีให้กับหลาย ๆ จังหวัดในประเทศไทย และในส่วนของการลงทุนสำหรับการปรับปรุงรถที่ใช้น้ำมันมาเป็นรถไฟฟ้า เช่น รถ ๒ แต่ ซึ่งหนึ่งคันอาจจะใช้งบประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ บาท ส่วนนี้จะเป็นโจทย์ที่จะต้องกลับไปทบทวน ว่าสามารถปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงได้มากแค่ไหน ซึ่งทุกอย่างจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร ดังนั้น ก็จะต้องช่วยกันพัฒนาไปเรื่อยๆ และผลักดันอยู่ตลอด

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล
เทศบาลนครเชียงใหม่ แพร่ระบาด

ในเรื่องของระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ระลอกที่ ๒ ส่งผลให้รายได้ของรถเมล์เทศบาลนครเชียงใหม่ลดลงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากไม่มีผู้มาใช้บริการ จึงขอแจ้งว่า คณะกรรมการฯ จังหวัดเชียงใหม่จะขอวิงรถให้ในช่วงเวลาที่จำเป็น และลดจำนวนเที่ยวเดินรถลง คือ ช่วงเช้าวันรุต ๔ เที่ยว และช่วงเย็นวันรุต ๔ เที่ยว ในแต่ละสาย ซึ่งจะสืบสุกภายใต้สิ่งมีคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นี้ เพื่อจะทดลองว่า สถานการณ์จะมีพิษทางที่ดีขึ้นหรือไม่ ซึ่งโดยรวมเทศบาลนครเชียงใหม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก UNDP ในการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งได้มีการรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่ผ่านมา โดยจะมีการรวบรวมแต่ละสายทางมารวมกัน และทำเข้าสู่ระบบ Application Uber Transit และนำระบบดังกล่าวมาเริ่มใช้กับการเดินรถของรถเมล์เทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งได้ประสานกับ RTC และรถขนส่งสาธารณะต่างๆ ที่ได้หยุดให้บริการไปแล้ว เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ รถ RTC จะเปลี่ยนมาเป็นรถ EV รถไฟฟ้า ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ขนาด ๘.๕ เมตร ซึ่งตอนนี้ระบบ UNDP มาช่วยสนับสนุนเพื่อลดการเกิดคาร์บอนในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งรถในอนาคตระบบต่างๆ คาดว่าจะเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด ซึ่งขณะนี้ UNDP ได้ดำเนินการออกแบบจุดจอดให้ทั้งหมดพร้อมทั้งระบบของอันเบอร์ทราบซึ้ง ซึ่งหากต้องการไปยังจุดป้ายที่กำหนด จะสามารถทราบได้โดยว่ารถจะมาถึงเมื่อไหร่ ซึ่งขณะนี้มีการดำเนินการแล้ว โดยเทศบาลนครเชียงใหม่ มีระบบ GPS ติดตัวในรถเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างเริ่มดำเนินการติดตัวป้าย

ระเบียบวาระที่ ๕

วาระ ๕.๑

พ.ต.อ.เจน โสภา
ตำรวจภูธรจังหวัด
เชียงใหม่

เรื่องเพื่อพิจารณา

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔

ด้วยในระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ เป็นช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ซึ่งเป็นวันหยุดยาวประจำรอบปีนี้รัฐบาลประกาศให้มีวันหยุดราชการต่อเนื่องกันหลายวัน ส่งผลให้ในช่วงวันดังกล่าวจะมีประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนา เพื่อร่วมฉลองวันสงกรานต์และวันแห่งครอบครัวตามประเพณีไทย หรือมีการเดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ เป็นจำนวนมาก อาจมีการนำทรัพย์สินมีค่าติดตัวไปด้วย และอาจมีการจัดกิจกรรมหรืองานรื่นเริงที่มีประชาชนและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไปร่วมงานเป็นจำนวนมาก เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม และรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ต่างๆ ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ประจำปี ๒๕๖๔ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตำรวจนครบาลจังหวัดเชียงใหม่ได้มีการเตรียมความพร้อมดังนี้

๑. การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม โดยตำรวจนครบาลจังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดทำแผนและมาตรการในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ ๑ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ ให้สอดคล้องเหมาะสมกับพื้นที่ และสถานการณ์มากที่สุด เช่น การตั้งจุดตรวจในเขตพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยง จุดล่อแหลม โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับสถานการณ์อาชญากรรมของแต่ละพื้นที่ โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลตามแนวทางที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น การกวดขันจับกุมผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเพิ่มเติมตามหนังสือแจ้งเวียนอนุบัญญัติตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๗ ของคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๘ กวดขันสถานบริการและสถานประกอบการที่กระทำการตามกฎหมาย จัดทำโครงการ “ประชารัฐร่วมใจดูแลความปลอดภัยบ้านประชาชนช่วงเทศกาลสำคัญ” เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ระยะเวลา ๗ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔) โดยมอบหมายให้หัวหน้าสถานีตำรวจนครในสังกัดรับผิดชอบควบคุมกำกับดูแลการดำเนินการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงผ่านสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ และแอปพลิเคชัน Police Alert มาใช้เป็นช่องทางการติดต่อสื่อสารสองทางกับประชาชน เพื่อร่วมกันติดตามเฝ้าระวังเหตุร้ายและความเคลื่อนไหวต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่องไม่มีข้อจำกัด ทั้งนี้ ตำรวจนครบาลจังหวัดเชียงใหม่จะเริ่มตั้งแต่นี้ต่อไป เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการกวดขันการจราจรตามจุดต่างๆ ในวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๔

๒. การรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ โดยให้ตำรวจนครบาลจังหวัดในพื้นที่ เพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติงานและจัดกำลังออกตรวจตรารักษาความปลอดภัยในสถานที่สำคัญและพื้นที่สาธารณะต่างๆ เช่น สถานที่ราชการ สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่สำคัญอื่น ๆ เป็นต้น

๓. การประชาสัมพันธ์ โดยมอบหมายให้ตำรวจนครในพื้นที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเตือน ให้ประชาชนรับรู้รับทราบอย่างทั่วถึงผ่านช่องทางการสื่อสารทุกชนิด รวมถึงหอกระจายข่าวในหมู่บ้าน เช่น การให้ผู้ช่วยพานิช เตรียมร่างกายให้พร้อมและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ.๒๕๖๒ การดำเนินการตรวจจับผู้ใช้รถกระบวนการที่บรรทุกน้ำหนักเกิน รถร่องค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนหมากนิรภัยในขณะขับขี่ การคาดเข็มขัดนิรภัย การตรวจจับการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด รวมทั้ง การดีมแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่yanพาหนะ แจ้งประชาสัมพันธ์การเปิดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) ในถนนบางสายให้ประชาชนรับทราบ รวมถึงการดำเนินการตามความร่วมมือกับฝ่ายปกครองและส่วนห้องคลินิกตามนโยบาย “ประชารัฐ” เพื่อจัดตั้ง “ด่านชุมชน” ร่วมกับอาสาสมัครจราจร อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และหน่วยงานในชุมชน เพื่อรณรงค์ ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนนสายรองที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

ว่าที่ร้อยตรีณัฐพงศ์ สุจิตวิกรานต์ จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการเสียชีวิตบนท้องถนนส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ผู้ทรงคุณวุฒิ

รถจักรยานยนต์และพบว่า อัตราการเสียชีวิตสูงสุดในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถนิรภัย รวมถึงการใช้รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมまい ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ พบร่วมกับผู้ทรงคุณวุฒิด้านตรวจแลกเปลี่ยนภาระที่ผิดเดิมที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่าเมื่อมีการตั้งด่านตรวจจัดส่วนห้องคลินิกตามนโยบาย “ประชารัฐ” จะพบกลุ่มผู้กระทำการเดินทางหลอกและใช้ถนนสายรองแทน ทำให้ที่ผ่านมาไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายรองรวมถึงถนนในชุมชนสูงกว่าถนนสายหลัก ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าว จึงควรมีการตั้งด่านชุมชนบริเวณถนนสายรองและถนนในชุมชนเพิ่มขึ้น เพื่อให้เกิดการเฝ้าระวังและสามารถดำเนินมาตรการได้อย่างเข้มงวดยิ่งขึ้น

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายตำราชภูมิรังหัวดเชียงใหม่ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปอย่างเคร่งครัด

วาระ ๕.๒

(ร่าง) คำสั่งคณะกรรมการศึกษาธิการจังหวัดเชียงใหม่

เลขานุการฯ

ในคราวประชุมคณะกรรมการ จว.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้หารือร่วมกันในประเด็นเรื่องความก้าวหน้า การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ โดยที่ประชุมมีมติให้สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะฝ่ายเลขานุการ จัดทำคำสั่ง คณะกรรมการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อขับเคลื่อนการจัดระบบการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ในภาพรวม ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการจึงได้จัดทำ (ร่าง) คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้คณะกรรมการ จว.จังหวัดเชียงใหม่ ร่วมกันพิจารณาองค์ประกอบคณะกรรมการและอำนวยหน้าที่

นางสาวภารณ์ วรพงศ์ธร
ขนสจังหวัดเชียงใหม่

ความขอบหมายให้หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่เป็นคณะกรรมการและเลขานุการในคณะกรรมการจัดกล่าวแทนขอส่งจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากสามารถดำเนินการในภาพรวมซึ่งสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมสนับสนุน ในการกำหนดแนวทางจัดทำแผนปฏิบัติการ การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน การจัดทำแผนการจัดระบบการจราจร และการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่

ดร.บุญส่ง สัตโภภัส
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ควรเพิ่มรายชื่อคณะกรรมการ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ทรงยศ กิจธรรมกे�สร ตำแหน่ง ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและuhn เมื่อภูมิภาคมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

**เลขานุการ
ประธาน**

และขอเสนอรายชื่อคณะกรรมการเพิ่ม คือ ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
อำนวยหน้ำที่

๑. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่
๒. กำหนดแนวทางการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่
๓. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่
๔. เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และสร้างการรับรู้ให้แก่ประชาชน เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่
๕. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแนวทางการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่
๖. รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ต้องการเพิ่มเติมหรือไม่

มติที่ประชุม

เห็นชอบและมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ เพิ่มรายชื่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ต้องการเพิ่มเติมหรือไม่

วาระ ๕.๓

การทดลองจัดระบบการจราจรทางเดียวยร่วมกับทางเท้าและทางจักรยานในกิจกรรม “ลองดู” บริเวณถนนราชดำเนิน ตั้งแต่ประตูท่าแพ จนถึง หน้าวัดพระสิงห์

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล เทศบาลเชียงใหม่

สืบเนื่องจาก “โครงการเชียงใหม่เมืองเดินได้ เดินดี” ที่เทศบาลนครเชียงใหม่ดำเนินการจัดมาหลายครั้ง เทศบาลนครเชียงใหม่ได้จัดทำ MOU ร่วมกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง เพื่อพัฒนาเมืองเชียงใหม่ในเขตศูนย์เมือง โดยต้องการที่จะให้คนได้เดินเป็นส่วนใหญ่ และที่ผ่านมาได้มีการประชุมภาคีเครือข่ายเพื่อหารือแนวทางในการที่จะทำอย่างไรให้เมืองเชียงใหม่มีถนนต้นแบบที่สามารถเดินได้ และมีทางจักรยาน ซึ่งปัจจุบันในเมืองเชียงใหม่ยังไม่มีทางจักรยานรูปแบบที่สมบูรณ์ เพราะฉะนั้น เทศบาลนครเชียงใหม่จึงได้ร่วมกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาคัดเลือกเส้นทางจากถนนประตูท่าแพจนถึงวัดพระสิงห์ ระยะทางประมาณ ๑,๑๐๐ เมตร โดยผู้แทนจากศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมืองจะชี้แจงรายละเอียดของโครงการ ดังนี้

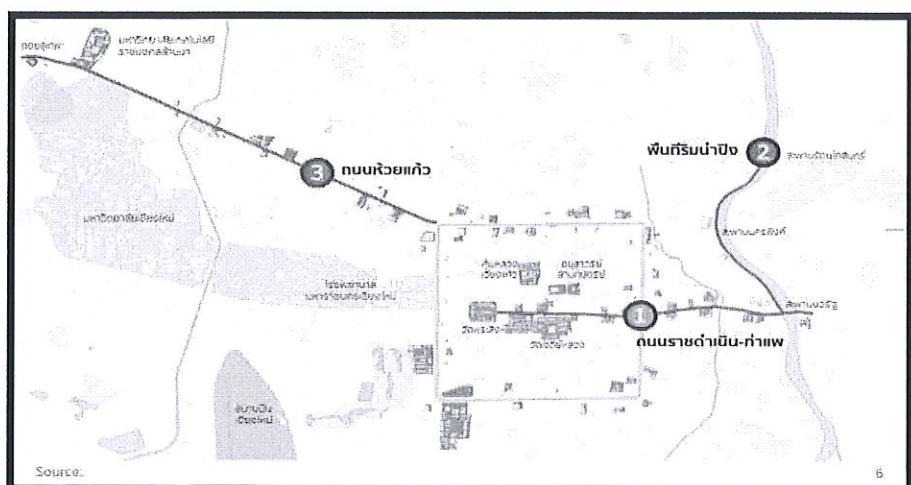
นางสาวอธิรักษ์ ประดิษฐ์ ผู้แทนศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง และพัฒนาเมือง

เบื้องต้นศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) เป็นศูนย์ออกแบบการพัฒนาเมืองของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จับประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการทำโครงการเกี่ยวกับเมืองเดินได้ เดินดี ทั่วประเทศ ซึ่งปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๐ ที่ผ่านมา ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) มีงานวิจัยที่ดำเนินการร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โครงการ เชียงใหม่ เมืองเดินได้ เมืองเดียวได้ โดยโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่สืบเนื่องของศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) ที่ดำเนินการร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ดังนั้น จึงนำโครงการดังกล่าวมาดำเนินการต่อ ซึ่งได้ดำเนินโครงการในหลายๆ เมือง เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น ภูเก็ต เป็นต้น โดยจังหวัดเชียงใหม่ได้เริ่ม kick-off ร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่แล้ว เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ผ่านมา และมีหน่วยงานภาคี ได้แก่ มหาวิทยาลัยทั้งหมด ๓ แห่ง รวมไปถึงองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทำงานร่วมกัน ในนาม “ภาคีเดินได้ เดินดีเชียงใหม่”

เส้นทางโครงการ “เชียงใหม่เมืองเดินได้ เดินดี” โดยมีโครงการนำร่องบนถนนราชดำเนินและถนนท่าแพ โดยมีการดำเนินการไปแล้ว ดังนี้

- วันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ การประชุมเตรียม kick – off โครงการพลังร่วมเมืองพื้นที่ย่านเมืองเก่าสู่ย่านเดินได้ – เดินดี
- วันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๒ การนำเสนอข้อเสนอกรอบความร่วมมือและแผนงานการขับเคลื่อนโครงการ “เตียว - หย่อง - เมือง : เชียงใหม่ เมืองเดินได้เมืองเดินดี”
- วันที่ ๙ – ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตรนักสำรวจเมืองรุ่นที่ ๒ “เตียว ส่อง เวียง เจียงใหม่” และเวิร์คช็อปนักสำรวจเมือง
- วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ พิธีลงนาม MOU และการเสวนานำร่องในหัวข้อ “เชียงใหม่เมืองเดินได้กับการก้าวข้ามกับด้วยการท่องเที่ยวปานกลาง”
- วันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ การประชุมภาคีพัฒนาย่านเดินได้เดินดี เมืองเชียงใหม่
- วันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ การหารือกับภาคีเพื่อเดินหน้าโครงการเชียงใหม่ เมืองเดินได้
- เมืองเดินดี หรือ การร่วมดำเนินโครงการพัฒนาย่านเดินได้เดินดี เพื่อยกระดับสุขภาวะคนเมืองเชียงใหม่ “เตียว หย่อง เมือง เชียงใหม่”
- วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการการออกแบบอย่างมีส่วนร่วม “เชียงใหม่ : เมืองเดินได้ – เมืองเดินดี” ครั้งที่ ๒ พื้นที่นำร่องถนนราชดำเนินและถนนท่าแพ
- วันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการ “เชียงใหม่เดินได้เดินดี” รับฟังความเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่าน ถนนท่าแพและถนนราชดำเนิน ต่อยอดสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาให้ตอบรับความต้องการคนทุกกลุ่ม
- วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จัดส่งแบบปรับปรุงทางเท้าเชียงใหม่ชั้นร่างสมบูรณ์ (draft final) นำร่อง ถนนท่าแพ - ถนนราชดำเนิน ต่อผู้บริหารเทศบาลนครเชียงใหม่ และสำรวจพื้นที่ริมแม่น้ำปิงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ บริเวณกادเมืองใหม่ถึงเชิงสะพานนวรัตน์ เพื่อหารือแนวทางปรับปรุงพื้นที่สาธารณะริมน้ำเพื่อพัฒนาสู่กิจกรรมนันทนาการ พักผ่อนหย่อนใจ และเสริมสร้างสุขภาวะ ฯลฯ
- วันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๔ รับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางเท้านำร่องเมืองเชียงใหม่ ถนนราชดำเนิน
- วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๔ รับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางเท้านำร่องเมืองเชียงใหม่ ถนนท่าแพ
- วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๔ ประชุมสรุปข้อคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ถนนราชดำเนิน - ถนนท่าแพ สรุ่งการออกแบบ “เชียงใหม่ : เมืองเดินได้ เมืองเดินดี”

พื้นที่ยุทธศาสตร์ย่านเดินได้เดินดี เมืองเชียงใหม่



ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) ได้มีการทำการศึกษาพื้นที่ ซึ่งจาก การทำประชาสังคมร่วมกับหลาย ๆ กลุ่ม ถนนเส้นแรกที่เลือก คือ ถนนราชดำเนิน - ท่าแพ ซึ่งศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) พิจารณาอยู่ ๒ มิติ คือ มิติแรก เป็นจุดที่เป็นเส้นแกนหลักของเมือง มิติที่สอง เรื่องของขนาด เนื่องจากเกิด สถานการณ์การแพร่ระบาดของ โควิด - ๑๙ อาจจะมีทั้งด้านดีและด้านเสีย ซึ่งด้านเสีย คือ เส้นถนนราชดำเนิน - ท่าแพ เป็นเส้นของการค้าทั้งหมด เมื่อเกิดสถานการณ์การ แพร่ระบาดของ โควิด - ๑๙ ส่งผลให้ผู้ที่อยู่อาศัยบนถนนไม่สามารถทำธุรกิจต่อไปได้ จึงเกิดคำถามว่าในระหว่างช่วงนี้ จะสามารถมีแนวคิดหรือการทำงานอะไรได้บ้าง ที่จะพัฒนาอย่างน้อยให้คนในเมืองใช้พื้นที่ในเมืองได้ในระหว่างนี้ และสามารถเดิน ถึงกันได้อย่างสะดวก ส่วนอีก ๒ เส้นทางที่เหลือจะมีการหารือร่วมกับทางเทศบาล นครเชียงใหม่ต่อไป

หลังจากได้ดำเนินการมาแล้ว ตั้งแต่กลางปี ๒๕๖๒ จนถึงปัจจุบัน ศูนย์ออกแบบ และพัฒนาเมือง (UddC) มีความคืบหน้า คือ มีการลงพื้นที่โดยมีการสนทนากลุ่ม (Focus group) กับผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ถนนราชดำเนิน - ท่าแพ เมื่อวันที่ ๓ - ๔ มีนาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา โดยเป็นการประชาสังคมกับหลากหลายกลุ่ม เพื่อที่จะทำการออกแบบ ประเมินข้อดี - ข้อเสีย และความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ เดินได้เดินดีของจังหวัดเชียงใหม่ ว่าเป็นอย่างไรบ้าง รวมถึง ประชาชนมีความคิดเห็น อย่างไร และจะเพิ่มเติมในส่วนใดบ้าง จากการสรุปผลการหารือแนวทางทั้งหมด แบ่งความคิดเห็นของประชาชนออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก คือ กลุ่มแรกไม่ต้องการให้เปลี่ยนแปลงทั้งหมด แต่อยากให้ทางเท้าและการจราจรดีขึ้น กลุ่มที่ ๒ คือ อยากให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งหมด ซึ่งปัญหาของถนนราชดำเนิน - ท่าแพ จะมีปัญหาในเรื่องของรถ เนื่องจากมีสถานศึกษาอยู่ในพื้นที่ค่อนข้างมาก ทำให้มีการจราจรแออัด ความคิดเห็นส่วนใหญ่ของการลงพื้นที่แบบ Focus group คือ ต้องการให้ถนน ราชดำเนิน - ท่าแพ เดินรถทางเดียว (One - Way) จอดรถบนถนนได้ ๑ ด้าน โดยสลับวันคู่ - คี่ และแบ่งเลนจักรยานไว้บนถนน ซึ่งประเด็นดังกล่าวจะต้องมีการหารือร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่ และผู้เชี่ยวชาญในเรื่องนี้อีกครั้งว่ามีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด

ข้อเสนอเพิ่มเติม ถนนราชดำเนิน

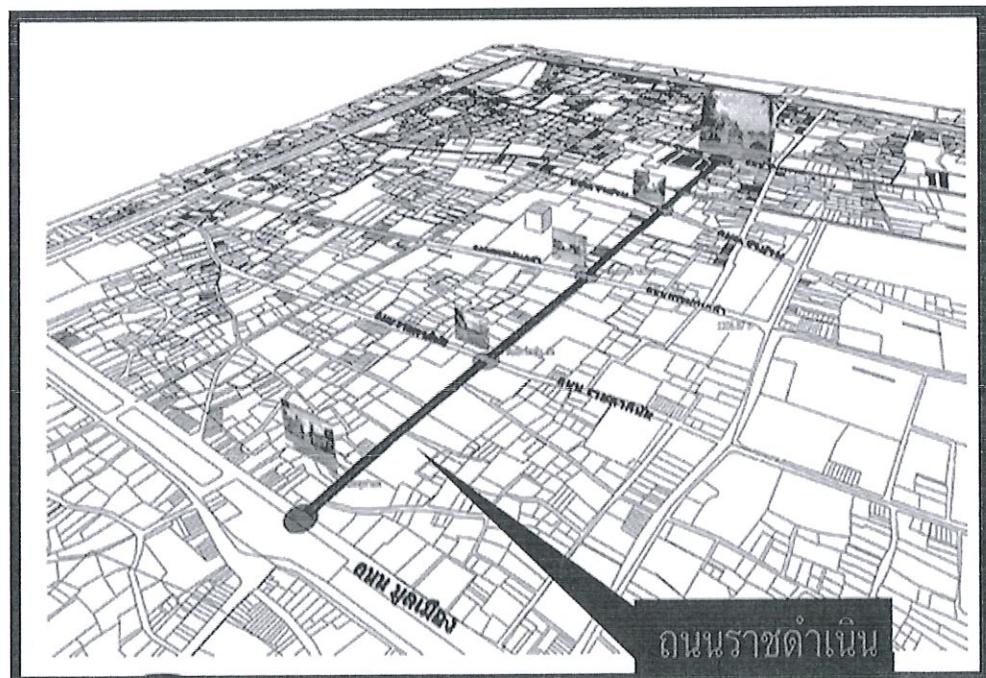
๑. ควรประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประชาชนไม่ทราบรายละเอียด ของโครงการที่ชัดเจน
๒. เสนอให้มีการประสานกับกลุ่มงานจราจร/วิศวกรจราจร ในการทดลองเดินรถ ทางเดียว เป็นระยะเวลา ๒ - ๔ สัปดาห์
๓. เสนอให้นำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน
๔. เสนอให้มีเลนจักรยานบนถนน แยกกับช่องสัญจรอรถยนต์ และจำกัดความเร็วการขับขี่
๕. เสนอให้มีการเร่งประสานงานระหว่างการไฟฟ้า เทศบาลนครเชียงใหม่ และชุมชน เพื่อหารือข้อสรุปเรื่องการออกแบบตู้ UTILITY บันдин เพื่อให้สามารถดำเนินการต่อได้
๖. เสนอโมเดลการปรับปรุงพื้นที่จอดรถภายในวัด เนื่องจากเป็นที่จอดรถที่ร่มรื่น และสามารถเก็บเงินเป็นรายได้ของวัด
๗. เสนอให้มีการขอเชื่อมถนนท่าแพกับย่านช้างม้อย

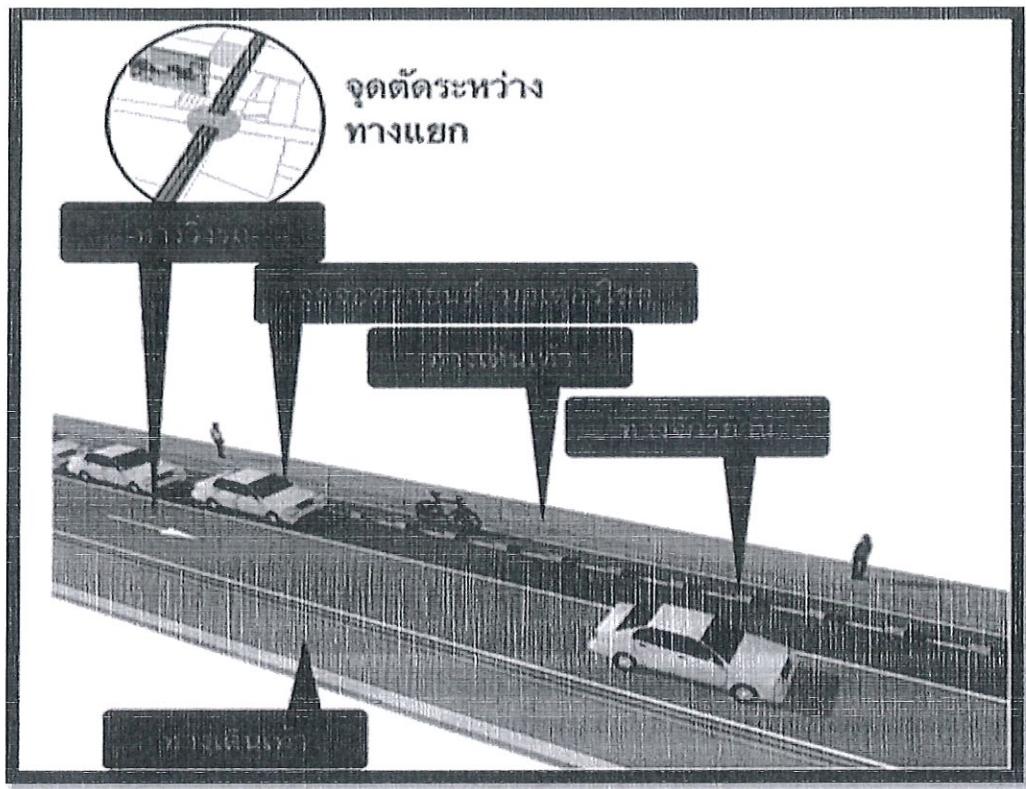
๙. เสนอโฉนดการทำ SHUTTLE BUS รับส่งคนฟรีจากที่จอดรถ (แบบ MANCHESTER) โดยมี SUBSIDY จากภาครัฐและภาคีป้าย (กรณี MANCHESTER คือเงินสนับสนุนจากเมืองและธุรกิจบนถนน)

๙. เสนอให้มีการ “พื้น” จิตวิญญาณถนนท่าแพให้ตอบโจทย์คนท่องถินทั้งรุ่นใหม่ รุ่นกลาง และรุ่นเก่า เพื่อเปลี่ยน “ทางผ่าน” เป็น “จุดหมายปลายทาง”

๑๐. เสนอให้จัดงาน “ลองดู” เพื่อทดลองสาธิตโครงการขนาดเท่าจริง ในช่วงวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๔ – ช่วงวันสงกรานต์

จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งหมด ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า ถ้าเป็นไปได้ก็อย่างให้มีการบูรณาการ เนื่องจากการที่นำสายไฟลงใต้ดินบนถนนท่าแพ ใช้ระยะเวลาที่ค่อนข้างนาน ดังนั้นประชาชนจึงมีความกังวลในเรื่องของผลกระทบที่ จะเกิดขึ้น และมีคำถามว่าจะเป็นไปได้หรือไม่ ซึ่งในการรับฟังความคิดเห็นทั้งหมด ที่ผ่านมา ไม่มีความคิดเห็นที่เป็นการต่อต้าน มีแต่คำถามว่าถ้าหากเป็นไปได้ขอให้มี การเริ่มดำเนินการในช่วงนี้เลย เนื่องจากจะได้รับผลกระทบน้อยที่สุดในการพัฒนา ทางเท้าต่อสันทาง และจากการที่ลงพื้นที่ทั้ง ๒ วันที่ผ่านมา ประชาชนแสดง ความคิดเห็นว่า ต้องการให้จัดงาน “ลองดู” ในช่วงเวลาใด้เลย โดยอย่างรู้ว่าถ้ามี การออกแบบเปลี่ยนแปลงช่องเดินทางเท้าและปรับปรุงการจราจรแล้ว จะส่งผลกระทบ ต่อประชาชนอย่างไรบ้าง ซึ่งในเรื่องนี้ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้แจ้งไปยังตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ ตำรวจนครบาล ๕ และกลุ่มงานจราจรจังหวัดเชียงใหม่ให้ทราบแล้ว รวมทั้ง เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา มีการประชุมหารือกันในเรื่องนี้ เรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ถนนราชดำเนิน – ท่าแพ ต้องเช่าพื้นที่จอดรถ ราคาตั้งแต่ ๖๐๐ – ๘๐๐ บาท ต่อเดือน ดังนั้น ประชาชนจึง เสนอว่าเป็นไปได้ใหม่ หากในอนาคตจะเกิดการบูรณาการร่วมกับพื้นที่เหล่านี้ที่เป็น ที่จอดรถให้เป็นสัดส่วนที่ดีขึ้น ซึ่งเป็นทางออกที่ดีของการแก้ไขปัญหาไม่มีที่จอดรถ เพียงพอสำหรับประชาชนเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นศูนย์ออกแบบและพัฒนามือ (UddC) จึงขอนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงใหม่ ให้รับทราบรายละเอียด การจัดกิจกรรม “ลองดู” ที่จะดำเนินการ ว่าจะมีความเป็นไปได้หรือไม่ และต้องดำเนินการอย่างไรต่อไป





ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล
เทศบาลนครเชียงใหม่

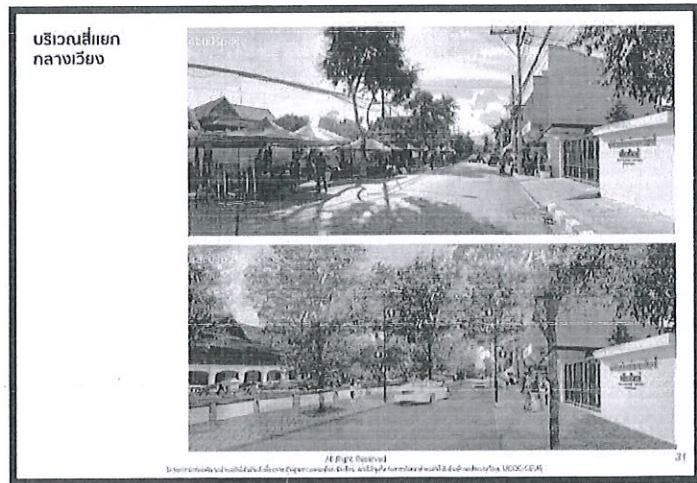
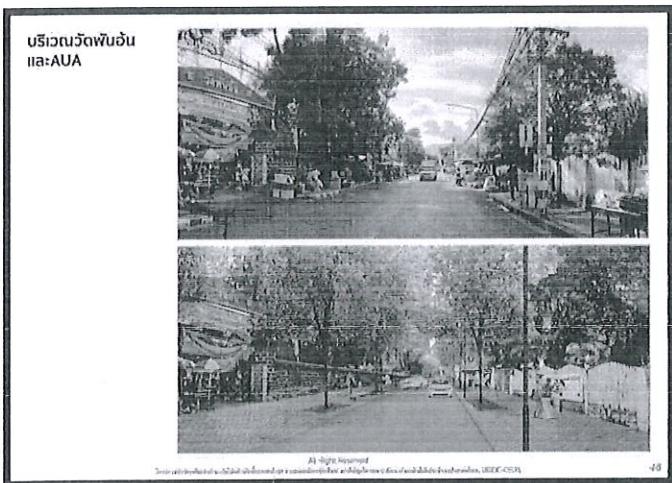
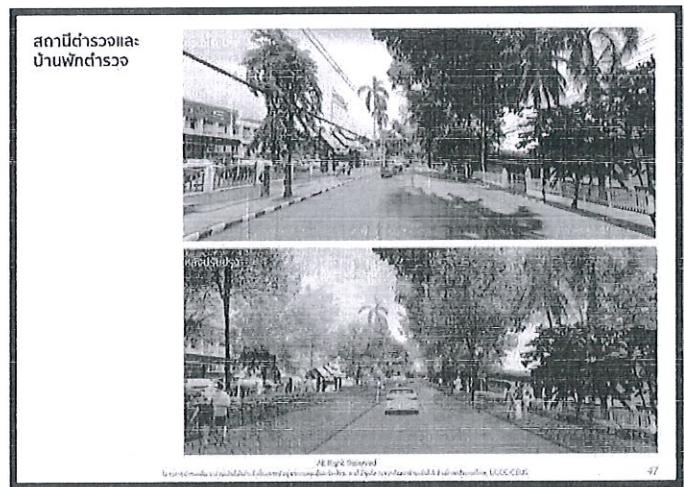
โครงการนี้เป็นการออกแบบของผู้เชี่ยวชาญ คือ ทางเท้าจะแบ่งถนนไว้เป็นช่องทางของเส้นถนนเป็นเดินรถทางเดียว (One – Way) และเส้นสีเทา คือ ที่จอดรถด้านซ้าย หลังจากที่จอดรถด้านซ้ายจะมีทางกั้นไม้ให้รถเข้าไปในทางจักรยานซึ่งจะเป็นทางจักรยานจริงๆ ที่จะเกิดขึ้น ในเส้นแรกของเมืองเชียงใหม่ โดยในเขตเส้นทางของเทศบาลนครเชียงใหม่จะไม่มีรถเข้าไปก่อภาระในเวลาที่มีการใช้จักรยานจากเส้นทางนี้จะเป็นพุตบาททางเดินเท้า ซึ่งพุตบาทจะมีขนาดที่กว้างขึ้น และมีการปรับปรุงต้นไม้หลายต้นที่ไม่เหมาะสมกับเส้นทาง โดยจะมีการเคลื่อนย้ายต้นไม้เพื่อให้มีทางเดินเท้าที่เหมาะสม ดังนั้น แนวทางการปฏิบัติ คือ จะขอให้มีการเดินรถทางเดียวโดยจะมีการทดลอง ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ จนถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยใช้เส้นทางจากประตูท่าแพ จนถึง หน้าวัดพระสิงห์ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

นายประกิจ คำภีร์ไหล
เทศบาลนครเชียงใหม่

ภายในกรอบสีเหลี่ยม คือ ขอบเขตของคูเมืองเชียงใหม่ ต้นทางที่จะเริ่มโครงการโดยอย่างให้มีการทดลองประกาศเป็นเดินรถทางเดียว (One – Way) เริ่มต้นจากประตูท่าแพ จากแนวประตูท่าแพไปสิ้นสุดที่วัดพระสิงห์ อำเภอเมืองเชียงใหม่ ซึ่งถนนทั้งเส้นนี้จะมีจุดตัดหลักอยู่ ๔ จุด เป็นสี่แยกที่ใหญ่ ตรงกลางคือสี่แยกกลางเวียง จุดตัดที่ ๒ สี่แยกวัดพัน อัน จุดตัดที่ ๓ สี่แยกของสถานีตำรวจน้ำถนนเจ้าบ้าน และสิ้นสุดโครงการ เพราะการเปลี่ยนจากถนนทุ่งเวียง (Two Way) เป็นรถทางเดียว (One – Way) ซึ่งไม่ทราบว่าประชาชนมีความต้องการจริงหรือไม่ จึงอยากให้มีประกาศทดลองประมาณ ๑ เดือน เพื่อจะให้ประชาชนลองเปลี่ยนพฤติกรรม ถ้าหากประชาชนไม่ได้รับผลกระทบมาก เนื่องจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบในเส้นทางนี้ ประกอบด้วยถนนเส้นหลัก และถนนเส้นรอง ทำให้อายุทดลองเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนในการใช้ถนนเส้นทางดังกล่าว ดังนั้น จึงขอมติคณะอนุกรรมการ จว. จังหวัดเชียงใหม่ ว่าหากเทศบาลนครเชียงใหม่ดำเนินการให้มีเลนจักรยานเพิ่มขึ้น

เพิ่มเลนจอดรถตรงกลาง มีเลนเดินรถทางเดียว (One – Way) และในอนาคตจะมีพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะเพิ่มขึ้นด้านละประมาณ ๔๐ – ๕๐ เซนติเมตร ทางเดินเท้ากว้าง ๑.๕๐ เมตร ขึ้นอยู่กับขนาดของทางเดินเท้าตามความเหมาะสมมากที่สุด และได้มีการออกแบบการปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทางให้สวยงาม เพื่อเพิ่มมูลค่าของเมืองให้ดีขึ้น

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นเมืองขนาดใหญ่ในระดับภูมิภาคของประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การปกครอง และการท่องเที่ยวของภาคเหนือ รวมถึงเป็นเมืองที่มีมรดกทางวัฒนธรรม ศิลปะ สถาปัตยกรรมที่หลากหลาย จึงไม่น่าแปลกใจที่เมืองเชียงใหม่กล้ายเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว และเป็นจุดหมายของการอยู่อาศัยอีกด้วย หนึ่งในปัญหาสำคัญของเมืองขนาดใหญ่ที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในประเทศไทย หรือในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างไม่หยุด ปัญหาเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของผู้คนภายในเมือง (Urban Mobility) ปัญหารถติด และระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น แนวความคิดในการพัฒนาเมืองด้วยการใช้รูปแบบการเดินทางภายในเมืองโดยไม่ใช้รถยนต์ หรือใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนจึงถูกพัฒนาขึ้น และเป็นกระแสหลักในการพัฒนาเมืองทั่วโลก ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้มีการประชาสัมพันธ์และการทำความเข้าใจในพื้นที่ โดยให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ รับทราบโครงการฯ ซึ่งผลตอบรับของประชาชนเบื้องต้นส่วนใหญ่ไม่ขัดข้อง



นายสมชาย เอื้อวงศ์ชัย

ผู้ทรงคุณวุฒิ

จากเดิมที่เคยมีการจัดทำเล่นจักรยานที่อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ประเด็นที่น่ากังวล คือ ช่วงแรกของการจัดทำจะได้รับการตอบรับดีที่ไม่มีปัญหา แต่พอทิ้งช่วงระยะหนึ่ง ซึ่งโดยปกติแล้วผู้คนจะใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากมีความสะดวกสบาย เพราะฉะนั้นจะเห็นได้ว่า ภายหลังเล่นจักรยานตลอดทาง จะกลายเป็นที่จอดรถของจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้เกิดปัญหาและผลกระทบตามมากับผู้คนที่ใช้จักรยาน ดังนั้น จะมีวิธีการบริหารจัดการกับประเด็นนี้อย่างไรต่อไป

ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล

เทศบาลนครเชียงใหม่

ในส่วนของทางจักรยาน ถ้าหากเป็นเขตที่เทศบาลนครเชียงใหม่ ดูแลรับผิดชอบ เมื่อมีรถจักรยานยนต์เข้าไปจอดอยู่ ก็จะมีผู้มาร้องเรียนอยู่แล้ว และในเขตคุเมืองเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ทำโครงการ Safety Zone มาจนถึงไฟที่ ๕ ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะมีกล้องวงจรปิดทั้งหมด และในอนาคตจะมีการ พัฒนาต่อไป โดยจะสามารถส่งสัญญาณเตือนได้ว่าในบริเวณนี้ห้ามรถจอด ถ้าหากมีรถเข้ามาจอดสัญญาณก็จะเตือนขึ้นทันที ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการของบประมาณ

จากการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชน พบว่าความต้องการของ ประชาชน คือ อยากรู้ว่ามีการสัญจรที่เหมือนเดิม กล่าวคือ เป็นการเดินรถสวนทางกัน ในถนนราชดำเนิน ซึ่งจากการออกแบบนั้น หากมีการเดินรถสวนทางกันได้เหมือนเดิม จะทำให้จอดรถไม่ได้ จึงต้องมีการหารือกันอีกครั้ง เทศบาลนครเชียงใหม่จึงขอเสนอ แนวคิดว่าหากต้องการจอดรถ ๑ 顆 และเมื่อนปัจจุบันนี้ แล้มีเลนเดินรถทางเดียว (One – Way) ก็จะมีทางจักรยานเพิ่มขึ้นได้ จึงได้นำเสนอให้กับประชาชนรับทราบ และ เลือกวิธีการนี้ เพื่อทำการทดลองว่าถ้าหากมีการเดินรถในลักษณะนี้ สามารถส่งผลดี ต่อประชาชนอย่างไร และประชาชนจะคุ้นชินหรือไม่ หรือจะส่งผลกระทบทำให้ประชาชน ได้รับความเดือดร้อน ไม่ได้รับความสะดวก ก็จะกลับไปใช้การเดินรถแบบเดิม หรือหาก ไปในทิศทางที่ดีขึ้นกว่าเดิม โครงการของศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) ก็จะ พัฒนาออกแบบให้สอดคล้องกับการเดินรถลักษณะนี้ต่อไป

ประธาน

ได้มีโอกาสไปท่องเที่ยวที่เมืองคุนหมิง ประเทศจีน เมื่อ ๓ ปีที่แล้ว ซึ่งเป็น ประเทศที่มีผู้คนอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการใช้รถจักรยนต์ค่อนข้างมาก แต่เมื่อว่า เมื่อคุนหมิงจะเต็มไปด้วยผู้คน และยานพาหนะจำนวนมาก แต่เสียงของการจราจร ที่นั่นค่อนข้างเงียบ เนื่องจากเมืองคุนหมิงใช้รถจักรยนต์ระบบไฟฟ้า จึงทำให้เมืองไม่มี เสียงรบกวน และปลอดจากฝุ่นควัน เพราะฉะนั้น จึงหวังว่าในเขตคุเมืองเชียงใหม่ จะมีระบบบริหารจัดการได้อย่างเมืองคุนหมิง ซึ่งจะทำให้เมืองเชียงใหม่น่าอยู่มากขึ้น

นายวิวรรณ์ พงศ์เรืองเกียรติ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ถ้าหากในเขตคุเมืองไม่มีการเดินรถ หรือมีแต่รถไฟฟ้า หรือประชาชนใช้การ เดินเป็นหลัก จังหวัดเชียงใหม่จะเป็นเมืองที่น่าอยู่ และมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ดังนั้น หากมีโครงการสนับสนุนให้คนหันมาเดินทางโดยการเดินเท้าเป็นหลัก โดยมีการ ปิดถนนทั้งหมดในเขตคุเมืองเชียงใหม่ คงจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร ซึ่งประชาชนที่ อาศัยอยู่ในเขตคุเมืองอาจไม่เห็นด้วย ถ้าหากไม่มีการเดินรถ ก็จะไม่สามารถทำ การค้าขายในบริเวณนั้นได้ เนื่องจากผังเมืองของจังหวัดเชียงใหม่ ในบริเวณเขตคุเมือง "ไม่สามารถทำการก่อสร้างอาคารสูงสำหรับทำการค้าได้ แต่หากเป็นการเพื่อสนับสนุนการ ท่องเที่ยวสามารถทำได้ การวางแผนที่จะทำให้ในเขตคุเมืองเป็นถนนให้คนเดิน หรือ การนำรถไฟฟ้ามาใช้ จะต้องมีการวางแผนการจัดการในระยะยาวในการพัฒนาเมือง เชียงใหม่ได้ด้วย อาจจะมีความเป็นไปได้มากที่สุด และสามารถทำให้เศรษฐกิจค่อยๆ ขึ้นคลื่นไปในทิศทางที่ดีขึ้นได้ด้วย

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ รูปแบบธุรกิจของ บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด ในการเปลี่ยน สำนักงานนโยบายและ รถขนส่งสาธารณะของจากเดิมที่ใช้น้ำมันเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้า จะอุกมาในรูปแบบ แผนการขนส่งและจราจร คล้ายกับกรุงเทพมหานครที่มี บริษัท รถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า โดยจะให้คนขับรถตุ๊กตุ๊กเดิม เข้าไปเปลี่ยนรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้าที่บริษัทฯ เมื่อเสร็จจากการให้บริการก็จะนำรถกลับไป ชาร์ตไฟฟ้าที่บริษัทฯ ซึ่งบ่ายจากสหกรณ์หรือตุ๊กตุ๊กเดิมที่ใช้น้ำมัน มาเป็นสหกรณ์ ของบริษัทที่ใช้รถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า ซึ่งน่าจะเป็นรูปแบบที่นำมาใช้กับจังหวัดเชียงใหม่ได้ กล่าวคือ เป็นความสมัครใจของผู้ประกอบการ ทั้งรถโดยสารคันใหญ่ รถมินibus หรือ รถสองแถว เดิมเป็นสหกรณ์เดินรถแห่งหนึ่งใช้รถน้ำมัน อาจจะเปลี่ยนเป็นบริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด เป็นการใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งทั้ง ๒ รูปแบบสามารถ ที่จะให้บริการร่วมกันได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของผู้ประกอบการด้วยว่าต้องการใช้ รถแบบเดิม หรือใช้รถไฟฟ้าในการให้บริการ

นางวรภรณ์ วรพงศธร จังหวัดเชียงใหม่มีรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้าอยู่ประมาณ ๑๐๐ กว่าคัน ซึ่งน่าจะเป็น ชนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แห่งแรกในภูมิภาคที่เปลี่ยนรถตุ๊กตุ๊กจากเดิมที่ใช้น้ำมันมาเป็นรถตุ๊กตุ๊กที่ใช้ไฟฟ้า แต่เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด – ๑๙ ส่งผลให้ไม่มีผู้โดยสาร มากใช้บริการ ซึ่งถ้ากำหนดไม่ให้รถที่ใช้เครื่องยนต์วิ่งเส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ และอนุญาตให้เฉพาะรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้าสามารถเข้ามาได้เท่านั้น โดยรถสาธารณะ ของจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นพลังงานไฟฟ้าพร้อมที่จะให้บริการ ซึ่งจะขอภาคเอกชน เป็นผู้นำในการดำเนินการ และภาครัฐจะให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่

ประธาน มีผลได้เสียของกลุ่มที่ได้ประโยชน์และเสียผลประโยชน์ ถ้าหากจะเริ่ม ดำเนินการจะต้องหารือร่วมกับทางบริษัทรถไฟฟ้าและสหกรณ์ เนื่องจากผู้ขับรถสอง แถวแดงทั้งหมดเป็นสมาชิกของสหกรณ์ครลานนาเดินรถ จำกัด เพราะฉะนั้น ทั้ง ๒ ฝ่าย จะต้องหารือกันเพื่อให้มีความชัดเจนมากที่สุด ซึ่งควรเป็นการสนับสนุนและส่งเสริม ซึ่งกันและกัน และในส่วนของโครงการของเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ทำร่วมกับศูนย์ ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรประชาสัมพันธ์โครงการฯ เพื่อให้ประชาชนรับรู้รับทราบอย่างทั่วถึง และควรแจ้งรายละเอียด แนวเส้นทาง ทางเลี่ยง และแผนการจัดระบบจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน วัด หน่วยงานภาครัฐ รวมถึงผู้ได้รับผลกระทบอื่นๆ ได้รับทราบ ล่วงหน้า และควรประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มงานจราจรในพื้นที่เพื่อดำเนินการ ออกแบบในภารกิจการทดลองจัดระบบจราจรให้เดินรถทางเดียวต่อไป

มติที่ประชุม เห็นชอบในหลักการดำเนินการดังกล่าว โดยมอบหมายให้เทศบาลนครเชียงใหม่และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนทั่วทุกพื้นที่ ติดต่อประสานงานและสอบถามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ตำรวจนครในพื้นที่ เกี่ยวกับการจัดทำแผนงานเพื่อสร้างกิจกรรมบริเวณ ๒ ข้างทาง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้พื้นที่ดังกล่าวนำไปเดินมากยิ่งขึ้น และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ พื้นที่ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๖ วาระ ๖.๑	เรื่องอื่นๆ ความคืบหน้าโครงการระบบขส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลลครพิค์ – แยกแม่เหียะสманสามัคคี)
------------------------------	--

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สติตย์ สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ประสานไปยัง สำนักงานโยบายและ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อขอทราบความคืบหน้า แผนการขนส่งและจราจร โครงการระบบขส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (โรงพยาบาลลครพิค์ – แยกแม่เหียะสманสามัคคี) สรุปได้ดังนี้

๑) การจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒) ที่ปรึกษาของ รฟม. ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วเสร็จ และได้นำส่งให้ รฟม. พิจารณา โดย รฟม. ได้นำเสนอคณะกรรมการจัดการ (Management Committee) ของ รฟม. เพื่อพิจารณาเห็นชอบในหลักการของ โครงการระบบขส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลลครพิค์ – แยกแม่เหียะสманสามัคคี) และผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ และครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้มีข้อคิดเห็นให้ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติมที่จะทำให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้ โดยเปรียบเทียบแนวทางการศึกษาในด้านต่างๆ อาทิ ประเด็นทางเทคนิค การเงิน ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม ซึ่งปัจจุบัน รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา และวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ และทางเลือกแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติมก่อนนำผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

๒) การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รฟม. ได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ นำส่งรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ให้สำนักงานโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สพ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ทางบกและอากาศ (คชก.) พิจารณา โดย คชก. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ และ มีมติให้ รฟม. ปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเห็นของ คชก. และนำส่ง ให้ สพ. เพื่อเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๖.๒

การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เส้นเชียงใหม่ – ดอยสะเก็ต (แยกหมู่บ้านครุสก้า)

เลขานุการ

ด้วยบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เส้นเชียงใหม่ – ดอยสะเก็ต (แยกหมู่บ้านครุสก้า) เป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง ปริมาณรถเยอะ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชน มีหมู่บ้านจัดสรร โดยในการลับรถในบริเวณที่กลับรถต้องใช้เวลาการอนาน จึงขอเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าว

นายศรัณย์ คำผัน
แขวงทางหลวง
เชียงใหม่ที่ ๒

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ อุยร์ระหว่างดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถ บริเวณแยกหมู่บ้านครุสก้า (ทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ต) ซึ่ง มีระยะเวลาทดลองใช้งานประมาณ ๓ เดือน (ดำเนินการไปแล้วเป็นระยะเวลา ๒ เดือน) และเมื่อพิจารณาแล้วว่าจุดกลับรถดังกล่าวมีความเหมาะสมจะมีการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินการในการประชุม วจธ.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งต่อไป

วาระ ๖.๓

ความคืบหน้าโครงการรตไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่

นายพรชัย พัฒนาพงษ์สกิตย์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ได้ประสานการ สำนักงานนโยบายและ รตไฟแห่งประเทศไทย (รพท.) เพื่อขอทราบความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรตไฟ แผนการขนส่งและจราจร ทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๙๙ กิโลเมตรปัจจุบัน รพท. ได้ปรับปรุง

ข้อมูลตามความเห็นของ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ส่งไปที่ สศช. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ สศช. พิจารณา ก่อน กระทรวงคมนาคม ประมวลเรื่องเสนอ ครม. ต่อไป ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการฯ (รายงาน EIA) อุยร์ระหว่างที่ปรึกษาของ รพท. ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็น ของ คชก. โดย คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ รพท. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงานฯ ตามแนวทาง หรือรายละเอียดที่ คชก. กำหนด (จำนวน ๑๐๔ ข้อ) และ รพท. ได้จัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) เสนอ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่ง คชก. ในคราว ประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ รพท. แก้ไข เพิ่มเติมรายละเอียดในรายงานตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่ คชก กำหนด (จำนวน ๙๙ ข้อ) ปัจจุบันที่ปรึกษาของ รพท. อุยร์ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจง เพิ่มเติมครั้งที่ ๒ โดยคาดว่าจะส่งรายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ ให้ สผ. ในเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๔ เพื่อนำเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระ ๖.๔

ข้อเสนอแนะการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อปรับปรุงเส้นจราจรบนถนน

นายสมชาย ทองคำภูม
หอการค้าจังหวัด
เชียงใหม่

การปรับปรุงถนนในเขตเทศบาล ถนนทางหลวง และถนนทางหลวงชนบท
ส่วนใหญ่จะพบปัญหาผู้รับเหมาดำเนินการชุดเด่นสีถนนเก่าโดยไม่ทำความสะอาด
หรือเก็บกวาด ทำให้ฝุ่นสีตั้งกล่าวบลิวฟุ้งกระจายเข้าไปยังเครื่องยนต์ ซึ่งอาจส่งผล
ต่อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กำหนดเงื่อนไขให้มีการเก็บกวาดฝุ่นสีตั้งกล่าวในสัญญาจ้างด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายเทศบาลนครเชียงใหม่ดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว
ต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๕.๓๐ น.

ลงชื่อ.....
กนก ก. ท. ก. ก. เช. ย. ผู้บันทึกการประชุม

(นางสาวกันธิริกา ท่ากำเชียง)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ลงชื่อ.....
กนก ก. ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

(นางสาวชนินาถ สิทธิหล่อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ