

รายงานการประชุม  
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๙  
วันศุกร์ที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เวลา ๑๓.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

\*\*\*\*\*

ผู้มาประชุม

๑. นายประจวบ	กันธิยะ	(แทน) ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายมนัส	ขันใส	ปลัดจังหวัดเชียงใหม่
๓. นายชาญชัย	กีฬาแปง	ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๔. นายวิรัช	ตั้งมั่นคงวรกุล	(แทน) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่
๕. นายภาสกร	เจตะบุตร	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ ๑
๖. นายธีระพงษ์	ขจรเดชากุล	(แทน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒
๗. นายศเนติ	จิรภาสองกุล	(แทน) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
๘. นางสาวชญานันท์	ศิริประภาณนัทกุล	(แทน) ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด
๙. นางสาวกัลย์สุดา	บานใบ	(แทน) ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๑๐. นางนวลวรรณ	เกียรติวัฒน์	(แทน) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. ดร. ปรีดา	พิชยาพันธ์	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค
๑๒. นางสาวกรรณา	เนียมเอี่ยม	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑๓. พ.ต.อ.สีทธิชัย	ทนนไชย	(แทน) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๑๔. พ.ต.อ.วินิจชัย	พินิจศักดิ์	(แทน) ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๑๕. พ.ต.อ.วรยุทธ	พงษ์ตัน	(แทน) ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่
๑๖. ว่าที่ ร.ต.เกียรติศักดิ์ เพียรผลดีสกุล		(แทน) ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนครเชียงใหม่
๑๗. นายธนา	นवलปลอด	(แทน) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่
๑๘. นายสมชาย	เอื้อวงศ์ชัย	(แทน) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
๑๙. พ.ท.ณัฐนันท์	สุขะหุต	ผู้แทนผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๓๓
๒๐. นายนิรุจน์	ปัญญารัตน์	(แทน) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๒๑. ดร. บุญส่ง	สัตโยภาส	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มช.

/๒๒.ดร.ปุ่น...

- |                 |                  |   |
|-----------------|------------------|---|
| ๒๒. ดร.ปุ่น     | เที่ยงบุรณธรรม   | หัวหน้าหน่วยวิจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพ<br>ภูมิอากาศและโครงสร้างพื้นฐานสถาบันวิจัย<br>วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มช. |
| ๒๓. นายวิวรรธน์ | พงษ์เรืองเกียรติ | ผู้ทรงคุณวุฒิ   |

ผู้ไม่มาประชุม

๑. ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่
๒. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่
๓. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่

ผู้เข้าร่วมประชุม

- |                   |            |  |
|-------------------|------------|--|
| ๑. พ.ต.ต.วีระยา   | วงศ์แก้ว   | กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ |
| ๒. นายทรงยศ       | กิจธรรมเกษ | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่                   |
| ๓. นายสิงห์คำ     | นันตี      | สหกรณ์ลานนาเดินรถ จำกัด                |
| ๔. นางสาวสินีนากู | จันทร์แก้ว | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่               |

สรุปสาระสำคัญการประชุมดังนี้

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีนายประจวบ กันธิยะ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวเปิดการประชุม และดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังนี้

ระเบียบวาระที่ ๑ : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

นายปวิณ ขำนิประศาสน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ทิศทางการกิจไปช่วยน้ำท่วม จึงมอบหมายนายประจวบ กันธิยะ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นประธานการประชุมแทน

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ : เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙

นายศเนติ จิรภาสอังกูร ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด รายงานให้ที่ประชุมทราบว่ารายงานการประชุมคณะกรรมการ อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ เวลา ๐๙.๓๐ ณ ห้องประชุม ๓ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวน ๙ หน้า มีสาระสำคัญ คือ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่เป็นเรื่องของคำสั่งและเรื่องสืบเนื่อง จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่

- ๑) การจัดระเบียบการขนส่งมวลชนสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสีล้อแดง)
- ๒) ความคืบหน้าโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่ง

สาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่

มีเรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่

- ๑) การรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อจังหวัดเชียงใหม่
- ๒) ขออนุเคราะห์พื้นที่จำหน่ายสินค้า

มติที่ประชุม

รับทราบ

/ระเบียบวาระที่ ๓...

ระเบียบวาระที่ ๓ : เรื่องสืบเนื่อง

๓.๑ ความก้าวหน้าโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่ง  
สาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

นางสาวกรรณา เนียมเอี่ยม ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้มอบหมายให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๙ - ๓ มกราคม ๒๕๖๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒ เดือน และมีสาระสำคัญสรุป ได้ดังนี้

(๑) วัตถุประสงค์ของการศึกษาฯ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ รวมทั้งการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางและระบบ ขนส่งรูปแบบอื่นในจังหวัดเชียงใหม่

(๒) ขอบเขตของงาน ประกอบด้วย

(๒.๑) ทบทวนผลการศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒.๒) ศึกษาสภาพปัญหาและวิเคราะห์ศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนา เมืองเชียงใหม่ โดยวิเคราะห์แนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ใน อนาคต รวมถึงการพัฒนาด้านการเศรษฐกิจและสังคม และสิ่งแวดล้อม

(๒.๓) ศึกษา ความเหมาะสมการพัฒนาาระบบการขนส่งผู้โดยสาร สาธารณะ

(๒.๔) เสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีหรือจุดจอด (Transit-Oriented Development: TOD) ที่สอดคล้องกับการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะ ของเมืองเชียงใหม่

(๒.๕) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

(๓) ความคืบหน้าการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้ส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report II) (ฉบับปรับปรุง) ให้ สนข. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกำกับการศึกษาและจัดทำแผน แม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่พิจารณาแล้ว

ดร.บุญส่ง สัตโยภาส มหาวิทยาลัยเชียงใหม่รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า การ จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่มีประสิทธิผล และยั่งยืน โดยเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางของระบบขนส่งรูปแบบอื่น ประสิทธิภาพในนี้หมายถึง การพัฒนาระบบสาธารณะต่างๆ เช่น ระบบหลัก ระบบ เสริมต่างๆ เป็นต้น ที่มีความสัมพันธ์กันและมีประสิทธิภาพในการดึงดูดผู้ใช้ นี่ถือเป็น ประสิทธิภาพที่ได้จากปัญหาการจราจรทางโดยรถส่วนตัว สำหรับความยั่งยืนเรา ต้องมีการศึกษาแผนไปสู่การปฏิบัติองค์กรบริหารจัดการในกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้ง รูปแบบในการลงทุนและสามารถบริหารจัดการด้วยเงินทุนที่เหมาะสม ผลที่ได้รับ โดยตรงของงานศึกษาเป็น Output เราจะได้ระบบแผนระยะสั้น ทำอะไรบ้าง แผนระยะกลางทำอะไรบ้าง และแผนระยะยาวทำอะไรบ้าง สำหรับผลลัพธ์ซึ่ง

/คาดหวัง...

คาดหวังว่าเชียงใหม่จะมีสภาพแวดล้อมที่ดีเพราะสภาพการจราจรที่ทางเจ้าหน้าที่ฯ  
นำเสนอว่าในตอนนีปริมาณของการจราจรเกินความจุของพื้นที่ไปแล้ว เราต้องการ  
สภาพแวดล้อมในจังหวัดเชียงใหม่ที่ดี ความก้าวหน้าของโครงการศึกษา เราได้มีการ  
สำรวจ รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ มีการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลแนวทาง  
การจราจร สำรวจในสนาม การพัฒนาแบบจำลอง การวางแผนการขนส่งเพื่อคาดคะเน  
ความต้องการในอนาคต ตรวจสอบระบบที่ทาง สนข. นำเสนอว่ามีประสิทธิภาพ  
แค่ไหน มีการวิเคราะห์เทคโนโลยีที่เหมาะสม เสนอทางเลือกโครงข่ายระบบขนส่ง  
สาธารณะเชียงใหม่ มีการจัดระดับความสำคัญ มีการออกแบบเบื้องต้นโดยการ  
ประเมินทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ใน TOR ให้ศึกษาการพัฒนา  
พื้นที่รอบสถานีรวมทั้งออกแบบเบื้องต้น ความก้าวหน้าอีกส่วนหนึ่งในเรื่องของ  
การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม เราได้จัดสัมมนาและการมีส่วนร่วมไปแล้ว ๒ ครั้ง  
มีการประชุมกลุ่มย่อยไปแล้ว ๕ ครั้ง ทั้งในเขตเทศบาล ๔ ครั้ง และนอกเขตเทศบาล  
๑ ครั้ง จัดบูธประชาสัมพันธ์และเผยแพร่โครงการ จำนวน ๒ ครั้ง ที่ห้างสรรพสินค้า  
เมญาและห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า มีการประชาสัมพันธ์ออกอากาศ  
ไปทางวิทยุและทีวีเพื่อให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วถึง ความเห็นหรือมุมมองของคน  
เชียงใหม่คืออยากได้ระบบที่มีประสิทธิภาพที่ตรงต่อเวลา เดินทางรวดเร็ว มีความถี่  
ที่เหมาะสม ปลอดภัย นั่งสบาย สะดวกในการใช้ และนี่คือคุณลักษณะระบบที่ดึง  
เข้าหาระบบส่วนตัวที่รถโดยสารสร้างให้ได้ ระบบต้องไม่ทำลายทัศนียภาพโดยเฉพาะ  
ในเขตเมือง ระบบใต้ดินที่ยอมรับในเขตพื้นที่เมืองเก่า ระบบบนดินและมีเขตทาง  
เฉพาะไม่มีที่บนถนนเพียงพอ กังวลเรื่องการเวนคืน และระบบถ้ามีการแทนแล้วไม่ควร  
จะสร้างผลกระทบต่อการจราจรเดิมที่มีอยู่ และสภาพเมืองเชียงใหม่ ระบบคมนาคม  
ขนส่ง และปัญหาการเดินทาง เราชี้ให้เห็นว่าการเดินทางที่คนเดินทางจากบ้านไป  
ทำงานส่วนใหญ่จะทำธุรกิจทั่วไป ปัจจุบันการตั้งถิ่นฐานของเมืองเชียงใหม่ก็ย้ายไปอยู่  
นอกเขตเมือง โดยอยู่ล้อมรอบในเมืองและถนนมหิตล มีบ้านและคอนโดที่สร้างขึ้นม  
ฉะนั้น ทุกเช้ารถก็จะอยู่ในคอกหมู พื้นที่ทั้งหมดเป็นพื้นที่ผังเมืองรวมที่กำหนดโดยกรม  
โยธาและผังเมือง ในพื้นที่ ๔๐๐ ตารางกิโลเมตร คุมเขตพื้นที่เทศบาลตำบลเชียงใหม่  
เมืองเชียงใหม่ ชุมชนและอำเภอรอบนอก จากการเดินทางมีเข้าเมืองสูงการติดขัด  
การจราจรเกิดขึ้นจุดตัดเข้าสู่ถนนเมือง วงแหวน โดยเฉพาะถนนมหิตล

ปัจจุบันเรามีระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบที่ไม่สามารถดึงผู้คนออกจากรถ  
ส่วนตัวได้จึงทำให้มีการใช้รถส่วนตัว การเดินทางจากรอบนอกเข้าสู่ในเมืองรถมี  
ค่อนข้างสูง สร้างปัญหาการจราจร และปัจจุบันปริมาณการเดินทางเกินความจุใน  
พื้นที่ของเมืองเชียงใหม่ ฉะนั้นก็ต้องการระบบการขนส่งที่ดี มีประสิทธิภาพ ดึงคนจาก  
โลกส่วนตัวมาใช้ได้

การเดินทางจากพื้นที่ดังกล่าวส่วนใหญ่จากรอบนอกสู่ตัวเมืองส่วนใหญ่จะอยู่ใน  
เขตผังเมืองรวม ได้เสนอให้มีพื้นที่ที่ระบบให้บริการครอบคลุมเขตพื้นที่ผังเมืองรวม  
ประกอบด้วยโครงข่ายระบบหลัก ระบบขนส่งสาธารณะหลัก จะให้มีพื้นที่ครอบคลุม  
เขตบริการในพื้นที่วงแหวนรอบ ๒ เชื่อมต่อจากนอกเมืองและในพื้นที่นั้นๆ สู่พื้นที่

/กิจกรรมหลัก...

กิจกรรมหลักในเมืองทั้งหมด โครงข่ายระบบรองเชื่อมต่อชุมชนรอบนอกในเขต ผังเมืองรวมมาสู่ต้นทางของระบบหลัก โครงข่ายระบบเสริมจัดรับในเขตเมืองและ วงแหวนรอบ ๒ จากแผนดังกล่าวจะช่วยดึงคนออกจากรถส่วนตัวสามารถออกจาก บ้านได้สะดวก รวดเร็ว

ระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยรูปแบบเทคโนโลยียานพาหนะและ โครงข่าย โดยวิเคราะห์รูปแบบเทคโนโลยียานพาหนะว่ามีความเหมาะสมกับระบบ รองและระบบเสริม มีการเสนอโครงข่ายทางเลือกในรูปแบบต่างๆ มีการประเมิน ความเหมาะสมของระบบต่างๆ ด้วยเทคโนโลยียานพาหนะและโครงข่าย ส่วนข้อมูล ที่ใช้ในการพิจารณา ๒ ส่วนคือ ๑) วิสัยทัศน์เป้าหมายการพิจารณาเมือง พื้นที่กำเนิด การเดินทางและพื้นที่ดึงดูดการเดินทาง การใช้ที่ดินปัจจุบันและแผนพัฒนาของกรม โยธาและผังเมือง ซึ่งจะอยู่ในผังการใช้ที่ดิน จากความเห็นของคนเชียงใหม่มีการ ตอบสนองง่ายในระบบขนส่งสาธารณะ การใช้เทคโนโลยียานพาหนะสามารถพิจารณา ได้จากรถเมล์ รถBRT หรือรถเมล์ด่วน รถแถม รถไฟฟ้า LRLและMRT ๒) พิจารณา เป้าหมายลักษณะระบบขนส่งตามที่คนเชียงใหม่ต้องการหรือดีมานด์ไซต์ ความ ต้องการของคนเชียงใหม่ ๓) พิจารณาเทคโนโลยียานพาหนะในแต่ละประเภทเรียกว่า ซีพพรายไซต์ ประยุกต์เทคนิคทางวิศวกรรม โดยเข้ากันระหว่างความต้องการกับ ประสิทธิภาพของเทคโนโลยีว่าตัวไหนมีความเหมาะสมและสอดคล้องกันอุปสงค์และ อุปทาน ผลของเทคโนโลยีของระบบหลักที่อยู่ในเขตเมืองรองรับการเดินทางสูง เช่น รถไฟฟ้า รถ MRT หรือ LRT ระบบรองและระบบเสริมมีความจุไม่มาก ส่วนใหญ่จะ ใช้รถบัสเพราะมีรถวิ่งเส้นทางน้อยอยู่แล้วและไม่ส่งผลกระทบต่อ สำหรับการเลือกโครงข่าย เราเลือกมา ๕ โครงข่ายมีข้อพิจารณาการสร้างโครงข่ายทางเลือก คือพัฒนาระบบ ขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่นิยมและสามารถดึงดูดผู้เดินทาง (มาตรฐาน เวลาเดินทางรวดเร็ว มีความถี่ที่เหมาะสม ปลอดภัย นั่งสบาย และสะดวกในการใช้) มีการจัดให้มีการต่อเชื่อมการเดินทาง จากเขตนอกเมือง-เขตเมือง และภายในเมือง ให้ครอบคลุมพื้นที่การเดินทาง การใช้ที่ดินปัจจุบันและแผนพัฒนาของกรมโยธาธิการ และผังเมือง และความเห็นคนเชียงใหม่ต่อรูปแบบโครงข่าย (บนดิน ลอยฟ้า ใต้ดิน) จากการพิจารณาเราได้สร้างโครงข่ายทางเลือก ๔ โครงข่าย ๑) โครงข่ายหลักซึ่งเป็น ใต้ดิน ๓ สายหลัก ๒) โครงข่ายหลักมีใต้ดิน ๓ สายหลัก ๓) โครงข่ายหลักมีใต้ดิน ๓ สายหลัก ๔) โครงข่ายหลักเป็นบนดินมีจำนวน ๕ เส้น ๕) โครงข่ายผสมมีทั้งบนดิน และใต้ดิน ส่วนโครงข่ายรองและโครงข่ายเสริมเสนอเป็นโครงข่ายบนดินทั้งหมดจะใช้ เส้นทางเดิมที่มีอยู่

การประเมินผลรวมเทคโนโลยีและโครงข่ายอาศัยเทคนิคการประเมินการผสม โครงข่ายโดยจะกำหนดความสำคัญ และทำการประเมินในเชิงปริมาณใช้เกณฑ์ทาง วิศวกรรมและการจราจร ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุนประกอบด้วยอัตรา ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจในเชิงเศรษฐศาสตร์และการเงินปัจจัยผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมประกอบด้วยผลกระทบด้านต่างๆ

เกณฑ์ในการประเมินโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากค่าต่างๆ ในการพิจารณาการใช้เทคนิคผสมเพื่อใช้ในการประเมิน ผลการจัดลำดับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเป็นการผสมระหว่าง DEA กับ AHP พบว่าเราได้โครงข่ายที่ ๒ หรือระบบที่ ๒ ดีที่สุด รองลงมาโครงข่ายที่ ๓ หรือระบบที่ ๓ และระบบที่ ๔ และเมื่อเราได้ระบบที่ดีที่สุดจะจัดทำแผนระยะสั้น และระยะยาวต่อไป หลังจากนั้นจะมีการศึกษาการลงทุน การบริหารจัดการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการศึกษามาตรการเดินทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสาธารณะ

### มติที่ประชุม

รับทราบ

#### ๓.๒ รายงานความคืบหน้าทางลดหน้าโรงพยาบาลเทพปัญญา

นายธีระพงษ์ ขจรเดชากุล แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าโครงการก่อสร้างทางลอดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง) ของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๘ และสิ้นสุดวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๑ งบประมาณจำนวน ๑,๑๗๒,๗๗๑,๐๐๐ บาท มีผลการดำเนินการในภาพรวม งบประมาณร้อยละ ๔๘.๕๒ เร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้ร้อยละ ๑๕.๗๒ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑) ดำเนินการขุดอุโมงค์ทางลอดและก่อสร้างสะพานข้ามแยกโรงพยาบาลเทพปัญญาแล้ว อยู่ระหว่างการเทคอนกรีตบนพื้นถนนทางลอด และจะดำเนินการปรับพื้นที่ถนนบนเส้นทางหลวงหมายเลข ๑๑ ให้เชื่อมโยงกับทางแยกศาลเด็ก คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๑

(๒) ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างของสะพานที่เชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำปิงเดิม ทั้งข้างซ้ายและข้างขวา และปรับปรุงจุดกัลบริดบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำปิง ผึ่งป่าต้นและฟ้าฮ่าม เพื่อให้รถยนต์สามารถกัลบริดบริเวณดังกล่าวได้ และจะดำเนินการเทคอนกรีตบนตัวสะพานข้ามแม่น้ำปิง หลังจากการประสานภูมิภาค ดำเนินการย้ายท่อประปาขนาดตั้งแต่ ๓๐๐-๔๐๐ มิลลิเมตร ไปยังจุดที่ออกแบบไว้

ทั้งนี้ ในช่วงระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้มีกลุ่มรักบ้านรักเมืองจังหวัดเชียงใหม่ยื่นเรื่องร้องเรียนไปยังกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อขอให้พิจารณาปรับปรุงออกแบบการก่อสร้างฯ ให้สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมล้านนา ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้ไปเจรจาทำความเข้าใจกับกลุ่มดังกล่าวได้บางเรื่องแล้ว

นายณัฐพงศ์ เลิศสุวรรณไพศาล นายช่างโครงการก่อสร้างทางลอดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง) รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า จะเห็นได้ว่าจุดตัดมีทางลอดอุโมงค์ ๒ ช่องจราจรและตอนนี้ได้ก่อสร้างไปเยอะโดยได้เจาะไปถึงชั้นล่างทะเลแล้ว ส่วนด้านนอกมีรั้วกันเหลือ แต่ส่วนในอุโมงค์เหลือแต่ส่วนด้านบนวางรูปแบบ เทพื้นไว้หมดแล้วเหลือแต่ด้านล่าง และคืนนี้ห้าทุ่มจะเทคอนกรีตอีกรอบ โดยโครงสร้างหลักเสร็จไปแล้ว ๖๐ เปอร์เซ็นต์ ส่วนงานตกแต่งและงานระบบต้องใช้เวลาต้องใช้เวลา จะพยายามเร่งให้เสร็จก่อน

/สัญญาสิ้นปี...

สัญญาสิ้นปี ๒๕๖๐ หรือต้นปี ๒๕๖๑ ถ้าก่อสร้างแล้วเสร็จอาจจะทำให้การจราจรไหลลื่นขึ้นแต่อาจจะส่งผลให้แยกรินคาร์บอนไดออกไซด์ และในส่วนของโครงการจะมีเรื่องสะพานข้ามแม่น้ำปิงเข้ามาเกี่ยวข้องตามหนังสือสัญญา ถ้าสะพานข้ามแม่น้ำปิงก่อสร้างแล้วเสร็จก็จะเป็น ๔ ตัวจากเดิมที่มี ๒ ตัว จากเดิมสะพานแม่น้ำปิงจะมีท่อน้ำประปาอยู่ทางด้านซ้ายและขวาของสะพานซึ่งจะอยู่ขวางสะพานไว้ ถ้าสะพานเสร็จจะมี ๑๐ ช่องจราจรและทำให้การจราจรสัญจรได้เร็วขึ้น ตอนนี้ได้ขึ้นคานและต่อหม้อไว้แต่ตอนนี้สะพานใหม่ยังไม่เสร็จเพราะติดเรื่องสาธารณูปโภค โดยมีหน่วยงานด้านสาธารณูปโภคเข้ามาเกี่ยวข้องคือท่อประปาจะต้องย้ายเข้ามาอยู่ในบริเวณระหว่างคานที่สร้างใหม่เนื่องจากอยู่ด้านนอกจะบดบังทัศนียภาพและตามนโยบายของคณะรัฐมนตรีเรื่องการบดบังด้วย จำเป็นต้องย้ายท่อประปาทั้งขนาด ๙๐๐ , ๖๐๐ , ๕๐๐ จำนวน ๓ ท่อที่จะต้องย้ายและได้คุยกันว่าสิ้นเดือนพฤศจิกายนต้องย้ายเพราะจะปิดถนนด้านบนและให้รถวิ่งได้สะพานแทน โดยตกลงกันว่าวันที่ ๒๙ พฤศจิกายนจะเข้ามาวางท่อและต้องประสานกับทางตำรวจจราจรว่าจะปิดเส้นทาง ซึ่งต้องกระทบกับพี่น้องประชาชนอีกรอบ การจะปิดสะพานต้องปิดทางด้านใดด้านหนึ่ง เพื่อเอาที่ติดกับคานเข้า ผังฟ้าฮ่ามอาจจะต้องทำทางเบี่ยงก่อนและผังป่าต้นเข้าไปเจาะเข็มแล้วจะเปลี่ยนเป็นวันเวย์โดยส่วนนี้จะต้องทุบลงไปอีกเพราะรถบรรทุกไม่สามารถลอดลงไปได้เพราะความสูงแค่ ๑.๔๐ เซนติเมตร และจะต้องทุบให้ลึกไปอีก ๕๐ เซนติเมตร

รายงานความคืบหน้าผลการงานรวมตอนนี้ผลงานรวมทั้งโครงการได้ ๔๘ เปอร์เซ็นต์เศษเร็วกว่าแผนอยู่ ๑๕ เปอร์เซ็นต์ และถ้าไม่ติดเรื่องสาธารณูปโภคงานสะพานคงไปได้เร็วกว่านี้ และมีปัญหาอีกนิดคือตอนนี้ได้ประสานไปทางผู้ร้องเรียนทางสถาปัตยกรรมของทางล้านนาที่จะให้แก้แบบ

### มติที่ประชุม

รับทราบ และที่ประชุมเห็นว่าเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะทำให้รถที่ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข ๑๑ ทั้งขาเข้าและออกเมืองได้รับความสะดวกมากขึ้น แต่อาจจะส่งผลทำให้รถที่จะเข้ามายังตัวเมืองเชียงใหม่ทางแยกรินคำมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทล. จึงควรหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าวไว้ด้วย

### ๓.๓ การจัดระเบียบการขนส่งมวลชนรถสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสี่ล้อแดง)

ดร.ปุ่น เทียงบุรณธรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าตอนนี้ได้รับความชัดเจนว่ารถจำนวน ๒,๕๐๐ คันจะได้กลับเข้ามาในหมวด ๓๐ ซึ่งเป็นรถประจำทางและทำให้รถเหล่านั้นวิ่งได้อย่างถูกกฎหมาย แต่ต้องวางระบบเพื่อจะควบคุมและลงทะเบียนต่อและส่วนหนึ่งจะเป็นรถในหมวด ๑๐ คือวิ่งตามเส้นทาง สายหลักในตอนนี้มีประมาณ ๓ สายคือ ๑) R๑ ๒) R๒ ตอนนี้ยังประสงค์การวิ่งและได้มีภาคเอกชนเข้ามาช่วย และ ๓) จะถูกปรับปรุงเป็นรถประจำจุดในการให้บริการนักท่องเที่ยว จะเป็นสาย R๓ ตอนนี้ได้มีกลุ่มภาคเอกชนหลายๆ ส่วนเข้ามาช่วยเพื่อให้รถประจำเส้นทางสามารถวิ่งต่อไปได้ ส่วนเส้นทางอื่นที่เกิดขึ้นจากโครงการนี้คือรถเมลล์อีก ๓ สายตอนนี้วิ่ง ๒ สายและปีหน้าวิ่งเพิ่มอีก ๑ สายที่เหลือจะเป็นเส้นของภาคเอกชน สายหลักตอนนี้คือเส้นขวัญเวียง เส้นบ้านถวาย ยังอยู่ในสถานะที่ขาดทุนอยู่ แต่ก็ยังจะผลัดกันอยู่

/จากนโยบาย...

จากนโยบาย คสช. ว่าด้วยเรื่องการจัดระเบียบ และการจัดระเบียบขนส่งสาธารณะ มีการร้องเรียนจะผู้ใช้บริการคือ ๑) มีราคาแพงเกินกฎหมาย ๒) มีการเรียกค่าหัวคิวของรถสาธารณะในส่วนต่างๆ ทาง คสช. จึงได้มีการจัดระเบียบรถสาธารณะจากเมืองต่างๆ จึงเป็นที่มาและทาง คสช. ได้เป็นผู้ประสานงานให้กับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง กฎหมายต่างๆ ว่าด้วยการจัดระเบียบรถเข้าตามรูปแบบและตามผู้ประกอบการและประชาชนให้อยู่ร่วมกันได้อย่างถูกกฎหมาย

ความคืบหน้าของรถสองแถวแดง เนื่องจากเรามีการจัดระเบียบรถสองแถวแดงมาหลาย ๑๐ ปี การจัดระเบียบรถแดงมีตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ - ๒๕๒๓ ทำให้ปริมาณรถต่างๆ ค่อนข้างเยอะ แต่ภายหลังสภครณนครลานนาได้มีการจำกัดจำนวนรถเท่าที่มีอยู่จริงจนถึงปัจจุบันมีประมาณ ๒,๔๐๐ กว่าคัน โดยการจดทะเบียนก่อนหน้านี้ เราได้มีการจดทะเบียนเป็นรถโดยสารประจำทางคือต้องวิ่งตามเส้นทางที่กำหนด แต่ในความเป็นจริงของรถสองแถวในเชียงใหม่จะวนเรื่อย จึงได้มีการจดทะเบียนรถโดยสารประจำทางและต้องมีคณะกรรมการเพื่อช่วยกันจัดระเบียบใหม่ ล่าสุดได้มีการเข้าร่วมประชุมการจัดคณะกรรมการขนส่งจรรยาบรรณจังหวัดเชียงใหม่ว่าจะเปลี่ยนเป็นรถไม่ประจำทางคือเป็นรถวิ่งไปไหนก็ได้ และที่ประชุมมีความเห็นชอบ ตอนนี้ได้มีการดำเนินการเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ คัน และมีการควบคุมราคาว่าถ้าวิ่งรถคันมีไม่เกินวงแหวนรอบ ๒ ไม่เกิน ๓๐ บาท ซึ่งจะช่วยลดปัญหาในเรื่องของการร้องเรียนได้

ลักษณะของ Uber คือแอปพลิเคชันอย่างหนึ่ง ที่เวลาจะเดินทางไปไหนจะต้องเรียกใช้แอปฯ นี้ ส่วนในแอปฯ จะโชว์รูปคนขับ ราคาค่าโดยสาร และเวลาจะชำระเงินจะชำระผ่านทางบัตรเครดิต ถ้าไม่มีเงินติดตัวก็สามารถเดินทางได้ทำให้เกิดความสะดวกสบายขึ้น ซึ่งตอนนี้มีใช้ในต่างประเทศ แต่ในเมืองไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับจึงพยายามจะผลักดัน แต่ในเบื้องต้นกรุงเทพฯ มีการเจรจาแล้วแต่ไม่สามารถนำมาใช้ได้เนื่องจากจะต้องใช้กับรถโดยสารสาธารณะเท่านั้น แต่ความจริงในกรุงเทพฯ รถที่ใช้ Uber คือแอปใช้ เช่น รถทะเบียนป้ายดำ รถทะเบียนป้ายเขียว รถแฉัส รถวีออส เป็นต้น แต่ถ้าถามในเชียงใหม่ไม่สามารถนำมาใช้ได้เพราะไม่มีกฎหมายรองรับ

### มติที่ประชุม

รับทราบ และขอให้มีการแถลงข่าวประชาสัมพันธ์ หรือทำสื่อที่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบกันอย่างทั่วถึง

### ๓.๔ การรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อจังหวัดเชียงใหม่

นายชาญชัย กีฬาแปง ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าในการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ มีมติไม่เห็นชอบการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อจังหวัดเชียงใหม่ ให้กับสหกรณ์สามล้อเครื่องนครเชียงใหม่ จำกัด จำนวน ๒๐๐ คัน สหกรณ์สามล้อเครื่องลานนา จำกัด จำนวน ๕๐ คัน และชมรมผู้ขับขี่ยนต์สามล้อ ตึก ตึก ภาคเหนือ (เชียงใหม่) จำนวน ๑๓๔ คัน ด้วยเหตุผลดังนี้

/ (๑) ปัจจุบัน...



(๑) ปัจจุบันการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียน รถยนต์รับจ้างสามล้อใหม่ได้ ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๓๕ กำหนดให้จดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพฯ และเขตจังหวัดอื่นๆ

(๒) จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนรถสาธารณะมากถึง ๔,๑๖๙ คัน ซึ่งเพียงพอสำหรับการให้บริการประชาชน หากมีการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อเพิ่มขึ้นอาจจะส่งผลให้มีจำนวนรถสาธารณะมากเกินไป ก่อให้เกิดปัญหาการแย่งการให้บริการกัน หรือการเรียกเก็บค่าโดยสารแพงขึ้น เนื่องจากไม่มีกฎหมายกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถยนต์รับจ้างสามล้อ และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง

(๓) จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบหากมีการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อ พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพเกี่ยวกับการให้บริการรถสาธารณะและกลุ่มประชาชนผู้ใช้บริการไม่เห็นด้วยกับการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อ

(๔) ข้อมูลทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อในจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวน ๑,๑๒๓ คัน ซึ่งเป็นรถที่มีอายุการใช้งาน ๒๐-๓๐ ปี จำนวน ๕๒๓ คัน และมีอายุการใช้งาน ๓๐-๔๐ ปี จำนวน ๔๕๗ คัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้ใช้บริการจึงควรมีการกำหนดอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างสามล้อ

สหกรณ์สามล้อเครื่องนครเชียงใหม่ จำกัด ได้ยื่นหนังสือถึงรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อขอรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อโดยเป็นรถยนต์สามล้อไฟฟ้า และกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีหนังสือแจ้ง ขบ. เพื่อแจ้งให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ นำข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอของสหกรณ์สามล้อเครื่องนครเชียงใหม่ จำกัด ที่จะนำรถยนต์สามล้อไฟฟ้ามาใช้เพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง และให้นำข้อมูลดังกล่าวเสนอให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่พิจารณาทบทวนอีกครั้ง ขณะนี้ผู้ประกอบการอยู่ระหว่างการยื่นขอรับรองแบบรถยนต์สามล้อดังกล่าวต่อ ขบ.

#### มติที่ประชุม

รับทราบ และที่ประชุมเห็นว่า การนำระบบรถยนต์สามล้อไฟฟ้ามาใช้ในการลดมลพิษทางอากาศ จะทำให้คุณภาพอากาศของเมืองเชียงใหม่ดีขึ้น แต่ควรคำนึงถึงการจัดการกับแบตเตอรี่ที่หมดอายุ การใช้งานแล้ว เพราะกระบวนการกำจัดแบตเตอรี่มีขั้นตอนที่ซับซ้อน และมลพิษจากแบตเตอรี่เมื่อกระจายเข้าสู่สิ่งแวดล้อมจะมีผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์และสภาพแวดล้อมโดยรวม

#### ระเบียบวาระที่ ๔ :

##### เรื่องเพื่อพิจารณา

การพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่

พ.ต.อ.สิทธิชัย หนั่นชัย ผู้แทนผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ แจ้งให้ที่ประชุมทราบถึงการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่สำคัญในจังหวัดเชียงใหม่ ของตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๔ พื้นที่ สรุปได้ ดังนี้

/๑) แยกริศคำ...

๑) แยกสินค้าและถนนนิมมานเหมินท์

(๑) สภาพปัญหา เกิดจากพฤติกรรมการขับซิ่งรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ปริมาณรถ มีจำนวนมาก รถโดยสารสาธารณะขับซิ่งในลักษณะกีดขวางการจราจร นักท่องเที่ยวเดินข้ามถนนจำนวนมาก ถนนนิมมานเหมินท์และถนนห้วยแก้วมีความ คับแคบและมีซอยจำนวนมาก เป็นที่ตั้งโรงแรม สถานบริการ ร้านอาหาร จำนวน มาก และมีที่จอดรถไม่เพียงพอ

(๒) แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ ให้มีการทดลองจัดระบบการเดินรถ ทางเดียว และทำเกาะกลางขนาดเล็ก เพื่อลดการตัดกระแสของรถบนถนนนิมมาน- เหมินท์ รวมทั้งขยายช่วงเวลาห้ามจอดรถบนถนนนิมมานเหมินท์จากเดิม เวลา ๑๙.๐๐ น. เป็นเวลา ๒๐.๐๐ น.

๒) แยกสนามบิน

(๑) สภาพปัญหา เกิดจากมีแยกหลักอยู่ใกล้เคียงกัน คือ แยกวงแหวน รอบที่ ๑ (ถนนมหิตล) และแยกสนามบิน ซึ่งทั้ง ๒ แยก ใช้ระบบสัญญาณไฟจราจร ที่ไม่เหมือนกัน และเป็นที่ตั้งห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่อยู่ติดกับทั้ง ๒ แยก รวมทั้งมี ปริมาณผู้ใช้บริการท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดใน ช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาที่เครื่องบินลงจอดหนาแน่น

(๒) แนวทางการแก้ไขปัญหา ทล. ควรพิจารณาทำการศึกษาก่อสร้าง สะพานยกระดับจากท่าอากาศยานเชียงใหม่เข้าสู่ถนนมหิตลเพื่อระบายรถออกจาก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และปรับปรุงถนนที่เชื่อมกับถนนมหิตล เช่น ถนน Local Road บริเวณต่างระดับรถไฟ ให้เชื่อมกับถนนมหิตลเพื่อเพิ่มโครงข่ายถนนมหิตลให้ เพิ่มขึ้น

๓) แยกป่าแดดเหนือ

(๑) สภาพปัญหา เป็นแยกที่มีการตัดกันของกระแสจราจรจากรถในหลาย ทิศทาง และถนนมีลักษณะคับแคบ ประกอบกับมีสถานีศึกษามีทางเข้าออกอยู่ใกล้ ทางแยก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

(๒) แนวทางการแก้ไขปัญหา ทล. ควรพิจารณาเวนคืนพื้นที่บริเวณแยกป่าแดด เหนือ เพื่อขยายช่องจราจรได้สะพานให้รถสามารถเดินทางได้สะดวกเพิ่มมากขึ้นและ ปรับเปลี่ยนระบบการเดินรถให้เป็นการเดินทางทางเดียว

๔) จุดกลับรถถนนวงแหวนรอบสอง (ถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี)

(๑) สภาพปัญหา เป็นเส้นทางที่มีจุดกลับรถแต่ละจุดอยู่ห่างกันและมีพื้นที่ รอกลับรถน้อยไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถที่จะกลับ และรถที่ถนนดังกล่าวขับซิ่งด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

(๒) แนวทางการแก้ไขปัญหา กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ควรพิจารณาเพิ่มพื้นที่ รอกลับรถในแต่ละจุดให้สามารถรองรับรถที่รอกลับเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณ แยกรวมโชคที่ควรมีการปรับปรุงจุดกลับรถอย่างเร่งด่วนเพราะมีปริมาณรถที่รอกลับ จำนวนมาก

มติที่ประชุม

เห็นชอบให้มีการจัดระบบการเดินรถทางเดียวบนถนนนิมมานเหมินท์ และขอให้มีการจัดระบบการจราจรบนถนนศิริมิ่งคลาจารย์ด้วย เพราะเป็นถนนที่เชื่อมต่อกัน ซึ่งจะทำให้การจัดการจราจรบริเวณดังกล่าวมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

/อย่างไรก็ตาม...

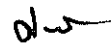
อย่างไรก็ตาม ควรคำนึงถึงผลกระทบที่จะมีต่อร้านค้าบริเวณถนนนิมมานเหมินท์ด้วย ดังนั้นจึงควรทำการทดลองจัดระบบการเดินรถทางเดียวกันในระยะเวลา ๑ เดือน โดยให้ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ดำเนินการติดตามประเมินผล และที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้

- (๑) ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ทดลองจัดระบบการเดินรถทางเดียวบนถนนนิมมานเหมินท์ เป็นระยะเวลา ๑ เดือน และขยายช่วงเวลาห้ามจอดรถบนถนนนิมมานเหมินท์ จากเดิม ๑๙.๐๐ น. เป็น ๒๐.๐๐ น. รวมทั้งติดตามประเมินผล และรายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ทราบในคราวต่อไป
- (๒) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาศึกษาการสร้างสะพานยกระดับจากท่าอากาศยานเชียงใหม่เข้าสู่ถนนมหิตล และสร้างทางเชื่อมระหว่างถนนมหิตลกับถนน Local Road
- (๓) เทศบาลนครเชียงใหม่และแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จัดระบบการจราจรแยกป่าแดดเหนือในช่วงเวลาเร่งด่วน
- (๔) แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่พิจารณาปรับปรุงพื้นที่กลับรถในแต่ละจุดให้มีความเหมาะสม และในระยะยาวควรมีการศึกษาจุดกลับรถแบบรูปเกือกม้าต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๕.๓๐ น.



นางสาวชวณันันท์ คิริประภานนท์กุล  
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ  
ผู้จัดทำรายงานการประชุม



นายศเนติ จิรภาสอังกูร  
ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด  
ผู้ตรวจรายงานการประชุม