สรุปผลการดำเนินงาน
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)

ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

(๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สรุปผลการดำเนินงาน
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ ๒๕๖๔
(๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

คำนำ

เอกสาร “สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ” เล่มนี้ ได้จัดทำขึ้นโดยการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ในภูมิภาคทั่วประเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในภูมิภาคและส่วนกลาง ตลอดจนติดตามปัญหา อุปสรรคของการดำเนินงาน อจร. โดยเฉพาะประเด็นมติที่ประชุม อจร. ที่ยังไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการและการพัฒนางาน อจร. ในปีงบประมาณต่อไป

กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค

สารบัญ

หน้า

๑. บทนำ **๑**

๑.๑ ความเป็นมา ๑

๑.๒ อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) ๑

๑.๓ การสนับสนุนการดำเนินการของ อจร. ของสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ๒

๑.๔ วัตถุประสงค์ของการดำเนินการ ๒

๑.๕ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน ๒

๒. ผลการดำเนินงานของ อจร. **๓**

๒.๑ การจัดประชุม อจร. ในภูมิภาค ๓

๒.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร. ๕

๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจร ๖

๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ๙

๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ๑๓

๒.๒.๔ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๑๖

๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ ๑๗

๓. ผลการดำเนินงาน อจร. ในภาพรวม **๒๐**

๔. ข้อเสนอแนะ **๒๑**

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก สถิติการประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

ภาคผนวก ข ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๑	แสดงข้อมูลจำนวนการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๓
ตารางที่ ๒	แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคเหนือ	๔
ตารางที่ ๓	แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๔
ตารางที่ ๔	แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและตะวันออก	๔
ตารางที่ ๕	แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคใต้	๕
ตารางที่ ๖	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคเหนือ	๖
ตารางที่ ๗	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ตะวันออกเฉียงเหนือ	๗
ตารางที่ ๘	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคกลางและตะวันออก	๘
ตารางที่ ๙	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคใต้	๙
ตารางที่ ๑๐	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ	๑๐
ตารางที่ ๑๑	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๐
ตารางที่ ๑๒	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๑๑
ตารางที่ ๑๓	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคใต้	๑๓
ตารางที่ ๑๔	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคเหนือ	๑๓
ตารางที่ ๑๕	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๔
ตารางที่ ๑๖	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๑๕
ตารางที่ ๑๗	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคใต้	๑๕
ตารางที่ ๑๘	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคเหนือ	๑๖
ตารางที่ ๑๙	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๖
ตารางที่ ๒๐	แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและตะวันออก	๑๗
ตารางที่ ๒๑	แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคเหนือ	๑๘
ตารางที่ ๒๒	แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๘
ตารางที่ ๒๓	แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๑๙
ตารางที่ ๒๔	แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคใต้	๑๙

สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ ๒๕๖๓
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔)

****

๑. บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

ในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ได้มีมติยกเลิกคำสั่ง คจร. ที่ ๑/๒๕๕๐ - ๗๕/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๐ เพื่อปรับปรุงองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) และได้มีคำสั่ง คจร. ที่ ๓/๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ขึ้นใหม่ โดยเรียกชื่อย่อว่า “อจร.” และให้ อจร. มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริม/สนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง กำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด ฯลฯ

ต่อมาในคราวประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๕ มีมติเห็นชอบ ให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดบึงกาฬ (อจร.จังหวัดบึงกาฬ) โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๕๑ ตามคำสั่ง คจร. ที่ ๒/๒๕๕๕ สั่ง ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

๑.๒ อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.)

อจร. มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานอนุกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๒) จัดทำแผนประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๓) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๔) ให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ก่อนนำเสนอหน่วยงานต้นสังกัดหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพิจารณาแล้วแต่กรณี

๕) กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง กำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด

๖) เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในจังหวัด

๗) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด

๘) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมอบหมาย

๑๐) รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

๑.๓ การสนับสนุนการดำเนินการ อจร. ของสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) มีบทบาทในการเสนอแนะสนับสนุนงานด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ได้สนับสนุนการดำเนินการ อจร. ดังนี้

๑.๓.๑ ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการประชุม อจร. อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของ อจร. ในการเป็นกลไกสำคัญในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๓.๒ ส่งเสริมให้เกิดการแก้ไขและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของจังหวัดในภูมิภาค นำเสนอผลการประชุม อจร. ให้กระทรวงคมนาคมทราบ และสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้การสนับสนุนหน่วยงานในพื้นที่ รวมทั้งมีการประสานและติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. เพื่อให้หน่วยงานในพื้นที่ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งและจราจรอย่างถูกต้องและเหมาะสม

๑.๔ วัตถุประสงค์ของการดำเนินการสรุปผลการดำเนินงานของ อจร.

๑.๔.๑ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคและส่วนกลาง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงาน อจร. โดยเฉพาะประเด็นมติที่ประชุม อจร. ที่ยังไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

๑.๔.๒ เพื่อรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินงานของ อจร. ในการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัดต่าง ๆ ระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔ เสนอผู้บริหารตามลำดับทราบและพิจารณา รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานของ อจร. ต่อไป

๑.๕ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

๑.๕.๑ ประสานและรวบรวมข้อมูลการประชุม อจร. ที่มีการประชุมในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยจำแนกเป็นรายภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้

๑.๕.๒ ศึกษาและจัดหมวดหมู่ของประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่ อจร. ได้มีการพิจารณาความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของ อจร.

๑.๕.๓ ประมวลปัญหา วิเคราะห์ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

๑.๕.๔ จัดทำสรุปผลการดำเนินงาน อจร. โดยสรุปข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในภาพรวม

๑.๕.๕ นำเสนอข้อมูลการติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. ต่อผู้บริหารตามลำดับพิจารณาและแจ้งข้อมูลการติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. ให้จังหวัดและกลุ่มงานที่รับผิดชอบรับทราบ เพื่อใช้ประกอบการประชุม อจร. ครั้งต่อไป

๒. ผลการดำเนินงานของ อจร.

๒.๑ การจัดประชุม อจร. ในภูมิภาค

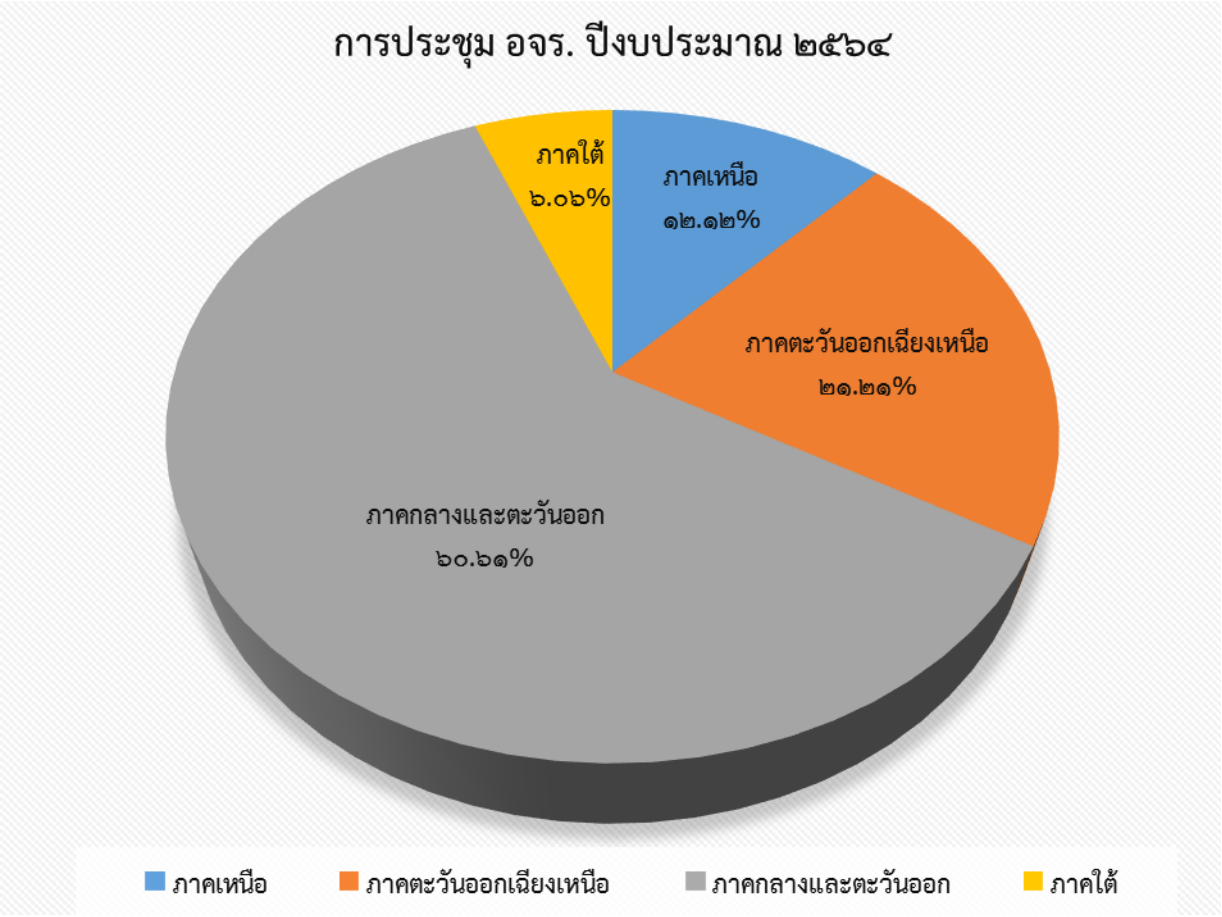
ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สนข. มีการประสานและเข้าร่วมการประชุม อจร. ร่วมกับจังหวัดในภูมิภาค เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด จำนวน ๓๓ ครั้ง ใน ๑๙ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. ซึ่งแสดงข้อมูลจำนวนการประชุม อจร. ในภาพรวมได้ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ แสดงข้อมูลจำนวนการประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

ภาค	จำนวนจังหวัดที่มีการประชุมฯ (จังหวัด)	จำนวนการประชุมฯ (ครั้ง)
ภาคเหนือ	๒	๔
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๕	๗
ภาคกลางและตะวันออก	๑๑	๒๐
ภาคใต้	๑	๒
รวม	**๑๙**	**๓๓**

ทั้งนี้ หากจะพิจารณาจำนวนการประชุม อจร. ในรายภาค จะแสดงข้อมูลตามแผนภูมิที่ ๑ ดังนี้

แผนภูมิที่ ๑ การประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔



๒.๑.๑ ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด) มีการประชุม ๔ ครั้ง ใน ๒ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๑๒ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	เชียงใหม่	๒
๒	ลำปาง	๒
รวมทั้งสิ้น		**๔**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๒ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด) มีการประชุม ๗ ครั้ง ใน ๕ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๒๑ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	ขอนแก่น	๒
๒	หนองบัวลำภู	๑
๓	นครราชสีมา	๒
๔	ศรีสะเกษ	๑
๕	ชัยภูมิ	๑
รวมทั้งสิ้น		**๗**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๓ ภาคกลางและตะวันออก (๒๕ จังหวัด) มีการประชุม ๒๐ ครั้ง ใน ๑๑ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๖๑ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและตะวันออก

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	นนทบุรี	๓
๒	ราชบุรี	๑
๓	สมุทรปราการ	๕
๔	สระบุรี	๑
๕	พระนครศรีอยุธยา	๑
๖	สมุทรสาคร	๑
๗	ฉะเชิงเทรา	๑
๘	ชลบุรี	๑
๙	นครนายก	๒
๑๐	ปทุมธานี	๓
๑๑	ปราจีนบุรี	๑
รวมทั้งสิ้น		**๒๐**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ และกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

๒.๑.๔ ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด) มีการประชุม ๒ ครั้ง ใน ๑ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๖.๐๖ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๕

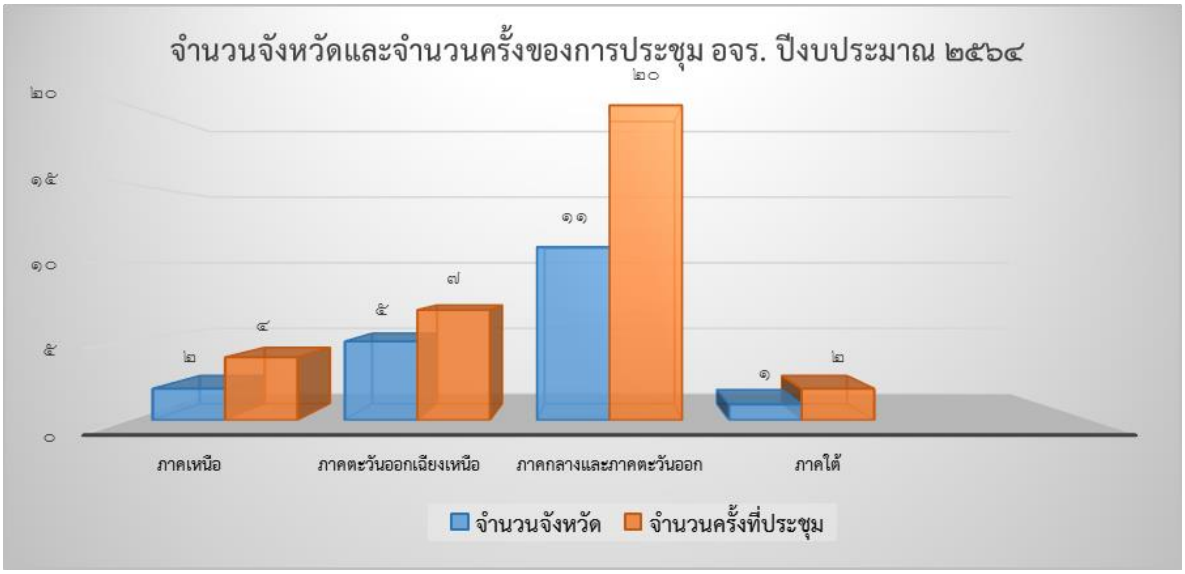
ตารางที่ ๕ แสดงข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคใต้

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	ภูเก็ต	๒
รวมทั้งสิ้น		**๒**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒

ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ในแต่ละภาค แสดงได้ดังแผนภูมิที่ ๒

แผนภูมิที่ ๒ แสดงจำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งของการจัดประชุม อจร. ในรายภาค ปีงบประมาณ ๒๕๖๔



๒.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก) พบว่า ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีประเด็นปัญหาและอุปสรรค ด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดภูมิภาค ที่ได้มีการพิจารณา และแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วยประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑) การแก้ไขปัญหาจราจร ประกอบด้วย สภาพปัญหาและการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด การจัดระบบการจราจร การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในช่วงเทศกาลและในอนาคต

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย การก่อสร้างและซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อาทิเช่น ถนน อุโมงค์ สะพาน ทางพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น

๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟและรถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนรางเบา การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร การก่อสร้างท่าอากาศยาน การกำหนดจุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้น

๔) มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การติดตามมาตรการ/แผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร การแก้ไขปัญหาจุดอันตราย การบริหารจัดการความเร็วในชุมชน เป็นต้น

๕) เรื่องอื่น ๆ อาทิเช่น ความคืบหน้าผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิและคณะทำงานใน อจร. การพัฒนาที่ดินราชพัสดุ การเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร สรุปผลการดำเนินงาน อจร. การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมระบบราง การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การเปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมือง แนวทางปฏิบัติในการลดมลภาวะทางเสียง การลดฝุ่นละอองและควันดำ แผนจัดระเบียบสายสื่อสาร การมอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้น

๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาจราจร

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีการพิจารณาประเด็นปัญหาการจราจรในพื้นที่จำนวน ๖๖ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒๘ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๙ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๙ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด ๑๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๙ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดเชียงใหม่			
๑.๑ ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ	-	√	-
๑.๒ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกตลาดน้ำโท้ง ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่	-	√	-
๑.๓ งบประมาณในการปรับปรุงอาคารและบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการจราจร เพื่อการท่องเที่ยว	-	√	-
๑.๔ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา	-	√	-
๑.๕ การทดลองจัดระบบจราจรทางเดียวร่วมกับทางเท้าและทางจักรยานในกิจกรรมลองดูบนถนนราชดำเนิน ตั้งแต่ประตูท่าแพถึงหน้าวัดพระสิงห์	√	-	-
๑.๖ ข้อเสนอแนะการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อปรับปรุงเส้นจราจรบนถนน	√	-	-
๒. จังหวัดลำปาง			
๒.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน	-	√	-
๒.๒ การบริหารจัดการความเร็วในชุมชนจังหวัดลำปาง	√	-	-
๒.๓ การจัดระเบียบเส้นทางเดินรถทางเดียว (One Way) บริเวณถนนไปรษณีย์และถนนใกล้เคียง	-	√	-
๒.๔ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดสะสมในช่วงเวลาขนถ่ายเชื้อเพลิงเข้าคลังน้ำมัน	√	-	-
๒.๕ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมือง	-	√	-
๒.๖ การจราจรติดขัดเนื่องจากสภาพพื้นผิวจราจรและการก่อสร้างบริเวณแยกหลักกิโลเมตรยักษ์	√	-	-
๒.๗ การเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนหน้ามณฑลทหารบกที่ ๓๒	√	-	-
๒.๘ การเกิดอุบัติเหตุบริเวณเส้นทางเข้า - ออก โรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี	√	-	-

ตารางที่ ๖ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๙ การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนหรือร้องทุกข์กรณีสัญญาณไฟจราจรแยกดอนปานและแยกม้าขาวหรือแยกโรงเรียนอนุบาลลำปาง (เขลางค์รัตน์อนุสรณ์) อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง	√	-	-
๒.๑๐ การจัดระเบียบการจอดรถบริเวณถนนดวงรัตน์	√	-	-
๒.๑๑ การจัดระเบียบบริเวณตลาดบ้านฟ่อนและบริเวณตลาดกาดเมฆ	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๑๗ เรื่อง	**๙**	**๗**	**๑**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. <u>จังหวัดขอนแก่น</u>			
๑.๑ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกค่ายสีหราชเดโชไชย (แยก ร.๘) ถนนมะลิวัลย์	-	-	√
๑.๒ การแก้ไขปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรบริเวณหน้าอาคารซีพีทาวเวอร์ ถนนมะลิวัลย์ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	-	√	-
๑.๓ การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น	-	√	-
๒. <u>จังหวัดหนองบัวลำภู</u>			
๒.๑ การจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนหนองบัววิทยายน	√	-	-
๒.๒ การจัดระบบการจราจรบริเวณแยกตลาดไนท์หนองบัวลำภู	√	-	-
๒.๓ มาตรการและแนวทางจัดระบบการจราจรบริเวณแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า เพื่อให้เกิดการชะลอความเร็วรถยนต์และลดอุบัติเหตุ	-	√	-
๒.๔ การบริหารจัดการระบบการจราจรในพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู (การตรวจและเตรียมความพร้อมรถบรรทุกขนาดใหญ่)	√	-	-
๒.๕ การเปิดช่องทางเบี่ยงซ้ายบริเวณแยกวังหมื่น และการเสนอก่อสร้างวงเวียนให้รถยนต์ไปยังอำเภอโนนสังเพื่อลดการติดขัดการจราจร	-	√	-
๒.๖ การจัดการจราจรหน้าโรงเรียนคุรุราษฎร์บำรุง อำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู	-	-	√
๓. <u>จังหวัดนครราชสีมา</u>			-
๓.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงเรียนอนุบาลนครราชสีมา	-	-	√
๔. <u>จังหวัดศรีสะเกษ</u>			
๔.๑ การบริหารระบบจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกาและถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (จากสะพานขาวถึงห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ศรีสะเกษ)	-	√	-
๕. <u>จังหวัดชัยภูมิ</u>			
๕.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนห้าแยกโนนไฮ	-	√	-
๕.๒ การแก้ไขปัญหาจุดจอดรถสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ ๑ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ ๒	-	√	-
รวมทั้งสิ้น ๑๓ เรื่อง	**๓**	**๗**	**๓**

๓) ภาคกลางและตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๓๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๕ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๕ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคกลางและตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดนนทบุรี			
๑.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุบริเวณด้านหน้าสำนักงานคณะอนุกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.)	-	√	-
๑.๒ การออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี เพื่อปิดกั้นช่องทางการจราจรบนถนนเทิดพระเกียรติถึงแยกถนนเลียบทางรถไฟสายใต้	-	√	-
๑.๓ การปิดกั้นการจราจรบนถนนรัตนาธิเบศร์ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	√	-	-
๑.๔ ขอความอนุเคราะห์ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ประตู ๑ กระทรวงพาณิชย์	-	√	-
๑.๕ ขอปิดช่องจราจรบางช่องบนถนนเทิดพระเกียรติ ตำบลวัดชลอ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	√	-	-
๑.๖ เทศบาลเมืองบางกรวย (ทม.บางกรวย) ขอขยายเวลาดำเนินการโครงการถนนเทิดพระเกียรติ	-	√	-
๑.๗ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้เสนอแนวทางปรับปรุงระบบจราจรบริเวณหน้าทางเข้า ทม.บางกรวย และสำนักงานใหญ่ กฟผ. อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	-	√	-
๑.๘ การดำเนินโครงการบูรณาการสวัสดิการที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงานและศูนย์บริการของข้าราชการพลเรือนสามัญในที่ราชพัสดุ	-	√	-
๒. จังหวัดราชบุรี			
๒.๑ แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองราชบุรี	-	-	√
๓. จังหวัดสมุทรปราการ			-
๓.๑ การติดตามผลการจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกสัญจรบนถนนจักกะพาก ผ่านบริเวณหน้าโรงพยาบาลสมุทรปราการ	√	-	-
๓.๒ ความคืบหน้าการจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกคลองเก้า และจุดกลับรถเมธีกุล ถนนพุทธรักษา เชื่อมต่อกับถนนตำหรุ - บางพลี	-	√	-
๓.๓ ปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา	√	-	-
๓.๔ ความคืบหน้าการจัดการจราจรบนถนนเทพารักษ์ ในพื้นที่อำเภอบางพลี บริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี	-	-	√
๓.๕ การแก้ไขปัญหารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่จอดรอเข้าลานตู้คอนเทนเนอร์ทั้งสองฝั่งบนถนนสายวัดศรีวารีน้อย	-	-	√
๔. จังหวัดสระบุรี			
๔.๑ การพิจารณาร่างข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรีว่าด้วยการกำหนดห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป วิ่งในถนนบางสายในเขตจังหวัดสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๓	√	-	-
๔.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ กม.๐ ถนนมิตรภาพ (ขาเข้า กทม.)	-	√	-
๕. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา			
๕.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าวัดใหญ่ชัยมงคลและวัดพนัญเชิงวรวิหาร	√	-	-
๕.๒ การแก้ไขปัญหาจราจรถนนบางปะอินสายใน บริเวณจุดตัดรถไฟวัดพนัญเชิงวรวิหาร	√	-	-
๕.๓ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา	√	-	-
๕.๔ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา	√	-	-
๕.๕ แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณวัดตะโก อำเภอภาชี	√	-	-

ตารางที่ ๘ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคกลางและตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. <u>จังหวัดฉะเชิงเทรา</u>			
๖.๑ การวางแผนการจราจรระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างตามแผนงานโครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าเป็นเคเบิ้ลใต้ดิน ๑ จังหวัด ๑ ถนน เพื่อเฉลิมพระเกียรติฯ ของจังหวัดฉะเชิงเทรา บริเวณวัดโสธรวราราม วรวิหาร	-	√	-
๗. <u>จังหวัดชลบุรี</u>			
๗.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	√	-	-
๗.๒ บริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน	-	√	-
๘. <u>จังหวัดนครนายก</u>			
๘.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์	√	-	-
๘.๒ การพิจารณาทบทวนเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายก	√	-	-
๙. <u>จังหวัดปทุมธานี</u>			
๙.๑ การจัดการจราจรถนนรังสิต - นครนายก ช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	-	√	-
๙.๒ การจัดการจราจรถนนรังสิต - นครนายกในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลองหนึ่งและใต้สะพานคลองสอง	-	√	-
๙.๓ การจัดการจราจรระหว่างการดำเนินการปรับปรุงสะพานข้ามคลองพี่เลี้ยง ทางหลวงหมายเลข ๙ ถนนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก	-	√	-
๙.๔ การจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	√	-	-
๙.๕ การจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ช่วงสะพานปทุมธานี ๑ - แยกบางปะอิน	√	-	-
๙.๖ การจัดการจราจรในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลองหนึ่งและใต้สะพานคลอง ๒	-	√	-
๙.๗ การจัดการจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนถนนรังสิต - นครนายก	-	√	-
๙.๘ แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิตและพื้นที่โดยรอบ	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๓๔ เรื่อง	**๑๕**	**๑๕**	**๔**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๙

ตารางที่ ๙ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการจราจรในพื้นที่ของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. <u>จังหวัดภูเก็ต</u>			
๑.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรของถนนเทพกระษัตรี	-	-	√
๑.๒ การจัดทำไฟกระพริบชะลอความเร็วก่อนถึงวงเวียนท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร	√	-	-
รวมทั้งสิ้น ๒ เรื่อง	**๑**	**๐**	**๑**

๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๕๙ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๗ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒๐ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๐

ตารางที่ ๑๐ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. <u>จังหวัดเชียงใหม่</u>			
๑.๑ การประชาสัมพันธ์อาคารจอดรถยนต์ และลานจอดรถ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	√	-	-
๑.๒ ความคืบหน้าการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนตำบลป่าเมี่ยง อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่	√	-	-
๑.๓ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ สายเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ)	-	√	-
๒. <u>จังหวัดลำปาง</u>			
๒.๑ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-	√	-
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	**๒**	**๒**	**๐**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๑

ตารางที่ ๑๑ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. <u>จังหวัดขอนแก่น</u>			
๑.๑ การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๓๐	-	√	-
๑.๒ การสำรวจออกแบบถนนสาย ขก.๑๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านพระยืน อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น	√	-	-
๑.๓ การก่อสร้างและปรับปรุงถนน ทางเท้า ผิวจราจร ติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานขอนแก่นบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๘	-	-	√
๑.๔ การก่อสร้างและปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณคลังน้ำมันอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	-	√	-
๑.๕ การพัฒนาถนนเชื่อมระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยจังหวัดขอนแก่นและกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์	-	-	√
๑.๖ การพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน	-	-	√
๑.๗ แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเพื่อยกระดับเศรษฐกิจ	-	√	-
๑.๘ การขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชุมแพ	-	-	√
๑.๙ การศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง (พื้นที่เมืองต้นแบบ TOD ขอนแก่น)	√	-	-
๑.๑๐ ขอความอนุเคราะห์และขอรับการสนับสนุนการปรับปรุงเกาะกลางถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น	√	-	-
๒. <u>จังหวัดหนองบัวลำภู</u>			
๒.๑ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงอำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู และอำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น (ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำพองบริเวณพื้นที่เขตติดต่อระหว่างหมู่บ้านโนนสว่าง ตำบลโนนเมือง อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู และบ้านวังหินซา ตำบลขนวน อำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น)	-	-	√
๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งเพื่อการพัฒนาเมือง และส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู	-	-	√
๓. <u>จังหวัดนครราชสีมา</u>			
๓.๑ การพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟความเร็วสูง	-	-	√

ตารางที่ ๑๑ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๒ ความคืบหน้าการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน - นครราชสีมา และการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางลงถนนมอเตอร์เวย์กับถนนสุรนารี ๒	-	√	-
๓.๓ โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (หน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี) และบริเวณแยกประโดก	-	√	-
๓.๔ โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐	-	√	-
๓.๕ โครงการก่อสร้างทางเชื่อมผืนป่าและขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๓๐๔ (ช่วงพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดปราจีนบุรี)	-	√	-
๓.๖ โครงการขยายทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่วงบริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอโนนไทย เป็น ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๖๐๐ เมตร	-	-	√
๓.๗ โครงการก่อสร้างถนนสาย นม.๑๑๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านโคกไผ่ อำเภอเมืองนครราชสีมา (ถนนเลียบคลองชลประทานหรือถนนสุรนารี ๒)	-	√	-
๓.๘ โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (บริเวณสามแยกหัวทะเล)	-	√	-
๓.๙ โครงการพัฒนาเส้นทางถนนสาย ง.๑ ง.๒ และ ง.๕	-		√
๓.๑๐ โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสาย นม.๔๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ - ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ อำเภอด่านขุนทด และอำเภอพระทองคำ	-	√	-
๓.๑๑ การศึกษาออกแบบก่อสร้างทางลอดแยกทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) จังหวัดนครราชสีมา เข้าถนนทางหลวงท้องถิ่น สายทาง นม.ถ.๓ - ๑๐๐ ถนนชุมค้าหรือทางหลวงหมายเลข ๒๔๓๔ (เดิม) อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา	-	-	√
๓.๑๒ โครงการก่อสร้างถนนสาย นม.๓๐๖๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ - บ้านซับพลู อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา	-	√	-
๔. <u>จังหวัดศรีสะเกษ</u>			
๔.๑ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดศรีสะเกษในปัจจุบันและแผนงานการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดศรีสะเกษ	-	√	-
๔.๒ แนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อ	-	-	√
๕ <u>จังหวัดชัยภูมิ</u>			
๕.๑ การก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๒๗ เรื่อง	**๓**	**๑๒**	**๑๒**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๓ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๕ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๒

ตารางที่ ๑๒ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. <u>จังหวัดนนทบุรี</u>			
๑.๑ ข้อร้องเรียนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓	-	√	-
๑.๒ การก่อสร้างและปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ ตอนแยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า ระหว่าง กม.๕+๐๐๐ - กม.๘+๐๐๐ (เป็นช่วง)	-	√	-
๒. <u>จังหวัดราชบุรี</u>			
๒.๑ โครงการที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐาน (คมนาคม) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดราชบุรี	-	-	√
๒.๒ การดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยก (แยกเขางู)	-	√	-

ตารางที่ ๑๒ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. <u>จังหวัดสมุทรปราการ</u>			
๓.๑ รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างขยายผิวทาง และสะพาน Overpass ทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ (ถนนศรีนครินทร์) ระหว่าง กม.๑๖+๔๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐	-	√	-
๓.๒ โครงการเชื่อมทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ บางปิ้ง - แพรกษา กับที่ดินเอกชนที่ยกให้ทางราชการใช้ประโยชน์ เพื่อตัดถนนเป็นทางแยกสำหรับใช้เป็นทางเข้า - ออก นิคมอุตสาหกรรมแพรกษา อินดัสเทรียลล์	-	-	√
๔. <u>จังหวัดสระบุรี</u>			
๔.๑ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๑ ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ด้านตะวันตก (แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้)	-	√	-
๕. <u>จังหวัดสมุทรสาคร</u>			
๕.๑ ความคืบหน้าการดำเนินการซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย	-	√	-
๕.๒ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองมหาชัย (เดิม)	-	-	√
๕.๓ การพิจารณาเส้นทางที่สำคัญของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อบรรจุเป็นถนนผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร	-	√	-
๕.๔ โครงการขยายถนน สค.๒๐๐๖ จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร	-	-	√
๖. <u>จังหวัดนครนายก</u>			
๖.๑ โครงการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี	-	√	-
๖.๒ การก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ๒ คลอง ๓ และคลอง ๔	-	√	-
๖.๓ การพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๓ แนวใหม่ “สุพรรณบุรี - อรัญประเทศ”	-	√	-
๖.๔ การปรับปรุงเส้นทางถนนเลี่ยงเมืองเส้นทาง นย.๒๐๑๑	-	√	-
๖.๕ โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๘๑ - ทางหลวงหมายเลข ๓๓๒๑	-	√	-
๖.๖ การพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก	-	√	-
๖.๗ ปรับปรุงถนนเส้นทางหลวงบริเวณบ้านตอไม้แดง เกาะกระชาย และบ้านหนองแสนตอ มุ่งหน้าเขาน้อย	-	-	√
๖.๘ การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา (Rubber Fender Barrier) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ ตอนเขาเพิ่ม - บ้านนา ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๖+๒๑๙ - กม.๓๓+๓๔๐	-	√	-
๖.๙ การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา (Rubber Fender Barrier) บนเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ ตอนนครนายก - น้ำตกนางรอง	-	√	-
๗. จังหวัดปทุมธานี			
๗.๑ การปรับปรุงถนนโลคัลโรด (Local Road) ช่วงพื้นที่หมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๒ ตำบลบางพูน ถึงหมู่ที่ ๕ ตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี	-	√	-
๘. <u>จังหวัดปราจีนบุรี</u>			
๘.๑ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปราจีนบุรี	-	√	-
๘.๒ การขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๓๓ สายปราจีนบุรี - อำเภอกบินทร์บุรี (แนวใหม่)	√	-	-
รวมทั้งสิ้น ๒๓ เรื่อง	**๑**	**๑๗**	**๕**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๕ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดภูเก็ต			
๑.๑ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	-	-	√
๑.๒ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	√	-	-
๑.๓ โครงการถนนทางหลวงแนวใหม่	-	-	√
๑.๔ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ต	-	√	-
๑.๕ โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๕ เรื่อง	**๑**	**๑**	**๓**

๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๓๘ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๖ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๘ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๔

ตารางที่ ๑๔ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดเชียงใหม่			
๑.๑ ภาพรวมการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองเชียงใหม่	√	-	-
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒	-	√	-
๑.๓ สถานะการให้บริการรถโดยสารประจำทาง RTC และรถโดยสารมินิบัส	√	-	-
๑.๔ ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)	-	√	-
๑.๕ ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	-	√	-
๒. จังหวัดลำปาง			
๒.๑ การพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง	-	-	√
๒.๒ การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง แห่งที่ ๒	-	√	-
รวมทั้งสิ้น ๗ เรื่อง	**๒**	**๔**	**๑**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๗ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๔ จำนวน และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๕

ตารางที่ ๑๕ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดขอนแก่น			
๑.๑ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	-	√	-
๑.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	√	-
๑.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม	-	√	-
๑.๔ โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่	-	√	-
๑.๕ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายสำราญ - ท่าพระ	-	√	-
๑.๖ การแก้ไขปัญหาการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น	-	√	-
๑.๗ การเตรียมระบบขนส่งสาธารณะรองรับโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน	-	-	√
๒. จังหวัดนครราชสีมา			
๒.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	-	√	-
๒.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	-	√	-
๒.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	-	√	-
๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	-	√	-
๒.๕ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)	-	√	-
๒.๖ การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะจากสถานีรถไฟถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา อำเภอปากช่อง และอำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา	-	√	-
๒.๗ การขอย้ายจุดลงเวลารถโดยสารสาธารณะของบริษัท ขนส่ง จำกัด (ลำตะคอง) ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง ไปอยู่ที่บริเวณถนนมิตรภาพ กิโลเมตร ๖๕ ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	-	-	√
๓. จังหวัดศรีสะเกษ			
๓.๑ ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	-	√	-
๓.๒ ขอความเห็นชอบกรณีขอตั้งงบประมาณเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษแห่งที่ ๒	-	√	-
๔. จังหวัดชัยภูมิ			
๔.๑ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบรางเส้นทางจัตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๑๗ เรื่อง	**๐**	**๑๔**	**๓**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๘ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๖

ตารางที่ ๑๖ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดนนทบุรี			
๑.๑ ความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)	√	-	-
๑.๒ การกำหนดจุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า	-	√	-
๑.๓ ความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	√	-
๑.๔ การศึกษาการจัดทำสะพานคนเดิน (Sky walk) สำหรับประชาชนใช้สัญจรขึ้น - ลง เพื่อเดินทางจากรถไฟฟ้าสายสีชมพูไปยังวัดชลประทานรังสฤษฎ์ พระอารามหลวง	-	-	√
๒. จังหวัดสมุทรปราการ			
๒.๑ รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ รวมถึงผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวมช่วงถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์	-	√	-
๒.๒ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดียว (Monorail) ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ	-	-	√
๓. จังหวัดสระบุรี			
๓.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเขตเมืองสระบุรี	-	√	-
๔. จังหวัดฉะเชิงเทรา			
๔.๑ โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	√	-	-
๕. จังหวัดปทุมธานี			
๕.๑ โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร	-	√	-
๕.๒ โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร	-	√	-
๕.๓ การเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) สถานีหลักหกและสถานีรังสิต	-	√	-
๕.๔ การจัดทำระบบ Feeder รถไฟฟ้าสายสีแดงสำหรับรถโดยสารขนส่งมวลชนแบบพิเศษ	-	√	-
๕.๕ การเตรียมการรองรับ Feeder สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๑๓ เรื่อง	**๒**	**๘**	**๓**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑ เรื่อง โดยอยู่ระหว่างดำเนินการ แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๗

ตารางที่ ๑๗ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดภูเก็ต			
๑.๑ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต)	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๑ เรื่อง	**๐**	**๐**	**๑**

๒.๒.๔ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๒๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๖ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๕ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๕ เรื่อง มีการดำเนินการเสร็จแล้ว จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๘

ตารางที่ ๑๘ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดเชียงใหม่			
๑.๑ แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔	√	-	-
๒. จังหวัดลำปาง			
๒.๑ ข้อเสนอปรับปรุงโครงข่ายและความปลอดภัยถนนทางหลวงในจังหวัดลำปาง	-	-	√
๒.๒ ความปลอดภัยบริเวณแยกเกาะคา หน้าบริษัท ซัมมิท แคปปิตอล ลิสซิ่ง จำกัด	-	-	√
๒.๓ การปรับปรุงทางคู่ขนานบริเวณการประปาส่วนภูมิภาค สาขาลำปาง	-	-	√
๒.๔ การปรับระดับถนนบริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีถึงอนุสาวรีย์เจ้าพ่อทิพย์ช้าง	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๕ เรื่อง	**๑**	**๐**	**๔**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด ๖ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๙

ตารางที่ ๑๙ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดขอนแก่น			
๑.๑ รายงานสถิติอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดขอนแก่น	√	-	-
๒. จังหวัดหนองบัวลำภู			
๒.๑ มาตรการและแนวทางจัดระบบจราจรทางบกเพื่อรองรับการจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔	√	-	-
๓. จังหวัดชัยภูมิ			
๓.๑ การดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ	√	-	-
๓.๒ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชัยภูมิของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ	√	-	-
๓.๓ การกำหนดนโยบายการควบคุมความเร็วในเขตชุมชน	-	√	-
๓.๔ การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจราจรแก่โรงเรียนสังกัดสำนักงานเทศบาลเมืองชัยภูมิ	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๖ เรื่อง	**๔**	**๑**	**๑**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก ประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๐

ตารางที่ ๒๐ แสดงข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดสมุทรปราการ			
๑.๑ ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรในห้วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางแก้ไข	√	-	-
๑.๒ การเตรียมการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔	√	-	-
๑.๓ ผลการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔	√	-	-
๑.๔ การเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔	√	-	-
๑.๕ แนวทางการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	-	√	-
๒. จังหวัดสระบุรี			
๒.๑ การพิจารณาเพื่อหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถทางหลวงหมายเลข ๑ และทางหลวงหมายเลข ๒	√	-	-
๓. จังหวัดฉะเชิงเทรา			
๓.๑ การจัดระเบียบการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่	√	-	-
๓.๒ การจำกัดความเร็วในพื้นที่อำเภอบ้านโพธิ์ บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๒๒ ดอนสีนนท์ - บ้านโพธิ์ และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๐๕ ตำบลสนามจันทร์ อำเภอบ้านโพธิ์	-	√	-
๔. จังหวัดชลบุรี			
๔.๑ รายงานผลการจับกุมคดีจราจรจังหวัดชลบุรี	√	-	-
๔.๒ ผลการดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	√	-	-
๔.๓ การประชาสัมพันธ์แนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชนและการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	√	-	-
๕. จังหวัดนครนายก			
๕.๑ ขอให้ติดป้ายห้ามจำหน่ายสินค้าบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ แยกบางอ้อ	√	-	-
๖. จังหวัดปราจีนบุรี			
๖.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓ (แนวใหม่) บริเวณทางแยกดงบัง	√	-	-
รวมทั้งสิ้น ๑๓ เรื่อง	**๑๑**	**๒**	**๐**

๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ

ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ พบว่า การประชุม อจร. มีการพิจารณาประเด็นอื่น ๆ อาทิ ความคืบหน้าผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิและคณะทำงานใน อจร. การพัฒนาที่ดินราชพัสดุ การเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร สรุปผลการดำเนินงานของ อจร. การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมระบบราง การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การเปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมือง แนวทางปฏิบัติในการลดมลภาวะทางเสียง การลดฝุ่นละอองและควันดำ แผนจัดระเบียบสายสื่อสาร การมอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้น จำนวน ๒๘ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๘ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๑

ตารางที่ ๒๑ แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดเชียงใหม่			
๑.๑ คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่	√	-	-
๒. จังหวัดลำปาง			
๒.๑ สรุปผลการดำเนินงานของ อจร.จังหวัดลำปาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	√	-	-
๒.๒ การพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์สีเขียวในจังหวัดลำปาง	-	√	-
รวมทั้งสิ้น ๓ เรื่อง	**๒**	**๑**	**๐**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๐ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๖ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๒

ตารางที่ ๒๒ แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดขอนแก่น			
๑.๑ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม จังหวัดขอนแก่น เป็นการเฉพาะราย	√	-	-
๑.๒ สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดขอนแก่น (อจร.จังหวัดขอนแก่น) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒)	√	-	-
๑.๓ การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมระบบราง จังหวัดขอนแก่น	-	√	-
๑.๔ การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจังหวัดขอนแก่น	-	√	-
๑.๕ สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดขอนแก่น (อจร.จังหวัดขอนแก่น) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓)	√	-	-
๒. จังหวัดนครราชสีมา			
๒.๑ ความคืบหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	√	-	-
๒.๒ โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามพร้อมทางลาดสำหรับจักรยานและจักรยานยนต์ บริเวณหน้าทัณฑสถานหญิงนครราชสีมา ถนนมิตรภาพ กม.๘๗ +๗๐๐ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา	√	-	-
๒.๓ ข้อเสนอแนะของภาคประชาชน	-	-	√
๓. จังหวัดชัยภูมิ			
๓.๑ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดชัยภูมิ	√	-	-
๓.๒ การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างสาธารณะถนนชัยภูมิ - ตาดโตน	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๑๐ เรื่อง	**๖**	**๒**	**๒**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๙ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๓

ตารางที่ ๒๓ แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดนนทบุรี			
๑.๑ สรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	√	-	-
๒. จังหวัดราชบุรี			
๒.๑ องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะศาลพระมีความประสงค์เปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมือง	-	-	√
๓. จังหวัดสมุทรปราการ			
๓.๑ การประเมินผล อจร.จังหวัดสมุทรปราการ	√	-	-
๓.๒ รายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับระบบบ่อพักสายไฟร้อยท่อใต้ดินบนถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์	-	√	-
๓.๓ รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน ถนนสุขุมวิท	-	√	-
๓.๔ รายงานผลการดำเนินงานคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ	√	-	-
๓.๕ การหาแนวทางปฏิบัติในการลดมลภาวะทางเสียง การลดฝุ่นละอองและควันดำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขังบนถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	√	-	-
๓.๖ แผนจัดระเบียบสายสื่อสาร ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	√	-	-
๔. จังหวัดฉะเชิงเทรา			
๔.๑ ผลการจัดระเบียบรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ	√	-	-
๕. จังหวัดชลบุรี			
๕.๑ การมอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	√	-	-
๖. จังหวัดนครนายก			
๖.๑ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครนายก	√	-	-
๖.๒ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่จังหวัดนครนายก	-	√	-
๗. จังหวัดปราจีนบุรี			
๗.๑ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดปราจีนบุรี	√	-	-
รวมทั้งสิ้น ๑๓ เรื่อง	**๙**	**๓**	**๑**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๔

ตารางที่ ๒๔ แสดงข้อมูลการพิจารณาในประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. จังหวัดภูเก็ต			
๑.๑ การทำป้ายทางลัดเข้าสู่เมืองภูเก็ต	√	-	-
๑.๒ การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุปเปอร์ซีป สาขาใหญ่	-	-	√
รวมทั้งสิ้น ๒ เรื่อง	**๑**	**๐**	**๑**

๓. ผลการดำเนินงาน อจร.จังหวัดในภาพรวม

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก) พบว่า

๓.๑ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีการประชุม อจร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัด จำนวน ๓๓ ครั้ง ใน ๑๙ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. (ทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด)

๓.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่สำคัญของจังหวัดในภูมิภาคที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วย ๕ ประเด็นปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ซึ่งรวมเรื่องที่มีการพิจารณาทั้งสิ้น จำนวน ๒๑๕ เรื่อง

๓.๓ จากประเด็นที่ประชุม อจร. พิจารณาทั้ง ๕ ประเด็น จำนวน ๒๑๕ เรื่อง พบว่า ประเด็นที่มีการพิจารณามากที่สุด ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร (๖๖ เรื่อง) คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๗๐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (๕๙ เรื่อง) คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๔๔ สำหรับประเด็นการพิจารณารองลงมา ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (๓๘ เรื่อง) คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๖๗ เรื่องอื่น ๆ (๒๘ เรื่อง) และมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ (๒๔ เรื่อง) โดยมีการพิจารณาที่ร้อยละ ๑๓.๐๒ และ ๑๑.๑๗ ตามลำดับ และประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทั้ง ๕ ประเด็น อจร. ได้นำไปสู่การดำเนินการแล้ว จำนวน ๗๓ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๙๕ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๙๗ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๑๒ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด และอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔๕ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๙๓ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด

๓.๔ เปรียบเทียบการดำเนินงานในมิติของประสิทธิภาพและประสิทธิผล พบว่า

๓.๔.๑ <u>มิติประสิทธิภาพ</u> พิจารณาจากจำนวนจังหวัดที่ได้มีการจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ พบว่า การผลักดันให้จังหวัดใช้เวที อจร. ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัดในภูมิภาค ในปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มีจำนวน ดังนี้

๑) ปี ๒๕๖๐ มีจำนวนการประชุมทั้งสิ้น ๕๒ ครั้งใน ๓๔ จังหวัด
๒) ปี ๒๕๖๑ มีจำนวนการประชุมทั้งสิ้น ๕๘ ครั้งใน ๔๓ จังหวัด
๓) ปี ๒๕๖๒ มีจำนวนการประชุมทั้งสิ้น ๕๓ ครั้งใน ๒๗ จังหวัด
๔) ปี ๒๕๖๓ มีจำนวนการประชุมทั้งสิ้น ๔๗ ครั้งใน ๒๔ จังหวัด
๕) ปี ๒๕๖๔ มีจำนวนการประชุมทั้งสิ้น ๓๓ ครั้งใน ๑๙ จังหวัด

จำนวนจังหวัดที่มีการประชุม คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๗๔ ๕๖.๕๘ ๓๕.๕๓ ๓๑.๕๘ และ ๒๕ (ของจำนวน อจร. ทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด) ตามลำดับ ซึ่งจำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุมในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีจำนวนลดลง เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19)

๓.๔.๒ <u>มิติประสิทธิผล</u> พิจารณาจากการนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการต่าง ๆ ให้กระทรวงคมนาคมทราบ และมีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดหาแนวทางการแก้ไข และสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด โดยประเด็นที่ได้มีการพิจารณามากที่สุด คือ แก้ไขปัญหาการจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เรื่องอื่น ๆ และมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ตามลำดับ นอกจากนี้การดำเนินงาน อจร. ก่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในพื้นที่และส่วนกลางได้อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนขึ้น

๔. ข้อเสนอแนะ

อจร. เป็นการขยายเครือข่ายเพื่อสร้างกระบวนการทำงาน การสื่อสารอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง และมีการติดตามผลการประชุมเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ รวมทั้งเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ การดำเนินงานของ อจร. มีประเด็นที่กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และจังหวัดได้ร่วมกันให้ความสำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาจราจรและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและมีปริมาณความต้องการด้านขนส่งและจราจรเพิ่มขึ้น จึงต้องวางแผนการพัฒนาอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในอนาคต ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความเชื่อมโยงโครงข่ายกันอย่างมีประสิทธิภาพ ในเบื้องต้นเน้นการพัฒนาในเมืองหลัก เช่น จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และพิษณุโลก เป็นต้น

****

ภาคผนวก ก

สถิติการประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

สถิติการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

(ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๓			๒๕๖๔								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)													
๑. เชียงใหม่	๒		√				√						
๒. แม่ฮ่องสอน	๐												
๓. ลำปาง	๒					√					√		
๔. ลำพูน	๐												
๕. เชียงราย	๐												
๖. น่าน	๐												
๗. พะเยา	๐												
๘. แพร่	๐												
๙. ตาก	๐												
๑๐. พิษณุโลก	๐												
๑๑. เพชรบูรณ์	๐												
๑๒. สุโขทัย	๐												
๑๓. อุตรดิตถ์	๐												
๑๔. กำแพงเพชร	๐												
๑๕. นครสวรรค์	๐												
๑๖. พิจิตร	๐												
๑๗. อุทัยธานี	๐												
รวม	๔	๐	๑	๐	๐	๑	๑	๐	๐	๐	๑	๐	๐
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)													
๑. บึงกาฬ	๐												
๒. เลย	๐												
๓. หนองคาย	๐												
๔. หนองบัวลำภู	๑			√									
๕. อุดรธานี	๐												
๖. นครพนม	๐												
๗. มุกดาหาร	๐												
๘. สกลนคร	๐												
๙. กาฬสินธุ์	๐												
๑๐. ขอนแก่น	๑		√										√
๑๑. มหาสารคาม	๐												
๑๒. ร้อยเอ็ด	๐												
๑๓. ชัยภูมิ	๑										√		
๑๔. นครราชสีมา	๒			√		√							
๑๕. บุรีรัมย์	๐												
๑๖. สุรินทร์	๐												
๑๗. ยโสธร	๐												
๑๘ ศรีสะเกษ	๑									√			
๑๙. อำนาจเจริญ	๐												
๒๐. อุบลราชธานี	๐												
รวม	๗	๐	๑	๒	๐	๑	๐	๐	๐	๑	๑	๐	๑

สถิติการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

(ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๓			๒๕๖๔								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)													
๑. ชัยนาท	๐												
๒. พระนครศรีอยุธยา	๑		√										
๓. ลพบุรี	๐												
๔. สระบุรี	๑		√										
๕. สิงห์บุรี	๐												
๖. อ่างทอง	๐												
๗. นนทบุรี	๓	√			√							√	
๘. ปทุมธานี	๓							√			√		√
๙. นครปฐม	๐												
๑๐. สมุทรปราการ	๕		√	√		√		√	√				
๑๑. กาญจนบุรี	๐												
๑๒. ราชบุรี	๑	√											
๑๓. สุพรรณบุรี	๐												
๑๔. ประจวบคีรีขันธ์	๐												
๑๕. เพชรบุรี	๐												
๑๖. สมุทรสงคราม	๐												
๑๗. สมุทรสาคร	๑			√									
๑๘. ฉะเชิงเทรา	๑			√									
๑๙. ชลบุรี	๑									√			
๒๐. ระยอง	๐												
๒๑. จันทบุรี	๐												
๒๒. ตราด	๐												
๒๓. นครนายก	๒					√				√			
๒๔. ปราจีนบุรี	๑												√
๒๕. สระแก้ว	๐												
รวม	๒๐	๒	๓	๓	๑	๒	๐	๒	๑	๒	๑	๑	๒
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)													
๑. ชุมพร	๐												
๒. นครศรีธรรมราช	๐												
๓. พัทลุง	๐												
๔. สุราษฎร์ธานี	๐												
๕. สงขลา	๐												
๖. กระบี่	๐												
๗. ตรัง	๐												
๘. พังงา	๐												
๙. ภูเก็ต	๒			√						√			
๑๐. ระนอง	๐												
๑๑. สตูล	๐												
๑๒. นราธิวาส	๐												
๑๓. ปัตตานี	๐												
๑๔. ยะลา	๐												
รวม	๒	๐	๐	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐	๐	๐
รวมทั้งสิ้น	๓๓ ครั้ง ๑๙ จังหวัด												

ภาคผนวก ข

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.จังหวัด

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ลำดับที่ ๑ จังหวัดเชียงใหม่

๑. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

๒. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ สืบเนื่องจากการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้รายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวน ๒ โครงการ คือ ๑) โครงการก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ ซึ่งขณะนี้ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จโดยได้จัดพิธีส่งมอบและเปิดใช้อาคารจอดรถยนต์แล้ว ๒) โครงการก่อสร้างอาคารและงานโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนขึ้น รวมทั้งท่าอากาศยานเชียงใหม่จะต้องคำนึงถึงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้า - ออก ควบคู่ไปกับการพัฒนาด้วย เนื่องจากการพัฒนาท่าอากาศยานจะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดสะสมบริเวณแยกสนามบิน ประกอบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดงที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังศึกษาออกแบบ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยระหว่างการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ ที่ประชุมจึงได้มอบหมายให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ (ขท.เชียงใหม่ที่ ๒) ดำเนินการออกแบบการขยายผิวจราจรถนนบริเวณทางเข้าสนามบินจาก ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง รวมทั้งจัดให้มีทางเท้าที่เหมาะสม และให้รวบรวมข้อมูลรวมทั้งแบบการขยายถนน เพื่อประกอบการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ของกองบิน ๔๑ ผู้แทน ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ รายงานว่า ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบการขยายผิวจราจรถนนทางเข้าสนามบิน และถนนศรีวิชัยภายในกองบิน ๔๑ แต่การออกแบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เบื้องต้นได้ส่งข้อมูลให้กับกองบิน ๔๑ พิจารณาแล้ว ไม่ขัดข้องกับแนวทางการดำเนินการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดี รองรับการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์กับเมืองเชียงใหม่ ทั้งในส่วนประชาชน กำลังพลของกองบิน ๔๑ รวมทั้งเป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน แต่เนื่องจากการอนุญาตให้ปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในอำนาจการพิจารณาของกองทัพอากาศ และเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สมความมุ่งหมายของทางราชการ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ จะได้จัดส่งรายละเอียดประกอบการพิจารณาต่อไป ซึ่งเมื่อการดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จยังมีการดำเนินการอีกหลายขั้นตอน หากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) แล้วเสร็จจะมีเส้นทางเชื่อมซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ที่ได้ดำเนินการไปแล้วในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยดำเนินการปรับปรุงระบบ	ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งปรับปรุงขยายและเพิ่มช่องจราจรบริเวณทางแยกสนามบิน ตั้งแต่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ท - ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคเหนือ ทำให้การจราจรคล่องตัวขึ้น แต่ในส่วนที่เชื่อมต่อจากถนนมหิดลมุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หากมีการขยายพื้นผิวจราจรสามารถที่จะบรรเทาปัญหาบริเวณดังกล่าวได้ ดังนั้น จึงขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากงบประมาณพัฒนาจังหวัดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการจะมีความเป็นไปได้มากกว่า เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวไม่ได้อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง (ทล.) **ความเห็นของที่ประชุม** การควบคุมสัญญาณไฟจราจรขอเสนอให้นำระบบ Artificial Intelligence (AI) มาใช้ให้ครบทุกทางแยกในเมืองเชียงใหม่หากมีงบประมาณเพียงพอ เพื่อจะทำให้สามารถระบายรถในเส้นทางหลักได้คล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เห็นได้จากบางเส้นทางที่ใช้ระบบ AI ซึ่งทำให้การจราจรคล่องตัวดีขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่รับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ผู้แทน ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และพื้นที่โดยรอบ โดยมีการดำเนินการ ๒ ส่วน คือ ๑) การขยายผิวจราจรถนนทางเข้า ทชม. จากเดิมถนน ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง พร้อมปรับปรุงทางเดินเท้าให้สวยงามและผู้ใช้ทางเดินทางได้สะดวกมากขึ้น โดยมีความกว้างทางเดินเท้าประมาณ ๓.๕๐ เมตร เริ่มตั้งแต่หน้าร้านอาหารสวนผักถึงกองบิน ๔๑ ๒) การปรับปรุงถนนศรีวิชัยภายในกองบิน ๔๑ โดยได้ออกแบบการปรับปรุงผิวทางและไหล่ทาง ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ทาสีตีเส้นจราจร รวมทั้งปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่ง ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ได้ส่งรูปแบบรายละเอียดของโครงการดังกล่าวให้กองบิน ๔๑ พิจารณาในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งกองบิน ๔๑ ไม่ขัดข้องกับแนวทางการดำเนินการ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเสนอขอความเห็นชอบจากกองทัพอากาศ ทั้งนี้ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ได้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ภายใต้ชื่อโครงการ “การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ Culture & Craft กิจกรรมพัฒนาทางหลวงสู่แหล่งท่องเที่ยว” (ระยะทางประมาณ ๒.๔๑๗ กิโลเมตร) งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบให้ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการดังกล่าวและรายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ทราบต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ภาพรวมการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองเชียงใหม่ ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (สขจ.เชียงใหม่) รายงานว่า การให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่อรองรับและเชื่อมต่อการเดินทางที่ให้บริการประชาชน จำนวน ๘ เส้นทาง มีรถให้บริการจำนวน ๔๔ คัน มีจุดต้นทางและจุดปลายทางผ่านสถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น สนามบินจังหวัดเชียงใหม่ สถานีรถไฟ ประตูท่าแพ แยกนิมมานเหมินท์ ตลาดสด และห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ นอกจากนี้การให้บริการรถโดยสารประจำทางจังหวัดเชียงใหม่ ยังมีรถโดยสารที่ให้บริการระหว่างอำเภอ เพื่อรองรับและเชื่อมต่อการเดินทางที่ให้บริการประชาชน จำนวน ๓๐ เส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ ๒๕ อำเภอ และยังมีรถโดยสารที่ไม่ประจำทางในเขตเมืองให้บริการลักษณะวิ่งวนภายในเขตเมือง จำนวน ๒,๔๑๒ คัน รถบริการโดยสารสาธารณะประเภทอื่น ๆ ที่ให้บริการในเขตเมือง เช่น แท็กซี่มิเตอร์ จำนวน ๑๘๕ คัน รถยนต์รับจ้างสามล้อ จำนวน ๑,๑๒๘ คัน รถยนต์รับจ้างไฟฟ้าสามล้อ จำนวน ๒๖ คัน รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน ๔๖๗ คัน การให้บริการรถโดยสารระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ ๓ เส้นทาง ภาคเหนือตอนบน ๒๕ เส้นทาง ภาคเหนือตอนล่าง ๓ เส้นทาง ภาคอีสาน ๗ เส้นทาง ภาคตะวันออก ๑ เส้นทาง ภาคตะวันตก ๑ เส้นทาง และภาคใต้ ๑ เส้นทาง โครงการเที่ยวทั่วไทยใช้ GPS เพื่อการติดตามพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ โดยตรวจสอบสมรรถภาพของร่างกายพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ตรวจสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถโดยสารสาธารณะ และตั้งจุดตรวจความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถระหว่างทาง หรือจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะ (Checking Point) ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน จำนวน ๓,๑๕๐ คัน ดำเนินการตรวจวัดควันดำรถบรรทุกและรถโดยสาร จากการวัดฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ รวมทั้งมีมาตรการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) ให้สอดคล้องกับมาตรการของรัฐบาลตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) อย่างเข้มข้น ดังนี้ ๑) จัดส่งผู้ตรวจการตรวจสอบรถบรรทุกและรถโดยสารที่ใช้งานบนถนนสายหลักและถนนสายรอง รวมถึงจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะที่มีรถเข้ารับการตรวจ จำนวน ๑,๑๕๑ คัน ตรวจผ่าน ๑,๐๙๓ คัน และไม่ผ่าน ๕๘ คัน ๒) เข้มงวดการตรวจค้นป้ายทะเบียนและคิวรถ โดยควบคุมสถานตรวจสภาพรถของเอกชนให้เข้มงวดการตรวจควันดำรถยนต์ผ่านระบบการควบคุมโดยใช้ระบบกล้อง CCTV เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ๓) เปิดช่องทางรับเรื่องร้องเรียนรถที่มีควันดำผ่านจุดคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะสายตรวจ ๑๕๘๔ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๔) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะได้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสาธารณสุขแบบ New Normal จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙)	สขจ.เชียงใหม่

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕) กำหนดมาตรการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่กระจายของโรค ด้วยความร่วมมือและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสวมหน้ากากอนามัยเมื่อใช้รถโดยสารสาธารณะ และเมื่อมาติดต่อราชการใช้แอลกอฮอล์ชนิดเจลหรือน้ำทั้งก่อนและหลังการรับบริการ การเว้นระยะห่าง (Social Distancing) รวมทั้งการตรวจวัดอุณหภูมิผู้ใช้บริการและการสแกนคิวอาร์โค้ดไทยชนะ **ความเห็นของที่ประชุม** ในการประชุมคณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) จังหวัดได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการให้รถโดยสารสาธารณะเปลี่ยนเป็นรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) จากการหารือขอให้คำนึงถึงปัจจัยหลายด้าน รวมทั้งในขณะนี้เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) ทำให้ผู้ประกอบการขาดทุน รวมทั้งประชาชนหันมาใช้รถส่วนตัวมากขึ้น อย่างไรก็ดี ในอนาคตเรื่องการรณรงค์และรักษาสิ่งแวดล้อมยังเป็นเรื่องสำคัญ จึงขอให้นำเรื่องดังกล่าวมาหารือในการประชุมครั้งต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ	
๓. การประชาสัมพันธ์อาคารจอดรถยนต์ และลานจอดรถ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่รายงานว่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้จัดพิธีส่งมอบและเปิดใช้อาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งอาคารจอดรถยนต์ดังกล่าวเป็นหนึ่งในโครงการแผนเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานเชียงใหม่ เนื่องจากการขยายตัวของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ และความต้องการเร่งด่วนของผู้ใช้บริการ คือ การเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ เนื่องจากลานจอดรถยนต์ที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ รวมทั้งอาคารจอดรถยนต์แห่งนี้ยังสามารถใช้เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน เป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางทางถนนเชื่อมต่อกับทางอากาศ ซึ่งช่วยส่งเสริมและเพิ่มรายได้ด้านการท่องเที่ยว การก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เริ่มดำเนินการเมื่อกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นอาคารสูง ๑๐ ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า ๔๐,๐๐๐ ตารางเมตร รวมถึงลานอพยพฉุกเฉินทางอากาศ มีทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Walk Way) รวมระยะทาง ๑๕๐ เมตร โดยออกแบบและดำเนินการตามกรอบแนวคิดและเป้าหมายที่คำนึงถึงการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการนำระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะมาใช้ในการให้บริการ เช่น ป้ายแสดงจำนวนช่องจอด ระบบอ่านป้ายทะเบียน ระบบการค้นหารถในอาคาร และตู้รับชำระเงินอัตโนมัติ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาเชียงใหม่ให้เป็นเมืองแห่งการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม หรือ Smart City สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้มากถึง ๑,๓๑๗ คัน ซึ่งมากกว่าลานจอดรถยนต์เดิมที่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้เพียง ๖๐๐ คัน และรถจักรยานยนต์ประมาณ ๑,๐๐๐ คัน อัตราค่าบริการคิดอัตราเดียวกับค่าบริการลานจอดรถยนต์เดิมเริ่มตั้งแต่ ๑๐ บาท สำหรับการจอดไม่เกิน ๓๐ นาที และสูงสุด ๒๐๐ บาท สำหรับจอดตั้งแต่ ๖ - ๒๔ ชั่วโมง	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบโดยทั่วกัน	
๔. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกตลาดน้ำโท้ง ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ (ขทช.เชียงใหม่) รายงานว่า อำเภอหางดงได้จัดกิจกรรมสถานีบำบัดทุกข์ บำรุงสุข เพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการของพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมตำบลสบแม่ข่าได้มีการนำเสนอปัญหาและความต้องการของพื้นที่ โดยเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสี่แยกตลาดน้ำโท้ง ตำบลสบแม่ข่า อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ (ทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.๔๐๓๒) ตัดกับถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ เป็นเส้นทางสัญจรเขตติดต่อระหว่างอำเภอหางดงและอำเภอสารภี และเป็นแหล่งการค้า การบริการและชุมชนหนาแน่นในชั่วโมงเร่งด่วน จึงมีการจราจรติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงได้มีการนำเสนอปัญหาเพื่อให้ประชาชนที่ใช้เส้นทางมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและเป็นการแก้ไขปัญหาให้ชุมชนในระยะยาว จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา หรือความเป็นไปได้ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าว ซึ่งอำเภอหางดงได้ประสานไปยัง ขทช.เชียงใหม่และองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่แล้ว ขณะนี้ ขทช.เชียงใหม่ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจออกแบบปรับปรุงทางแยกและจุดต่อเชื่อมสายทาง ชม.๔๐๓๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ - บ้านท่าวังพร้าว อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งหากมีงบประมาณจะได้ดำเนินการไปในคราวเดียวกัน เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** เห็นชอบ โดยขอให้ ขทช. เชียงใหม่พิจารณางบประมาณในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทช.เชียงใหม่
๕. งบประมาณในการปรับปรุงอาคารและบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยว ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ (ขทช.เชียงใหม่) รายงานว่า ได้รับงบประมาณปรับปรุงอาคารและบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการจราจรเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และกรมทางหลวง (ทล.) มีกล้อง เพื่อบริหารจัดการจราจรของหน่วยงานตนเอง โดยจะนำกล้องดังกล่าวมารวมเป็นศูนย์บริหารจัดการเป็นศูนย์เดียว เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้นำงบประมาณมาดำเนินการจัดทำห้องระบบควบคุม (Server) และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับงบประมาณบริหารจัดการกล้องควบคุมและพัฒนาโปรแกรมในการบริหารจัดการเรื่องข้อมูลจราจรเพื่อการท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถบริหารจัดการได้อย่างเป็นระบบ โดยจะนำร่องและมีการบูรณาการหลาย ๆ หน่วยงาน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นของที่ประชุม ๑. ขอให้มีการตั้งคณะทำงานย่อยด้าน Traffic Operation เพื่อให้มีการบริหารจัดการระดับหน่วยงานร่วมกันเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ๒. หน่วยงานต่าง ๆ มีลักษณะการทำงานที่แตกต่างกัน จึงขอให้มีการประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ๓. ขอให้มีการศึกษาเฉพาะ เพื่อออกแบบวิธีการทำงานร่วมกันด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบฝ่ายเลขานุการฯ แต่งตั้งคณะทำงานด้าน Traffic Operation โดยขอให้มีการเชื่อมข้อมูลและพิจารณาข้อมูลเดิมว่า ได้มีการดำเนินการอย่างไร เพื่อนำเข้าในการประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งต่อไป	
๖. ความคืบหน้าการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนตำบลป่าเมี่ยง อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ (ขท.เชียงใหม่ที่ ๒) รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ให้เป็นทางมาตรฐานชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งเส้นทาง โดยโครงการที่อยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่มี ๒ โครงการ คือ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนบ้านปางน้ำถุ - บ้านโป่งป่าตอง ตอน ๑ ระยะทาง ๖.๖๕ กิโลเมตร (กม.๕๑+๒๕๐ - กม.๕๗+๙๐๐) ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ - สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอนบ้านปางน้ำถุ - บ้านโป่งป่าตอง ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๖๐ กิโลเมตร (กม.๕๗+๙๐๐ - กม.๖๒+๕๐๐) อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมให้ความเห็นว่า เส้นทางดังกล่าวพบปัญหาน้ำท่วมบริเวณสะพานและน้ำกัดเซาะถนนขาดในกรณีที่มีฝนตกหนักบ่อยครั้ง จึงเห็นควรให้ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ พิจารณาจุดที่มีความเสี่ยงในการเกิดปัญหา พร้อมทั้งวางแผนเพื่อป้องกันปัญหาและเร่งดำเนินการแก้ไขด้านการระบายน้ำ ปัญหาดินถล่ม และปัญหาน้ำกัดเซาะถนนขาดไว้ด้วย โดยเห็นควรให้ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการให้แล้วเสร็จในระหว่างการก่อสร้างหรือก่อนการรับมอบงานจากผู้รับเหมา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบ ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขท.เชียงใหม่ที่ ๒

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ สายเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) กรมทางหลวง (ทล.) ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ สายทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอนตำบลต้นเปา - ตำบลดอนแก้ว เส้นทางอยู่ในอำเภอสันกำแพง อำเภอสันทราย และอำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งโครงการดังกล่าวแบ่งการดำเนินการเป็น ๒ ตอน ได้แก่ ตอน ๑ ระหว่าง กม.๑๕+๓๑๐ - กม.๒๓+๐๐๐ ระยะทางประมาณ ๗.๖๙ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ และตอน ๒ ระหว่าง กม.๒๓+๐๐๐ - กม.๓๑+๖๔๔ ระยะทางประมาณ ๘.๖๔๔ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๘๕ ล่าช้ากว่าแผนงาน ๑๒๖ วัน เนื่องจากผู้รับเหมาขาดสภาพคล่องและผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ขาดแคลนแรงงาน คงเหลืองานก่อสร้างสะพานข้ามแยกหนองจ๊อม (จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑) และงานติดตั้ง/ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ทล.
๘. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา ผู้แทนสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่รายงานว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ซึ่งมีการจราจรคับคั่งและเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชน มีหมู่บ้านจัดสรรในบริเวณดังกล่าวหลายแห่ง ทำให้มีรถยนต์กลับรถในบริเวณทางแยก ซึ่งต้องใช้เวลารอนาน จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ (ขท.เชียงใหม่ที่ ๒) พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว ผู้แทน ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ ชี้แจงว่า ขท.เชียงใหม่ที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา (ทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด) ซึ่งมีระยะเวลาทดลองใช้งานประมาณ ๓ เดือน (ดำเนินการไปแล้วเป็นระยะเวลา ๒ เดือน) และเมื่อพิจารณาแล้วว่าจุดกลับรถดังกล่าวมีความเหมาะสมจะมีการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบให้ ขท. เชียงใหม่ที่ ๒ รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินการในการประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งถัดไป	ขท.เชียงใหม่ที่ ๒

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) รายงานว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อพัฒนา ทชม. ให้มีการดำเนินงานที่ยั่งยืน สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสาร รวมทั้งกิจกรรมการบินที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สอดคล้องตามนโยบายและแผนงานด้านคมนาคมขนส่งและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายการพัฒนา ๒ ระยะ รายละเอียด ดังนี้	ทชม.

แผนปรับปรุงรายละเอียดและองค์ประกอบของท่าอากาศยานเชียงใหม่

เป้าหมาย	ระยะที่ ๑	ระยะที่ ๒
- จำนวนผู้โดยสาร - จำนวนเที่ยวบิน	๑๖.๕ ล้านคนต่อปี ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง	๒๐ ล้านคนต่อปี ๓๑ เที่ยวบินต่อชั่วโมง
การดำเนินงานในแต่ละระยะ		
๑. กลุ่มงานเขตการบิน - ระบบทางวิ่งและทางขับ - หลุมจอดอากาศยาน	 - งานก่อสร้างทางขับขนานเส้นใหม่พร้อมทางขับออกด่วน - งานก่อสร้างและปรับปรุงลานจอดอากาศยานเป็น ๓๑ หลุมจอด พร้อมระบบเติมน้ำมันทางท่อ	 - งานก่อสร้างและปรับปรุงลานจอดอากาศยานเป็น ๓๘ หลุมจอด พร้อมระบบเติมน้ำมันทางท่อ
๒. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน	- งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ - งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ - งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน ทชม.และสายการบิน พร้อมที่จอดรถยนต์	- งานก่อสร้างอาคาร Main Terminal - งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเทียบเครื่องบิน
๓. กลุ่มงานระบบสนับสนุนท่าอากาศยาน	- งานก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปา - งานก่อสร้างและปรับปรุงขยายขีดความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย - งานก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อย - งานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยาน	- งานต่อขยายถนนยกระดับและปรับ เปลี่ยนระบบทางสัญจรรถยนต์

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การพัฒนา ทชม. ทั้ง ๒ ระยะข้างต้น ดำเนินการภายในขอบเขตพื้นที่เดิมที่มีอยู่ปัจจุบัน ซึ่งเป็นการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ส่งผลต่อทางวิ่งและเขตความปลอดภัยทางการบิน รวมถึงมีการทบทวนมาตรการด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน โดยงานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัดระยะสั้น ประกอบด้วย ๑) งานสัมปทาน (อาคารจอดรถยนต์และอาคารอเนกประสงค์) ปัจจุบันได้เปิดใช้อาคารจอดรถยนต์หลังใหม่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งสามารถรองรับรถยนต์ของผู้มาใช้บริการสนามบินได้ประมาณ ๓,๐๐๐ คัน ในเบื้องต้น ทชม. ได้จัดให้มีบริการรถรับส่งจาก อาคารจอดรถยนต์มายังอาคารผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ และในอนาคต ทชม. มีแผนงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถยนต์กับอาคารผู้โดยสาร (Walk Way) เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ๒) งานก่อสร้างอาคารทดแทน (อาคารดับเพลิงและกู้ภัย อาคารคลังสินค้า และลานจอดอุปกรณ์บริการภาคพื้น) อยู่ระหว่างการออกแบบกลุ่มอาคารทดแทน คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๕ (ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ ๑ ปี) ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๖ - ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ ณ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนา ทชม. และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ความคืบหน้าโครงการพัฒนา ทชม. แห่งที่ ๒ เมื่อคราวประชุมหารือแนวทางการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานและมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ประกอบด้วย สำนักงานคณะอนุกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะอนุกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กรมธนารักษ์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) สนข. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และ ทอท. โดยที่ประชุมมีมติให้ ทอท. เสนอเรื่องการมอบหมายให้ ทอท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินโครงการก่อสร้าง ทชม. แห่งที่ ๒ ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศต่อกระทรวงคมนาคมและ กพท. พิจารณา ก่อนเสนอให้คณะอนุกรรมการรการบินพลเรือนและคณะรัฐมนตรีพิจารณาเชิงนโยบาย และให้ ทอท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการก่อสร้างฯ ตามลำดับต่อไป ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตของงานศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของ ทชม. แห่งที่ ๒ (Preliminary Feasibility Study) ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรมและการออกแบบโครงการ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) แนวทางการได้มาซึ่งที่ดิน การชดเชยและเวนคืน และการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๕ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. สถานะการให้บริการรถโดยสารประจำทาง RTC และรถโดยสารมินิบัส ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (สขจ.เชียงใหม่) รายงานว่า ปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่มีรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ที่ให้บริการภายในเมืองเชียงใหม่ รวม ๘ สาย รายละเอียด ดังนี้	สขจ.เชียงใหม่

สายรถประจำทาง	เส้นทาง	ราคาค่าโดยสาร	ผู้ประกอบการ	สถานะการให้บริการ	หมายเหตุ
B6 (สายที่ ๖)	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย วนขวา) (EV Bus ๑ คัน)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท สิ่งแวดล้อมเพื่อเชียงใหม่ จำกัด	ให้บริการปกติ	วิ่ง ๒ รอบ/วัน (๔ เที่ยว)
ปอ.๑๐ (สายที่ ๑๐)	หมู่บ้านขวัญเวียง - รอบเมืองเชียงใหม่ (รถตู้)	๒๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท ขวัญเวียงขนส่ง จำกัด	หยุดให้บริการ	
สายที่ ๑๖	ทชม. - ตลาดไนท์บาซาร์ (รถตู้)	๔๐ บาท ตลอดสาย	สหกรณ์ลานนาเดินรถ จำกัด	หยุดให้บริการ	จำนวนรถที่ให้บริการลดลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙
B1 (สายที่ ๑๘)	สถานีขนส่งอาเขต - สวนสัตว์เชียงใหม่ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	
B2 (สายที่ ๑๙)	สถานีขนส่งอาเขต - สนามบินเชียงใหม่ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	
B3 (สายที่ ๒๐)	สถานีขนส่งอาเขต - โรงพยาบาลนครพิงค์ (Mini bus)	๑๕ บาท ตลอดสาย	เทศบาลนครเชียงใหม่	ให้บริการปกติ	
R1 (สายที่ ๒๒)	สวนสัตว์เชียงใหม่ - ตลาดวโรรส - เซ็นทรัลเฟสติวัล (NGV Bus)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC)	หยุดให้บริการ	คาดว่าจะเปิดให้บริการอีกครั้งเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔
R3 (สายที่ ๒๔)	ทชม. ถนนนิมมานเหมินทร์ - ประตูท่าแพ (วนซ้าย วนขวา) (NGV Bus)	๓๐ บาท ตลอดสาย	บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC)	หยุดให้บริการ	คาดว่าจะเปิดให้บริการอีกครั้งเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถรับนักท่องเที่ยว) ของจังหวัดเชียงใหม่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ อย่างมาก ทำให้มีรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ หยุดให้บริการ ๔ เส้นทาง จาก ๘ เส้นทาง ส่วนรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ ที่วิ่งให้บริการทั้ง ๓๐ เส้นทาง ยังให้บริการปกติทุกเส้นทาง ผู้แทนเทศบาลนครเชียงใหม่ (ทน.เชียงใหม่) รายงานว่า เนื่องจากปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของ ทน.เชียงใหม่ ลดลงอย่างมาก ทำให้ผลประกอบการติดลบอย่างต่อเนื่อง แต่เพื่อให้การเดินรถของ ทน.เชียงใหม่ ยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ ทน.เชียงใหม่ จึงขอลดจำนวนเที่ยวให้บริการลงเหลือเพียงวันละ ๘ เที่ยว/วัน (ช่วงเช้า ๔ เที่ยว และช่วงเย็น ๔ เที่ยว) จนถึงเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ ทน.นครเชียงใหม่ จะพิจารณาสถานการณ์ เพื่อกลับมาให้บริการตามปกติอีกครั้ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๑. แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ (ภ.จว.เชียงใหม่) รายงานว่า ในระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ เป็นช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ซึ่งเป็นวันหยุดราชการต่อเนื่องหลายวัน ทำให้ในช่วงวันเวลาดังกล่าวจะมีประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก เพื่อร่วมฉลองวันสงกรานต์และวันครอบครัวตามประเพณีไทย หรือเดินทางไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ ที่มีการจัดกิจกรรมหรืองานรื่นเริง เพื่อให้การดำเนินการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและรักษาความสงบเรียบร้อย ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้มีการเตรียมความพร้อม ดังนี้ ๑) การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ภ.จว.เชียงใหม่ ได้จัดทำแผนและมาตรการในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ ให้เหมาะสมกับพื้นที่และสถานการณ์มากที่สุด เช่น การตั้งจุดตรวจในเขตพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยง จุดล่อแหลม โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับสถานการณ์อาชญากรรมของแต่ละพื้นที่ โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น การกวดขันจับกุมผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเพิ่มเติม ตามหนังสือแจ้งเวียนอนุบัญญัติตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ ตามประกาศคณะอนุกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๘ กวดขันสถานบริการและสถานประกอบการที่กระทำผิดตามกฎหมาย จัดทำโครงการ “ประชารัฐร่วมใจดูแลความปลอดภัยบ้านประชาชนช่วงเทศกาลสำคัญ” เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ระยะเวลา ๗ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔) โดยมอบหมายให้หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรในสังกัดรับผิดชอบควบคุมกำกับดูแลการดำเนินการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงผ่านสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ และแอปพลิเคชัน Police i lert u มาใช้เป็นช่องทางการติดต่อสื่อสารกับประชาชน เพื่อร่วมกันติดตามเฝ้าระวังเหตุร้ายและความเคลื่อนไหว	ภ.จว.เชียงใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีข้อจำกัด ทั้งนี้ ภ.จว.เชียงใหม่ จะเริ่มตั้งด่านตรวจเพื่อเตรียมความพร้อมด้านการกวดขันการจราจรตามจุดต่าง ๆ ในวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๔ ๒) การรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ โดยให้ตำรวจภูธรในพื้นที่เพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติงานและจัดกำลังออกตรวจตรารักษาความปลอดภัยในสถานที่สำคัญและพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เช่น สถานที่ราชการ สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่สำคัญอื่น ๆ เป็นต้น ๓) การประชาสัมพันธ์ โดยให้ตำรวจภูธรในพื้นที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเตือนให้ประชาชนรับทราบอย่างทั่วถึงผ่านช่องทางการสื่อสารทุกชนิด รวมถึงหอกระจายข่าวในหมู่บ้าน เช่น การให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเตรียมร่างกายให้พร้อมและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ การดำเนินการตรวจจับผู้ใช้รถกระบะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน รณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ การคาดเข็มขัดนิรภัย การตรวจจับการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด รวมทั้งการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่ยานพาหนะ แจ้งประชาสัมพันธ์การเปิดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) ในถนนบางสายให้ประชาชนรับทราบ รวมถึงการดำเนินการตามความร่วมมือกับฝ่ายปกครองและส่วนท้องถิ่นตามนโยบาย “ประชารัฐ” เพื่อจัดตั้ง “ด่านชุมชน” ร่วมกับอาสาสมัครจราจร อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และหน่วยงานในชุมชน เพื่อรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนนสายรองที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่รายงานว่าจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการเสียชีวิตบนท้องถนนส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และพบว่าอัตราการเสียชีวิตสูงสุดในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงการใช้รถใช้ถนนในขณะมึนเมา ซึ่งจากการประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงใหม่พบว่า เมื่อมีการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์บริเวณถนนสายหลัก จะพบกลุ่มผู้กระทำผิดเลี่ยงถนนสายหลักและใช้ถนนสายรองแทน ทำให้ที่ผ่านมามีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายรอง รวมถึงถนนในชุมชนสูงกว่าถนนสายหลัก ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าว จึงควรมีการตั้งด่านชุมชนบริเวณถนนสายรองและถนนในชุมชนเพิ่มขึ้น เพื่อให้เกิดการเฝ้าระวังและสามารถดำเนินมาตรการได้อย่างมีประสิทธิภาพ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบ ภ.จว.เชียงใหม่ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปอย่างเคร่งครัด	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒. การทดลองจัดระบบจราจรทางเดียวร่วมกับทางเท้าและทางจักรยานในกิจกรรมลองดูบนถนนราชดำเนิน ตั้งแต่ประตูท่าแพถึงหน้าวัดพระสิงห์ ผู้แทนเทศบาลนครเชียงใหม่ (ทน.เชียงใหม่) รายงานว่า ทน.เชียงใหม่ ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนสิ่งแวดล้อมโลกผ่านองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) และโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ในโครงการ Low Carbon Demonstration Project Implementation for Chiangmai Municipality ซึ่งเป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเขตเมืองเชียงใหม่ให้ได้ไม่ต่ำกว่า ๗๐,๐๐๐ ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และขอบเขตของโครงการนี้ได้ครอบคลุมถึงการทบทวนและวิเคราะห์การดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชียงใหม่ โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขนส่งสาธารณะในเขต ทน.เชียงใหม่ โดยการปรับเปลี่ยนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในพื้นที่เขต ทน.เชียงใหม่ มาเป็นระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ซึ่ง UNDP อยู่ระหว่างการจัดทำป้ายรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะที่รองรับ GPS ของรถโดยสารปรับอากาศในเมืองเชียงใหม่ ทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ตำแหน่งของรถโดยสาร ลดระยะเวลารอคอย นอกจากนี้ ทน.เชียงใหม่ ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง เพื่อจัดทำโครงการเมืองเดินได้เดินดี โดยพิจารณาเส้นทางตั้งแต่ประตูท่าแพถึงหน้าวัดพระสิงห์เป็นเส้นทางต้นแบบที่เน้นให้คนเดินเป็นส่วนใหญ่และมีทางจักรยานที่สมบูรณ์ ระยะทางประมาณ ๑.๑๐ กิโลเมตร และได้ออกแบบการปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทางให้สวยงาม ปรับขยายทางเดินเท้าให้กว้างขึ้น (ไม่ต่ำกว่า ๑.๕ เมตร) รวมทั้งทดลองจัดให้มีการเดินรถทางเดียวร่วมกับมีทางรถจักรยานและจุดจอดรถยนต์ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ประชาสัมพันธ์และการทำประชาคมคนในพื้นที่ โดยให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้รับทราบโครงการฯ ซึ่งผลตอบรับของประชาชนเบื้องต้นส่วนใหญ่ไม่ขัดข้อง ที่ประชุมให้ความเห็นว่า ทน.เชียงใหม่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรประชาสัมพันธ์โครงการฯ เพื่อให้ประชาชนรับรู้รับทราบอย่างทั่วถึง และควรแจ้งรายละเอียดแนวเส้นทางทางเลี่ยง และแผนการจัดระบบจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาให้ประชาชนในพื้นที่ ผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน วัด หน่วยงานภาครัฐ รวมถึงผู้ได้รับผลกระทบอื่น ๆ รับทราบล่วงหน้า และควรประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรชั่วคราวในการทดลองจัดระบบจราจรเดินรถทางเดียวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ไม่ขัดข้องในหลักการดำเนินการดังกล่าว โดยมอบให้ ทน. เชียงใหม่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ เพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนให้รับทราบอย่างทั่วถึง ติดต่อประสานงานและสอบถามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ การจัดทำแผนงานเพื่อสร้างกิจกรรมบริเวณ ๒ ข้างทาง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้พื้นที่ดังกล่าวน่าเดินยิ่งขึ้น และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อพื้นที่ดังกล่าว	ทน.เชียงใหม่ ภ.จว.เชียงใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ (สนจ.เชียงใหม่) รายงานว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้หารือร่วมกันในประเด็นเรื่อง ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ โดยที่ประชุมมีมติให้ สนจ.เชียงใหม่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการ จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อขับเคลื่อนการจัดระบบการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ในภาพรวม ในการนี้ สนจ.เชียงใหม่ ได้จัดทำ (ร่าง) คำสั่งคณะทำงานจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ร่วมกันพิจารณองค์ประกอบคณะทำงานและอำนาจหน้าที่ ที่ประชุมให้ความเห็นว่า ควรมอบให้หัวหน้า สนจ.เชียงใหม่ เป็นคณะทำงานและเลขานุการดังกล่าวแทนขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากสามารถดำเนินการในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมสนับสนุน กำหนดแนวทาง จัดทำแผนปฏิบัติการ การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน การจัดทำแผนการจัดระบบการจราจร การเผยแพร่และการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ผู้ทรงคุณวุฒิให้ความเห็นว่า ควรเพิ่มรายชื่อผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ทรงยศ กิจธรรมเกษร ซึ่งเป็นผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ร่วมเป็นคณะทำงานด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบและมอบฝ่ายเลขานุการฯ ปรับปรุงร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาระบบการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ให้เหมาะสมต่อไป	สนจ.เชียงใหม่
๑๔. ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) ผู้แทน สนข. รายงานว่า ได้ประสานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อขอทราบความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) สรุปได้ ดังนี้ ๑) การจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ) ที่ปรึกษาของ รฟม. ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ และได้นำส่งให้ รฟม. พิจารณา โดย รฟม. ได้นำเสนอคณะอนุกรรมการจัดการ (Management Committee) ของ รฟม. เพื่อพิจารณาเห็นชอบในหลักการของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) และผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ และครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้มีข้อคิดเห็นให้ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติมที่จะทำให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้ โดยเปรียบเทียบแนวทางการศึกษาในด้านต่าง ๆ อาทิ ประเด็นทางเทคนิค การเงิน ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม	รฟม.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ และทางเลือกแนวทางการดำเนินโครงการเพิ่มเติม ก่อนนำผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป ๒) การจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ นำส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อนำเสนอคณะอนุกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) พิจารณา โดย คชก. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ และมีมติให้ รฟม. ปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเห็นของ คชก. และนำส่งให้ สผ. เพื่อเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๕. ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ผู้แทน สนข. รายงานว่า ได้ประสานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อขอทราบความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร ปัจจุบัน รฟท. ได้ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒน์การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และได้นำส่งไปที่ สศช. เพื่อนำเสนอคณะอนุกรรมการ สศช. พิจารณา ก่อนกระทรวงคมนาคมประมวลเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) อยู่ระหว่างที่ปรึกษาของ รฟท. ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของคณะอนุกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) โดย คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ รฟท. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงานฯ ตามแนวทางหรือรายละเอียดที่ คชก. กำหนด (จำนวน ๑๐๔ ข้อ) และ รฟท. ได้จัดทำรายงานการประเมิน) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) เสนอ สผ. ซึ่ง คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ รฟท. แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดในรายงานตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่ คชก. กำหนด (จำนวน ๙๙ ข้อ)ปัจจุบันที่ปรึกษาของ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ โดยคาดว่าจะส่งรายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ ให้ สผ. ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ เพื่อนำเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖. ข้อเสนอแนะการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อปรับปรุงเส้นจราจรบนถนน ที่ประชุมรายงานว่า การปรับปรุงถนนในเขตเทศบาล ทางหลวง และทางหลวงชนบท ส่วนใหญ่จะพบปัญหาผู้รับเหมาดำเนินการขูดเส้นสีถนนเก่า โดยไม่ทำความสะอาดหรือเก็บกวาด ทำให้ฝุ่นสีดังกล่าวปลิวฟุ้งกระจายเข้าไปยังเครื่องยนต์ ซึ่งอาจส่งผลต่อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระบุเงื่อนไขการเก็บกวาดฝุ่นสีดังกล่าวในสัญญาจ้างด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวต่อไป	ทล. ทช. เทศบาล หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ลำดับที่ ๒ จังหวัดลำปาง

๑. การประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๒. การประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน ผู้แทนสำนักงานจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยแขวงบำรุงทางลำปาง ได้รายงานผลการดำเนินงานตามมติ อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ ดังนี้ ๑) ดำเนินการประมาณการค่าใช้จ่ายในเขตพื้นที่ของ รฟท. แล้วเป็นเงินทั้งสิ้น ๘๐,๘๖๔ บาท ๒) แผนงาน/โครงการเพื่อขอรับงบประมาณปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง แขวงบำรุงทางลำปางแจ้งว่าต้องประสานไปยังเทศบาลนครลำปาง (ทน.นครลำปาง) เพื่อขอรับงบประมาณดำเนินการ ผู้แทน รฟท. รายงานต่อที่ประชุมว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ แขวงบำรุงทางลำปาง ได้ดำเนินการขยายทางตัดผ่านทางรถไฟจากเดิมขนาด ๑๒ เมตร เป็น ๑๘ เมตร ซึ่งได้ขอความอนุเคราะห์จาก ทน.ลำปาง ในการทาสีตีเส้นการจราจรในเขตความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง และในเขตความรับผิดชอบของ รฟท. จึงขอให้ที่ประชุมมอบหมาย ทน.ลำปาง เป็นผู้ดำเนินการทาสีตีเส้นแบ่งช่องการจราจรทั้งในเขตความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง และ รฟท. ต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ (ขท.ลำปางที่ ๑) รายงานต่อที่ประชุมว่า พื้นที่ถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟแยกดอนปาน อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง ได้มอบให้ ทน.ลำปาง เป็นผู้รับผิดชอบแล้ว ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๗ จึงเป็นภารกิจที่ ทน.ลำปาง จะต้องดูแล ทั้งนี้ บริเวณจุดตัดทางรถไฟจะมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นของ รฟท. ซึ่งจะต้องประสานขออนุญาตดำเนินการอีกช่องทางหนึ่งด้วย อย่างไรก็ตาม กรณีการทาสีตีเส้นทึบหรือก่อสร้างเกาะกลางถนน อาจจะส่งผลให้รถบรรทุกขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไม่สามารถเลี้ยวรถ เพื่อเข้าคลังน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณดังกล่าวได้ จึงต้องไปกลับรถบริเวณหน้า ขท.ลำปางที่ ๑ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากบริเวณแยกนาก่วมเป็นถนน ๔ ช่องจราจร และเมื่อมาถึงจุดตัดทางรถไฟแยกดอนปานช่องจราจรจะลดเหลือเพียง ๒ ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นคอขวด ผู้แทน ทน.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ในประเด็นการปฏิบัติงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางจุดตัดผ่านทางรถไฟ ซึ่งอยู่ในเขตความรับผิดชอบของ รฟท. ที่ผ่านมาเมื่อ รฟท. ได้ประสานขอความอนุเคราะห์ ทน.ลำปาง แล้ว จะมีการดำเนินการสนับสนุนให้ รฟท. โดยตลอด ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า ประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟเป็นประเด็นที่เริ่มมีการหารือกันเมื่อ ๓ ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีแนวคิดที่จะต้องรื้อย้ายเครื่องกั้นจุดตัดทางรถไฟ ขยายแนวเขตถนน และชุ้มสำหรับพนักงานเครื่องกั้นจุดตัดทางรถไฟบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ จะต้องมีการขยายเขตทางให้ประชิดแนวเขตรั้วกั้นคลังน้ำมันของภาคเอกชน รวมทั้งจะต้องมีการจัดหางบประมาณมาดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ต่อไป	แขวงบำรุงทางลำปาง รฟท. ขท.ลำปางที่ ๑ ทน.ลำปาง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) กรณีจุดตัดทางรถไฟบริเวณแยกดอนปานเป็นพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ได้แก่ รฟท. และ ทน.ลำปาง ซึ่งเป็นบริเวณที่เป็นคอขวด โดยช่องจราจรจะลดจาก ๔ ช่องจราจรจรเหลือ ๒ ช่องจราจร ในบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งส่งผลให้มีปริมาณการจราจรสะสมจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณากำหนดการแบ่งช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ในรูปแบบที่เหมาะสม อาทิ การทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรเพิ่มขึ้น เป็นต้น เพื่อระบายปริมาณการจราจรและสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง ๒) การแก้ปัญหาที่มีผู้รับผิดชอบหลายหน่วยงานเห็นควรมอบหมายให้มีหน่วยงานหลัก เพื่อให้สามารถประสานการดำเนินการและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ๓) เห็นควรให้มีการขยายแนวเขตถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเบื้องต้น ด้วยแผ่นหินหรือคอนกรีตทั้งสองฝั่งถนน ซึ่งจะทำให้มีแนวเขตถนนเพื่อใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้นอย่างน้อยฝั่งละ ๑ เมตร โดยเห็นควรให้ ทน.ลำปาง ขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่แนวเขตทางรถไฟและจัดสรรงบประมาณดำเนินการปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางรถไฟดังกล่าวให้มีความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ๔) การปรับปรุงสภาพจุดตัดทางรถไฟหรือจุดตัดที่มีระดับความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ให้พิจารณาความคุ้มค่าทางด้านความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นลำดับแรก เนื่องจากเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญสูง ดังนั้น เห็นควรให้ขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการ โดยพิจารณาจากปัจจัยด้านการลดความเสี่ยงในการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ๑) รับทราบผลการดำเนินการประมาณค่าใช้จ่ายในการทาสีตีเส้นจราจรบริเวณเขตทางรถไฟ และมอบหมายให้แขวงบำรุงทางลำปางขอความอนุเคราะห์ไปยัง ทน.นครลำปาง พิจารณาดำเนินการทาสีตีเส้นการจราจรบริเวณพื้นผิวถนนที่อยู่ในเขตทางรถไฟให้มีความชัดเจน รวมทั้งในพื้นที่ความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง ๒) มอบหมาย ทน.ลำปาง ดำเนินการทาสีตีเส้นการจราจรบริเวณพื้นผิวจราจรที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามขั้นตอนหรือแนวทางปฏิบัติที่หน่วยงานกำหนด ๓) มอบหมายแขวงบำรุงทางลำปางเป็นหน่วยงานหลักในการประสานกับ ขท.ลำปางที่ ๑ และ ทน.ลำปาง เพื่อร่วมสำรวจพื้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน และพิจารณาความเหมาะสมในการขยายเขตทางบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยดำเนินการเสริมวัสดุปูพื้นผิวจราจร อาทิ แผ่นหินหรือแผ่นคอนกรีต เป็นต้น ตามความเหมาะสมเพื่อขยายพื้นที่ผิวจราจรทั้ง ๒ ฝั่ง ทั้งนี้ ให้แขวงบำรุงทางลำปางจัดทำข้อสรุปความเห็นของหน่วยงาน และเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการสำรวจให้สำนักงานจังหวัดลำปางภายใน ๖๐ วัน เพื่อนำเสนอ อจร.จังหวัดลำปาง ต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สืบเนื่องจากการประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมมีมติ ๑) มอบหมายเทศบาลนครลำปาง (ทน.ลำปาง) ดำเนินการทาสีตีเส้นการจราจรบริเวณพื้นผิวจราจรที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน รวมทั้งเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามขั้นตอนหรือแนวทางปฏิบัติที่หน่วยงานกำหนด ๒) มอบหมายแขวงบำรุงทางลำปาง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานในการประสานกับแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ (ขท.ลำปางที่ ๑) และ ทน.นครลำปาง เพื่อร่วมสำรวจพื้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน และพิจารณาความเหมาะสมในการขยายเขตทางบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยดำเนินการเสริมวัสดุปูพื้นผิวจราจร อาทิ แผ่นหินหรือแผ่นคอนกรีต เป็นต้น ตามความเหมาะสม เพื่อขยายพื้นที่ผิวจราจรทั้ง ๒ ฝั่ง ทั้งนี้ ให้แขวงบำรุงทางลำปาง จัดทำข้อสรุปความเห็นของหน่วยงาน และเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการสำรวจให้สำนักงานจังหวัดลำปางภายใน ๖๐ วัน เพื่อนำเสนอ อจร.จังหวัดลำปางต่อไป ผู้แทนแขวงบำรุงทางลำปางได้รายงานผลการดำเนินงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) ขอความอนุเคราะห์ไปยังเทศบาลนครลำปางในการดำเนินการตีเส้นแบ่งจราจรถนนในทางผ่านรถไฟ และเครื่องหมายต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในเขตพื้นที่ของ รฟท. บริเวณทางผ่านรถไฟใกล้สี่แยกดอนปาน ให้เกิดความชัดเจนและความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะแล้ว ๒) แขวงบำรุงทางลำปาง ขท.ลำปางที่ ๑ และ ทน.ลำปาง ได้ร่วมสำรวจพื้นที่บริเวณจุดตัดทางผ่านรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการเสริมแผ่นปูทางผ่านออกไปอีกข้างละ ๒ แผ่น เพื่อให้ผิวจราจรกว้างขึ้น ซึ่งจากการพิจารณาไม่สามารถดำเนินการเพิ่มแผ่นปูทางได้ เนื่องจากสภาพบริเวณทางผ่านช่วงดังกล่าว ๒.๑) ถนนเข้าเมืองฝั่งการจราจรด้านซ้ายถูกบังคับด้วยตอม่อเสาสัญญาณเปิด - ปิดถนนขณะขบวนรถไฟผ่าน ติดป้อมเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ที่อำนวยความสะดวกและให้สัญญาณการจราจร รวมทั้งติดแนวเขตตึกแถวอาคารพาณิชย์ จำนวน ๒๓ ห้อง ยาว ๑๔๑.๐๐ เมตร จนถึงแยกไฟแดง ๒.๒) ถนนเข้าเมืองฝั่งการจราจรด้านขวาถูกบังคับด้วยตอม่อเสาสัญญาณเปิด - ปิดกั้นถนนขณะขบวนรถไฟผ่าน ติดแนวรั้วของบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และอุปกรณ์ต่าง ๆ มีความยาว ๑๑๙.๕๐ เมตร รวมทั้งติดแนวเขตตึกแถวอาคารพาณิชย์ จำนวน ๙ ห้อง ยาว ๔๒.๗๐ เมตร จนถึงแยกไฟแดง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การบริหารจัดการความเร็วในชุมชนจังหวัดลำปาง ผู้แทนสำนักงานจังหวัดลำปาง (สนจ.ลำปาง) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมติ อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ เห็นชอบให้กำหนดความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในพื้นที่ชุมชน เพิ่มเติมบนถนนเขลางค์นคร ถนนท่ามะโอ บรรจบกับถนนประตูม้าและถนนพระแก้ว เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่บริเวณเมืองเก่ามากยิ่งขึ้น และให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำปาง (ปภ.จ.ลำปาง) ดำเนินการตามแนวทางและขั้นตอนที่กำหนด ผู้แทน ปภ.จ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ได้ออกประกาศข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรว่าด้วยการกำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชนบริเวณถนนเขลางค์นคร ถนนท่ามะโอ ถนนพระแก้ว และถนนประตูม้า อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พ.ศ. ๒๕๖๔ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ แล้ว โดยให้รถทุกประเภทใช้ความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ ปภ.จ.ลำปาง ได้ประสาน ทน.ลำปาง ดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดความเร็ว ป้ายแจ้งเตือน และป้ายประชาสัมพันธ์ในการลดความเร็วแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สนจ.ลำปาง ปภ.จ.ลำปาง ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ทน.ลำปาง
๓. การจัดระเบียบเส้นทางเดินรถทางเดียว (One Way) บริเวณถนนไปรษณีย์และถนนใกล้เคียง ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมติที่ประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ มอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ร่วมกับ ทน.ลำปาง นำความเห็นและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเส้นทางเดินรถทางเดียว (One Way) บนถนนไปรษณีย์และถนนใกล้เคียงไปดำเนินการจัดประชุมหารือเพื่อศึกษาความเหมาะสมและหาแนวทางการดำเนินการ โดยให้รับฟังความเห็นจากประชาชนในพื้นที่ ผู้ทรงคุณวุฒิ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางได้รายงานผลการดำเนินงานให้ สนจ.ลำปาง ทราบแล้วว่า เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ได้เชิญผู้แทนจาก ขท.ลำปางที่ ๑ ผู้แทนอำเภอเมืองลำปาง ผู้แทน ทน.ลำปาง และผู้ทรงคุณวุฒิจาก อจร.จังหวัดลำปาง (นายสุรพล ตันสุวรรณ) ร่วมหารือ ณ สถานีตำรวจภูธรเมืองลำปาง ในประเด็นการจัดระเบียบเส้นทางเดินรถทางเดียวบริเวณถนนไปรษณีย์และบริเวณโดยรอบ ซึ่งข้อสรุปจากการหารือเห็นควรให้นำเข้าที่ประชุม อจร.จังหวัดลำปาง เพื่อพิจารณาต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** ๑) การพิจารณาปรับเปลี่ยนรูปแบบเส้นทางเดินรถยนต์ทางเดียว (One Way) บริเวณถนนไปรษณีย์ ถนนบุญวาทย์ และถนนทิพย์ช้าง เห็นควรให้มีการศึกษาแผนแม่บทในการแก้ไขปัญหาจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง รวมทั้งให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ปริมาณรถยนต์ พฤติกรรมการเดินทาง และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งเมืองลำปาง ๒) เห็นควรให้จังหวัดลำปางพิจารณาเสนอของบประมาณจากแหล่งเงินทุนเพื่อศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง อาทิ ขอรับการสนับสนุนจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ โดยอาจประสานความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยในพื้นที่หรือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อดำเนินการศึกษาทางวิชาการต่อไป	สนจ.ลำปาง ทน.ลำปาง ขท.ลำปางที่ ๑ ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง อำเภอเมืองลำปาง ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบและมอบหมายให้ สนจ.จังหวัดลำปาง ร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ทน.ลำปาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในการจัดทำร่างขอบเขตรายละเอียดในการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง โดยให้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๔. การพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามที่จังหวัดลำปางได้บรรจุโครงการพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง งบประมาณ ๒๐,๘๘๙,๖๐๐ บาท ภายใต้โครงการ Lampang Smart Tourism ในแผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของจังหวัดลำปาง ซึ่งคณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (ก.บ.ภ.) ยังไม่เห็นชอบสนับสนุนงบประมาณเนื่องจากเป็นภารกิจของส่วนราชการ (Function) ดังนั้น ในการประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ จึงมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง (สขจ.ลำปาง) รับไปพิจารณาเสนอโครงการพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ต่อไป ผู้แทน สขจ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ได้นำเสนอข้อเสนอโครงการพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง เพื่อขอรับการสนับสนุนจาก ขบ. แล้ว ขณะนี้กองแผนงาน ขบ. ได้พิจารณาและประสานให้ สขจ.ลำปาง ปรับปรุงขอบเขตรายละเอียดของโครงการ (TOR) ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สขจ.ลำปาง
๕. การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดสะสมในช่วงเวลาขนถ่ายเชื้อเพลิงเข้าคลังน้ำมัน ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมติที่ประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ มอบหมายให้สถานีรถไฟนครลำปาง ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับเปลี่ยนช่วงเวลาขนถ่ายสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงเข้า - ออก คลังน้ำมันเอกชน (คลังน้ำมันเชลล์และเอสโซ่) ให้อยู่ในช่วงเวลาภายหลัง ๒๑.๐๐ น. เป็นต้นไป เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟแยกดอนปาน โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งนี้ สถานีรถไฟนครลำปางได้รายงานผลให้ สนจ.ลำปางทราบแล้วว่า นายสถานีรถไฟนครลำปางได้มีหนังสือสั่งการให้พนักงานสถานีรถไฟนครลำปางดำเนินการแล้ว โดยห้ามทำการสับเปลี่ยนขบวนรถเข้าในบริเวณคลังน้ำมันสินค้าบริเวณแยกดอนปาน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นตั้งแต่เวลา ๑๖.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สถานีรถไฟนครลำปาง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง แห่งที่ ๒ ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมติ อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ มีมติมอบ สนจ.ลำปาง ดำเนินการตามแนวทางหรือขั้นตอนที่กำหนดในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง แห่งที่ ๒ ทั้งนี้ สขจ.ลำปาง ได้รายงานให้ สนจ.ลำปาง ทราบว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ขบ. ออกประกาศเปิดรับมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร และประกาศเชิญชวนให้ผู้ประสงค์ลงทุนก่อสร้าง จัดตั้ง และดำเนินการยื่นคำขอรับใบอนุญาต ตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่ให้ยกเลิกการกำหนดเขตพื้นที่ (Zoning) ในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง แห่งที่ ๒ จะต้องมีระยะห่างจากสถานีขนส่งผู้โดยสารเดิมไม่เกิน ๓ กิโลเมตร นอกจากนี้ สขจ.ลำปาง จะได้นำข้อมูลดังกล่าวไประบุไว้ในขอบเขตรายละเอียด (TOR) ภายใต้โครงการพัฒนาการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปางให้มีความครอบคลุมระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง แห่งที่ ๒ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สขจ.ลำปาง
๗. การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ บริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมือง ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า เจ้าหน้าที่ สนข. (สำนักแผนความปลอดภัย) ได้ลงสำรวจพื้นที่บริเวณสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณ กม.๕+๓๐๐ (เดิม กม.๓+๓๐๐) ในทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนทางเลี่ยงเมืองลำปาง และหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง (ทล.) และ รฟท. ในพื้นที่ เมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ เพื่อหาแนวทางรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกรณีขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟขนาดกว้าง ๑๓ เมตร ยาว ๑๒๐ เมตร ความสูงไม่น้อยกว่า ๖ เมตร ระยะห่างระหว่างตอม่อไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ ๑) ปัจจุบันมีสะพานเดิมข้ามทางรถไฟขนาด ๒ ช่องจราจร และได้มีการขยายช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนทางเลี่ยงเมืองลำปางจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ทำให้ถนนมีลักษณะเป็นคอขวดเมื่อมาถึงสะพานข้ามเดิมที่ทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ซึ่งมีประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจรจำนวนมาก ทล. จึงประสงค์ขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟเพิ่มอีก ๑ สะพาน เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดดังกล่าว ๒) ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างของ รฟท. เห็นว่าการขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟมีผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง ทำให้บริเวณดังกล่าวมีผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่และยกระดับทางรถไฟที่ระดับ ๒ จึงต้องมีการปรับปรุงสะพานถนนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ช่วงข้ามทางรถไฟ โดยการรื้อและปรับปรุงสะพาน ดังนั้น การก่อสร้างสะพานจึงไม่สอดคล้องกับรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดของรถไฟทางคู่ ทำให้ รฟท. ไม่สามารถอนุญาตให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานได้ ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณ กม.๕+๓๐๐ (เดิม กม.๓+๓๐๐) ยังไม่สามารถสรุปรูปแบบที่ชัดเจนได้ ทล. จึงได้มีหนังสือถึง รฟท.	สนข. ขท.ลำปางที่ ๑ รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ขออนุญาตใช้พื้นที่ก่อสร้างทางลอดทางรถไฟ (BOX UNDERPASS) ก่อสร้างในทางคู่ขนานด้านซ้าย ๑ แห่ง ด้านขวา ๑ แห่ง เพื่อลดปัญหาการจราจรที่แออัดและความปลอดภัยของประชาชน ๓) เนื่องจากอยู่ระหว่างที่ปรึกษาของ รฟท. พิจารณารูปแบบก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟที่มีผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง สารวัตรแขวงบำรุงทางลำปางจึงได้ประสานผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจร่วมในพื้นที่ที่จะขออนุญาตก่อสร้างทางลอดทางรถไฟและรายงานผลการพิจารณาจุดที่ขอดำเนินการก่อสร้างไปยัง รฟท. ส่วนกลางแล้ว แต่ยังไม่ได้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาอนุญาตมายังพื้นที่ ๔) การแก้ไขปัญหาบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟดังกล่าว เห็นสมควรให้ รฟท. ทล. และที่ปรึกษาของ รฟท. ลงพื้นที่ร่วมกันหารือในส่วนที่เกี่ยวข้อ งเพื่อให้ได้ข้อสรุปในรายละเอียดการปรับแบบก่อสร้างให้เหมาะสมกับพื้นที่จริง และนำเข้าสู่คณะอนุกรรมการกลั่นกรองการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด (มีผู้ว่าราชการจังหวัดหรือรองผู้ว่าราชการจังหวัดที่ได้รับมอบหมายเป็นประธานอนุกรรมการและสารวัตรแขวงบำรุงทาง รฟท. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ) พิจารณาก่อนนำเสนอคณะทำงานร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนของ รฟท. และคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนของกระทรวงคมนาคม (คค.) ตามลำดับต่อไป ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานต่อที่ประชุมว่า ทล. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง โดยรูปแบบก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามจุดตัดทางแยกรถไฟกาดเมฆ ทั้งนี้ รฟท. ยังไม่พิจารณาอนุญาตให้ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทล. ได้ปรับรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนทางลอดใต้ทางรถไฟ (Box Underpass) และปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. พิจารณาความเหมาะสม ซึ่งได้รับการประสานในเบื้องต้นว่าโครงการดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อโครงการของ รฟท. ในอนาคต ดังนั้น เมื่อได้รับทราบผลการพิจารณาที่ชัดเจนแล้วจะได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดเพื่อพิจารณาต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** การดำเนินการก่อสร้างทางลอดของ ทล. โดย ขท.ลำปางที่ ๑ จะช่วยแก้ปัญหาจราจรโดยเฉพาะปัญหาคอขวดบนทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนทางเลี่ยงเมืองลำปางที่ได้มีการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและการพัฒนาจังหวัดลำปางต่อไป จึงเห็นสมควรผลักดันให้ ขท.ลำปางที่ ๑ ดำเนินการก่อสร้างทางลอดทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟดังกล่าว โดยมอบ สนข. ประสานเร่งรัดให้ รฟท. จัดประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ ๑) รับทราบผลการดำเนินงานของ ทล. สนข. และ รฟท. ๒) มอบหมาย ทล. และ รฟท. (ในพื้นที่) นำประเด็นการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง และผลการพิจารณาการขออนุญาตก่อสร้างในเขตทางรถไฟของ รฟท. เข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดต่อไป ๓) มอบหมาย สนข. ติดตามความคืบหน้าผลการพิจารณาของ รฟท. ในประเด็น ทล. ขออนุญาตใช้พื้นที่เพื่อปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง (ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างประสานเจ้าหน้าที่ รฟท. เพื่อให้ รฟท. จัดประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด) ๔) มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการดำเนินงานให้ สนจ.ลำปาง ทราบภายใน ๖๐ วัน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอ อจร.จังหวัดลำปางต่อไป ในคราวประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้ให้ความเห็นกรณีการดำเนินการก่อสร้างทางลอดของกรมทางหลวง (ทล.) โดย ขท.ลำปางที่ ๑ จะช่วยแก้ปัญหาจราจรโดยเฉพาะปัญหาคอขวดบนทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปางที่ได้มีการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและการพัฒนาจังหวัดลำปางต่อไป จึงเห็นสมควรผลักดันให้ ขท.ลำปางที่ ๑ ดำเนินการก่อสร้างทางลอดทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟดังกล่าว และที่ประชุมได้มีมติ ๑) มอบหมาย ทล. และ รฟท. (ในพื้นที่) นำประเด็นการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง และผลการพิจารณาการขออนุญาตก่อสร้างในเขตทางรถไฟของ รฟท. เข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดต่อไป ๒) มอบหมาย สนข. ติดตามความคืบหน้าผลการพิจารณาของ รฟท. ในประเด็น ทล. ขออนุญาตใช้พื้นที่เพื่อปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางรถไฟบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง ผู้แทน สนข. ได้รายงานว่า สนข. ได้ประสานและลงสำรวจพื้นที่บริเวณดังกล่าว เพื่อหารือแนวทางความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วนั้น และได้แจ้งมติที่ประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ให้รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง ในฐานะประธานคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนทราบ เพื่อนำเรื่องเข้าที่ประชุมคณะกรรมการฯ พิจารณาและสั่งการให้ ทล. และ รฟท. ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แขวงบำรุงทางลำปางรายงานว่า ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด ได้ประชุมหารือร่วมกับ ขท.ลำปางที่ ๑ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดเตรียมเอกสารและรูปแบบการก่อสร้างเพื่อนำเข้าคณะอนุกรรมการกลั่นกรองฯ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาต่อไป และ ขท.ลำปางที่ ๑ ได้ประสาน รฟท. ในการเสนอทำรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งติดขัดปัญหาในกรณีหากมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งจะยกระดับตั้งแต่สถานีหนองวัวเฒ่าถึงสถานีเมืองลำปาง โดยอยู่ในระดับเดียวกับสะพานที่วิ่งข้ามทางรถไฟบริเวณกาดเมฆ จึงได้ข้อสรุปรูปแบบที่เสนอ ๒ แนวทาง ดังนี้ แนวทางที่ ๑ บริเวณดังกล่าวมีสะพานข้ามทางรถไฟที่เปิดใช้งานอยู่แล้ว และจะก่อสร้างเพิ่มอีก ๑ สะพาน แต่ติดปัญหาสะพานอยู่ในระดับแนวเดียวกันกับรถไฟทางคู่ จึงจะทุบลดระดับสะพานเดิมลงทำเป็นยกระดับข้ามทางแยกก่อน และจะลดระดับสะพานลงเพื่อข้ามทางรถไฟ ซึ่งจะมีข้อดีคือใช้งบประมาณน้อย แต่ไม่สามารถทราบได้ว่ารถไฟทางคู่จะสร้างเมื่อไหร่ หากมีการทุบสะพานลงจะเพิ่มจุดตัดรถไฟอีก ๑ จุด ทำให้เกิดปัญหาซ้ำซ้อน แนวทางที่ ๒ ในการก่อสร้างรถไฟทางคู่อยู่ในระดับ ๒ ทล. จะดำเนินการก่อสร้างสะพานให้อยู่สูงขึ้นไปในระดับ ๓ ยกข้ามแนวระดับรถไฟทางคู่ ซึ่งจะมีข้อเสียคือต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง และในการก่อสร้างสะพานให้สูงขึ้นนี้จะต้องมีระดับถนนที่ยาวขึ้นด้วย ซึ่ง ทล. มีแนวเขตทางอยู่แล้วไม่มีปัญหาในการเวนคืน หากเห็นชอบจะได้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวของจังหวัดลำปางได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบตามข้อเสนอแนวทางที่ ๒ ของ ขท.ลำปางที่ ๑ และให้แขวงบำรุงทางลำปาง รฟท. นำเรื่องเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง เพื่อนำเข้าในที่ประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัดต่อไป	
๘. การจราจรติดขัดเนื่องจากสภาพพื้นผิวจราจรและการก่อสร้างบริเวณแยกหลักกิโลเมตรยักษ์ ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า บริเวรแยกหลักกิโลเมตรยักษ์มีปริมาณการจราจรสะสมจำนวนมาก และพื้นผิวจราจรมีสภาพขรุขระ รวมทั้งมีการกองวัสดุก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร ส่งผลให้ช่องจราจรลดน้อยลงและมีการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานที่ประชุมว่า ขท.ลำปางที่ ๑ ได้หารือร่วมกับตำรวจภูธรเขลางค์นคร และผู้รับเหมาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกนาก่วม - ภาคเหนือ เพื่อเปิดช่องทางการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใต้สะพานต่างระดับแยกภาคเหนือ เพื่อให้รถยนต์สามารถสัญจรผ่านใต้สะพานเรียบร้อยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ขท.ลำปางที่ ๑

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนหน้ามณฑลทหารบกที่ ๓๒ ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า บริเวณถนนหน้ามณฑลทหารบกที่ ๓๒ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวนมากทั้ง ๒ ทิศทาง โดยเฉพาะเส้นทางมุ่งสู่อำเภองาว เนื่องจากการเปลี่ยนช่องจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกสัญญาณไฟจราจร ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานที่ประชุมว่า ขท.ลำปางที่ ๑ ได้ดำเนินการทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรเป็นแนวเส้นทึบแบบพิเศษ (ห้ามแซง) และติดตั้งราวกันอันตรายเพิ่มเติมเรียบร้อยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ขท.ลำปางที่ ๑
๑๐. การเกิดอุบัติเหตุบริเวณเส้นทางเข้า - ออก โรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสับสนเนื่องจากความไม่ชัดเจนของเครื่องหมายจราจรในแต่ละทิศทางที่มุ่งหน้าเข้าสู่โรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี เส้นทางมุ่งสู่จังหวัดแพร่ และเส้นทางมุ่งสู่บ้านพักสวัสดิการทหาร ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานที่ประชุมว่า ขท.ลำปางที่ ๑ ได้ดำเนินการทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรเป็นแนวเส้นทึบแบบพิเศษ (ห้ามแซง) และติดตั้งหลักล้มลุกชนิดสะท้อนแสง ปรับเปลี่ยนราวกันอันตรายที่ชำรุดเสียหาย ติดตั้งป้ายเขตโรงพยาบาล ลดความเร็ว และติดตั้งป้ายข้อมูลชื่อโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีเรียบร้อยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ขท.ลำปางที่ ๑
๑๑. การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนหรือร้องทุกข์กรณีสัญญาณไฟจราจรแยกดอนปานและแยกม้าขาวหรือแยกโรงเรียนอนุบาลลำปาง (เขลางค์รัตน์อนุสรณ์) อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ผู้แทนศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมฯ ได้รับเรื่องร้องเรียนและร้องทุกข์จากสื่อออนไลน์เพจ Lampang City กรณีประชาชนจังหวัดลำปางขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับปรุงหรือแก้ไขปัญหาการปล่อยสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง ได้แก่ บริเวณแยกดอนปาน ตำบลสบตุ๋ย และแยกม้าขาวหรือแยกโรงเรียนอนุบาลลำปาง (เขลางค์รัตน์อนุสรณ์) ตำบลเวียงเหนือ ซึ่งจากเดิมมีการให้สัญญาณไฟจราจรปล่อยรถยนต์สัญจรทั้ง ๒ ทิศทาง ปรับปรุงใหม่เป็นปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้เดินรถยนต์เพียงช่องทางเดียวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และจากข้อเท็จจริงต่อมามีประชาชนเสนอให้พิจารณาปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้สามารถสัญจรได้ทั้ง ๒ ทิศทางเช่นเดิม เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ศูนย์ดำรงธรรมฯ จึงเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ทน.ลำปาง ขท.ลำปางที่ ๑ และผู้แทนเพจ Lampang City ร่วมสำรวจพื้นที่บริเวณแยกดอนปาน และแยกม้าขาว เพื่อหารือแนวทางแก้ไขปัญหา เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยทุกภาคส่วนได้หารือและมีข้อสรุปแนวทางแก้ไขร่วมกันแล้ว ทั้งนี้ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองลำปาง ได้เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องประชุมหารือในประเด็นดังกล่าว รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณอื่น ๆ อาทิ บริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญลำปาง และตลาดออมสิน เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ณ สถานีตำรวจภูธรเมืองลำปาง	ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกดอนปาน และบริเวณแยกม้าขาว รวมทั้งบริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญลำปาง และตลาดออมสินในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง เรียบร้อยแล้ว ดังนี้

ลำดับ	พื้นที่ดำเนินการ	สภาพปัญหา	การดำเนินการ
๑	แยกดอนปาน	การจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน	๑. ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรเป็นรูปแบบสองทิศทางเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ๒. ติดตั้งป้ายห้ามจอดระหว่างช่วงเวลาเร่งด่วน ๐๗.๐๐ - ๐๘.๓๐ น. และ ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. บริเวณก่อนถึงทางแยกดอนปาน ๕๐ เมตร ทุกฝั่งถนน ๓. ทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น
๒	แยกม้าขาว	การจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน	๑. วางเครื่องกั้นช่องจราจรประเภทกรวยมีสายร้อยเชือกบริเวณช่องซ้ายสุดของถนนหน้าโรงเรียนอนุบาลลำปาง เพื่อเป็นช่องทางสำหรับรถยนต์รับ - ส่งนักเรียนของผู้ปกครอง ๒. กำหนดให้บริเวณโรงเรียนอนุบาลลำปางถึงแยกม้าขาวเป็นบริเวณห้ามจอดรถยนต์ระหว่างเวลา ๐๗.๐๐ - ๐๘.๓๐ น. โดยในช่วงเวลาเย็นสามารถจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในช่องจอดแต่ละประเภทที่จัดเตรียมไว้ได้ ๓. กำหนดให้บริเวณฝั่งตรงข้ามโรงเรียนอนุบาลลำปางเป็นพื้นที่ห้ามจอดรถยนต์ระหว่างเวลา ๐๗.๐๐ - ๐๘.๓๐ น. และเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. โดยให้ผู้ปกครองหยุดรถรับ - ส่ง ได้เฉพาะบริเวณพื้นที่ข้างสะพานลอยที่จัดเตรียมไว้ ๔. วางเครื่องกั้นช่องจราจรประเภทกรวยตามแนวเส้นทาง ๑ ช่องจราจรบริเวณข้างโรงเรียนอนุบาลลำปาง เพื่อให้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ของผู้ปกครองจอดรับ - ส่งนักเรียนได้ ๕. ติดตั้งป้ายห้ามจอดบริเวณทางเข้าพื้นที่ตรงข้ามโรงเรียนอนุบาลลำปางบริเวณใกล้ทางเข้าชุมชนพระเจ้าทันใจ ซอย ๑ และป้ายห้ามจอดซ้อนคันบริเวณถนนจามเทวี เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถเข้า - ออก ซอยดังกล่าวได้
๓	บริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญลำปาง	การจราจรติดขัดเนื่องจากสภาพแถวคอยที่เกิดจากรถยนต์ของผู้ปกครองบริเวณหน้าประตูทางเข้าโรงเรียนก่อนเวลา ๑๕.๓๐ น. ส่งผลถึงถนนฉัตรไชย	๑. ประสานขอความร่วมมือโรงเรียนดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ปกครองเดินทางไปรับนักเรียนตามเวลาที่โรงเรียนกำหนดภายหลังเวลา ๑๕.๓๐ น. ๒. ติดตั้งป้ายห้ามจอดบริเวณหน้าโรงเรียน ๓. วางกรวยปิดกั้นหน้าประตูทางเข้าโรงเรียน

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

ลำดับ	พื้นที่ดำเนินการ	สภาพปัญหา	การดำเนินการ
๔	บริเวณตลาดออมสิน	การจราจรติดขัดเนื่องจากการใช้พื้นผิวจราจรในการจำหน่ายสินค้า	๑. ถนนบุญวาทย์อนุโลมให้ผู้ประกอบการนำสินค้าวางขายบนพื้นผิวจราจรได้ระหว่างเวลา ๑๙.๐๐ - ๐๗.๐๐ น. ของวันถัดไป และภายหลังเวลา ๐๗.๐๐ น. ให้เคลื่อนย้ายสินค้าขึ้นบริเวณทางเท้าทั้งหมด ๒. ถนนราชวงศ์อนุโลมให้ผู้ประกอบการนำสินค้าวางขายบนพื้นผิวจราจรได้ระหว่างเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๐.๓๐ น. ของวันถัดไป และภายหลังเวลา ๑๐.๓๐ น. ให้เก็บสินค้ากลับ ทั้งนี้ บริเวณจุดผ่อนผันบนพื้นผิวจราจรดำเนินการทาสีตีเส้นระยะห่างจากขอบทางเท้า ๑.๗๐ เมตร (พื้นที่วางจำหน่ายสินค้า)

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

</td><td></td></tr>
<tr><td>

๑๒. การจัดระเบียบการจอดรถบริเวณถนนดวงรัตน์

ผู้แทนศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมฯ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนในประเด็นการทาสีตีเส้นจราจรในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดลำปาง ดังนี้

ลำดับ	ประเด็นข้อร้องเรียน	การดำเนินการ
๑	วันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนขอตรวจสอบและแก้ไขปัญหากรณีการทาสีตีเส้นจราจรแสดงแนวเขตห้ามจอดบริเวณเกาะกลางถนนหน้าสถานีวิทยุ อสมท. จังหวัดลำปาง และหน้าร้านค้า “นิยมพานิช” ถนนดวงรัตน์ อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง เนื่องจากในอดีตเป็นพื้นที่ที่อนุโลมให้มีการจอดรถยนต์ริมฝั่งขวาบริเวณเกาะกลางของถนน ซึ่งปัจจุบันมีการยกเลิกการอนุญาตให้จอดรถยนต์ในบริเวณดังกล่าว	สนจ.ลำปาง มีหนังสือแจ้งให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓
๒	วันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ประกอบกิจการบริเวณถนนดวงรัตน์ อำเภอเมือง จังหวัดลำปางขอให้พิจารณาทาสีตีเส้นช่องจอดรถยนต์บริเวณฝั่งซ้ายติดบริเวณทางเท้า และให้ดำเนินการอนุโลมการจอดรถยนต์ในช่องจราจรฝั่งขวา (ติดเกาะกลางถนน) เพื่อให้สามารถจอดรถยนต์ได้จำนวนมากขึ้น	สนจ.ลำปาง มีหนังสือแจ้งให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓
๓	วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี กรณีประชาชนขอให้แก้ไขปัญหาการห้ามจอดรถยนต์บริเวณถนนดวงรัตน์ อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง	สนจ.ลำปาง มีหนังสือแจ้งให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓
๔	วันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๔ และ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนจังหวัดลำปางขอให้พิจารณาทาสีตีเส้นช่องจอดรถยนต์บริเวณฝั่งซ้ายติดบริเวณทางเท้า และให้ดำเนินการอนุโลมการจอดรถยนต์ในช่องจราจรฝั่งขวา (ติดเกาะกลางถนน) เพื่อให้สามารถจอดรถยนต์ได้จำนวนมากขึ้น	นำเสนอต่อที่ประชุม อจร. จังหวัดลำปาง พิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาของประชาชนผู้ร้องเรียน

</td><td>ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดลำปาง
สนจ.ลำปาง
ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง
ทน.ลำปาง</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อย่างไรก็ตาม ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางได้มีหนังสือรายงานผลการดำเนินงานให้ สนจ.ลำปาง รับทราบเมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ สรุปว่า ทน.ลำปาง ได้ปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนดวงรัตน์ โดยทาสีตีเส้นขอบทางห้ามจอด ทางม้าลาย ป้ายสัญญาณจราจร ในกรณีการจอดรถยนต์ชิดขอบทางด้านขวาของช่องจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๕๔ วรรคสอง ว่า “ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน ๒๕ เซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องทางการเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น” ดังนั้น ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง จึงได้จัดระเบียบและกวดขันวินัยจราจรให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางได้รับการประสานประเด็นข้อร้องเรียนการปรับรูปแบบการจอดรถยนต์บริเวณถนนดวงรัตน์ อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง ให้สามารถจอดรถยนต์ได้ทั้งสองฝั่งถนน ดังนั้น เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ จึงได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทน.ลำปาง ขท.ลำปางที่ ๑ และอำเภอเมืองลำปางร่วมประชุม เพื่อหารือการแก้ไขปัญหาการจัดระเบียบจราจรบริเวณถนนดวงรัตน์ โดยที่ประชุมได้ข้อสรุปร่วมกันว่าให้ติดตั้งป้ายห้ามจอดตลอดแนวบริเวณฝั่งขวาของช่องทางเดินรถ ทั้งนี้ เมื่อดำเนินการแล้วมีประชาชนร้องเรียนจำนวนมากเนื่องจากไม่สามารถจอดรถยนต์ในพื้นที่ดังกล่าวที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจของจังหวัดลำปางได้ **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) เห็นควรให้มีการอนุญาตให้ประชาชนสามารถจอดรถยนต์บริเวณถนนดวงรัตน์ทางด้านขวา (ติดเกาะกลางถนน) ได้ หรือให้จอดรถยนต์บริเวณฝั่งซ้ายติดบริเวณทางเท้าในแนวทแยงมุม และให้เจ้าหน้าที่เทศกิจ ทน.ลำปาง จัดเก็บค่าที่จอดรถยนต์ได้ตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ๒) กรณีที่อนุญาตให้ประชาชนจอดรถยนต์ฝั่งขวา (เกาะกลางถนน) อาจเป็นข้อเปรียบเทียบให้เกิดการร้องเรียนเพื่อเสนอให้จอดรถยนต์ฝั่งขวาในพื้นที่อื่น ๆ อาทิ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่า หรือห้างสรรพสินค้าแม็คโคร เป็นต้น ดังนั้น อาจใช้วิธีการมอบหมายเจ้าหน้าที่เทศกิจอำนวยความสะดวกหรือจัดเก็บค่าจอดรถยนต์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดลำปางประสานกับ ทน.ลำปาง สำรวจพื้นที่บริเวณถนนดวงรัตน์ เพื่อประกอบการพิจารณาอนุญาตให้จอดรถยนต์เฉพาะฝั่งซ้ายของช่องทางเดินรถในแนวชิดขนานกับขอบทาง หรือตามความเหมาะสมและให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ในคราวประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางร่วมกับ ทน.ลำปาง สำรวจพื้นที่บริเวณถนนดวงรัตน์ เพื่อประกอบการพิจารณาอนุญาตให้จอดรถได้เฉพาะด้านซ้ายของทางเดินรถในแนวชิดขนานกับขอบทางบางช่วงตามที่กฎหมายกำหนด และจอดเฉียงบางช่วงตามความเหมาะสมของพื้นที่ สำหรับการเก็บค่าจอดรถเพื่อเป็นรายได้ของ ทน.ลำปาง โดยให้พิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่และตามระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรเมืองลำปาง (สภ.ลำปาง) รายงานว่า สภ.ลำปาง ร่วมกับ ทน.ลำปาง ได้พิจารณาข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๕๔ วรรคสองผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของการเดินรถ และจอดให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทางด้านซ้าย กรณีการจอดรถแนวเฉียงบนถนนดวงรัตน์นั้น เป็นการจอดบนถนนหลักที่มีการจราจรหนาแน่น การเข้า - ออก ในที่จอดรถในแนวเฉียงบนถนนดวงรัตน์จะทำให้การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนติดขัดและอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จึงอนุญาตให้จอดรถได้เฉพาะฝั่งซ้ายของช่องทางเดินรถในแนวชิดขนานกับขอบทางตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบตามแนวทางที่ สภ.ลำปาง ดำเนินการ	
๑๓. ข้อเสนอปรับปรุงโครงข่ายและความปลอดภัยถนนทางหลวงในจังหวัดลำปาง ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง รายงานต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากถนนทางหลวงหมายเลข ๑ ช่วงสบปราบ - เถิน ทิศทางมุ่งหน้าสู่กรุงเทพมหานคร มีการติดตั้งเครื่องกั้นช่องจราจรประเภทเสาล้มลุกสะท้อนแสง ซึ่งพบว่ามีรถยนต์ที่ใช้ความเร็วสูงวิ่งชนเครื่องกั้นดังกล่าวจนได้รับความเสียหาย และก่อให้เกิดความเสี่ยงอันตรายในการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้ ขท.ลำปางที่ ๑ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องปรับปรุงเครื่องกั้นดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์หรือพิจารณาแนวทางอื่น ๆ ตามความเหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมาย ขท.ลำปางที่ ๑ รับความเห็นของที่ประชุมไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขท.ลำปางที่ ๑
๑๔. สรุปผลการดำเนินงานของ อจร.จังหวัดลำปาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ในฐานะอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการได้ติดตามและได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อแสดงผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้จังหวัดใช้เป็นแนวทางในการติดตามผลการปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในพื้นที่ต่อไป ทั้งนี้ อจร.จังหวัดลำปาง ได้มีการประชุม จำนวน ๑ ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.จังหวัดลำปาง ดังนี้	สนข.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแก้ไขปัญหาจราจร			
๑.๑ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณจุดตัดทางรถไฟก่อนถึงแยกดอนปาน	√	-	สถานีรถไฟนครลำปาง
๑.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดสะสมในช่วงเวลาที่ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าคลังน้ำมัน	√	-	สถานีรถไฟนครลำปาง
๑.๓ การแก้ไขปัญหาจุดกลับรถบริเวณหน้าธนาคารไทยพาณิชย์ สาขานาก่วม	√	-	ทน.ลำปาง
๑.๔ การจัดระเบียบเส้นทางเดินรถทางเดียว (One way) บริเวณถนนไปรษณีย์ ทน.ลำปาง	√	-	สภ.ลำปาง ทน.นครลำปาง
๑.๕ ปัญหาการจราจรในจังหวัดลำปาง	√	-	ขท.ลำปางที่ ๑ ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
๒.๑ การก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองลำปาง (ด้านตะวันตก และด้านตะวันออก)	-	√	ขท.ลำปางที่ ๑ แขวงทางหลวงชนบทลำปาง
๒.๒ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง	-	√	ขท.ลำปางที่ ๑ สนข. รฟท.
๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ			
๓.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	-	√	สนข. รฟท.
๓.๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค	-	√	สขจ.ลำปาง สนข.
๓.๓ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	-	√	รฟท.
๓.๔ การแก้ไขปัญหารถสองแถวเพื่อการท่องเที่ยว	-	√	สขจ.ลำปาง
๓.๕ การพิจารณาโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปางแห่งที่ ๒	-	√	สขจ.ลำปาง
๔. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ			
๔.๑ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ทางแยกหน้าวัดทุ่งบ่อแป้น	√	-	ขท.ลำปางที่ ๑
๔.๒ การบริหารจัดการความเร็วในชุมชนจังหวัดลำปาง	√	-	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำปาง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๕. การพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์สีเขียวในจังหวัดลำปาง ในคราวประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ มีมติเห็นชอบให้จังหวัดลำปางดำเนินการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแผนแม่บทพัฒนาระบบการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง โดยมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดลำปาง (สนจ.ลำปาง) ร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตำรวจภูธรเมืองลำปาง ทน.นครลำปาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประสานการดำเนินการกับศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค (ศว.จร.) ภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในการจัดทำร่างข้อเสนอในการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งและระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง เมื่อได้ร่างข้อเสนอฯ แล้ว ให้จังหวัดลำปางเสนอร่างข้อเสนอดังกล่าวไปยังสำนักงานวิจัยการแห่งชาติ (วช.) เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณต่อไป ผู้แทน ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน รายงานว่า ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน ได้ประสานงานกับ วช. สามารถจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาในส่วนของการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาจังหวัด ในแนวทางของ Smart City และ Smart Mobility และเมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน ได้ร่วมกับจังหวัดลำปางจัดประชุมกลุ่มย่อยหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง จัดทำร่างขอบเขตงานเพื่อขอความเห็น/ข้อเสนอแนะ โดยมีขอบเขตของงาน ดังนี้ ๑) สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยระหว่างหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อตั้งโจทย์การศึกษาร่วมกัน ๑.๑) การปรับระบบการขนส่งสาธารณะ : การปรับเส้นทางเดินรถเนื่องจากความทับซ้อนของเส้นทางเดินรถและบางเส้นทางไม่สอดคล้องกับความต้องการ ราคาค่าโดยสาร จุดจอดที่ชัดเจนเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญ และเชื่อมโยงกับแผนการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ ๑.๒) ความปลอดภัยทางถนน การปฏิบัติตามกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ๑.๓) การยกระดับเส้นทางซุปเปอร์ไฮเวย์ ๑.๔) การศึกษาระบบจราจรการเดินรถทางเดียว (One Way) รวมทั้งระบบการจราจรอื่น ๆ ในเขตชุมชนเมือง ๑.๕) ป้ายจราจรที่ทันสมัย ระบบไฟสัญญาณจราจรอัจฉริยะ และการบริหารจัดการการจราจร ๑.๖) การคำนึงถึงเส้นทางเศรษฐกิจ การจอดรถ เส้นทางรถม้า และจุดจอดรถม้า สะพาน และทางเลี่ยงอื่น ๆ ๑.๗) การวางผังเมืองโซนที่อยู่อาศัยในอุตสาหกรรมการค้าและในอื่น ๆ ๑.๘) กรอบการศึกษา/ข้อเสนอการวิจัยและแผนงานท้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว	ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สนจ.ลำปาง ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตำรวจภูธรเมืองลำปาง ทน.ลำปาง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) การพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์สีเขียวในจังหวัดลำปาง ๒.๑) การศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ๒.๒) การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Analysis) ๒.๓) การศึกษาและวิเคราะห์การท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) ๒.๔) การศึกษาและวิเคราะห์ด้านโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ๒.๕) การศึกษาวิเคราะห์ด้านการคมนาคม ขนส่งและจราจร ๒.๖) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ๒.๗) การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นในการนำแผนการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะไปสู่การปฏิบัติ ๒.๘) การพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์สีเขียวในจังหวัดลำปาง ๒.๙) การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้ จะเสนอของบประมาณดำเนินโครงการวงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน แนวทางการดำเนินโครงการสามารถดำเนินการได้ ๒ แนวทาง คือ ๑) ให้จังหวัดลำปางเสนอขอรับทุนสนับสนุนจาก วช. เพื่อพิจารณาต่อไป ๒) มอบ ศว.จร.ภาคเหนือตอนบน ไปดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อขอรับทุนดังกล่าวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบร่างขอบเขตงานและมอบหมายให้ ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน ไปดำเนินการตามขั้นตอน เพื่อขอรับทุนสนับสนุนจาก วช. ดังกล่าวต่อไป	
๑๖. ความปลอดภัยบริเวณแยกเกาะคา หน้าบริษัท ซัมมิท แคปปิตอล ลิสซิ่ง จำกัด ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า บริเวณแยกเกาะคา หน้าบริษัท ซัมมิท แคปปิตอล ลิสซิ่ง จำกัด มีช่องจราจรทางตรงเพื่อเลี้ยวเข้าอำเภอเกาะคา ส่วนช่องจราจรด้านขวาเป็นจุดกลับรถ ปัจจุบันมีผู้ใช้รถใช้ถนนใช้ช่องจราจรขวาสุดเพื่อจะเลี้ยวเข้าไปอำเภอเกาะคา ทำให้เกิดความสับสนในการใช้รถใช้ถนน และอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่ง ขท.ลำปางที่ ๑ จะได้พิจารณาดำเนินการ เพื่ออำนวยความปลอดภัยต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย	ขท.ลำปางที่ ๑
๑๗. การจัดระเบียบบริเวณตลาดบ้านฟ่อนและบริเวณตลาดกาดเมฆ ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า มีบริเวณตลาดบ้านฟ่อนและบริเวณตลาดกาดเมฆมีการจอดรถซ้อนคันทำให้รถที่มาทางตรงเหลือช่องการจราจรเพียง ๑ ช่องจราจร จึงขอให้ตำรวจจราจรดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย	ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๘. การปรับปรุงทางคู่ขนานบริเวณการประปาส่วนภูมิภาค สาขาลำปาง ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า ทางคู่ขนานบริเวณการประปาส่วนภูมิภาค สาขาลำปาง จะมีช่องจราจรด้านซ้ายที่จะไปอำเภอเด่นชัย จังหวัดอุตรดิตถ์ และทางตรงจะเข้าสู่เมืองลำปางเวลาฝนตกมีน้ำขัง ซึ่ง ขท.ลำปางที่ ๑ อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงถนนเส้นดังกล่าว จึงขอให้พิจารณาปรับปรุงบริเวณดังกล่าวด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย	ขท.ลำปางที่ ๑
๑๙. การปรับระดับถนนบริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีถึงอนุสาวรีย์เจ้าพ่อทิพย์ช้าง ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า ถนนบริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีถึงอนุสาวรีย์เจ้าพ่อทิพย์ช้างเป็นถนนเชื่อมเข้าหมู่บ้านพิชัยเป็นถนนต่างระดับซึ่งอาจจะเป็นอันตรายและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานงานกับหน่วยงานระดับท้องถิ่น เพื่อปรับระดับถนนไม่ให้เป็นจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานท้องถิ่น
๒๐. การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ผู้แทน สนจ.ลำปาง รายงานที่ประชุมว่า การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองของ ทช. เกิดความล่าช้า จึงขอให้นำปัญหา/อุปสรรค เข้าในที่ประชุม อจร.จังหวัดลำปาง เพื่อติดตามการดำเนินงานเป็นระยะ ๆ ต่อไปด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย	ทช.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ลำดับที่ ๑ จังหวัดขอนแก่น

๑. การประชุม อจร.จังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

๒. การประชุม อจร.จังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม จังหวัดขอนแก่น เป็นการเฉพาะราย จังหวัดขอนแก่น มีคำสั่ง ที่ ๔๙๕๘/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ แต่งตั้งนายสมพงษ์ เข็มเหล็ก หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในองค์ประกอบ อจร.จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้มีประสิทธิภาพ ความเหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทในการจัดระบบการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง รวมทั้งสิ่งแวดล้อมของจังหวัดขอนแก่นต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	สำนักงานจังหวัดขอนแก่น
๒. สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดขอนแก่น (อจร.จังหวัดขอนแก่น) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ในฐานะอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการได้ติดตามและได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อแสดงผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้จังหวัดใช้เป็นแนวทางในการติดตามผลการปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในพื้นที่ต่อไป สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.จังหวัดขอนแก่น ดังนี้	สนข.

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
๑.๑ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครราชสีมา - ขอนแก่น	-	√	สำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น)
๒. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ			
๒.๑ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	-	√	สนข. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๒.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	-	√	รฟท.
๒.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	√	รฟท.
๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม	-	√	รฟท.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๕ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรางเบา (เฟส ๑) สายสำราญ - ท่าพระ	-	√	เทศบาลนครขอนแก่น
๒.๖ การจัดรถโดยสารสาธารณะรับ - ส่งผู้ใช้บริการสถานีรถไฟขอนแก่นชั่วคราว	√	-	สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น
๓. การป้องกันและลดอุบัติเหตุ			
๓.๑ การติดตั้ง Barrier จุดกลับรถบริเวณแยกสามเหลี่ยมถนนมิตรภาพ	√	-	ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น
๓.๒ การบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชนจังหวัดขอนแก่น	√	-	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น
๓.๓ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณแยกเฉลิมพระเกียรติกับถนนชวนชื่น	√	-	ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่น
๓.๔ โครงการทดลองปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ด้วยการปรับปรุงช่องจราจรให้เอื้อต่อการเดินเท้า	√	-	เทศบาลนครขอนแก่น
๔. เรื่องอื่น ๆ			
๔.๑ การแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ การย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น	-	√	สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ

๓. โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา

ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าสรุปได้ ดังนี้

ทล.
การรถไฟแห่งประเทศไทย
(รฟท.)

ตอน	ระยะทาง (กม.)	สัญญาการก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑-๑	กลางดง - ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑	๒-๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ลงนามในสัญญาวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๒ ดำเนินการโดยบริษัท ซีวิลเอ็นจิเนียริง จำกัด มูลค่างาน ๓,๑๑๔.๙๘ ล้านบาท เริ่มงานเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒ ความก้าวหน้าร้อยละ ๓๙.๒๙ ช้ากว่าแผนร้อยละ ๔๗.๙๘
๓	-	๒-๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย - จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓-๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บันไดม้า	วงเงิน ๑๑,๐๖๓,๙๓๗,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๕	๑๒.๒๓	๓-๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	วงเงิน ๕,๓๕๙,๑๖๒,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตอน	ระยะทาง (กม.)	สัญญาการก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๖	๒๖.๑๐	๓-๓	บันไดม้า - ลำตะคอง	วงเงิน ๑๒,๐๔๓,๔๑๗,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๗	๓๗.๔๕	๓-๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	วงเงิน ๑๑,๖๕๕,๕๓๘,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๘	๑๓.๖๙	๓-๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	วงเงิน ๙,๒๕๗,๓๗๓,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๙	๑๕.๒๑	๔-๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	รฟท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และเร่งปรับแบบให้สอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)
๑๐	๒๑.๘๐	๔-๒	ดอนเมือง - นวนคร	บอร์ด รฟท. เห็นชอบ (๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๒) ผลประกวดราคา คือ กิจการร่วมค้า SST ประกอบด้วย บริษัท ซิโนไฮโดร จำกัด จากประเทศจีน บริษัท สหการวิศวกร จำกัด และบริษัท ทิพากร จำกัด เสนอราคาต่ำสุด ๘,๖๒๖ ล้านบาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๑๑	๒๓	๔-๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	บอร์ด รฟท. เห็นชอบ (๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๒) ผลประกวดราคา คือ กิจการร่วมค้า CAN ประกอบด้วย บริษัท ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่น จำกัด จากประเทศจีน บริษัท เอ.เอส.แอส โซซิเอท จำกัด และบริษัท เนาวรัตนพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เสนอราคาต่ำสุดที่ ๑๑,๕๒๕ ล้านบาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๑๒	-	๔-๔	เชียงรากน้อย (Depot)	งานโยธาก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย งบประมาณ ๖,๕๗๓,๐๐,๐๐๐ บาท คณะอนุกรรมการ รฟท. ได้คัดเลือกผู้รับจ้างแล้ว (บริษัท ตาเลี่ยนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)) อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๑๓	๑๓.๓๐	๔-๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	วงเงิน ๑๑,๘๐๑,๒๑๖,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๑๔	๓๑.๖๐	๔-๖	พระแก้ว - สระบุรี	วงเงิน ๑๑,๒๔๐,๐๔๓,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา
๑๕	๑๒.๙๙	๔-๗	สระบุรี - แก่งคอย	วงเงิน ๑๐,๔๒๑,๐๑๔,๐๐๐ บาท อยู่ระหว่าง รอลงนามในสัญญา

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน ที่ปรึกษาได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ ในพื้นที่จังหวัดตามแนวสายทาง ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ตามลำดับ และจะรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ ในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน วงเงินลงทุน ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้าปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตอน	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑-๑	กลางดง - ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑	๒-๑	สีคิ้ว - กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๐
๓	-	๒-๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย - จีน เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓-๑	แก่งคอย - กลางดง และ ปางอโศก - บันไดม้า	คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างพิจารณาเตรียมลงนามในสัญญา
๕	๑๒.๒๓	๓-๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และ ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑
๖	๒๖.๑๐	๓-๓	บันไดม้า - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๓
๗	๓๗.๔๕	๓-๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖.๒
๘	๑๓.๖๙	๓-๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑
๙	๑๕.๒๑	๔-๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างพิจารณาเตรียมลงนามในสัญญา
๑๐	๒๑.๘๐	๔-๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง
๑๑	๒๓	๔-๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง
๑๒	-	๔-๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง
๑๓	๑๓.๓๐	๔-๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างพิจารณาเตรียมลงนามในสัญญา
๑๔	๓๑.๖๐	๔-๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง
๑๕	๑๒.๙๙	๔-๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒

หมายเหตุ : ตัวเลขร้อยละความคืบหน้าการก่อสร้างเป็นข้อมูลจาก รฟท.

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

รฟท. ได้จ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธาโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง ๓๕๖ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๑

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงินลงทุน ๒๖,๖๕๔.๓๖ ล้านบาท ซึ่งอยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ จำนวน ๗ สายทาง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ให้ รฟท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแผนการจัดหารถจักรและแผนธุรกิจ รวมทั้งปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้งนี้ มีแผนเปิดเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) คณะอนุกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงาน EIA ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของ รฟท. แล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๑๕๖๓** รับทราบ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงินลงทุน ๒๖,๖๕๔.๓๖ ล้านบาท อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจาก ครม. ให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ โครงการฯ มีแผนเปิดเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรายงาน EIA ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของ รฟท. แล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๑๕๖๔** รับทราบ	รฟท.
๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม รฟท. เตรียมประกาศร่างขอบเขตรายละเอียด (TOR) โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร วงเงิน ๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท เพื่อรับฟังความเห็น เป็นระยะเวลา ๓๐ วัน หลังจากนั้นจะเปิดจำหน่ายเอกสารประกวดราคา โดยคาดว่าจะกำหนดให้ผู้สนใจยื่นข้อเสนอในช่วงเดือนมกราคม ๒๕๖๔ และจะได้ผู้รับจ้างภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ จากนั้นจะเสนอคณะอนุกรรมการร รฟท. ให้ความเห็นชอบก่อนลงนามกับผู้รับจ้าง โดยจะเริ่มก่อสร้างภายในปี ๒๕๖๔ ใช้เวลาก่อสร้าง ๓๖ เดือน ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ปัจจุบัน รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเวนคืนที่ดินและที่ปรึกษาจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร และ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๔ เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม พ.ศ. .... ส่วนรายงาน EIA ของโครงการฯ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ มีมติเห็นชอบรายงาน EIA ของโครงการฯ แล้ว ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๑๕๖๔** รับทราบ	
๖. โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ รฟท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ซึ่ง รฟท. ได้พิจารณาแนวเส้นทางที่จะเสนอดำเนินการแล้ว ได้แก่ สถานีนครสวรรค์ ผ่านอำเภอท่าตะโก อำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดชัยภูมิ และเชื่อมต่อทางรถไฟสายเดิมบริเวณสถานีลำนารายณ์ (ชุมทางกุดน้ำใส) และแยกออก ๒ เส้นทาง ดังนี้ ๑) เส้นทางที่ ๑ สิ้นสุดสถานีชุมทางบัวใหญ่ อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ๒) เส้นทางที่ ๒ ผ่านจังหวัดชัยภูมิ สิ้นสุดสถานีชุมทางบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาของ รฟท. พิจารณารูปแบบการก่อสร้างเส้นทางรถไฟและวิเคราะห์ความคุ้มค่าของเส้นทางดังกล่าว เพื่อเสนอ รฟท. และกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตาม กลุ่มเครือข่ายภาคประชาชน และจังหวัดนครราชสีมาได้มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ขอให้พิจารณาปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ จากการศึกษาความเหมาะสมของ รฟท. ให้เชื่อมโครงข่ายทางรถไฟที่สถานีรถไฟบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ทดแทนรูปแบบเดิมที่เสนอเชื่อมต่อแนวเส้นทางเข้าสู่สถานีรถไฟบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เพียงแนวเส้นทางเดียว ซึ่ง ขร. ได้จัดประชุมหารือผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท. และที่ปรึกษาของโครงการ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันว่า การดำเนินการออกแบบแนวเส้นทางแยกจากชุมทางกุดน้ำใส ไปอำเภอบัวใหญ่มีความเป็นไปได้ และมอบหมาย รฟท. และที่ปรึกษาโครงการรับประเด็นของที่ประชุมไปพิจารณาจัดทำข้อมูลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ (อำเภอ) โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกแต่ละเส้นทาง และให้เสนอ ขร. เพื่อทราบต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่าง รฟท. และที่ปรึกษาโครงการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยผลการวิเคราะห์ทางคู่สายหลักจะอยู่ในแนวเส้นทาง นครสวรรค์ - ชุมทางกุดน้ำใส - บ้านไผ่ และจะปรับปรุงทางเดี่ยวช่วงชุมทางกุดน้ำใส - บัวใหญ่ ให้มีสภาพดี **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
รฟท. ได้จ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง ๓๐๔.๓๒ กิโลเมตร แล้วเสร็จ และจะขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อออกแบบรายละเอียด โดยจะดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๗. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา สายสำราญ - ท่าพระ ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ **๑) การดำเนินงานของบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด ของเทศบาลทั้ง ๕ แห่ง** ทน.ขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และเทศบาลตำบลท่าพระ ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทจำกัดขึ้นตาม พ.ร.บ. เทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ โดยเป็นบริษัทที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของเทศบาลทั้ง ๕ แห่ง ในนามบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ ตามที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย และได้ดำเนินโครงการตามหลักการที่ได้รับอนุมัติจากหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เรื่อง โครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ ๑) ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ - ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างเมืองและการจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการสร้างโครงสร้างเมืองอย่างนำสมัยและยั่งยืน โดย KKTS ดำเนินการดังกล่าวมาตามลำดับ เริ่มจากการประกาศเชิญชวนผู้ที่สนใจเข้าประกวดราคาและยื่นข้อเสนองานโครงการฯ จำนวน ๓ งาน/สัญญา ประกอบด้วย ๑.๑) งานจ้างเหมาออกแบบและก่อสร้าง งานโยธาและโครงสร้าง พร้อมทั้งการผลิตและติดตั้ง (งานโครงการ KK-1) ๑.๒) งานจ้างเหมาปฏิบัติการเดินรถ การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการพื้นที่สถานีและส่วนเกี่ยวเนื่อง (งานโครงการ KK-2) ๑.๓) งานจ้างที่ปรึกษาอิสระตรวจสอบ ควบคุมและรับรอง (งานโครงการ KK-3) สำหรับเอกสารที่ใช้ในการประกวดราคา ได้แก่ ข้อกำหนดและขอบเขตงานในการจัดจ้าง (Term of Reference : TOR) ได้จัดทำขึ้นโดยอาศัยอนุมัติหลักการจากหัวหน้า คสช. เป็นกรอบในการพิจารณาจัดทำและดำเนินการภายใต้ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างของ KKTS เป็นหลักในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม KKTS ได้ดำเนินการคัดเลือกและประกาศรายชื่อผู้ได้รับคัดเลือกเป็นผู้รับจ้างทั้ง ๓ งานแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเจรจาต่อรองราคาและรายละเอียดของสัญญาก่อนการลงนามร่วมกันต่อไป ทั้งนี้การลงนามของทั้ง ๓ สัญญาจะมีผลเมื่อโครงการได้รับอนุมัติให้ใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่น พื้นที่เกาะกลางถนนและบริเวณเขตทางของทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐานจากสำนักงานคณะอนุกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) และได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินตามที่ KKTS ได้เลื่อนการเจรจาต่อรองราคาและรายละเอียดของสัญญากับผู้ได้รับคัดเลือกเป็นผู้รับจ้างงานโครงการ เนื่องจากสถานการณ์	ทน.ขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลท่าพระ กรมธนารักษ์ กรมการข้าว กรมทางหลวง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การแพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ บัดนี้ KKTS มีหนังสือขออนุญาตไปยังศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (ศบค.) เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้าในราชอาณาจักรตามข้อตกลงพิเศษ (Special Arrangement) กับต่างประเทศ เพื่อให้การเจรจารายละเอียดของสัญญาของบริษัทและผู้ได้รับคัดเลือกเป็นผู้รับจ้างงานโครงการ KK-1 สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ขณะนี้อยู่ระหว่าง ศบค. พิจารณา **๒) การทบทวนโครงการศึกษาออกแบบการดำเนินงานของบริษัท ขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด ของเทศบาลทั้ง ๕ แห่ง** การจัดทำรายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยสามารถสรุปผล ดังนี้ ๒.๑) แนวเส้นทางและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ๒.๑.๑) เส้นทางรถไฟฟ้ารางเบาจะก่อสร้างตามแนวถนนมิตรภาพ ระหว่างตำบลสำราญ - ตำบลท่าพระ เป็นหลักตามที่ สนข. ศึกษาไว้ โครงการที่ทบทวนประกอบด้วย ๒๐ สถานี ระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร โดยขยายเส้นทางเข้าไปให้บริการในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ๓ สถานี และมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) ๔ แห่ง ตามแนวคิดการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน เพื่อรองรับผู้โดยสารในระบบราง และกระตุ้นกิจกรรมทางสังคมและการค้ารอบพื้นที่ TOD ๒.๑.๒) วางตำแหน่งของศูนย์ควบคุมการเดินรถ ศูนย์ซ่อมบำรุง และการพัฒนาพื้นที่ TOD หลัก ณ พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นไปตามอนุมัติหลักการของหัวหน้า คสช. และอยู่ระหว่างกึ่งกลางของเส้นทางนำร่องที่จะช่วยให้เกิดการประหยัดในการใช้เป็นสถานีกลางการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เมื่อก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบาครบทั้ง ๕ เส้นทางตามแผนแม่บทของ สนข. ๒.๒) การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเบา สายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) เมื่อเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประมาณ ๖๔,๐๐๐ คน/เที่ยว/วัน และเพิ่มเป็นประมาณ ๑๑๘,๐๐๐ คน /เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๘๖ ภายใต้สถานการณ์ที่มีลำดับการพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนครบทั้ง ๕ เส้นทาง ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาในจังหวัดขอนแก่น ๒.๓) การประมาณราคาค่าลงทุนโครงการ ปรับปรุงประมาณราคาค่าลงทุนให้เป็นปัจจุบัน และเป็นไปตามแนวเส้นทางและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี โดยประมาณราคาค่าลงทุนโครงการ จำนวน ๒๒,๑๐๒ ล้านบาท ๒.๔) กำหนดเวลาในการดำเนินโครงการ ๒.๔.๑) ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ ๒.๔.๒) ระยะเวลาให้บริการรถไฟฟ้ารางเบา ๓๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๖๙๕	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๕) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ ท้องถิ่นจะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่จากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นมากขึ้น จากการจัดตั้งธุรกิจรอบพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ในอนาคตหากเกิดเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา ครบทั้ง ๕ เส้นทาง ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาในจังหวัดขอนแก่น โครงการจะมีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) พื้นที่ TOD และศูนย์ควบคุมการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าระบบรางเบา ตั้งอยู่ตรงกึ่งกลางของทั้ง ๕ เส้นทาง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น ในปัจจุบัน ทั้งนี้ การลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่และการพัฒนาพื้นที่ TOD ในบริเวณที่ตั้งที่มีศักยภาพสูงในลักษณะดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจหรือผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจในเชิงกว้าง ดังนี้ ๒.๕.๑) ในแง่ของความสามารถการผลิต จากการรวมกลุ่มทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคเติบโตเป็นอย่างมาก ทั้งในภาคการผลิตปัจจุบันและภาคการผลิตใหม่ในอนาคต และเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้า การพาณิชย์ การบริการ และเพิ่มปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้ารางเบาได้เป็นจำนวนมาก ๒.๕.๒) ในแง่มูลค่าการประหยัด ประหยัดเวลาในการเดินทาง ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ ลดค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม และประหยัดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ ๒.๕.๓) ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ เท่ากับร้อยละ ๑๓.๒ ๒.๖) แผนการดำเนินการและจัดหาเงินลงทุน ๒.๖.๑) รูปแบบการลงทุนที่ สนข. ศึกษาไว้ เพื่อพิจารณาความเหมาะสมทางการเงินมี ๓ รูปแบบ (๑) การลงทุนรูปแบบที่ ๑ การลงทุนและดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยไม่มีการพัฒนา TOD (๒) การลงทุนรูปแบบที่ ๒ การลงทุนและดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและมีการพัฒนา TOD (๓) การลงทุนรูปแบบที่ ๓ การลงทุนและดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและมีการพัฒนา TOD โดยที่รัฐสนับสนุนค่าเวนคืนและลงทุนโครงสร้างพื้นฐานร้อยละ ๗๕ ซึ่งเป็นทางเลือกที่ สนข. นำเสนอ ๒.๖.๒) สำหรับรูปแบบการลงทุนที่ KKTS ได้ศึกษาใหม่ที่มีความเป็นไปได้และสามารถทำได้เร็วที่สุด ได้นำรูปแบบการลงทุนรูปแบบที่ ๒ ข้างต้นมาปรับปรุงต่อยอด โดยการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับค่าใช้จ่ายโครงการ โดยใช้เงินกู้ยืมและเงินทุนในอัตราส่วน ๔ : ๑ โครงสร้างแหล่งเงินทุน ในรูปแบบเงินกู้ระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์ทั้งในและต่างประเทศ ประมาณร้อยละ ๘๐ ของค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด โดยอัตราดอกเบี้ยคงที่และถูกนำไปรวมกับเงินต้น ในส่วนของเงินทุนจากกลุ่มผู้ถือหุ้น (เทศบาลทั้ง ๕ แห่ง) ประมาณร้อยละ ๒๐ ของค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สำหรับผลตอบแทนโครงการ จากการศึกษาใหม่เมื่อคิดในกรณีฐานอัตราดอกเบี้ยคงที่ และไม่มีความอ่อนไหวด้านค่าใช้จ่ายโครงการ (๑) อัตราผลตอบแทนโครงการ (Project IRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๒๑ (๒) อัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๖.๙๒ อย่างไรก็ตาม KKTS ได้รายงานต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการสนับสนุนการดำเนินโครงการฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติให้นำผลการทบทวนดังกล่าวเสนอ สนข. เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุม คจร. ต่อไป โดย สนข. ได้รับรายงานผลการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) จากจังหวัดขอนแก่นแล้ว ทั้งนี้ ผู้แทน KKTS ได้เข้าพบ ผอ.สนข. เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดยได้รับทราบว่ารายงานผลการทบทวนดังกล่าวจะนำเข้าที่ประชุม คจร. ในวาระเพื่อทราบ หากมีกำหนดการจัดการประชุมแล้วจะแจ้งให้ทราบต่อไป **๓) การขอใช้พื้นที่และเสนอพื้นที่ทดแทนศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น** ขณะนี้อยู่ระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์พิจารณาลงนามในบันทึกข้อตกลงจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมทดแทนพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น ระหว่างกรมธนารักษ์ กรมการข้าว และเทศบาลทั้ง ๕ ตามมติที่ประชุมคณะทำงานตรวจสอบพื้นที่ที่เหมาะสมฯ เพื่อที่เทศบาลทั้ง ๕ สามารถนำไปเจรจาหรือตกลงการซื้อที่ดินทดแทนให้บรรลุวัตถุประสงค์โครงการ **๔) รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์** KKTS ได้รับมอบรายงาน EIA ฉบับเพิ่มเติมครั้งที่ ๑ จากเทศบาลทั้ง ๕ แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างทบทวนรายงาน EIA ฉบับดังกล่าว **๕) กฎหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ** เป็นโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แสวงหาเงินลงทุนเองโดยมิได้เชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนภายใต้กฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุน **๖) การขอใช้พื้นที่เกาะกลางถนนและบริเวณไหล่ทางถนนทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ)** อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ และขออนุญาตตามระเบียบของกรมทางหลวงต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้ศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และมอบให้จังหวัดขอนแก่นเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่นดังกล่าว เฉพาะในเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) ที่ สนข. ออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว ประกอบด้วย ๑๖ สถานี ระยะทาง ๒๒.๘ กิโลเมตร	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทน ทน.ขอนแก่น รายงานว่า จังหวัดขอนแก่นโดย ทน.ขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และเทศบาลตำบลท่าพระ ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) โดยได้รับมอบผลการศึกษาดังกล่าวและนำไปทบทวนผลการศึกษาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ผลการทบทวนมีรายละเอียดที่แตกต่างไปจากผลการศึกษาของ สนข. สรุปได้ ดังนี้

ประเด็น	ผลการศึกษาเส้นทางนำร่องรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) สายสำราญ - ท่าพระ	
	สนข. ออกแบบ	KKTS ศึกษาทบทวน
๑. ระยะทาง (กิโลเมตร)	๒๒.๘๐	๒๖.๐๐
๒. จำนวนสถานี LRT	๑๖ สถานี (ระดับพื้นดิน ๑๐ สถานี และยกระดับ ๖ สถานี)	๒๐ สถานี (ระดับพื้นดิน ๑๒ สถานี และยกระดับ ๘ สถานี)
๓. พื้นที่เสนอก่อสร้าง Depot	บริเวณทิศเหนือของตำบลสำราญ	พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๔. งบประมาณดำเนินโครงการ LRT	๒๖,๙๖๓ ล้านบาท	๒๒,๑๐๒ ล้านบาท
๕. ความคุ้มค่าการลงทุน	EIRR : ๑๖.๙๗ B/C : ๑.๗๗	EIRR : ๑๓.๒๐ B/C : ๑.๑๐

ทั้งนี้ การประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ มีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของจังหวัดขอนแก่น และ สนข. ได้นำเสนอ ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ รับทราบมติ คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ แล้ว

ความคืบหน้าการดำเนินการในส่วนของ KKTS ปัจจุบัน KKTS อยู่ระหว่างเจรจาขอใช้พื้นที่ก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ เพื่อขออนุญาตใช้พื้นที่เกาะกลางถนนและบริเวณไหล่ทางทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ตามระเบียบของ ทล. และเทศบาลในพื้นที่ที่รับผิดชอบ และอยู่ระหว่างรอกระทรวงเกษตรและสหกรณ์พิจารณาลงนามในบันทึกข้อตกลงจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมทดแทนพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น ระหว่างกรมธนารักษ์ กรมการข้าว และเทศบาลทั้ง ๕ แห่ง

ส่วนรายงาน EIA ของโครงการฯ ตามผลการศึกษาของ สนข. ที่ปรึกษาของ สนข. ได้นำส่งรายงาน EIA ฉบับปรับปรุงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒ เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมระบบราง จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น (มทร.อีสาน) รายงานต่อที่ประชุมสรุป ดังนี้ **๑) การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน** มทร.อีสาน ได้ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน ดังนี้ ๑.๑) วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ ขออนุญาตใช้พื้นที่ส่วนหนึ่งของสนามบินน้ำพองในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองทัพอากาศ เพื่อดำเนินโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน ๑.๒) วันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ กองทัพอากาศได้ประชุมพิจารณาและอนุญาตให้จังหวัดขอนแก่นใช้พื้นที่สนามบินน้ำพองส่วนหนึ่ง จำนวน ๔๑๘ ไร่ จากพื้นที่ทั้งหมด ๒,๔๑๘ ไร่ (พื้นที่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ฝั่งอำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น) ในกิจการส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน อาทิ ศูนย์ออกแบบและสร้างอากาศยาน ศูนย์ส่งเสริมอากาศยานไร้คนขับ โรงเรียนฝึกสอนการบิน พื้นที่ลานและอาคารจอดอากาศยาน พื้นที่สาธารณูปโภคและบ่อบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น ๑.๓) วันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๓ และวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ได้มีการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหอการค้าจังหวัดขอนแก่น เพื่อกำหนดแนวทางและองค์ประกอบในการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน โดยจะต้องมีการจัดทำรายละเอียดในส่วนกิจกรรม การก่อสร้างอาคารในอุตสาหกรรมอากาศยาน และช่องทางวิ่งของอากาศยานเพิ่มเติม (Taxi Way and Run Way) ซึ่งได้เสนอให้กองทัพอากาศพิจารณาต่อไป **๒) การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมระบบราง** ๒.๑) มทร.อีสาน ได้ขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษา “ร้อยแก่นสารสินธุ์ Railway Innopolis” จำนวน ๓๐ ล้านบาท เพื่อส่งเสริมนวัตกรรมและเทคโนโลยีอุตสาหกรรมระบบราง และสนับสนุนกลุ่มจังหวัด ร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ ให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมด้านระบบขนส่งทางรางแห่งแรกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ ๒.๑.๑) ขอนแก่นเป็นหนึ่งในกลุ่มร้อยแก่นสารสินธุ์ที่มีศักยภาพ ๒.๑.๒) ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางด้านระบบการขนส่งทางรางและโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒.๑.๓) เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีนได้อย่างรวดเร็ว ๒.๑.๔) ส่งเสริมให้เกิดศักยภาพและประสิทธิภาพทางด้านระบบการขนส่งทางราง ทางถนน และทางอากาศยาน ๒.๑.๕) สนับสนุนเมืองแห่งกิจกรรมประชุมสัมมนา (MICE City) ๒.๑.๖) สร้างโอกาสความเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและพัฒนาระบบขนส่งทางราง	มทร.อีสาน กองทัพอากาศ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒) การส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งทางรางมุ่งให้มีฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่อง โดยส่งเสริมให้มีอัตราการจ้างงานและบริการในส่วนแรงงานระดับทักษะสูงเพิ่มขึ้น ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมและการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ดังนี้ ๒.๒.๑) การก่อสร้างอาคารซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ารางเบา (TRAM House) แห่งแรกในพื้นที่มหาวิทยาลัยของประเทศไทย งบประมาณก่อสร้าง ๑๑.๒๐ ล้านบาท (ได้รับอนุมัติในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓) ๒.๒.๒) การวิจัยและพัฒนาต้นแบบระบบรถไฟฟ้ารางเบาโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพื่อต่อยอดไปสู่การผลิตในภาคอุตสาหกรรม ได้รับทุนวิจัย ๑๐๐ ล้านบาท จากสำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) ระยะเวลาดำเนินงาน ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔) ได้รับอนุมัติในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ๒.๒.๓) การดำเนินงานจะบูรณาการร่วมกับสถานศึกษาในท้องถิ่นที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญทางด้านงานวิจัย วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งจะสามารถสร้างเทคโนโลยีระบบรางของประเทศได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน มทร.อีสาน รายงานต่อที่ประชุมว่า ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดกิจกรรมสร้างศูนย์วิจัยด้านอากาศยานและการบิน การสร้างศูนย์ผลิตและบริการเครื่องบินขนาดเล็ก การสร้างศูนย์วิจัยและบริการอากาศยานไร้คนขับ ศูนย์ขนถ่ายสินค้า การสร้างศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินทางอากาศ และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งปัจจุบันได้ศึกษาและจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ได้นำเสนอรายละเอียดโครงการและรับฟังความเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องแล้ว ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น สำนักงานจังหวัดขอนแก่น และกองทัพอากาศ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้ ได้จัดทำร่างบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างจังหวัดขอนแก่นและกองทัพอากาศแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติของทั้ง ๒ หน่วยงาน คาดว่าจะลงนามได้ภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ **ความเห็นที่ประชุม** การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานและการบินในพื้นที่อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เป็นพื้นที่ที่มีปัจจัยพื้นฐานในการส่งเสริมให้เกิดผลสำเร็จได้ เนื่องจากมีสนามบินที่อยู่ในการกำกับดูแลของกองทัพอากาศอยู่ในพื้นที่ ซึ่งมีความพร้อมในการร่วมมือดำเนินโครงการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจังหวัดขอนแก่น ผู้แทนศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ ๕ จังหวัดขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ ๕ ได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อจัดฝึกอบรมบุคลากรในการซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งให้การสนับสนุนบริษัท โตเกียวมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สิขร จำกัด และบริษัท นิวคอมแซท จำกัด ในการจัดทำแผนส่งเสริมการพัฒนาระบบรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อดัดแปลงรถจักรยานยนต์ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า รวมทั้งขยายผลไปสู่การนำไปประยุกต์ใช้ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะในอนาคต ดังนี้ ๑) เสนอขอใช้พื้นที่อาคารของศูนย์อุตสาหกรรมภาคที่ ๕ เพื่อทำการฝึกอบรมและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยานยนต์ไฟฟ้า ๒) ปรับปรุงอาคารโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งอาคารเก็บสินค้าและอะไหล่ ๓) ปรับปรุงพื้นที่อาคารสำหรับการประกอบรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรับจ้างรุ่นโควิด ๔) ปรับปรุงพื้นที่สำหรับการดัดแปลงจักรยานยนต์ประเภทพลังงานน้ำมัน (รุ่นเก่า) ให้เป็นจักรยานยนต์ไฟฟ้า ๕) ปรับปรุงพื้นที่อาคารบางส่วนของโรงงาน เพื่อใช้ในการประกอบชุดอุปกรณ์ประหยัดพลังงานไฟฟ้าในเครื่องปรับอากาศ ผู้แทน มทร.อีสาน รายงานต่อที่ประชุมว่า จังหวัดขอนแก่นได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยมอบหมายให้ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ ๕ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ทำหน้าที่คณะอนุกรรมการและเลขานุการ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล และวางแผนกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นเป็นประธาน และได้มีมติเห็นชอบให้ส่งเสริมพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าในจังหวัดขอนแก่น ระยะที่ ๑ ได้แก่ รถสามล้อไฟฟ้า ดังนั้น มทร.อีสาน จึงได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการการพัฒนารถสามล้อไฟฟ้าแบบสองแถว โดยกำหนดมาตรฐานยานยนต์ตามที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กำหนด (รย.๘) ดังนี้ ๑) มอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๔ กิโลวัตต์ ๒) มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๔๕ กิโลเมตร/ชั่วโมง ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ๓) มีขนาดมิติของตัวถังยานยนต์ไม่เกินความกว้าง ๑.๕๐ เมตร ความยาวไม่เกิน ๔ เมตร และความสูงไม่เกิน ๒ เมตร ๔) บรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๗ คน (รวมคนขับ) ๕) น้ำหนักของยานยนต์ไม่รวมแบตเตอรี่ไม่เกิน ๔๕๐ กิโลกรัม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ ๕ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ ๕ รายงานต่อที่ประชุมว่า ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ ๕ ได้ร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินกิจกรรมสรุปได้ ดังนี้ ๑) มหาวิทยาลัยมหาสารคามเพื่อจัดฝึกอบรมบุคลากรในการซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งให้การสนับสนุนบริษัท โตเกียวมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สิขร จำกัด และบริษัท นิวคอมแซท จำกัด ในการจัดทำแผนส่งเสริมการพัฒนาระบบรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อดัดแปลงรถจักรยานยนต์ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า รวมทั้งขยายผลไปสู่การนำไปประยุกต์ใช้ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะในอนาคต ๒) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น จัดอบรมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ วันที่ ๑๖ - ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ ๓) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ดำเนินการศึกษาออกแบบต้นแบบรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสถานีประจุพลังงานไฟฟ้า ในรูปแบบรถยนต์ ๓ ล้อ รถยนต์ไฟฟ้า ๒ ที่นั่ง และรถยนต์ไฟฟ้า ๑๒ ที่นั่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำต้นแบบ และแนวทางในการผลิตเชิงพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม สำหรับภาพรวมการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น กำหนดแผนการพัฒนาและส่งเสริม ดังนี้ ๑) ระยะเร่งด่วน (๑ ปี) ๑.๑) ส่งเสริมการใช้แบตเตอรี่จากโรงงานของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ๑.๒) จัดอบรม สัมมนา และเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ๑.๓) ส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็ก อาทิ จักรยานยนต์ไฟฟ้าและรถสามล้อไฟฟ้า จำนวน ๑๕๐ คัน ๑.๔) ส่งเสริมการติดตั้งสถานีประจุไฟฟ้าให้มีความเพียงพอต่อการใช้งาน ๒) ระยะกลางและระยะยาว (๕ - ๑๐ ปี) ๒.๑) จัดหาแหล่งเงินทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ๒.๒) สิทธิประโยชน์การลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่ ๒.๓) สร้างแรงจูงใจการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า อาทิ มาตรการด้านการเงิน มาตรการด้านพื้นที่จอดรถยนต์ไฟฟ้า และมาตรการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ๒.๔) กำหนดพื้นที่ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในเขตเมืองและพื้นที่โดยรอบ โดยมุ่งเน้นสถาบันการศึกษา หน่วยงานราชการ ชุมชน สถานที่ท่องเที่ยว และโรงพยาบาล **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๐. รายงานสถิติอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น (ปภ.จังหวัดขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน ในจังหวัดขอนแก่นระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ สรุป ดังนี้	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น ทน.ขอนแก่น

การเกิดอุบัติเหตุ	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓ (๙ เดือน)
จำนวนครั้งที่เกิด	๒๘๙	๓๔๑	๓๓๖
บาดเจ็บ	๓,๐๗๒	๒,๙๖๒	๓,๘๘๕
เสียชีวิต	๓๑๑	๓๔๑	๓๓๖

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นเพศชายร้อยละ ๗๖ เพศหญิงร้อยละ ๒๔ โดยส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ร้อยละ ๗๗ นอกจากนี้สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ในระยะ ๙ เดือน ระหว่างเดือนมกราคม - กันยายน ๒๕๖๓ พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นเพศชายร้อยละ ๘๙.๗๔ เพศหญิงร้อยละ ๑๐.๒๖ โดยส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ร้อยละ ๗๖.๙๒ ซึ่งสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ การเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (ขับขี่ย้อนศร) ฝ่าสัญญาณไฟจราจร และการไม่สวมใส่เครื่องป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ หมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมสรุป ดังนี้ ๑) สถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดขอนแก่นปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จากสถิติโดย Thailand Referral System for Safe Abortion (THAI RSA) พบว่า มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ๕,๖๑๒ คน แบ่งเป็นผู้ได้รับบาดเจ็บ ๕,๔๔๓ คน และเสียชีวิต ๑๖๙ คน โดยผู้ได้รับบาดเจ็บแบ่งเป็นเพศชาย ๓,๔๒๑ คน และหญิง ๒,๐๒๒ คน ทั้งนี้ ผู้เสียชีวิตเพศชาย ๑๔๐ คน และหญิง ๒๙ คน อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุพบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บจากการใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ ๕,๓๘๐ คน และรถยนต์ ๖๓ คน รวมทั้งกรณีการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ๑๖๓ คน และรถยนต์ ๖ คน เมื่อพิจารณาจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในพื้นที่ ทน.ขอนแก่น พบว่า มีจำนวนผู้บาดเจ็บ ๘๗๒ คน แบ่งเป็นชาย ๔๘๕ และหญิง ๓๘๗ คน โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต ๑๔ คน แบ่งเป็นชาย ๑๒ คน และหญิง ๒ คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตต่อหน่วยแสนประชากร ๘.๙๑ คน ทั้งนี้ ช่วงเวลาที่พบจำนวนอุบัติเหตุหรือมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. และกรณีการเสียชีวิต ได้แก่ ช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๐๖.๐๐ น. สำหรับถนนในเขต ทน.ขอนแก่น ที่พบการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ถนนมิตรภาพ ๔ ครั้ง ถนนศรีจันทร์ ๓ ครั้ง ถนนกลางเมือง ๒ ครั้ง ถนนรอบบึงแก่นนคร ๑ ครั้ง ถนนมะลิวัลย์ ๑ ครั้ง ถนนหน้าเมือง ๑ ครั้ง ถนนเหล่านาดี ๑ ครั้ง และถนนหลังศูนย์แพทย์ชาตะผดุง ๑ ครั้ง ๒) แนวทางการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ๒.๑) จังหวัดขอนแก่นมีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บทางถนนในเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น ประกอบด้วย หน่วยงานในส่วนภูมิภาค องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา หน่วยงานด้านสาธารณสุข สถานีตำรวจภูธร และหน่วยงาน ด้านคมนาคมขนส่ง ๒.๒) จัดอบรมมาตรการชุมชนกับความปลอดภัยทางถนนให้กับชุมชนถนนศรีจันทร์ ๑๗ ชุมชน เพื่อเป็นต้นแบบถนนปลอดภัย โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนสุขภาพ ทน.ขอนแก่น ๒.๓) สำรวจจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนศรีจันทร์ โดยความร่วมมือสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น และสำนักการช่าง ทน.ขอนแก่น	

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

๒.๔) มอบหมายคณะทำงานลงพื้นที่ เพื่อสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนกรณีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

๒.๕) สำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนท้องถนน อาทิ การตัดแต่งกิ่งต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งการทาสีตีเส้นช่องทางจราจรให้มีความชัดเจน บริเวณถนนกลางเมืองแยกสำนักงานอัยการภาค ๔ จังหวัดขอนแก่น

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ

ผู้แทน ปภ.จังหวัดขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดขอนแก่นระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ โดยสรุปได้ ดังนี้

การเกิดอุบัติเหตุ	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔ (ณ เดือนสิงหาคม)
จำนวนครั้งที่เกิด	๒๘๙	๓๔๑	๓๓๖	๓๙๕
บาดเจ็บ	๓,๐๗๒	๒,๙๖๒	๓,๘๘๕	๕,๘๘๔
เสียชีวิต	๓๑๑	๓๔๑	๔๗๗	๔๐๔

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การเมาสุรา การฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่อำเภอบ้านแฮด จำนวน ๔๑ คน รองลงมา ได้แก่ อำเภอเมืองขอนแก่น จำนวน ๓๒ คน และในอำเภอที่ไม่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ได้แก่ อำเภออุบลรัตน์ จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดขอนแก่นในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ พบว่า ช่วงอายุของผู้เสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในกลุ่มช่วงอายุ ๑๕ - ๑๙ ปี และช่วงเวลาที่พบการเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

</td><td></td></tr>
<tr><td>

๑๑. การแก้ไขปัญหาการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น

ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นรายงานต่อที่ประชุมว่า ภายหลังที่จังหวัดขอนแก่นได้รับงบประมาณผ่านโครงการไทยเข้มแข็ง เพื่อการก่อสร้างและพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๓ ในการลดปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ ๑ และแห่งที่ ๒ ซึ่งมีพื้นที่ในเขตเมืองย่านพาณิชยกรรมและสถานศึกษา ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้พิจารณาให้ดำเนินกิจการด้านการขนส่งผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ ๓ เพียงแห่งเดียว ส่งผลให้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและผู้ประกอบการธุรกิจบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารเดิมทั้ง ๒ แห่ง ยื่นร้องต่อศาลปกครอง และจังหวัดขอนแก่นได้มีการจัดประชุมหารือร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการต่าง ๆ จำนวน ๒ ครั้ง โดยมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งเดิมทั้ง ๒ แห่ง เป็นพื้นที่ส่งเสริมกิจกรรมด้านอาหารและพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมท้องถิ่นของจังหวัดขอนแก่น ขณะนี้อยู่ระหว่างรอคำพิพากษาของศาลปกครอง เพื่อให้เกิดความชัดเจนก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการต่อไป

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ

</td><td>สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒. การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า ขณะนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ แล้วเสร็จ วงเงินลงทุน ๕๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง ๗๒๐ วัน โดยจะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ มีลักษณะเป็นสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ ยกข้ามทางหลวงหมายเลข ๒ ปัจจุบันพบปัญหาจราจรติดสะสมเป็นทางยาวและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งสะพานดังกล่าวไม่สามารถรองรับการจราจรได้เพียงพอ ดังนั้น ทล. จึงได้ดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ กับทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรและสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้เส้นทาง ขณะนี้ ทล. ได้ออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ เรียบร้อยแล้ว ซึ่ง ทล. จะได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น
๑๓. การสำรวจออกแบบถนนสาย ขก.๑๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านพระยืน อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เป็นโครงการที่นำเสนอและขอรับการสนับสนุนจากที่ประชุมคณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) จังหวัดขอนแก่น เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อรถไฟทางคู่ ปัจจุบันดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จ และในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จะดำเนินการสำรวจและออกแบบจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข ๒ และทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น (ขทช.ขอนแก่น) รายงานที่ประชุมว่า ขทช.ขอนแก่น ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ดำเนินโครงการสำรวจออกแบบถนนสาย ขก.๑๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านพระยืน ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ ๑) แก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มศักยภาพของจังหวัดในการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างทางหลวงหมายเลข ๒ กับทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๒ ๒) สนับสนุนโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างทางรางกับทางบก ๓) เป็นทางลัดทางเลี่ยงระหว่างอำเภอ และเป็นทางลัดไปสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ๔) ต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ๕) อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่	ขทช.ขอนแก่น

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผลการตรวจสอบจากสำนักศิลปากรที่ ๒ ขอนแก่น พบว่า ในระยะ ๑ กิโลเมตร มีแหล่งโบราณคดีที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน ๒ แหล่ง ได้แก่ วัดเทพปูรณารามและแหล่งโบราณคดีบ้านหนองบัวดีหมี ซึ่งได้มีการจัดประชุมรับฟังความเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๙ - ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔ ณ โรงแรม เลอ แคสเซีย จังหวัดขอนแก่น และจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ เพื่อเสนอแนวสายทางและรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๔ ณ หอประชุมวิทยาลัยเทคนิคนครขอนแก่น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๔. การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกค่ายสีหราชเดโชไชย (แยก ร.๘) ถนนมะลิวัลย์ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า การเปิดจุดตัดเส้นทางถนนบริเวณทางแยกสีหราชเดโชไชย ซึ่งเป็นบริเวณช่องทางลงของรถยนต์ที่สัญจรจากท่าอากาศยานขอนแก่น และเป็นบริเวณที่รถยนต์ใช้ความเร็วสูง มีปริมาณรถยนต์สัญจร ๔๐,๐๐๐ คัน/วัน ซึ่งเดิมเป็นถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ทล.) และต่อมาได้ถ่ายโอนให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ด (ทต.บ้านเป็ด) เป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้นจึงเป็นข้อจำกัดหนึ่งในการออกแบบช่องทางการจราจรที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นได้ ซึ่งจะมีแนวทางเลือก ๓ แนวทาง ได้แก่ (๑) การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเดิมให้มีประสิทธิภาพ (๒) การขยายช่องทางการจราจร (๓) การก่อสร้างสะพานยกระดับบริเวณจุดตัดทางแยก ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น (ขทช.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นได้รับงบประมาณดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงถนนในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น จำนวน ๗๗ ล้านบาท ซึ่งมีส่วนหนึ่งเป็นการปรับปรุงบริเวณถนนมะลิวัลย์ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ ทต.บ้านเป็ด อย่างไรก็ตาม กรณีที่หน่วยงานท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการเองได้ อาจหาแนวทางหรือเสนอให้หน่วยงานเกี่ยวข้องรับไปดำเนินการออกแบบ ก่อสร้าง และปรับปรุงถนนที่เกี่ยวข้องแทน **ความเห็นที่ประชุม** ๑) เห็นควรให้มีการประเมินปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และวางแผนขยายช่องทางการจราจรเพื่อรองรับการจราจรในอนาคต ๒) ในกรณีที่หน่วยงานท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายถนน หรือไม่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลงานก่อสร้างถนน อาจเสนอให้หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญอาทิ ทล. หรือกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เป็นผู้รับดำเนินการแทน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดปัญหาจากกระบวนการกำกับดูแลโครงการที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย ขทช.ขอนแก่น รับไปพิจารณาศึกษาหาแนวทางและมาตรการรองรับการแก้ไขปัญหาจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น ขทช.ขอนแก่น ทต.บ้านเป็ด

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานจังหวัดขอนแก่น รายงานว่าปัญหาการจราจรเกิดจากสภาพทางกายภาพของจุดตัดทางถนนบริเวณทางแยกสีหราชเดโชไชย ซึ่งเป็นบริเวณช่องทางลงของรถยนต์ที่สัญจรมาจากท่าอากาศยานขอนแก่น และเป็นบริเวณที่รถยนต์ใช้ความเร็วสูง มีปริมาณรถยนต์สัญจร ๔๐,๐๐๐ คัน/วัน ซึ่งเดิมเป็นถนนในความรับผิดชอบของ ทล. และต่อมาได้ถ่ายโอนให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ด (อำเภอเมืองขอนแก่น) เป็นผู้รับผิดชอบ โดยปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นได้รับงบประมาณดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงถนนในเขตอำเภอเมืองขอนแก่นจำนวน ๗๗ ล้านบาท ซึ่งมีส่วนหนึ่งเป็นการปรับปรุงบริเวณถนนมะลิวัลย์ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ ได้ดำเนินการปรับปรุงและก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด ๑๐ ช่องจราจร พร้อมทางคู่ขนานบริเวณทางแยกสีหราชเดโชไชย ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างตามสัญญาว่าจ้าง (ระหว่างวันที่ ๓๐ มีนาคม - ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๔) ปัจจุบันคืบหน้าร้อยละ ๘๘ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๕. การก่อสร้างและปรับปรุงถนน ทางเท้า ผิวจราจร ติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานขอนแก่นบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๘ ผู้แทนแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ (ขท.ขอนแก่นที่ ๑) รายงานต่อที่ประชุมว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้รับงบประมาณติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อเลี้ยวขวาเข้าบริเวณจุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๘ เข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่น ทั้งนี้ ขท.ขอนแก่นที่ ๑ ได้หารือร่วมกับจังหวัดขอนแก่นแล้ว โดยได้จัดทำแผนขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จากจังหวัดขอนแก่น เพื่อปรับปรุงถนน ก่อสร้างทางเดินเท้า ติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างระหว่างแยกถนนมะลิวัลย์เข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่น งบประมาณ ๑๓ ล้านบาทต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** เนื่องจากท่าอากาศยานขอนแก่นอยู่ระหว่างการพัฒนาและขยายศักยภาพอาคารผู้โดยสารคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งจะทำให้ในอนาคตจะมีผู้โดยสารใช้บริการท่าอากาศยานขอนแก่นไม่น้อยกว่า ๕ ล้านคน/ปี ทำให้ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางถนนเชื่อมต่อทางเข้า - ออกท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อให้สอดคล้องกับการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารในอนาคตได้ ดังนั้น เห็นควรให้ ขท.ขอนแก่นที่ ๑ หรือแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น (ขทช.ขอนแก่น) ในพื้นที่เสนอของบประมาณดำเนินการพัฒนาหรือปรับปรุงให้มีศักยภาพและความสวยงามที่เพียงพอรองรับปริมาณการเดินทางสัญจรในอนาคต ทั้งนี้ ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นได้ดำเนินการติดตั้งในส่วนสัญญาณไฟจราจรบริเวณถนนมะลิวัลย์ เพื่อให้รถยนต์ที่มาจากเมืองขอนแก่นสามารถเลี้ยวขวาเข้าสู่สนามบินเรียบร้อยแล้ว ซึ่งช่วยลดปัญหาการจราจรในการเดินทางเชื่อมต่อท่าอากาศยานขอนแก่นได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอรับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการปรับปรุงหรือพัฒนาโครงข่ายถนนและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีภูมิทัศน์ที่สวยงามยิ่งขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	ขท.ขอนแก่นที่ ๑ ขทช.ขอนแก่น

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ (ขท.ขอนแก่นที่ ๑) รายงานต่อที่ประชุมว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ ได้รับงบประมาณติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อเลี้ยวขวาเข้าบริเวณจุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๘ เข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่น โดยต่อมาได้หารือร่วมกับจังหวัดขอนแก่นเพื่อจัดทำแผนขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จากจังหวัดขอนแก่นเพื่อปรับปรุงถนน ก่อสร้างทางเดินเท้า ติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างระหว่างแยกถนนมะลิวัลย์เข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่น งบประมาณ ๑๓ ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานขอนแก่นมีแผนขยายศักยภาพอาคารผู้โดยสาร เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากกว่า ๕ ล้านคน/ปี ทำให้ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางถนนเชื่อมต่อทางเข้า - ออก ท่าอากาศยานขอนแก่นให้สอดคล้องกับการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารในอนาคต ขณะนี้จังหวัดขอนแก่นได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณถนนมะลิวัลย์ เพื่อให้รถยนต์ที่สัญจรจากตัวเมืองขอนแก่นสามารถเลี้ยวขวาเข้าสู่สนามบินได้เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ขท.ขอนแก่นที่ ๑ ได้มีหนังสือถึง ทล. (ส่วนกลาง) เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงถนน ทางเท้า ผิวจราจร ติดตั้งป้ายจราจร ไฟส่องสว่างทางเท้าในเส้นทางถนนเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่นแล้ว **ความเห็นที่ประชุม** ๑) เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการปรับปรุงหรือพัฒนาโครงข่ายถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีภูมิทัศน์ที่สวยงามยิ่งขึ้น ๒) เห็นควรให้แขวงทางหลวงหรือแขวงทางหลวงชนบทในพื้นที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณดำเนินการพัฒนาหรือปรับปรุงโครงข่ายถนนให้มีศักยภาพและความสวยงามเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางสัญจรในอนาคตเข้าสู่ท่าอากาศยานขอนแก่นต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๖. การก่อสร้างและปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณคลังน้ำมัน อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๓ (บ้านไผ่) รายงานต่อที่ประชุมว่า คลังน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีพื้นที่ติดกับถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๙ ซึ่งแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๓ (บ้านไผ่) มีโครงการปรับปรุงถนนช่วงบ้านไผ่ - มัญจาคีรี (กม.๕+๕๐๐) และมัญจาคีรี - ช่องสามหมอ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับงบประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการปรับปรุงสายทางระหว่าง กม.ที่ ๑๖ - ๕๔ ช่วงอำเภอมัญจาคีรี - โคกโพธิ์ชัย - ช่องสามหมอ ทั้งนี้ สำหรับสายทางช่วง กม.ที่ ๐ - ๑๖ จะมีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม เนื่องจากเป็นสายทางที่ติดเขตโบราณสถาน ซึ่งจะขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๕	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๓ (บ้านไผ่)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ซึ่งถนนทางหลวงดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ได้รับงบประมาณแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จากงบประมาณของจังหวัดขอนแก่นและกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๒ ตอนบ้านทุ่ม - มัญจาคีรี มีขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้าง ๙ เมตร ซึ่งจะมีการปรับปรุงเป็นขนาด ๔ ช่องจราจร ขนาดความกว้าง ๒๑ เมตร มีรูปแบบเกาะกลางถนนชนิดเส้นสี พัฒนาและขยายช่องทางการจราจรระหว่างอำเภอบรรจง อำเภอโคกโพธิ์ชัย - บ้านมหาธาตุ โดยจะมีการปรับปรุงในส่วนที่เหลือช่วง กม.๑๖ - ๑๘ (หน้าที่ว่าการอำเภอพระยืน) และ กม.๓๙ - ๔๐ (หมู่บ้านเต่า) ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดขอนแก่น โดยได้รับงบประมาณจาก ทล. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ในส่วนทางหลวงหมายเลข ๒๒๒๘ ขนาด ๒ ช่องจราจร ในอดีตอยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. และต่อมาได้ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองท้องถิ่น (อบต.ในเมืองอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น) เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทน แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ จึงไม่สามารถดำเนินการขยายช่องการจราจรได้ จังหวัดขอนแก่นจึงเสนอเรื่องถ่ายโอนภารกิจกลับให้ ทล. เป็นผู้ดำเนินการระยะทาง ๘ กิโลเมตร (บ้านปอแดง อำเภอบ้านไผ่) เช่นเดิม โดยจะได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณกลุ่มจังหวัดวงเงินงบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาทต่อไป อย่างไรก็ตาม กรณีการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ทั้งหมด จะส่งผลกระทบให้มีปริมาณการจราจรโดยเฉพาะรถบรรทุกที่วิ่งเข้า - ออก โรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มสูงขึ้น จึงเห็นควรให้มีการก่อสร้างถนนวงแหวนในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและสนับสนุนโครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมือง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า พื้นที่คลังน้ำมันอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๒๒๙ (กิโลเมตรที่ ๕) ระหว่างเส้นทางบริเวณอำเภอบ้านไผ่ไปอำเภอชนบท ปัจจุบันบริเวณหน้าคลังน้ำมันมีการก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว คงเหลือเส้นทางบริเวณโดยรอบ ซึ่งปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับงบประมาณในการปรับปรุงถนนเป็น ๔ ช่องจราจร ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๐ - ๑๑ เพื่อขยายศักยภาพของโครงข่ายถนนให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ทางหลวงหมายเลข ๒๑๙๙ ระหว่างอำเภอชนบทไปอำเภอแวงใหญ่ ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๓ กิโลเมตร และโครงข่ายเส้นทางในอำเภอแวงน้อยและอำเภอมัญจาคีรีอีกหลายโครงการ เพื่อปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางเชื่อมสู่จังหวัดชัยภูมิ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๗. การพัฒนาถนนเชื่อมระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยจังหวัดขอนแก่นและกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดขอนแก่นรายงานต่อที่ประชุมว่า ในการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดภายในกลุ่มจังหวัด “ร้อยแก่นสารสินธุ์” ซึ่งมีพื้นที่ติดต่อกับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งการเสนอโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่กลุ่มร้อยแก่นสารสินธุ์หรือการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ อาทิ ระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดสกลนคร จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดเลย จังหวัดชัยภูมิ เป็นต้น โดยจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางของประชาชนให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ในขั้นตอนการดำเนินงานเห็นควรมอบหมายจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด “ร้อยแก่นสารสินธุ์” เสนอโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมผ่านผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นในฐานะประธานกลุ่มจังหวัด เพื่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนร่วมกันต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และเห็นชอบแนวทางการขอรับการสนับสนุนโครงการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดร่วมกัน	สำนักงานจังหวัดขอนแก่น
๑๘. การพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น (สทล.ที่ ๗ ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า การพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นในถนนทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ (ขท.ขอนแก่นที่ ๑) ซึ่งในปัจจุบันพบว่า มีจุดตัดถนนจำนวนมากเป็นจุดเสี่ยงอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น หากมีการพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองให้ครบทั้งโครงข่าย จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการสัญจรผ่านจังหวัดขอนแก่นที่สามารถใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองบริเวณทิศตะวันตกโดยไม่ต้องผ่านเมืองขอนแก่น ทั้งนี้ บริเวณจุดตัดถนนทางแยกที่จะต้องปรับปรุงให้เกิดการสัญจรที่มีความรวดเร็วและปลอดภัย ได้แก่ ๑) จุดตัดวงแหวนทิศใต้ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) กรมทางหลวง (ทล.) มีโครงการออกแบบและก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ซึ่งจะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ๒) จุดตัดทางแยกบ้านสะอาด ทล. ได้ดำเนินการออกแบบสะพานยกระดับข้ามแยกจุดตัด (Overpass) เรียบร้อยแล้ว แต่เนื่องจากเป็นโครงการที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากวงเงินงบประมาณ ๑,๔๐๐ ล้านบาท จึงได้เสนอให้ดำเนินการในรูปแบบการขยายจำนวนช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรได้มากขึ้นในระยะแรกก่อน สำหรับจุดตัดทางแยกอื่น ๆ ทล. จะได้ดำเนินการปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัยเป็นระยะต่อไป	สทล.ที่ ๗ ขอนแก่น ขท.ขอนแก่นที่ ๑

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรที่สำคัญของเมือง คือ การส่งเสริมให้มีการพัฒนาและใช้เส้นทางถนนเลี่ยงเมืองเพื่อระบายปริมาณการจราจรให้เกิดความรวดเร็วในการสัญจร ซึ่งประเด็นการออกแบบและก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามจุดตัดทางแยกบ้านสะอาด กรณีที่ดำเนินการได้จะช่วยให้การบริหารจราจรบริเวณจุดตัดทางถนนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลจะมีแถวคอยจากรถยนต์ที่สัญจรผ่านจำนวนมาก ดังนั้น หากมีการดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานยกระดับได้จริงจะเป็นการช่วยระบายปริมาณรถยนต์ของเมืองขอนแก่นได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ อาจเสนอให้มีการก่อสร้างสะพานยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข ๒๓๐ เนื่องจากยังมีชุมชนที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่น รวมทั้งเห็นควรให้ขยายผลดำเนินการในบริเวณจุดตัดทางแยกอื่น ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในระยะยาว **ความเห็นที่ประชุม** เห็นควรให้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างสะพานยกระดับบริเวณบ้านสะอาด เนื่องจากจะเป็นประโยชน์ต่อการสัญจรของจังหวัดขอนแก่น และทุกภาคส่วนควรให้การสนับสนุนให้โครงการสามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายแขวงทางหลวงในพื้นที่รับผิดชอบหรือ สทล.ที่๗ ขอนแก่น รับข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณจาก ทล. ต่อไป	
๑๙. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเพื่อยกระดับเศรษฐกิจ ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า การพิจารณางบประมาณของ ทน.ขอนแก่น ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้รับการจัดสรรลดน้อยลง เนื่องจากปัญหาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid 19) ทำให้การจัดเก็บรายได้ของ ทน.ขอนแก่นมีจำนวนลดลง ดังนั้น ทน.ขอนแก่นจึงตั้งงบประมาณรายจ่ายจากเงินสะสม ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทั้งสิ้น ๕๓ โครงการ (โครงการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก) และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๖๙ โครงการ ซึ่งมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์บึงแก่นนคร จำนวน ๒๒๐ ล้านบาท และการปรับปรุงภูมิทัศน์บึงทุ่งสร้าง ระยะที่ ๒ จำนวน ๒๐๐ ล้านบาท และบึงทุ่งสร้างด้านทิศเหนือ จำนวน ๒๖๐ ล้านบาท ทั้งนี้ จะมีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบริเวณถนนประชาสโมสร จำนวน ๑๐ ล้านบาท การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมด้านทิศใต้ของ ทน.ขอนแก่น บริเวณบึงแก่นนคร และการเคหะขอนแก่น จำนวน ๒๐๐ ล้านบาท การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมด้านทิศเหนือตามแนวถนนมิตรภาพหน้าสำนักงานตำรวจทางหลวงขอนแก่นที่มีลักษณะเป็นแอ่งกระทะ รวมทั้งบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยขอนแก่นดำเนินการติดตั้งระบบทางระบายน้ำขนาดใหญ่ จำนวน ๒๖๒ ล้านบาท รวมงบประมาณดำเนินการ ๑,๓๔๘ ล้านบาท สำหรับประเด็นการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น สายสีแดง (บ้านสำราญ - ท่าพระ) กรณีที่มีการเสนอให้ที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) รับทราบหรือพิจารณา KKTS ได้เตรียมความพร้อมที่จะดำเนินโครงการในวงเงินลงทุนประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท	ทน.ขอนแก่น สำนักงานจังหวัดขอนแก่น บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานจังหวัดขอนแก่นรายงานต่อที่ประชุมว่า จังหวัดขอนแก่นมีนโยบายและให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะในเขต ทน.ขอนแก่น ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง อาทิ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรางเบา เป็นต้น โดยเห็นควรให้มีการบูรณาการร่วมกันตั้งแต่ขั้นตอนของการกำหนดแผนงานให้มีความสอดคล้องในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	
๒๐. การขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชุมแพ ผู้แทนแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) รายงานต่อที่ประชุมว่า สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง (ทล.) ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองอำเภอชุมแพ (ด้านทิศใต้) จังหวัดขอนแก่น วงเงิน ๓๐ ล้านบาท สำหรับทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ เชื่อมอำเภอศรีบุญเรือง ได้รับงบประมาณจาก ทล. เพื่อขยายช่องจราจรบริเวณโรงพยาบาลชุมแพ ซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้ว และในส่วนอื่น ๆ อยู่ระหว่างเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณจาก ทล. ต่อไป ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากจังหวัดขอนแก่น เพื่อขยายช่องจราจรในเส้นทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ เพิ่มเติมช่วง กม.๙ - ๑๐ เพื่อเชื่อมต่ออำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู ระยะทาง ๑ กิโลเมตร และในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จะได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเพิ่มศักยภาพการจราจร (ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร) ระยะทาง ๑ กิโลเมตร อีกจำนวน ๔๐ ล้านบาท **ความเห็นของที่ประชุม** การดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชุมแพ หากกรณีที่ออกแบบเป็นทางยกระดับ มีข้อสังเกตว่าระบบเศรษฐกิจของชุมชนในอำเภอชุมแพอาจจะไม่ได้รับประโยชน์ในการดำเนินโครงการดังกล่าว เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนจะสัญจรผ่านไปในพื้นที่อื่น โดยไม่ได้ผ่านเข้าสู่พื้นที่เมืองชุมแพ ดังนั้น จึงเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่เห็นควรให้นำมาประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และเห็นชอบในหลักการ มอบหมายแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) เสนอขอรับการสนับสนุนการดำเนินโครงการจาก ทล. ต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) รายงานต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ (EWEC) ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และสนับสนุนการท่องเที่ยวจากภาคเหนือสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกระจายไปยังกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ตอนกลาง และตอนล่าง โดยช่วงที่อยู่ในอำเภอชุมแพ เป็นเส้นทางขนาด ๔ ช่องจราจร ปัจจุบันพบว่า เส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และมีแนวโน้มการใช้เส้นทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทล. จึงได้จัดทำโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมทางเลี่ยงเมืองชุมแพ (ด้านใต้) ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การขนส่ง และลดความแออัดของการจราจรในเขตเมืองชุมแพ	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมทางเลี่ยงเมืองชุมแพ (ด้านใต้) โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ทล. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งบประมาณโครงการ ๓๐ ล้านบาท รายละเอียดโครงการจะเป็นการดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชุมแพและสำรวจออกแบบคู่ขนานพร้อมกัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๒๑. การแก้ไขปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรบริเวณหน้าอาคารซีพีทาวเวอร์ ถนนมะลิวัลย์ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่นรายงานต่อที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่นได้รับการร้องเรียนจากประชาชน รวมทั้งข้อมูลประกอบจากสื่อออนไลน์หลายช่องทางในประเด็นการจอดรถกีดขวางการจราจรบริเวณหน้าอาคารซีพีทาวเวอร์ หรืออาคาร TRUE บริเวณถนนมะลิวัลย์ ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ได้รับความสะดวกในการสัญจร ทั้งนี้ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่นจึงได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทน.ขอนแก่น และสถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่นดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยพบว่าบริเวณพื้นที่ที่เกิดปัญหาอยู่ในความรับผิดชอบของ ทน.ขอนแก่น รวมทั้งอยู่ในการกำกับดูแลด้านงานจราจรของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ซึ่งได้แก้ไขปัญหาในเบื้องต้นแล้ว ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นรายงานต่อที่ประชุมว่า จากการสำรวจพื้นที่พบว่าบริเวณเขตทางถนนมะลิวัลย์หน้าอาคารซีพีทาวเวอร์ จะมีพื้นผิวจราจรขนาดกว้างแยกจากช่องทางการจราจรปกติ (ขนาดเขตทางถนนกว้างกว่าบริเวณข้างเคียง) ประกอบกับเป็นเส้นทางถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก และมีการจอดรถจักรยานยนต์จำนวนมากบนช่องทางการจราจร ๓ - ๔ แถวจอด ทั้งนี้ ในระยะแรกเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ดำเนินการกวดขันวินัยการจราจรกับผู้ขับขี่ที่จอดรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เป็นเวลานานก่อนเป็นลำดับแรก โดยดำเนินการล็อกล้อเปรียบเทียบปรับ และได้ประสานความร่วมมือกับ ทน.ขอนแก่น และปรับปรุงการทาสีตีเส้นขอบทางเท้าจากเส้นแถบสีขาว - เหลืองเป็นเส้นแถบสีขาว - ดำ รวมทั้งประสานขอความร่วมมือกับผู้รับผิดชอบอาคารซีพีทาวเวอร์ จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้ดำเนินการดูแลการจอดรถยนต์ของพนักงานหรือผู้มาติดต่อเพียง ๑ แถวจอดเท่านั้น และกรณีที่ผู้มาจอดรถยนต์ไม่อยู่ในตัวรถเจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตามกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น (สขจ.ขอนแก่น) ลงพื้นที่กวดขันวินัยการจราจรในการจอดรถยนต์หน้าอาคารสำนักงานดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่นได้หารือกับ สขจ.ขอนแก่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เห็นควรให้มีการกำหนดพื้นที่หน้าอาคารซีพีทาวเวอร์เป็นพื้นที่หยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางสัญจร เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดที่มีผู้โดยสารรถประจำทางระหว่างอำเภอเข้าสู่เมืองขอนแก่น ดังนั้น เห็นควรกำหนดแนวทางเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารและการทาสีตีเส้นจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะได้ลงพื้นที่กวดขันวินัยจราจรอย่างต่อเนื่องต่อไป	ศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดขอนแก่น ทน.ขอนแก่น ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น สำนักทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น สขจ.ขอนแก่น

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สขจ.ขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า สขจ.ขอนแก่น ได้จัดประชุมคณะอนุกรรมการติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางประจำจังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมมีมติให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และศาลาพักคอยผู้โดยสาร จำนวน ๒ หลัง บริเวณหน้าอาคารสำนักงานซีพีทาวเวอร์ จังหวัดขอนแก่น โดย สขจ.ขอนแก่น ได้ประสานแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ผู้แทน ทน.ขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า พื้นที่บริเวณหน้าอาคารสำนักงานซีพีทาวเวอร์เป็นพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของ ทน.ขอนแก่น ดังนั้น กรณีที่จะต้องดำเนินการทาสีตีเส้นช่องทางการจราจรขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหนังสือถึง ทน.ขอนแก่น เพื่อจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป **ความเห็นของที่ประชุม** เห็นควรให้ผู้รับผิดชอบพื้นที่หน้าอาคารสำนักงานซีพีทาวเวอร์ จังหวัดขอนแก่น ดำเนินการทาสีตีเส้นจราจร ช่องเฉพาะจอดรถโดยสารประจำทาง และศาลาพักคอยผู้โดยสาร ให้มีความพร้อมรองรับการรับ - ส่งผู้โดยสารบริเวณดังกล่าวได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และมีความชัดเจน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถกวดขันวินัยจราจรกับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบจราจรได้อย่างเคร่งครัดต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายสำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น สขจ.ขอนแก่น และ ทน.ขอนแก่น ประสานความร่วมมือในการปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ทาสีตีเส้นงานจราจร จัดทำศาลาพักคอยผู้โดยสาร และการกวดขันวินัยจราจรต่อไป	
๒๒. สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดขอนแก่น (อจร.จังหวัดขอนแก่น) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓) ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ในฐานะอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการได้ติดตามและได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อแสดงผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้จังหวัดใช้เป็นแนวทางในการติดตามผลการปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในพื้นที่ต่อไป สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.จังหวัดขอนแก่น ดังนี้	

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
๑.๑ การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (ทล.๒) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๐ (ทล.๒๓๐)	-	√	กรมทางหลวง (ทล.)
๑.๒ การสำรวจออกแบบถนนสาย ขก.๑๐๑๑ แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (บ้านพระยืน อำเภอพระยืน จังหวัดขอนแก่น)	√	-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓ การสนับสนุนและผลักดันโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๑๐๙ ตอนคำแก่นคูณ - เขื่องอุบลรัตน์	-	√	ทล.
๑.๔ การปรับปรุงทางข้ามหรือทางลอดทางรถไฟในเขตพื้นที่อำเภอพล	-	√	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สำนักงานจังหวัดขอนแก่น
๑.๕ การขยายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจากการขนส่งน้ำมัน	-	√	สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ขอนแก่น
๑.๖ การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำพองเพื่อเชื่อมพื้นที่ ๒ จังหวัด ระหว่างหมู่บ้านวังหินซา อำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น และหมู่บ้านโนนสว่าง อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู	-	√	ทช.
๒. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ			
๒.๑ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย	-	√	สนข. รฟท.
๒.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	√	-	รฟท.
๒.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	√	รฟท.
๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม	-	√	รฟท.
๒.๕ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรางเบา (เฟส ๑) สายสำราญ - ท่าพระ	-	√	เทศบาลนครขอนแก่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่น
๑.๖ การแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่การย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น	-	√	สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ สถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น
๑.๗ โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่	-	√	รฟท.
๓. การแก้ปัญหาจราจร			
๓.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้า - ออกท่าอากาศยานขอนแก่น	-	√	เทศบาลนครขอนแก่น

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ รับทราบ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๓. การศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง (พื้นที่เมืองต้นแบบ TOD ขอนแก่น) ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อเนื่องถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development : TOD) ในพื้นที่/เมือง/ชุมชนโดยรอบ ตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่รถไฟความเร็วสูงและศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศ สำหรับใช้เป็นกรอบชี้นำและขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในมิติที่เกี่ยวข้องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งหลักและระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ด้านเศรษฐกิจการลงทุน ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปอย่างบูรณาการสอดคล้องกัน รวมทั้งขจัดปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง ตลอดจนสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ สถานีขนส่งมวลชน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๑๘ เดือน ปัจจุบัน สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแล้วเสร็จ ซึ่งผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนา TOD ของประเทศไทย มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๗๗ แห่ง จำแนก ตามรูปแบบการพัฒนา TOD ดังนี้ ๑) ศูนย์ภูมิภาค (Regional Center : RC) เป็นศูนย์กลางเมืองหลักแต่ละภาค จำนวน ๖ แห่ง ๒) ศูนย์กลางเมือง (Urban Center : UC) เป็นสถานีศูนย์กลางในจังหวัด จำนวน ๔๙ แห่ง ๓) ศูนย์เมืองใหม่ (New Town : NT) สถานีที่เกิดขึ้นใหม่ตามสายทางรถไฟ จำนวน ๒๐ แห่ง ๔) ศูนย์ชุมชน (Neighborhood Center : NC) เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายศูนย์กลางชุมชนระดับอำเภอเป็นส่วนใหญ่ จำนวน ๘๔ แห่ง ๕) รูปแบบพิเศษ (Special Use : SU) เป็นเมืองที่มีรูปแบบการพัฒนาพิเศษ (เมืองชายแดน เมืองท่องเที่ยว เมืองการศึกษา ฯลฯ) จำนวน ๑๘ แห่ง นอกจากนี้ การศึกษาดังกล่าว สนข. ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการคัดเลือกพื้นที่ต้นแบบ เพื่อเป็นตัวอย่างในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี TOD ให้กับพื้นที่อื่นจำนวน ๓ แห่ง ประกอบด้วย ๑) สถานีรถไฟอยุธยา (HSR) (UC) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถไฟความเร็วสูงสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงรถไฟฟ้าสายสีแดง ชุมทางสำคัญของเมืองที่ต้องพัฒนา นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ที่มีเอกลักษณ์สูง ๒) สถานีรถไฟขอนแก่น (HSR) (RC) เมืองศูนย์กลางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีเอกลักษณ์โดดเด่นด้วยแหล่งการศึกษาและท่องเที่ยว มีบริษัทพัฒนาเมืองที่เป็นเอกภาพ มีนโยบายที่ก้าวหน้าด้านการพัฒนาระบบ Feeder และอยู่ในแผนพัฒนา Smart City	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) สถานีรถไฟพัทยา (HSR) (RC) เมืองท่องเที่ยวระดับโลก มีเอกลักษณ์โดดเด่นด้วยพื้นที่เขต EEC ซึ่งมีกฎหมายพิเศษรองรับ มีบริษัทพัฒนาเมืองที่เป็นเอกภาพ มีนโยบายที่ก้าวหน้าด้านการพัฒนาระบบ Feeder และอยู่ในแผนพัฒนา Smart City ผู้แทน สนข. ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างหารือกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เนื่องจากเป็นแผนระดับ ๓ จึงต้องมีการดำเนินการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอ ครม. ต่อไป ที่ปรึกษาโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ สนข. นำเสนอข้อมูลแนวคิดการพัฒนา TOD บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟขอนแก่น สรุปได้ ดังนี้ ๑) ขอบเขตวางผังเฉพาะ TOD เมืองต้นแบบขอนแก่น กำหนดพื้นที่วางผังเฉพาะ ๘๗๒.๘๑ ไร่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเทศบาลนครขอนแก่น และเทศบาลตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีอาณาเขตทิศเหนือจดทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ถนนศรีจันทร์ด้านใต้) ทิศตะวันออกจดถนนประชาสำราญและถนนวุฒาราม (ด้านตะวันตก) ทิศตะวันตกจดแนวถนน ข๗ (ด้านตะวันออก) และทิศใต้จดแนวถนนบ้านกอก (ด้านเหนือ) ๒) เป้าหมายและแนวทางการวางผัง TOD ขอนแก่น ๒.๑) การปรับปรุงและเพิ่มโครงข่ายคมนาคมให้สอดคล้องกับสภาพเมืองและผัง TOD ๒.๒) ออกแบบให้มีพื้นที่เชื่อมโยงการเดินทางที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาในพื้นที่ ๒.๓) การเพิ่มศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มากขึ้น ๒.๔) การวางผังย่านของเมืองโดยเน้นอัตลักษณ์ของพื้นที่และชุมชน การปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองและเพิ่มโครงข่ายพื้นที่สีเขียว ๒.๕) การเพิ่มโครงข่ายสัญจรของทางเดินเท้าและทางจักรยานเชื่อมโยงพื้นที่สาธารณะและการเดินทางในเมือง ๓) ผังเสนอแนะการแบ่งพื้นที่พัฒนา ๓.๑) พื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่และสถานีรถไฟความเร็วสูงเป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสถานีรถไฟทางคู่และสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นส่วนอาคารสถานี อาคารสำนักงาน อาคารที่พักของเจ้าหน้าที่ รวมถึงชุมชนที่มีสัญญาเช่าในย่านสถานีบางส่วน ๓.๒) ย่านพาณิชยกรรมและศูนย์กลาง TOD (Station Promenade) เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายและเชื่อมต่อการเดินทางหน้าสถานี พัฒนาแบบผสมผสาน เป็นอาคารศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม ตลาดรถไฟและโรงแรมที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว ๓.๓) ย่านที่พักอาศัยและส่งเสริมอัตลักษณ์พื้นถิ่น (Living & Culture) เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยที่มีคุณภาพแบบ Low Rise ของคนในเขตเมืองและชุมชนเดิมในพื้นที่ ผสานกับพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมส่งเสริมอัตลักษณ์พื้นที่ด้วยงานภูมิทัศน์ให้เชื่อมต่อกับส่วนสถานีด้วยทางเดินเท้าทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๔) ย่านประตูเมืองขอนแก่น - ศูนย์กลางธุรกิจ และ MICE (City Gate) เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ อุตสาหกรรม MICE และการพัฒนาแบบผสมผสาน เชื่อมต่อกับสถานี LRT ได้ ๒ สถานี และเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูง พัฒนาเป็นอาคารสำนักงานชั้นดี ศูนย์ประชุม โรงแรมหรูและที่พักอาศัยชั้นดี ส่งเสริมการอยู่อาศัยและการทำงานด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ในย่าน ๓.๕) ย่านพัฒนานวัตกรรมและที่พักอาศัยคนรุ่นใหม่ (Living & Innovation) เป็นศูนย์กลางการพัฒนานวัตกรรม กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมเบา SME และย่านที่พักอาศัยตอบสนองการพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง พร้อมด้วยพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยแบบ Low Rise คอนโดมิเนียม ส่งเสริมการทำงานและใช้ชีวิตของคนรุ่นใหม่ด้วยสภาพแวดล้อมที่ดี มีพื้นที่สีเขียวในย่าน ๓.๖) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมระดับภูมิภาค (Regional Commercial) เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม ทั้งศูนย์การค้าระดับภูมิภาค ศูนย์ค้าปลีก อาคารสำนักงานและโรงแรมที่พัก เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการบริการแบบครบวงจร ๓.๗) ย่านการศึกษา ที่พักอาศัย และการพัฒนาแบบผสมผสาน (Education) เป็นที่ตั้งสถานศึกษาเดิมในพื้นที่ พื้นที่ติดถนนพัฒนาแบบผสมผสานเป็นสำนักงานพาณิชยกรรม และที่พักอาศัย ที่ส่งเสริมการพัฒนาให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีด้วยระบบทางสัญจรที่สะดวก ปลอดภัย และการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้ย่าน เพื่อการพักผ่อนของคนในพื้นที่เดิมและที่จะเข้ามาอยู่ใหม่ ๓.๘) ย่านที่พักอาศัยและชุมชนเมือง (Living & Life Style) เน้นการพัฒนาเป็นที่พักอาศัยที่มีคุณภาพของชุมชนเมืองและชุมชนเดิมในพื้นที่ รองรับการอยู่อาศัยในทุกระดับ สะดวกสบายปลอดภัยใกล้สถานี LRT และสถานีรถไฟ เชื่อมกับพื้นที่การพัฒนาแบบผสมผสานติดถนนมิตรภาพ ทั้งศูนย์การค้า ร้านค้าย่อยต่าง ๆ สำนักงานและโรงแรมที่พัก อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเมืองในย่านสำคัญต่าง ๆ ประกอบด้วย การปรับปรุงทัศนียภาพและโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อาทิ การออกแบบให้มีทางเดินเท้า ทางเดินเท้ายกระดับ และเส้นทางจักรยานที่สะดวกปลอดภัย การตัดถนนและขยายถนนขนาด ๔ - ๑๐ ช่องจราจร การจัดให้มีสวนสาธารณะในย่านชุมชน รวมทั้งการออกแบบเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) ได้แก่ (๑) สายที่ ๑ สนามบิน - สถานีรถไฟ - ศรีจันทร์ ระยะทาง ๑๔.๕ กิโลเมตร (๒) สายที่ ๒ บึงหนองโคตร - สถานีรถไฟ ประชาสำราญ ระยะทาง ๑๑.๖๐ กิโลเมตร (๓) สายที่ ๓ สถานีรถไฟ - จอมพล ระยะทาง ๕.๖๐ กิโลเมตร (๔) สายที่ ๔ สถานีรถไฟ - รอบเมือง ระยะทาง ๘.๖๐ กิโลเมตร (๕) สายที่ ๕ แก่นนคร - สถานีรถไฟ - สถานีขนส่งแห่งที่ ๓ ระยะทาง ๑๑.๖๐ กิโลเมตร (๖) สายที่ ๖ มหาวิทยาลัยขอนแก่น - สถานีรถไฟ ระยะทาง ๗ กิโลเมตร	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ จากการคาดการณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ การพัฒนาพื้นที่ในด้านอสังหาริมทรัพย์ ๒.๖๗๘ ล้านตารางเมตร เงินลงทุน ๗๓,๙๐๐ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนพื้นที่การพัฒนาด้านธุรกิจการค้าร้อยละ ๕๗ ได้แก่ สำนักงาน ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุมสัมมนา โรงแรม ร้านค้า และบริการต่าง ๆ และพื้นที่อยู่อาศัยร้อยละ ๔๓ ได้แก่ อาคารชุดเพื่ออยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยประเภทต่าง ๆ ที่กระจายอยู่ในพื้นที่พัฒนา TOD ๔) แผนปฏิบัติการ ประกอบด้วย ๔.๑) แผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการ (๑) การกำหนดเป้าหมาย TOD ให้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ (๒) การบริหารจัดการให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนา TOD (๓) การปรับปรุงมาตรการทางผังเมืองเพื่อส่งเสริมการพัฒนา TOD (๔) การส่งเสริมให้มีองค์กรบริหารการพัฒนา TOD (๕) การส่งเสริมการลงทุน และกองทุนพัฒนา TOD (๖) การพัฒนาด้านกฎหมาย ๔.๒) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนากายภาพ (๑) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (๒) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค (๓) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปการ (๔) การฟื้นฟู อนุรักษ์ธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรมและอื่น ๆ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) แนวทางการพัฒนาเมืองขอนแก่นตามหลักการแนวคิด TOD จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาเมืองขอนแก่นที่สอดรับกับการส่งเสริม Smart City ๒) การพัฒนาเมืองและย่านการคมนาคมขนส่งจะต้องอาศัยการปรับปรุงปัจจัยความสำเร็จต่าง ๆ ให้เกิดทิศทางที่ชัดเจนในหลายด้าน อาทิ กฎหมาย การบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การวางผังเมืองและการจัดรูปที่ดิน และการระดมการลงทุน เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๒๔. การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทน.ขอนแก่น ได้รับงบประมาณ ๒๕ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการขนาดใหญ่และขนาดเล็กระยะเวลาดำเนินการ ๒๔๐ วัน ได้แก่ (๑) การก่อสร้างถนนหน้าเมือง และปรับปรุงทางเท้าเป็นการออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) (๒) การปรับปรุงบริเวณถนนประชาสโมสรจากเดิมถนนลาดยางเป็นถนนคอนกรีต โดยจะดำเนินการ ๒ ระยะ คือ ระยะแรกเริ่มจากบริเวณทางรถไฟไปถึงบริเวณหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีสภาพชำรุดขรุขระ ระยะที่สอง บริเวณถนนกสิกร (ทุ่งสร้าง) ถึงถนนประชาสโมสร ๒๑ (๓) ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กับสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดตัดแยกเจริญศรี แยกบ้านกอก แยกประตูเมือง และถนนมะลิวัลย์ - แยกสามเหลี่ยม ซึ่งจากแผนการดำเนินการจะทยอยแล้วเสร็จในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน ๒๕๖๕	ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น ทน.ขอนแก่น

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น รายงานต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขต ทน.ขอนแก่น สรุปได้ ดังนี้ ๑) บริเวณแยกถนนมิตรภาพได้มีประชาชนร้องเรียนผ่านศูนย์วิทยุสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นประเด็นการกำหนดจุดห้ามจอดรถยนต์บริเวณแยกถนนมิตรภาพตัดถนนกัลปพฤกษ์ สัญลักษณ์สีขอบทางขาว - แดง กำหนดระยะไม่เพียงพอทำให้รถที่มาจากถนนกัลปพฤกษ์ที่จะเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนมิตรภาพเกิดปัญหาการจอดรถยนต์กีดขวางทางจราจรส่งผลให้การจราจรติดขัด ดังนั้น ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่นจึงได้ประสานกับ ทน.ขอนแก่น เพื่อดำเนินการทาสีบริเวณขอบทางขาว - แดง ให้มีระยะเพิ่มขึ้นเพื่อให้มีพื้นที่ช่องจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสัญจรผ่านได้สะดวกยิ่งขึ้น ๒) บริเวณหน้าโรงพยาบาลศรีนครินทร์มีผู้ขับขี่จอดรถในเขตห้ามจอดทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจราจรได้กวดขันวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าว ๓) บริเวณหน้าอาคารบริษัท ทรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) สาขาจังหวัดขอนแก่น สืบเนื่องจากศูนย์ดำรงธรรมและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้รับการร้องเรียนจากประชาชน รวมทั้งข้อมูลประกอบจากสื่อออนไลน์หลายช่องทางในประเด็นการจอดรถกีดขวางการจราจรบริเวณหน้าอาคาร ซี.พี. ทาวเวอร์ขอนแก่น ถนนมะลิวัลย์ ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ได้รับความสะดวกในการสัญจร ดังนั้น ตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ทน.ขอนแก่น และสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น ลงพื้นที่สำรวจสภาพปัญหาและดำเนินการจัดระเบียบการจราจร โดยการทาสีตีเส้นจราจรใหม่ และจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อกวดขันและอำนวยความสะดวกทางด้านจราจร ซึ่งเมื่อได้ดำเนินมาตรการทางด้านการจราจรดังกล่าวแล้วพบว่าประชาชนมีความพึงพอใจเพิ่มขึ้น ๔) การติดตั้งป้ายห้ามรถบรรทุกผ่านเส้นทางในช่วงเวลาที่กำหนด โดยติดตั้งป้ายห้ามรถบรรทุกเข้าเขต ทน.ขอนแก่น ได้แก่ บริเวณถนนเหล่านาดีตัดกับถนนรถไฟ ถนนเหล่านาดีตัดกับถนนกลางเมือง ถนนประชาสโมสรตัดกับถนนกสิกรทุ่งสร้าง ถนนศรีจันทร์ตัดกับถนนเทพารักษ์ และถนนศรีจันทร์ตัดกับถนนชาตะผดุง โดยห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่ (๑๐ ล้อขึ้นไป) ผ่านช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และช่วงเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. ๕) การดำเนินงานติดตั้งกล้องจราจร (CCTV) จำนวน ๖ แห่ง ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ แยกประตูมอดินแดง มหาวิทยาลัยขอนแก่น แยกห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ขอนแก่น และบริเวณแยกเหล่านาดี ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ แยกประตูศรีฐาน มหาวิทยาลัยขอนแก่น แยกโรงพยาบาลกรุงเทพ ถนนมะลิวัลย์ และแยกมหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แยกห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ซุปเปอร์สโตร์ ถนนมิตรภาพ) ๖) การกวดขันวินัยและบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยการออกใบสั่งผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยบริเวณทางแยกต่าง ๆ ในพื้นที่ ทน.ขอนแก่น รวมทั้งบริเวณตลาดนัดขายสินค้าของมหาวิทยาลัยขอนแก่น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนในการสัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) การออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรให้กับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เห็นควรแจ้งข้อมูลที่สำคัญให้ประชาชนได้รับทราบ อาทิ สถานที่ในการติดต่อชำระค่าปรับ วิธีการชำระเงิน แผนที่สำหรับเดินทางไปสถานีตำรวจที่ออกใบสั่ง ทั้งนี้ จากข้อเท็จจริงที่ผ่านมานักท่องเที่ยวหรือประชาชนที่อยู่อาศัยต่างพื้นที่จะไม่คุ้นเคยกับสถานที่และรายละเอียดในการติดต่อเช่นเดียวกับประชาชนในท้องถิ่น ๒) เห็นควรให้มีการกวดขันวินัยจราจรกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่สัญจรผ่านอุโมงค์ทางลอดต่าง ๆ ภายในเมืองขอนแก่น รวมทั้งควรติดตั้งป้ายจราจรห้ามรถประเภทดังกล่าวลอดอุโมงค์หรือทางลอดในบริเวณที่กำหนด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ๓) เห็นควรปรับปรุงประกาศเจ้าพนักงานจราจรในประเด็นพื้นที่ห้ามจอดรถยนต์บริเวณ ทน.ขอนแก่น (การจอดรถวันคู่ - วันคี่) โดยให้มีการทบทวนพื้นที่อนุญาตจอดรถยนต์ รวมถึงการปรับปรุงการทาสีตีเส้นจราจรให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อให้การบริหารจัดการด้านงานจราจรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ โดยมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่นและ ทน.ขอนแก่น รับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๒๕. ขอความอนุเคราะห์และขอรับการสนับสนุนการปรับปรุงเกาะกลางถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนสำนักงานจังหวัดขอนแก่น (สนจ.ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า สนจ.ขอนแก่น ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนผ่านศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่น ขอความอนุเคราะห์และขอรับการสนับสนุนการปรับปรุงเกาะกลางถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ช่วงประมาณ กม.ที่ ๓๗๑+๒๑๘ - ๓๗๑+๒๓๘ ระยะทาง ๒๐ เมตร เพื่อให้สามารถเข้าสู่ชุมชนได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของหมู่บ้านหินกองน้อยและหมู่บ้านหินกองใหญ่ ประชาชนจากชุมชนดังกล่าวและบริเวณใกล้เคียงจะใช้เดินทางเชื่อมจากถนนมิตรภาพเข้าสู่ชุมชนได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะย้อนทิศทางการจราจรเพื่อเข้าสู่หมู่บ้านอีกด้วย ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น) รายงานต่อที่ประชุมว่า แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๑ (ขท.ขอนแก่นที่ ๑) ได้รับเรื่องขอความอนุเคราะห์ให้เปิดเกาะกลางถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) บริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น จากข้อเท็จจริงพบว่าบริเวณดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับปรุงเส้นทาง (ระหว่างบ้านห้อยหินลาด - อำเภอโนนสะอาด) โดยตำแหน่งที่ประชาชนขอความอนุเคราะห์ให้เปิดเกาะกลางถนนอยู่ในพื้นที่ของโครงการ ซึ่งในเบื้องต้น ขท.ขอนแก่นที่ ๑ ได้ประสานไปยังผู้ดำเนินโครงการแล้ว และจะได้รายงานผลความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมายสำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น) และศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดขอนแก่นดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป	สำนักงานทางหลวงที่ ๗ (ขอนแก่น) ศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดขอนแก่น

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๖. การเตรียมระบบขนส่งสาธารณะรองรับโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้แทนสำนักงานจังหวัดขอนแก่น รายงานว่า ตามคำสั่งคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน สั่ง ณ วันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๔ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบสนับสนุนผู้โดยสารให้กับระบบรถไฟความเร็วสูง โดยมีผู้แทนจังหวัดขอนแก่นร่วมเป็นอนุกรรมการ ในการนี้จึงขอให้ที่ประชุมร่วมพิจารณาแนวทางการเตรียมระบบขนส่งสาธารณะรองรับโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน และโครงการรถไฟทางคู่ที่จะมีการก่อสร้างในช่วงขอนแก่น - หนองคาย เพื่อให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในเขตเมืองขอนแก่นมีความสะดวกและคล่องตัว ผู้แทนเทศบาลนครขอนแก่น (ทน.ขอนแก่น) ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันมีรถโดยสารสาธารณะ (City Bus) สาย ๒๔ ให้บริการจอดรับ - ส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟขอนแก่น ส่วนการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา สายสำราญ - ท่าพระ ซึ่งจะมีการก่อสร้างทางเดินยกระดับเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น สถานีรถไฟขอนแก่น และสถานีรถไฟฟ้ารางเบาบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าขอนแก่นเข้าด้วยกัน โดย KKTS คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ทันการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ทน.ขอนแก่น และสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นรับไปพิจารณาแนวทางการจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองขอนแก่นให้มีความเหมาะสมรองรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	ทน.ขอนแก่น สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ลำดับที่ ๒ หนองบัวลำภู ๑. การประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนหนองบัววิทยายน ผู้แทนเทศบาลเมืองหนองบัวลำภู (ทม.หนองบัวลำภู) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทม.หนองบัวลำภู ได้จัดเตรียมพื้นที่จอดรถยนต์รับ - ส่งสำหรับผู้ปกครอง เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรในช่วงเวลาเช้าและหลังเลิกเรียน ซึ่งได้ประสานโรงเรียนหนองบัววิทยายนให้ช่วยประชาสัมพันธ์กับกลุ่มผู้ปกครอง เด็กนักเรียน ให้รับทราบโดยทั่วกัน รวมทั้งได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในพื้นที่จุดจอดรถยนต์รับ - ส่งของผู้ปกครองแล้ว โดยโรงเรียนหนองบัววิทยายนมีประตูเข้า - ออก พื้นที่โรงเรียน จำนวน ๒ ประตู คือ ๑) ประตูด้านศาลสมเด็จพระนเรศวร ซึ่งจะเปิดตลอดเวลาทำการ มีเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนอำนวยความสะดวก และ ๒) ประตูด้านข้างของโรงเรียนตรงข้ามการประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดหนองบัวลำภูจะเปิดทำการเฉพาะช่วงเวลาเช้าและช่วงหลังเลิกเรียนเย็นเท่านั้น ทม.หนองบัวลำภู ได้อนุญาตให้ประชาชนสามารถจอดรถยนต์สองข้างทางถนนบริเวณการประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดหนองบัวลำภูได้ รวมทั้งถนนบริเวณหน้าธนาคารออมสินสาขาหนองบัวลำภูจนถึงบริเวณหน้าโรงพยาบาลวีระพลการแพทย์ เฉพาะบริเวณที่มีช่องว่างสำหรับจอดรถยนต์เท่านั้น ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณหน้าร้านค้าหรืออาคารพาณิชย์ นอกจากนี้ ทม.หนองบัวลำภู ยังอนุญาตให้จอดรถยนต์รับ - ส่งนักเรียนในพื้นที่ว่างและลานจอดรถยนต์บริเวณศาลสมเด็จพระนเรศวร **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ปัจจุบันมีการสร้างสะพานลอยสำหรับอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับนักเรียนและผู้ปกครองในการข้ามถนนบริเวณหน้าโรงเรียนหนองบัววิทยายนเรียบร้อยแล้ว พบว่าประชาชนไม่นิยมข้ามสะพานลอย ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และลดปัญหาการจราจรติดขัดต่อไป ๒) ภายหลังจากมีมาตรการจัดระเบียบพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ปกครองจอดรับ - ส่ง นักเรียนที่ ทม.หนองบัวลำภู ได้ดำเนินการ พบว่า มีสภาพการจราจรที่ดีขึ้น ทั้งนี้ จากการดำเนินการดังกล่าวเห็นว่ามีผลลัพธ์ที่ดีขึ้นตามแนวทางที่ได้จัดหาพื้นที่สำหรับอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ๓) การจัดระบบการจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษาที่มีปริมาณการจราจรจำนวนมาก อาทิ โรงเรียนหนองบัววิทยายน เป็นต้น เห็นควรต้องประชาสัมพันธ์ให้นักเรียนนักศึกษารับทราบและตระหนักถึงการใช้พื้นที่หยุดรถรับ - ส่ง นักเรียนของผู้ปกครอง ซึ่งกรณีดังกล่าวนักเรียนจะมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นเตือนให้ผู้ปกครอง มีความตระหนักรู้ถึงการจอดหรือหยุดรถยนต์ในพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมไว้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	ทม.หนองบัวลำภู

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การจัดระบบการจราจรบริเวณแยกตลาดไนท์หนองบัวลำภู ผู้แทนเทศบาลเมืองหนองบัวลำภู (ทม.หนองบัวลำภู) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทม.หนองบัวลำภู ได้ดำเนินการสนับสนุนการจัดระบบการจราจรบริเวณแยกตลาดไนท์หนองบัวลำภูในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว ดังนี้ ๑) จัดหาพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนที่สัญจรและใช้บริการบริเวณตลาดไนท์หนองบัวลำภูแล้ว โดยในพื้นที่ฝั่งตะวันออกได้จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานยนต์ ส่วนด้านทิศตะวันตกจะจัดการจราจรแบบบังคับวิ่งทิศทางเดียว (Oneway) โดยไม่อนุญาตให้จอดรถยนต์ ทั้งนี้ จะอนุญาตให้จอดรถยนต์บริเวณหน้าตลาดไนท์หนองบัวลำภูได้สองข้างทางถนนในรูปแบบสลับวันจอด (วันคู่ - วันคี่) รวมทั้งถนนที่มุ่งตรงไปถึงสี่แยกไทยกันเองจะอนุญาตให้จอดรถยนต์ได้เป็นบางพื้นที่ เนื่องจากมีร้านค้าและอาคารพาณิชย์จำนวนมาก ในการจัดหาพื้นที่จอดรถยนต์ขณะนี้ อนุญาตให้จอดบริเวณตลาดไนท์หนองบัวลำภูเก่าเพื่อบรรเทาปัญหาที่จอดรถยนต์ ซึ่ง ทม.หนองบัวลำภู จะได้ประสานหารือกับแขวงทางหลวงหนองบัวลำภูและตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภูในการออกแบบการใช้ช่องจราจรแบบบังคับวิ่งทิศทางเดียว (Oneway) รวมทั้งจะได้มีการกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดต่อไป ๒) ปัจจุบัน ทม.หนองบัวลำภู ได้จัดเจ้าหน้าที่เทศกิจลงพื้นที่ตลาดดังกล่าวเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น แต่เนื่องจาก ทม.หนองบัวลำภู มีเจ้าหน้าที่ประจำการอยู่เพียง ๒ คน มีอัตรากำลังไม่เพียงพอ จึงได้ขอความอนุเคราะห์ยืมบุคลากรจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน ๓ คน และขณะนี้ ทม.หนองบัวลำภู ได้ดำเนินการจัดหาบุคลากรเพิ่มเติม ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนประกาศรับสมัครบุคลากร จำนวน ๒ คน และเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ รวมจำนวน ๗ คน ในการดูแลพื้นที่ตลาดการค้า ๓ แห่ง ได้แก่ ตลาดไนท์หนองบัวลำภู ตลาดแม่สำเนียง และตลาดสดเทศบาลช่วงเวลาเช้า ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ดังกล่าวต้องอำนวยความสะดวกในพื้นที่หลายแห่ง จึงมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถประจำพื้นที่ทุกแห่งในช่วงเวลาเดียวกันได้ตลอดทุกช่วงเวลา จึงจัดกำลังเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและจัดระเบียบพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณตลาดไนท์หนองบัวลำภูเฉพาะในช่วงเย็นหมุนเวียน จำนวนวันละ ๒ คน **ความเห็นของที่ประชุม** การจอดรถยนต์บริเวณสี่แยกไทยกันเองถึงบริเวณหน้าวัดโพธิ์ชัยสมสะอาด พบว่ามีร้านจำหน่ายจักรยานมือสอง จำนวน ๒ ร้าน นำจักรยานมาจอดบนพื้นผิวจราจร ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์การจอดรถยนต์ในรูปแบบปกติ โดยผู้ประกอบการร้านค้าดังกล่าวใช้พื้นผิวจราจร ๑ ช่องจราจร เพื่อวางสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ ดังนั้น เห็นควรให้มีการกวดขันและการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เนื่องจากพบเห็นการวางจำหน่ายสินค้าบนพื้นผิวจราจรบ่อยครั้ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	ทม.หนองบัวลำภู แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู ตำรวจภูธร จังหวัดหนองบัวลำภู

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. มาตรการและแนวทางจัดระบบการจราจรบริเวณแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า เพื่อให้เกิดการชะลอความเร็วรถยนต์และลดอุบัติเหตุ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดหนองบัวลำภู (สนจ.หนองบัวลำภู) รายงานต่อที่ประชุมว่า ในการประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ครั้งที่ผ่านมา แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู (ขท.หนองบัวลำภู) ให้ความเห็นว่า พื้นที่บริเวณห้าแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า มีพื้นที่จำกัด ยังไม่เหมาะสมในการก่อสร้างเป็นวงเวียนในขณะนี้ รวมทั้งตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู (ภ.จว.หนองบัวลำภู) เสนอให้วางแบริเออร์กั้นระหว่างช่องจราจร โดยบังคับทิศทางของรถยนต์ที่มาจากวัดพิศาลรัญญาวาสให้เลี้ยวซ้ายบริเวณแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า เพื่อเข้าสู่จุดกลับรถยนต์ที่ถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (วงเวียนหน้าร้านณัฐพงศ์มอเตอร์) การประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติมอบหมายให้ ขท.หนองบัวลำภู ดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรและทาสีตีเส้นบนพื้นผิวจราจรบริเวณห้าแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งประเมินว่าจะมีการติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม จำนวน ๘๐ ป้าย ในจุดสำคัญของเมืองหนองบัวลำภู ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า การกำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจรในบริเวณศาลเจ้าปู่ - ย่า มีประเด็นประกอบการพิจารณาเพิ่มเติม ดังนี้ ๑) การติดตั้งเครื่องกั้นช่องจราจรหรือแบริเออร์ เพื่อบังคับรถยนต์ที่มาจากวัดพิศาลรัญญาวาสเชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ และจะมีมาตรการจราจรบังคับให้เลี้ยวซ้าย เห็นควรให้มีการเก็บรวบรวมสถิติสภาพการจราจรและปริมาณรถยนต์ที่สัญจรผ่านในแต่ละทิศทาง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการบริหารจัดการด้านจราจรให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการนำไปปฏิบัติ และเห็นควรให้นำข้อมูลเชิงสถิติมาทำการเปรียบเทียบผลลัพธ์ก่อนและภายหลังการวางเครื่องกั้นช่องจราจรว่า มีความแตกต่างกันอย่างไร ๒) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร จากข้อเท็จจริง พบว่า เคยมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณศาลเจ้าปู่ - ย่า แต่ปัจจุบันได้ยกเลิกการใช้งาน เนื่องจากมีการให้สัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์ที่สัญจรในแต่ละทิศทาง ดังนั้น เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการปริมาณการจราจรที่มีประสิทธิภาพ จึงเห็นควรให้มีการสำรวจนับปริมาณรถยนต์ที่สัญจรในแต่ละทิศทางที่เชื่อมโยงกับบริเวณถนนหน้าศาลเจ้าปู่ - ย่า ทุกโครงข่าย แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ออกแบบระบบสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) การนำเครื่องกั้นช่องจราจรหรือแบริเออร์มาติดตั้งทางกายภาพสามารถดำเนินการได้ แต่จะต้องให้ความสำคัญในการติดตามผลการใช้งานของประชาชนเพิ่มเติมต่อไป ๒) การวางเครื่องกั้นช่องจราจรและติดตั้งเครื่องหมายจราจรจะต้องระบุจุดที่ตั้งที่เหมาะสมให้มีความชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบได้รับทราบและดำเนินการได้อย่างถูกต้อง	สนจ.หนองบัวลำภู ขท.หนองบัวลำภู สำนักงานขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู ภ.จว.หนองบัวลำภู เทศบาลเมืองหนองบัวลำภู วิทยาลัยเทคนิคหนองบัวลำภู

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) การปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า ในรูปแบบวงเวียนมีข้อจำกัดในประเด็นรัศมีวงเลี้ยวที่จำกัดของรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ที่วิ่งสัญจรระหว่างเมืองและที่จะเข้าสถานีขนส่งที่ไม่สามารถวิ่งเข้าสู่บริเวณวงเวียนดังกล่าวได้ ดังนั้น เสนอแนะให้ใช้การติดตั้งเครื่องกั้นช่องจราจรหรือแบริเออร์รถยนต์ที่มาจากวัดพิศาลรัญญาวาสบังคับให้เลี้ยวซ้ายไปยังจุดกลับรถยนต์ และเห็นควรต้องมีการออกแบบติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟจราจรแจ้งเตือนให้มีความชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง หรืออาจจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรืออาสาสมัครจราจรอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในบริเวณจุดตัดทางแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า ทดแทนเพื่อให้สัญญาณผู้ใช้รถใช้ถนนในการสัญจรผ่านได้อย่างถูกต้อง รวมทั้งจะเป็นการสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนได้ง่าย ลดการร้องเรียนจากประชาชน ทั้งนี้ อาจนำระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะมาใช้งานอีกรูปแบบหนึ่ง ๔) เห็นควรให้มีการติดตั้งป้ายจราจรในบริเวณจุดตัดจราจรและวงเวียนในเมืองหนองบัวลำภู โดยติดตามผลลัพธ์จากผู้ใช้รถใช้ถนนว่า สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรได้และมีทัศนวิสัยสามารถมองเห็นป้ายจราจรได้ชัดเจนหรือไม่ ทั้งนี้ เห็นควรให้ ขท.หนองบัวลำภู รับมติของที่ประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ไปพิจารณาดำเนินการ เนื่องจากปัจจุบันได้ล่วงเลยเป็นเวลานานแล้ว กรณีพบปัญหาอุปสรรคประการใดเห็นควรรายงานให้ที่ประชุมรับทราบประกอบการพิจารณาแก้ไข เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดหนองบัวลำภูสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ๕) การกำหนดมาตรการทางด้านจราจร เห็นควรให้มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการล่วงหน้า รวมทั้งทำการทดลองในช่วงเวลาหนึ่ง เพื่อทดลองการนำมาตรการสู่การปฏิบัติ และรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนจากการใช้งานในสถานการณ์จริง ๖) เห็นควรให้มีการบังคับเลี้ยวซ้ายทุกช่องทางบริเวณศาลเจ้าปู่ - ย่า เชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและความปลอดภัยด้านการจราจร ๗) เห็นควรให้มีการทาสีตีเส้นหรือคันชะลอความเร็วรถยนต์ที่สัญจรผ่านบริเวณจุดตัดทางแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า โดยพิจารณาให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ซึ่งจะช่วยลดปัญหาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ๘) เห็นควรให้ ขท.หนองบัวลำภู จัดทำข้อมูลการดำเนินการจัดทำป้ายจราจรและการทาสีตีเส้นจราจรบริเวณแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า และวงเวียนแยกหน้าร้านณัฐพงศ์มอเตอร์ อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู ตามแผนงานและมติที่ประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้สรุปปัญหาหรืออุปสรรคจากการใช้สัญญาณไฟจราจรในอดีตที่ผ่านมา โดยรายงานผลให้สำนักงานจังหวัดหนองบัวลำภูและที่ประชุมรับทราบต่อไป ๙) เห็นควรประสานขอความร่วมมือบุคลากรจากสถาบันการศึกษา อาทิ วิทยาลัยเทคนิคหนองบัวลำภูเป็นผู้สำรวจปริมาณรถยนต์ที่สัญจรผ่านบริเวณจุดตัดทางแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย สนจ.หนองบัวลำภู ประสานเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขท.หนองบัวลำภู สำนักงานขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู ภ.จว.หนองบัวลำภู เทศบาลเมืองหนองบัวลำภู และวิทยาลัยเทคนิคหนองบัวลำภูร่วมประชุมหารือมาตรการหรือแนวทางจัดระบบการจราจรบริเวณจุดตัดแยกศาลเจ้าปู่ - ย่า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงอำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู และอำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น (ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำพอง บริเวณพื้นที่เขตติดต่อระหว่างหมู่บ้านโนนสว่าง ตำบลโนนเมือง อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู และบ้านวังหินซา ตำบลขนวน อำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น ผู้แทนสำนักงานจังหวัดหนองบัวลำภู (สนจ.หนองบัวลำภู) รายงานต่อที่ประชุมว่า สนจ.หนองบัวลำภู ได้มีหนังสือแจ้งมติที่ประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ให้แขวงทางหลวงชนบทหนองบัวลำภู (ขทช.หนองบัวลำภู) ทราบและดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อนำผลการศึกษาความเหมาะสมเสนอให้คณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดหนองบัวลำภู (กรอ.จังหวัดหนองบัวลำภู) และ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๑ และเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนขอรับการจัดสรรงบประมาณดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ เมื่อมีความคืบหน้าในการดำเนินงาน สนจ.หนองบัวลำภู จะได้ติดตามและรายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ทราบต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย สนจ.หนองบัวลำภู รวมทั้ง ขทช.หนองบัวลำภู ติดตามความคืบหน้าของโครงการ เพื่อรายงานให้ที่ประชุมรับทราบต่อไป	สนจ.หนองบัวลำภู ขทช.หนองบัวลำภู
๕. การบริหารจัดการระบบการจราจรในพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู (การตรวจและเตรียมความพร้อมรถบรรทุกขนาดใหญ่) ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู (สขจ.หนองบัวลำภู) รายงานที่ประชุมว่า การลงพื้นที่เพื่อกวดขันรถโดยสารสาธารณะ อาทิ การตรวจสอบความพร้อมอุปกรณ์ส่วนควบของยานพาหนะ รวมทั้งการตรวจจับควันดำ โดยจะมีการตั้งจุดตรวจยานพาหนะในหลายพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ได้ประสานขอความร่วมมือกับผู้ประกอบการรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้งดวิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางระหว่างจังหวัดจำนวนมาก รวมทั้งได้จัดเจ้าหน้าที่ในการประสานตรวจสภาพความพร้อมของสถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารแล้ว เพื่อเตรียมความพร้อมให้ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัยตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	สขจ.หนองบัวลำภู
๖. การเปิดช่องทางเบี่ยงซ้ายบริเวณแยกวังหมื่น และการเสนอก่อสร้างวงเวียนให้รถยนต์ไปยังอำเภอโนนสังเพื่อลดการติดขัดการจราจร ผู้แทนแขวงทางหลวงหนองบัวลำภู (ขท.หนองบัวลำภู) รายงานต่อที่ประชุมว่า การก่อสร้างเพื่อเปิดช่องทางเบี่ยงซ้าย จำนวน ๒ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๐๐ เมตร บริเวณแยกวังหมื่น อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนเตรียมการตรวจรับงาน ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะเดินทางไปยังอำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจรเช่นในอดีต	ขท.หนองบัวลำภู

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) เห็นควรให้มีการติดตั้งป้ายจราจรบริเวณแยกวังหมื่นให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะมุ่งหน้าไปยังอำเภอโนนสังใช้ช่องทางเบี่ยงซ้ายเพียงจุดเดียว เพื่อจัดระเบียบทิศทางการสัญจรของรถยนต์ให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน โดยจะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความเข้าใจไม่ตรงกัน ๒) เห็นควรให้ติดตั้งเครื่องกั้นช่องจราจรและป้ายเครื่องหมายจราจรในช่องจราจรที่เดินทางจากอำเภอโนนสังเข้าสู่อำเภอเมืองหนองบัวลำภู ป้องกันประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนลัดผ่าน เพื่อใช้ช่องทางเบี่ยงซ้าย ซึ่งไม่ถูกกฎจราจร รวมทั้งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ๓) ลักษณะทางกายภาพบริเวณแยกวังหมื่นจะมีท่อและพื้นที่เป็นแอ่งกระทะบริเวณกลางจุดตัดทางแยก ซึ่งเห็นควรให้พิจารณาถึงแนวทางการระบายน้ำ เพื่อป้องกันการเกิดน้ำท่วมขังในถนนบริเวณดังกล่าวต่อไปด้วย ๔) เมื่อ ขท.หนองบัวลำภู ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงแยกวังหมื่นเรียบร้อยแล้ว เห็นควรให้มีการนำวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างออกจากบริเวณดังกล่าว เพื่อให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม และปลอดภัยในการเดินทางสัญจรของประชาชนด้วย ๔) เมื่อ ขท.หนองบัวลำภู ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงแยกวังหมื่นเรียบร้อยแล้ว เห็นควรให้มีการนำวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างออกจากบริเวณดังกล่าว เพื่อให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม และปลอดภัยในการเดินทางสัญจรของประชาชนด้วย ๕) เห็นควรให้มีการติดตั้งป้ายให้ข้อมูลทางด้านการจราจร อาทิ ป้ายบอกทิศทางและกำหนดช่องจราจรที่ระบุอำเภอเป้าหมายในแต่ละช่องทางถนนบริเวณแยกวังหมื่นเพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกและง่ายต่อการรับรู้ของผู้ใช้รถใช้ถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย ขท.หนองบัวลำภูดำเนินการ ดังนี้ ๑. ติดตั้งป้ายจราจร “เลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟ” เพื่อให้ผู้สัญจรที่จะเลี้ยวซ้ายไปอำเภอโนนสังหยุดรถยนต์รอสัญญาณไฟจราจร ๒. พิจารณามาตรการทางด้านการจราจร อาทิ การติดตั้งเครื่องกั้นช่องจราจร เพื่อป้องกันรถยนต์จากอำเภอโนนสังวิ่งสวนทิศทางการจราจรบริเวณช่องทางเบี่ยงซ้ายเพื่อไปยังตัวเมืองหนองบัวลำภู ๓. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกวังหมื่นบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ และทางหลวงหมายเลข ๒๑๔๖ ๔. จัดทำระบบระบายน้ำบริเวณแยกวังหมื่น เพื่อรองรับปริมาณน้ำฝนที่อาจท่วมขังในอนาคต ๕. ดำเนินการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์จากการก่อสร้างถนนให้มีความเรียบร้อย สวยงาม และปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกวังหมื่น อำเภอเมืองจังหวัดหนองบัวลำภู เมื่อดำเนินโครงการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการติดตามและรายงานผลให้ที่ประชุม อจร.หนองบัวลำภู รับทราบต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. มาตรการและแนวทางจัดระบบจราจรทางบกเพื่อรองรับการจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู (สขจ.หนองบัวลำภู) รายงานว่า สขจ.หนองบัวลำภู ได้ประสานความร่วมมือกับตำรวจทางหลวงจัดตั้งด่านตรวจรถควันดำและความพร้อมและอุปกรณ์ส่วนควบของรถบรรทุกขนาดใหญ่ รวมทั้งมีหนังสือขอความร่วมมือผู้ประกอบการรถบรรทุกให้งดเดินรถในช่วงเทศกาลปีใหม่ตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก สำหรับรถโดยสารสาธารณะ สขจ.หนองบัวลำภู ได้จัดเจ้าหน้าที่ประสานผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางเส้นทางต่าง ๆ เพื่อตรวจและเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่เรียบร้อยแล้ว **ความเห็นที่ประชุม** การพัฒนาและบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะเป็นระบบขนส่งที่สำคัญในการเดินทางภายในเขตเมืองและระหว่างเมือง ดังนั้น เห็นควรให้ สขจ.หนองบัวลำภู รวบรวมข้อมูลโครงข่ายเส้นทางและรูปแบบการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการหารือแนวทางส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดหนองบัวลำภูต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย สขจ.จังหวัดหนองบัวลำภู รวบรวมข้อมูลรถขนส่งสาธารณะ ปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะ รายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู รับทราบต่อไป	สขจ.หนองบัวลำภู
๘. การจัดการจราจรหน้าโรงเรียนคุรุราษฎร์บำรุง อำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู ผู้ทรงคุณวุฒิรายงานต่อที่ประชุมว่า บริเวณหน้าโรงเรียนคุรุราษฎร์บำรุง (บ้านนาดี) หมู่ที่ ๕ ตำบลหันนางาม อำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู ในช่วงเวลาหลังเลิกเรียนจะมีนักเรียนข้ามถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ บริเวณหน้าโรงเรียนเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีสะพานลอย เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้ห้างสรรพสินค้าที่มีการจราจรหนาแน่นและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอรับงบประมาณก่อสร้างสะพานลอยในบริเวณดังกล่าวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายแขวงทางหลวงหนองบัวลำภูพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยบริเวณหน้าโรงเรียนคุรุราษฎร์บำรุง (บ้านนาดี) อำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณจากกรมทางหลวงเพื่อดำเนินการต่อไป	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งเพื่อการพัฒนาเมือง และส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดหนองบัวลำภู ผู้แทนสำนักงานจังหวัดหนองบัวลำภูรายงานต่อที่ประชุมว่า จังหวัดหนองบัวลำภู มีแผนงานและโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและขอรับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองและแหล่งท่องเที่ยว ดังนี้ ๑) โครงการนำสายไฟฟ้าลงดิน ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดหนองบัวลำภู มีแผนปรับปรุงระบบไฟฟ้า โดยการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินเพื่อสนับสนุนโครงการ “๑ จังหวัด ๑ ถนนเฉลิมพระเกียรติ” ถนนวิไสยอุดรกิจ (ทางหลวงหมายเลข ๒๒๘) บริเวณจากแยกสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองบัวลำภู - แยกธนาคารออมสิน สาขาหนองบัวลำภู ระยะทาง ๑.๒๐ กิโลเมตร ดังนั้น จึงเห็นควรให้แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู (ขท.หนองบัวลำภู) พิจารณาขยายช่องจราจรบริเวณดังกล่าวจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรในช่วงเวลาเดียวกัน เพื่อให้การออกแบบและก่อสร้างสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๒) โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนบริเวณช่องเขาขาด อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท โดย ขท.หลวงหนองบัวลำภู ได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยจังหวัดหนองบัวลำภูอยู่ระหว่างก่อสร้างทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) เป็นแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียง ดังนั้น เห็นควรให้ ขท.หนองบัวลำภู รวบรวมข้อมูลและนำเสนอรูปแบบการปรับปรุงถนนบริเวณดังกล่าวให้ อจร.จังหวัดหนองบัวลำภู ได้ร่วมพิจารณาให้ข้อเสนอแนะร่วมกันต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย ขท.หนองบัวลำภู รับประเด็นและข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ รวมทั้งรายงานให้ที่ประชุมรับทราบต่อไป	ขท.หนองบัวลำภู

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ลำดับที่ ๓ จังหวัดนครราชสีมา ๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๓

๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

๑. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

มีความก้าวหน้าปรากฏตามตาราง ดังนี้

<table>
<tr><th>ตอน</th><th>ระยะทาง (กม.)</th><th>สัญญาก่อสร้าง</th><th>รายละเอียดพื้นที่</th><th>สถานะ</th></tr>
<tr><td>๑</td><td>๓.๕</td><td>๑-๑</td><td>กลางดง - ปางอโศก</td><td>กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>๑๑</td><td>๒-๑</td><td>สีคิ้ว - กุดจิก</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๖.๓</td></tr>
<tr><td>๓</td><td>-</td><td>๒-๓</td><td>ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร</td><td>ลงนามความร่วมมือไทย - จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓</td></tr>
<tr><td>๔</td><td>๓๐.๒๑</td><td>๓-๑</td><td>แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บันไดม้า</td><td>คณะอนุกรรมการรรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบผลประกวดราคาแล้ว คาดว่าจะลงนามในสัญญาช่วงเดือนมกราคม ๒๕๖๔</td></tr>
<tr><td>๕</td><td>๑๒.๒๓</td><td>๓-๒</td><td>งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง</td><td rowspan="3">การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓</td></tr>
<tr><td>๖</td><td>๒๖.๑๐</td><td>๓-๒</td><td>บันไดม้า - ลำตะคอง</td></tr>
<tr><td>๗</td><td>๓๗.๔๕</td><td>๓-๔</td><td>ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด</td></tr>
<tr><td>๘</td><td>๑๓.๖๙</td><td>๓-๕</td><td>โคกกรวด - นครราชสีมา</td><td></td></tr>
<tr><td>๙</td><td>๑๕.๒๑</td><td>๔-๑</td><td>บางซื่อ - ดอนเมือง</td><td>รฟท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและเร่งปรับแบบให้สอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา</td></tr>
<tr><td>๑๐</td><td>๒๑.๘๐</td><td>๔-๒</td><td>ดอนเมือง - นวนคร</td><td rowspan="5">คณะอนุกรรมการร รฟท. เห็นชอบผลประกวดราคาแล้ว คาดว่าจะลงนามในสัญญาช่วงเดือนมกราคม ๒๕๖๔</td></tr>
<tr><td>๑๑</td><td>๒๓</td><td>๔-๓</td><td>นวนคร - บ้านโพธิ์</td></tr>
<tr><td>๑๒</td><td>-</td><td>๔-๔</td><td>ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)</td></tr>
<tr><td>๑๓</td><td>๑๓.๓๐</td><td>๔-๕</td><td>บ้านโพธิ์ - พระแก้ว</td></tr>
<tr><td>๑๔</td><td>๓๑.๖๐</td><td>๔-๖</td><td>พระแก้ว - สระบุรี</td></tr>
<tr><td>๑๕</td><td>๑๒.๙๙</td><td>๔-๗</td><td>สระบุรี - แก่งคอย</td><td>ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓</td></tr>
</table>

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบ

</td><td>ทล.
รฟท.</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงินลงทุน ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้าปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตอน	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑-๑	กลางดง - ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑	๒-๑	สีคิ้ว - กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๘.๖๒ (ขยายสัญญา ๒๑๗ วัน จากเดิมสิ้นสุดสัญญา วันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดสัญญา วันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๔)
๓	-	๒-๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย - จีน แล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓-๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บันไดม้า	คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างพิจารณาผลประกวดราคา
๕	๑๒.๒๓	๓-๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ และออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๔ ยกเว้นสัญญาที่ ๓-๒ คาดว่าจะออก หนังสือ NTP ได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ โดยอยู่ระหว่างขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้
๖	๒๖.๑๐	๓-๒	บันไดม้า - ลำตะคอง	
๗	๓๗.๔๕	๓-๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	
๘	๑๓.๖๙	๓-๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	
๙	๑๕.๒๑	๔-๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	รฟท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และเร่งปรับแบบให้สอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)
๑๐	๒๑.๘๐	๔-๒	ดอนเมือง - นวนคร	คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบผลประกวดราคาแล้ว คาดว่าจะลงนามในสัญญาช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๖๔
๑๑	๒๓	๔-๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	
๑๒	-	๔-๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	
๑๓	๑๓.๓๐	๔-๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	
๑๔	๓๑.๖๐	๔-๖	พระแก้ว - สระบุรี	
๑๕	๑๒.๙๙	๔-๗	สระบุรี - แก่งคอย	ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน ที่ปรึกษาได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ ในพื้นที่จังหวัดตามแนวสายทาง ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ตามลำดับ รวมทั้งจัดการประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดไปแล้ว และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ ในพื้นที่ ๔ จังหวัดตามแนวสายทาง ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน ที่ปรึกษาได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ ในพื้นที่จังหวัดตามแนวสายทาง ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ รวมทั้งจัดการประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัด และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ ในพื้นที่ ๔ จังหวัดดังกล่าว ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ปจจุบันจัดทำรางการออกแบบรายละเอียดชวงนครราชสีมา - บ่านไผแล้วเสร็จ และอยูระหวางจัดทำรางแบบรายละเอียดชวงบานไผ - หนองคาย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	รฟท.
๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญา ๑ (มาบกะเบา - คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๘๒.๗๐ ๒) สัญญา ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ คาดว่าจะประกวดราคาได้ช่วงกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ๓) สัญญา ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๘ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานต่อที่ประชุมว่า การก่อสร้างแบ่งเป็น ๓ สัญญา คือ สัญญา ๑ (มาบกะเบา - คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๘๔.๙๑ สัญญา ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการ คาดว่าจะประกวดราคาได้ช่วงกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๖๘	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สัญญา ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖๓.๐๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการก่อนกระทรวงคมนาคมประมวลเรื่อง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป สำหรับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (รายงาน EIA) คณะอนุกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม ก่อนกระทรวงคมนาคม (คค.) ประมวลเรื่องเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (รายงาน EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงานแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	รฟท.
๕. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานที่ประชุมว่า รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีย์สวัสดิ์) โดยได้มีการขยายสัญญาโครงการถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ และดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ แล้ว ดังนี้ ๑) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ๒) การจัดประชุมรับฟังความสนใจของนักลงทุนและภาคเอกชน รวมทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Market Sounding) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ จังหวัดนครราชสีมา และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ กรุงเทพมหานคร ๓) การจัดทำรายงานศึกษาทบทวนความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (Feasibility Study Report) ๔) การจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (PPP) ๕) การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) โดย รฟม. ได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณา	รฟม.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้มอบนโยบายศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบขนส่งรูปแบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) มาพิจารณาเป็นทางเลือกด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาเพิ่มเติม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน รฟม. รายงานต่อที่ประชุมว่า รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีย์สวัสดิ์) โดยได้มีการขยายสัญญาโครงการถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ และดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ แล้ว ดังนี้ ๑) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ๒) การจัดประชุมรับฟังความสนใจของนักลงทุนและภาคเอกชน รวมทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Market Sounding) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ จังหวัดนครราชสีมา และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ กรุงเทพมหานคร ๓) การจัดทำรายงานศึกษาทบทวนความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (Feasibility Study Report) ๔) การจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (PPP) ๕) การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) โดย รฟม. ได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔ มีมติให้ รฟม. ปรับปรุง แก้ไข และเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงาน EIA โครงการฯ ตามแนวทางรายละเอียด ประเด็นหรือหัวข้อที่ คชก. กำหนด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟม. ดำเนินการ อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้มอบให้ที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ เช่น รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) และรถรางล้อยาง (ART) มาพิจารณาเป็นทางเลือกด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาของ รฟม. ศึกษาเพิ่มเติม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. ความคืบหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕๒๑ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยมีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้พิจารณาแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม (คค.) และมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบกใน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยที่สามารถส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทย โดยให้ คค. ดำเนินโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการสนับสนุนที่ชัดเจน เพื่อให้แผนพัฒนาท่าเรือบกประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า กบส. ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕๒๑ สศช. โดยมีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้พิจารณาแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ คค. และมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบกใน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยที่สามารถส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทย โดยให้ คค. ดำเนินโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการสนับสนุนที่ชัดเจน เพื่อให้แผนพัฒนาท่าเรือบกประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งมอบหมาย คค. ดำเนินการจัดทำภาพรวมแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกันในแต่ละรูปแบบการขนส่งเพื่อนำเสนอในการประชุม กบส. ครั้งต่อไป ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ รับทราบและเห็นชอบผลการประชุม กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓	สนข. การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การประชุม กบส. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ คค.ได้รายงานแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงแต่ละรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การพัฒนารถไฟทางคู่ การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค และนำเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) โดย คค. ได้มอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยจะเร่งรัดการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทราให้แล้วเสร็จทันต่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือบกในแต่ละพื้นที่ กทท. อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนา รวมทั้งปัญหา/อุปสรรค เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบกของ คค. ต่อไป ที่ประชุม กบส. จึงมีมติมอบหมายให้ คค. หารือกับกรมศุลกากร กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องและรองรับกับการพัฒนาท่าเรือบก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๗. การพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟความเร็วสูง ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา (ขทช.นครราชสีมา) รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดนครราชสีมาได้ขอความอนุเคราะห์กรมทางหลวงชนบท (ทช.) สำรวจ ออกแบบและก่อสร้างโครงข่ายถนนเชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข ๒๒๔๓ ทางหลวงหมายเลข ๒๒๔๗ ทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๒ และทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) กับสถานีรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดย ขทช.นครราชสีมา ได้ดำเนินการสำรวจเบื้องต้นแล้ว พบว่า มีบริเวณที่ต้องก่อสร้างถนนในพื้นที่ป่าสงวน ดังนั้น จึงต้องศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดย ทช. จะได้เสนอขอรับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อศึกษาความเหมาะสมต่อไป **ความเห็นของที่ประชุม** เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางกับสถานีรถไฟความเร็วสูง มีความสำคัญและจำเป็น ซึ่งในการดำเนินโครงการก่อสร้างเห็นควรให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จสอดคล้องกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น เห็นควรให้จัดหาแหล่งเงินงบประมาณเหลือจ่ายของ ทช. มาดำเนินการจะสามารถเร่งรัดให้เกิดการดำเนินการได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑. ขทช.นครราชสีมา รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ ๒. สำนักงานจังหวัดนครราชสีมาทำหนังสือเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาลงนามถึงอธิบดี ทช. เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณเงินเหลือจ่าย ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และดำเนินโครงการต่อไป	ขทช.นครราชสีมา สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขทช.นครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า ขทช.นครราชสีมา ได้ประสานรายละเอียดของโครงการจากสำนักสำรวจและออกแบบ ทช. แล้ว ทราบว่าเป็นโครงการก่อสร้างถนนในแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีพื้นที่โครงการบางส่วนติดกับเขตป่าสงวน ดังนั้น ทช. จึงเห็นควรขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ให้มีความชัดเจนก่อน ซึ่ง ขทช.นครราชสีมา ได้ประสานรายละเอียดประเด็นการขอรับการสนับสนุนงบประมาณเหลือจ่ายประจำปีให้สำนักแผนงาน ทช. รับทราบแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณา ทั้งนี้ กรณีข้อเสนอโครงการมีความคืบหน้าประการใดจะได้รายงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** เนื่องจากจังหวัดนครราชสีมามีความจำเป็นต้องเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงและสอดคล้องกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ ดังนั้น กรณีที่สามารถหาแหล่งเงินงบประมาณอื่น ๆ อาทิ งบประมาณเหลือจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มาดำเนินโครงการ เพื่อให้ก่อสร้างแล้วเสร็จทันกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบราง (คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. ๒๕๖๘) จะเป็นการส่งเสริมให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการพัฒนาจังหวัดนครราชสีมาในภาพรวมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๘. การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะจากสถานีรถไฟถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา อำเภอปากช่อง และอำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา (สขจ.นครราชสีมา) รายงานที่ประชุมว่า สขจ.นครราชสีมา ได้ออกแบบเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนแล้ว ดังนี้ ๑) เส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟและสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยเริ่มต้นจากสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ ผ่านห้างสรรพสินค้าเทอมินอล ๒๑ สามแยกราชสีมา สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ ห้าแยกหัวรถไฟ สถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง ๓.๔ กิโลเมตร โดยจะเดินรถให้บริการไป - กลับเส้นทางเดิม ซึ่งประชาชนสามารถเชื่อมต่อการให้บริการรถโดยสารหมวด ๑ ภายในเมืองนครราชสีมา และรถโดยสารระหว่างจังหวัด ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการขนส่งจังหวัดนครราชสีมาได้มีมติเห็นชอบเส้นทางดังกล่าวแล้ว อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอคณะอนุกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางให้ความเห็นชอบและประกาศเป็นเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง โดยเบื้องต้นการให้บริการรถโดยสารในเขตเมืองจะกำหนดเป็นรถโดยสารมาตรฐาน ๒ ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV BUS) ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	สขจ.นครราชสีมา

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟอำเภอปากช่อง สขจ.นครราชสีมา ได้ออกแบบเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณบ้านท่ามะนาว อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ผ่านถนนธนะรัตช์ - บริเวณหน้าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา โดยได้สำรวจจุดจอดรถโดยสารในบริเวณดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว จากการสำรวจพบว่า พื้นที่ดังกล่าวมีเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่ได้รับอนุญาตเดิมอยู่แล้ว ดังนั้น เมื่อ สขจ.นครราชสีมา ดำเนินการจัดทำรายละเอียดการปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเรียบร้อยแล้ว จะได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดนครราชสีมาต่อไป ๓) เส้นทางเชื่อมต่ออำเภอบัวใหญ่ อยู่ระหว่าง สขจ.จังหวัดนครราชสีมา รวบรวมข้อมูลปริมาณผู้โดยสารและจุดจอด เพื่อนำไปจัดทำแผนการเดินรถโดยสารประจำทางต่อไป ทั้งนี้ การยกเลิกการอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทางที่ปัจจุบันผู้ประกอบการอาจประสบปัญหาผลประกอบการ สามารถยกเลิกการอนุญาตให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางได้จาก ๒ สาเหตุ ได้แก่ (๑) ผู้ประกอบการขอยุติการให้บริการ (๒) ผู้ได้รับอนุญาตไม่สามารถให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางหรืออำนวยความสะดวกได้ตามที่กำหนดและกระทบต่อการให้บริการ ซึ่งเป็นเหตุให้คณะอนุกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดนครราชสีมาพิจารณาเพิกถอนการอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทางได้ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า ในการประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ สขจ.นครราชสีมา ดำเนินการ ดังนี้ ๑) เก็บข้อมูลและรวบรวมสถิติปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงสถานีขนส่งผู้โดยสารกับสถานีรถไฟอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะต่อไป ๒) ทบทวนรายละเอียดและข้อกำหนดด้านระยะเวลาการให้ใบอนุญาตผู้ประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) จากการหารือกับผู้ประกอบการรถโดยสารในเขตเมืองที่ได้รับอนุญาตในปัจจุบัน จำนวน ๑๙ สายทาง พบว่า ไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางใหม่ที่ทับซ้อนกับเส้นทางเดิม ซึ่งกรณีที่จะให้การอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่มเติม เห็นควรออกแบบและกำหนดเส้นทางให้บริการใหม่ที่ไม่มีความทับซ้อนกับเส้นทางเดิม ดังนั้น จึงต้องมีการหารือในรายละเอียดเพื่อแก้ไขปัญหาต่อไป ๒) เห็นควรให้ สขจ.จังหวัดนครราชสีมา ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยววิ่งให้บริการ เพื่อประกอบการพิจารณาออกแบบหรือยกเลิกการอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดนครราชสีมา ทั้งนี้ เห็นควรให้มีการทบทวนหรือปรับปรุงกฎระเบียบการอนุญาตผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อให้มีความเหมาะสมเป็นปัจจุบัน และสามารถกำกับดูการให้บริการกับประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบหมายให้ สขจ. นครราชสีมาดำเนินการเก็บรวบรวมสถิติการให้บริการ ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวเดินรถที่ให้บริการผู้โดยสาร เพื่อเป็นฐานข้อมูลประกอบการกำกับดูแลและออกแบบเส้นทางให้บริการรถโดยสารประจำทางต่อไป ผู้แทน สขจ.นครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันได้นำเสนอแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟอำเภอปากช่อง และอำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและได้มีมติเห็นชอบแนวเส้นทางตามที่เสนอเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการแจ้งมติให้จังหวัดนครราชสีมารับทราบ อย่างไรก็ตาม ขั้นตอนต่อไปจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และออกประกาศสรรหาผู้ที่สนใจรับใบอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถให้บริการรถโดยสารประจำทางประเภทพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) โดยการให้ใบอนุญาตในการเดินรถโดยสารประจำทางจะมีกรอบเวลารอบละ ๗ ปี สขจ.นครราชสีมา มีแนวคิดเบื้องต้นว่าอาจเสนอให้มีการทบทวนการสรรหาผู้ประกอบการเพื่อให้ใบอนุญาตเดินรถโดยสารประจำทางใหม่ทุก ๑ รอบ โดยแนวทางดังกล่าวยังอยู่ในขั้นตอนแนวคิด ซึ่งจะได้นำเสนอผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป อย่างไรก็ตาม สขจ.นครราชสีมา ได้ดำเนินการสำรวจปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองนครราชสีมา (หมวด ๑) โดยดำเนินการสุ่มสำรวจเป็นระยะเวลา ๗ วัน ครอบคลุมรถโดยสารประจำทาง ๑๙ เส้นทางที่ยังคงมีผู้ประกอบการให้บริการ (จากทั้งหมด ๒๐ เส้นทาง) พบว่ามีจำนวนรถโดยสารประจำทางให้บริการระหว่าง ๑๒๐ - ๒๐๐ คันต่อวัน โดยมีการหมุนเวียนให้บริการ ๑,๐๐๐ - ๑,๓๐๐ เที่ยวต่อวัน และมีผู้ใช้บริการ ๑๐,๐๐๐ - ๑๒,๐๐๐ คนต่อวัน สำหรับการกำหนดแนวเส้นทางการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟพื้นที่อำเภอปากช่อง สขจ.จังหวัดนครราชสีมา ได้ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่และความเหมาะสมของแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง เพื่อเชื่อมต่ออุทยานแห่งชาติและสถานีรถไฟความเร็วสูงอำเภอปากช่อง โดยเริ่มจากอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ผ่านโรงเรียนปรางค่า ที่ทำการไปรษณีย์เขาใหญ่ โรงพยาบาลปากช่องนานา สถานีขนส่งผู้โดยสารปากช่อง ที่ว่าการอำเภอปากช่อง โรงเรียนสายสัมพันธ์ สถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่อง และเที่ยวกลับเริ่มจากสถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่องผ่านวัดท่ามะนาว ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีปากช่อง ห้างสรรพสินค้าแม็คโครปากช่อง ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์เขาใหญ่ ปาลิโอเขาใหญ่ เทศบาลตำบลหมูสี วัดท่ามะปรางค์ และสิ้นสุดอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ระยะทาง ๓๓.๕๐ กิโลเมตร โดยเบื้องต้นกำหนดให้มีรถโดยสารประจำทางรูปแบบรถโดยสารขนาดเล็ก (Mini Bus) มาตรฐาน ๒ ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV Bus) หมวด ๔ จำนวน ๑ - ๔ คัน	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สำหรับการเชื่อมต่อสถานีรถไฟอำเภอบัวใหญ่ เนื่องจากแนวเส้นทางให้บริการรถโดยสารประจำทางไม่ได้กำหนดให้มีการวิ่งผ่านทางหลวงหมายเลข ๒ หรือถนนมิตรภาพ ในอนาคตจะต้องจัดให้มีรถโดยสารสาธารณะระบบรองที่จะอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ทั้งนี้ ในระยะแรกยังคงต้องใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทรับจ้างไม่ประจำทางเป็นการชั่วคราวก่อนนำเสนอเส้นทางที่กำหนดใหม่ต่อกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** การประกาศสรรหาผู้สนใจลงทุนและให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางอาจประกาศให้ครอบคลุมหรือประชาสัมพันธ์ให้รับทราบเป็นการทั่วไป เนื่องจากปัจจุบันอาจมีผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ความสนใจมากยิ่งขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๙. ความคืบหน้าการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน - นครราชสีมา และการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางลงถนนมอเตอร์เวย์กับถนนสุรนารี ๒ ผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) รายงานที่ประชุมว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ระยะทางรวม ๑๙๖ กิโลเมตร ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ประกอบด้วย ๔๐ สัญญา โดยอยู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ๒๐ สัญญา ระยะทาง ๑๐๘.๗๒ กิโลเมตร สถานะความคืบหน้าโครงการในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ ผลงานเฉลี่ยร้อยละ ๙๖.๘๕๘ (แผนงานร้อยละ ๙๗.๗๓๑) ช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๘๗๓ โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๖ สัญญา คงเหลืออีก ๔ สัญญา คือ สัญญาที่ ๒๑ - ๒๔ (ระยะทางประมาณ ๓๐ กิโลเมตร) โดยสัญญาที่ ๒๒ - ๒๔ คาดว่าจะแล้วเสร็จช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๔ คงเหลือ ในส่วนสัญญาที่ ๒๑ ซึ่งเป็นส่วนต่อจากพื้นที่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากมีการแก้ไขแบบการก่อสร้าง รวมทั้งงานระบบด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง โดยทั้งหมดทุกสัญญาคาดว่าจะแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ สำหรับจุดเส้นทางเชื่อมบริเวณทางลงถนนมอเตอร์เวย์กับถนนสุรนารี ๒ บริเวณทางเลี้ยวตามถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๔ ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ งบประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท และจะดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการสรรหาผู้รับเหมามาดำเนินโครงการ **ความเห็นของที่ประชุม** เสนอให้ ทล. พิจารณากรณีเมื่อก่อสร้างงานโยธา งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างในช่วงสัญญาที่ ๒๒ - ๒๔ แล้วเสร็จ เสนอให้ดำเนินการทำทางเชื่อมในช่วงสัญญาที่ ๒๑ และเปิดให้บริการในช่วงจังหวัดนครราชสีมา - อำเภอปากช่อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ก่อนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมาย ทล. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ	ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ระยะทางรวม ๑๙๖ กิโลเมตร ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ประกอบด้วย ๔๐ สัญญา โดยอยู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ๒๐ สัญญา ระยะทางรวม ๑๐๘.๗๒๐ กิโลเมตร สถานะความคืบหน้าโครงการในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ผลงานปัจจุบันเฉลี่ยร้อยละ ๙๗.๑๑๙ (แผนงานร้อยละ ๙๘.๑๑๔) ช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๙๙๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๖ สัญญา คงเหลืออีก ๔ สัญญา คือ สัญญาที่ ๒๑ - ๒๔ โดยทั้งหมดทุกสัญญาคาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ สำหรับจุดเส้นทางเชื่อมบริเวณทางลงถนนมอเตอร์เวย์กับถนนสุรนารี ๒ บริเวณทางเลี้ยวตามถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๔ ได้รับจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ งบประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท และจะดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๐. โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (หน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี) และบริเวณแยกประโดก ผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างที่อยู่ในแผนงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้ง ๒ จุด ประกอบด้วย ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (แยกบิ๊กซี) วงเงินค่าก่อสร้าง ๓๕๐ ล้านบาท ปัจจุบันได้จัดการประชุมการมีส่วนร่วมภาคประชาชนเป็นที่เรียบร้อย และจะมีการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมภาคประชาชนอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากมีประเด็นในเรื่องพื้นที่การก่อสร้างที่อาจกระทบกับโบราณสถาน โดยจะนำผลการประชุมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน มารายงานให้ที่ประชุม อจร. จังหวัดนครราชสีมา ทราบในครั้งต่อไป ๒) โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกประโดก วงเงินค่าก่อสร้าง ๖๕๐ ล้านบาท ระยะทางประมาณ ๑.๗๕ กิโลเมตร ได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างที่อยู่ในแผนงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้ง ๒ จุด ประกอบด้วย ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (แยกบิ๊กซี) วงเงินค่าก่อสร้าง ๓๕๐ ล้านบาท โดยโครงการดังกล่าว จะมีการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมภาคประชาชนอีกครั้งในวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เนื่องจากมีประเด็นในเรื่องพื้นที่การก่อสร้างที่อาจกระทบกับโบราณสถาน ๒) โครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกประโดก วงเงินค่าก่อสร้าง ๖๕๐ ล้านบาท ระยะทางประมาณ ๑.๗๕ กิโลเมตร ได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๑. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ ผู้แทน ทล. รายงานสรุปความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการ ดังนี้	ทล.

ลำดับที่	ตอน	โครงการ	ระหว่าง กม.ที่ - กม.ที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	แผนงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ	ผลงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ
๑	ทิศใต้ ตอนที่ ๑	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนที่ ๑	๐+๐๐๐ - ๑๗+๙๔๑	๑๗.๙๔๑	๓๑๔.๙๗๔	ก่อสร้างแล้วเสร็จ ขนาด ๒ ช่องจราจร	
๒	ทิศใต้ ตอนที่ ๒	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนที่ ๒	๒+๔๐๐ - ๑๖+๕๐๐BK./ ๐+๐๐๐ AHD.๑๒+ ๕๒๓.๔๘๖	๑๐.๐๐๐	๙๘๗.๙๓๔	๑๐๐	๑๐๐
๓	ทิศเหนือ ตอนที่ ๑	ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ กับทางหลวงหมายเลข๒๙๐	๐+๐๐๐ - ๓+๐๐๐	๓.๐๐๐	๑,๓๙๔.๘๐๐	๑๐๐	๑๐๐
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (รวมทางแยกต่างระดับ)	๙+๙๐๐ - ๒๔+๔๐๐	๑๔.๕๐๐	๑,๔๐๐.๙๙๘	๓๓.๓๐๑	๔๓.๓๐๖
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘	๐+๐๐๐ - ๙+๑๑๑	๙.๑๑๑	๙๑.๔๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๔	ทิศเหนือ ตอนที่ ๒	แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ - บรรจบทางหลวงหมายเลข๒๐๕ (รวมทางแยกต่างระดับ)	๐+๙๓๘ - ๙+๙๐๐	๘.๙๖๒	๑,๔๐๕.๘๑๙	๖๙.๕๘๖	๘๐.๓๓๕

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	ตอน	โครงการ	ระหว่าง กม.ที่ - กม.ที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	แผนงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ	ผลงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ
๕	ทิศใต้ ตอนที่ ๓	แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๑	๐+๐๐๐ - ๗+๕๐๐ ๑๒+๕๒๓ - ๑๓+๗๐๐	๘.๖๗๗	๙๔๖.๐๕๐	๓๐.๐๓๔	๒๓.๑๓๙
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๒	๗+๕๐๐ - ๑๕+๕๐๐	๘.๐๐๐	๙๔๖.๗๗๙	๔๘.๙๕๗	๕๙.๕๗๕
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๓	๑๕+๕๐๐ - ๑๗+๕๐๐	๒.๐๐๐	๑,๔๐๐.๐๐๐	๑๘.๘๒๒	๖.๑๒๕
๖	ทิศเหนือ ตอนที่ ๓	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ - แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒	อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้าง	๑๗.๐๐๐	๒,๔๐๐.๐๐๐	-	-
๗	ทิศใต้ ตอนที่ ๔	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖	อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้าง	๑๒.๐๐๐	๑,๕๗๐.๐๐๐	-	-

สรุปรวม ๗ โครงการ ระยะทางรวม ๑๑๐ กิโลเมตร ผลงานเฉลี่ยร้อยละ ๗๒.๙๙๑ (แผนงานร้อยละ ๖๙.๙๘๘) เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๓.๐๐๓ โดยทั้งหมดมีแผนการดำเนินงานแล้วเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๖๕

ความเห็นของที่ประชุม

ได้ให้ข้อเสนอแนะให้ ทล. พิจารณาเปิดให้ใช้บริการก่อนในส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเพิ่มเติมโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองชั้นที่ ๒ บริเวณตำบลมะเกลือใหม่ อำเภอสูงเนิน เพื่อรองรับการจราจรในพื้นที่และการขยายตัวของเมืองนครราชสีมาในอนาคต

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบและมอบหมาย ทล. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทน ทล. รายงานสรุปความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการ ดังนี้

ลำดับที่	ตอน	โครงการ	ระหว่าง กม.ที่ - กม.ที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	แผนงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ	ผลงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ
๑	ทิศใต้ ตอนที่ ๑	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนที่ ๑	๐+๐๐๐ – ๑๗+๙๔๑	๑๗.๙๔๑	๓๑๔.๙๗๔	ก่อสร้างแล้วเสร็จ ขนาด ๔ ช่องจราจร	
๒	ทิศใต้ ตอนที่ ๒	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนที่ ๒	๒+๔๐๐ - ๑๖+๕๐๐BK./ ๐+๐๐๐ AHD.๑๒+ ๕๒๓.๔๘๖	๑๔.๐๐๐	๙๘๗.๙๓๔	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	ทิศเหนือ ตอนที่ ๑	ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ กับทางหลวงหมายเลข๒๙๐	๐+๐๐๐ - ๓+๐๐๐	๓.๐๐๐	๑,๓๙๔.๘๐๐	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘	๐+๐๐๐ - ๙+๑๑๑	๙.๑๑๑	๙๙๑.๔๐๐	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๔	ทิศเหนือ ตอนที่ ๒	แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (รวมทางแยกต่างระดับ)	๐+๙๓๘ - ๙+๙๐๐	๘.๙๖๒	๑,๔๐๕.๘๑๙	๘๖.๒๑๘	๘๖.๙๒๔
๕	ทิศใต้ ตอนที่ ๓	แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๑	๐+๐๐๐ - ๗+๕๐๐ ๑๒+๕๒๓ - ๑๓+๗๐๐	๘.๖๗๗	๙๔๖.๐๕๐	๒๖.๙๘๙	๒๕.๘๓๗
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๒	๗+๕๐๐ - ๑๕+๕๐๐	๘.๐๐๐	๙๔๖.๗๗๙	๕๗.๔๒๘	๘๗.๕๐๓

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	ตอน	โครงการ	ระหว่าง กม.ที่ - กม.ที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	แผนงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ	ผลงาน (มิ.ย. ๒๕๖๓) ร้อยละ
		แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ๓	๑๕+๕๐๐-๑๗+๕๐๐	๒.๐๐๐	๑,๔๐๐.๐๐๐	๒๑.๘๖๖	๘.๕๖๒
๖	ทิศเหนือ ตอนที่ ๓	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ - แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒	อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้าง	๑๗.๐๐๐	๒,๔๐๐.๐๐๐	-	-
๗	ทิศใต้ ตอนที่ ๔	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖	อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้าง	๑๒.๐๐๐	๑,๕๗๐.๐๐๐	-	-

สรุปรวม ๗ โครงการ ระยะทางรวม ๑๑๕.๑๙๑ กิโลเมตร ผลงานเฉลี่ยร้อยละ ๗๖.๒๔๕ (แผนงานร้อยละ ๘๔.๐๕๓) ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๗.๘๐๘ โดยทั้งหมดมีแผนการดำเนินงานแล้วเสร็จปี ๒๕๖๕

ความเห็นของที่ประชุม

เห็นควรให้ ทล. พิจารณาเพิ่มเติมโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองชั้นที่ ๒ บริเวณตำบลมะเกลือใหม่ อำเภอสูงเนิน หลังจากโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ แล้วเสร็จ เพื่อรองรับการจราจรในพื้นที่และการขยายตัวของเมืองนครราชสีมาในอนาคต

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับบทราบและมอบหมาย ทล. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒. โครงการก่อสร้างทางเชื่อมผืนป่าและขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๓๐๔ (ช่วงพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดปราจีนบุรี) ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสาย ๓๐๔ (ช่วงพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดปราจีนบุรี) มีทั้งหมด ๓ ส่วน มีความคืบหน้าสรุปได้ ดังนี้	ทล.

ทางหลวงหมายเลข	โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท) แผนงาน (พ.ศ.)	ผลงาน/แผนงาน (ร้อยละ) (ข้อมูล ณ มิ.ย. ๒๕๖๓)
๓๐๔	สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) จ.ปราจีนบุรี กม.๑๙๑+๘๖๐ - กม.๑๙๕+๓๑๐ ระยะทาง ๓.๔๕๐ กิโลเมตร	๑,๓๑๙.๒๕๗ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒)	๑๐๐/๑๐๐ (แล้วเสร็จ)
๓๐๔	สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ กม.ที่ ๒๐๗+๗๖๐ - กม.๒๑๖+๕๖๐ ระยะทาง ๘.๘๐๐ กิโลเมตร (เข้าเขตอุทยานฯ ได้เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐)	๗๙๕.๓๖๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒)	๑๐๐/๑๐๐ (แล้วเสร็จ)
๓๐๔	สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๒ กม.๒๑๖+๕๖๐ - กม.๒๒๓+๒๖๙ ระยะทาง ๖.๗๐๙ กิโลเมตร (เข้าเขตอุทยานฯ ได้เมื่อวันที่ ๑๖กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐)	๗๙๔.๒๐๐ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓)	๖๙.๗๖๘/๑๐๐

สรุปรวม ๓ โครงการ ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๒ โครงการ ในส่วนโครงการที่ ๓ ได้มีการขยายสัญญาถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๓ โดยผลงานปัจจุบันร้อยละ ๖๙.๗๖๘ (แผนงานร้อยละ ๑๐๐) ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๓๐.๒๓๒ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบหมายให้ ทล. เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากเป็นโครงการที่ล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ และเป็นเส้นทางที่มีผู้สัญจรไป - มา จำนวนมาก

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสาย ๓๐๔ (ช่วงพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดปราจีนบุรี) มีทั้งหมด ๓ ส่วน มีความคืบหน้าสรุปได้ ดังนี้

<table>
<tr><th>ทางหลวงหมายเลข</th><th>โครงการ</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)/แผนงาน (พ.ศ.)</th><th>แผนงาน (ก.พ. ๒๕๖๔) ร้อยละ</th><th>ผลงาน (ก.พ. ๒๕๖๔) ร้อยละ</th></tr>
<tr><td>๓๐๔</td><td>สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) จ.ปราจีนบุรี กม.๑๙๑+๘๖๐ - กม.๑๙๕+๓๑๐ ระยะทาง ๓.๔๕๐ กิโลเมตร</td><td>๑,๓๑๙.๒๕๗/ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒)</td><td colspan="2">ก่อสร้างแล้วเสร็จ</td></tr>
<tr><td>๓๐๔</td><td>สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ กม. ๒๐๗+๗๖๐ - กม.๒๑๖+๕๖๐ ระยะทาง ๘.๘๐๐ กิโลเมตร (เข้าเขตอุทยานฯ ได้เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐)</td><td>๗๙๕.๓๖๕/ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒)</td><td colspan="2">ก่อสร้างแล้วเสร็จ</td></tr>
<tr><td>๓๐๔</td><td>สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๒ กม.๒๑๖+๕๖๐ - กม.๒๒๓+๒๖๙ ระยะทาง ๖.๗๐๙ กิโลเมตร (เข้าเขตอุทยานฯ ได้เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐)</td><td>๗๙๔.๒๐๐/ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓)</td><td>๑๐๐</td><td>๗๗.๘๕๑</td></tr>
</table>

สรุปรวม ๓ โครงการ ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๒ โครงการ ในส่วนโครงการที่ ๓ ผลงานปัจจุบันร้อยละ ๗๗.๘๕๑ (แผนงานร้อยละ ๑๐๐) ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๒๒.๑๔๙ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔

ความเห็นที่ประชุม

เสนอแนะให้พิจารณาขยายเขตทางให้กว้างขึ้น และเพิ่มป้ายจราจรให้มีระยะถี่ขึ้นและมีจำนวนมากขึ้นบริเวณช่วงโค้งลงเขา เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบและมอบหมาย ทล. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ

</td><td></td></tr>
<tr><td>

๑๓. โครงการขยายทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่วงบริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอโนนทัย เป็น ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๖๐๐ เมตร

ผู้แทนแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ (ขท.นครราชสีมาที่ ๑) รายงานว่า มีการดำเนินการทำเรื่องขอขยายพื้นที่ถนนไปยังสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นครราชสีมา และได้ทำเรื่องขอรับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นจำนวนเงิน ๔๐ ล้านบาท หากงบประมาณเหลือจ่ายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพียงพอ ก็สามารถนำมาใช้ในส่วนของโครงการดังกล่าวได้ อีกทั้งมีการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการประปาส่วนภูมิภาค เป็นที่เรียบร้อย โดยหากสามารถใช้งบเหลือจ่ายของปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้จะกำหนดให้มีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ รับทราบ

</td><td>ขท.นครราชสีมาที่ ๑</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขท.นครราชสีมาที่ ๑ รายงานว่า ได้ดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๔๐ ล้านบาท ระยะเวลาการก่อสร้าง ๑๘๐ วัน ผู้แทนอำเภอโนนไทยรายงานว่า ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนการส่งมอบพื้นที่ โดยได้ทำหนังสือไปยังกรมการปกครอง อย่างไรก็ตาม กรมการปกครองให้เพิ่มเติมในส่วนข้อมูลประวัติความเป็นมาของพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น จึงได้ทำหนังสือไปยังสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นครราชสีมาขอข้อมูลดังกล่าว เพื่อเสนอไปยังกรมการปกครองอีกครั้ง และได้มีการเสนอของบประมาณรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างไปเป็นที่เรียบร้อย **ความเห็นที่ประชุม** ให้ข้อเสนอแนะว่า สำหรับพื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ในอำนาจของกรมการปกครองแล้วต้องมีการรื้อถอน เช่น โรงเรียน สถานีตำรวจ เป็นต้น การทำการรื้อถอนนั้นต้องมีการประสานงานไปยังเจ้าของพื้นที่ให้ทราบด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ	
๑๔. โครงการก่อสร้างถนนสาย นม. ๑๑๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านโคกไผ่ อำเภอเมืองนครราชสีมา (ถนนเลียบคลองชลประทานหรือถนนสุรนารี ๒) ผู้แทนสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๕ (สทช.ที่ ๕) รายงานว่า โครงการขยายถนนเลียบคลองชลประทาน (ถนนสุรนารี ๒) เป็นการขยายช่องจราจรจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร แบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้ ๑) ถนนเลี่ยงเมือง (บายพาสทางหลวงหมายเลข ๒๐๔) - สี่แยกเซนต์เมรี่ ระยะทาง ๔.๒๐ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ ๙๖.๕๑ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เนื่องจากปัญหาน้ำท่วมในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ ที่ผ่านมาเป็นเหตุให้การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนที่วางไว้ ๒) สี่แยกเซนต์เมรี่ - แยกประโดก ระยะทาง ๑.๙๙ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ ๔๑.๙๘ โดยอยู่ในขั้นตอนการวางระบบท่อคอนกรีตระบายน้ำและงานบดอัดดินถมคันทาง ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน ทช. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการขยายถนนเลียบคลองชลประทาน (ถนนสุรนารี ๒) เป็นการขยายช่องจราจรจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร แบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้ ๑) ถนนเลี่ยงเมือง (บายพาสทางหลวงหมายเลข ๒๐๔) - สี่แยกเซนต์เมรี่ ระยะทาง ๔.๒๐ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒) สี่แยกเซนต์เมรี่ - แยกประโดก ระยะทาง ๑.๙๙ กิโลเมตร ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ ๔๓ โดยอยู่ในขั้นตอนการแก้ไขระบบระบายน้ำบริเวณถนนสายหลักและสายรอง ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๕	สทล.ที่ ๕

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม เสนอแนะให้ ทช. พิจารณาเพิ่มเติมการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและป้ายจราจร อาทิ เสากั้นเขตช่องจราจร ป้ายลดความเร็ว เป็นต้น บริเวณจุดกลับรถใกล้จุดเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข ๒๐๔ และบริเวณทางโค้งตรงข้ามร้านอาหารสวนสนเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ**	
๑๕. โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (บริเวณสามแยกหัวทะเล) ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานว่า มีการดำเนินการปฐมนิเทศโครงการเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ และประชุมรับฟังความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชนไป ๒ ครั้ง (จากทั้งหมด ๔ ครั้ง) โดยรูปแบบการก่อสร้างเป็นลักษณะทางยกระดับด้านเดียว (ขาเข้าเมืองนครราชสีมา) จากทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ไปบรรจบที่ทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ บริเวณสามแยกหัวทะเล และจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชนทั้ง ๒ ครั้ง ประชาชนในพื้นที่ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบการก่อสร้างลักษณะที่เป็นสะพาน โดยต้องการให้ออกแบบก่อสร้างในลักษณะอื่น ซึ่งในการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งต่อไปจะมีขึ้นในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ โดยที่ปรึกษาจะมีการพิจารณาปรับปรุงรูปแบบตามที่ประชาชนให้ความเห็นอีกครั้ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา)
๑๖. โครงการพัฒนาเส้นทางถนนสาย ง.๑ ง.๒ และ ง.๕ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท (ทช.) รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนผังเมืองสาย ง.๑ ระยะทาง ๘ กิโลเมตร และถนนสาย ง.๒ ระยะทาง ๔ กิโลเมตร (รวมระยะทางทั้งหมด ๑๒ กิโลเมตร) ทช. ได้ทำการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างโครงการและศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ หลังจากนั้น ทช. ได้ปรับแนวเส้นทางจากแนวเส้นทางผังเมืองเดิม เนื่องจากเส้นทางเดิมนั้นประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย และเมื่อดำเนินการปรับแบบแนวเส้นทางส่งผลให้จำนวนผู้ที่เห็นด้วยเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ ๕๕ เป็นร้อยละ ๖๘ แต่ผู้ที่ไม่เห็นด้วยยังมีจำนวนค่อนข้างมาก โดยผู้คัดค้านได้ทำหนังสือร้องเรียนไปยังหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการถวายฎีกา ในเบื้องต้น ทช. จึงได้ชะลอโครงการก่อสร้างถนนสาย ง.๑ และ ง.๒ ทั้งนี้หากมีการทำความเข้าใจกับภาคประชาชนให้เข้าใจถึงวัตถุประสงค์การก่อสร้าง ทช. ยินดีที่จะดำเนินโครงการก่อสร้างถนนทั้ง ๒ สายดังกล่าว ทั้งในส่วนการจัดหางบประมาณสำรวจออกแบบ งบประมาณการก่อสร้าง และการดำเนินการก่อสร้าง สำหรับถนนสาย ง.๕ ระยะทาง ๑๓.๕ กิโลเมตร ทช. ได้ทำการสำรวจเบื้องต้นแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ (งบประมาณสำรวจและออกแบบรายละเอียด) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ	ทช.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๗. โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสาย นม. ๔๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ - ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ อำเภอด่านขุนทด และอำเภอพระทองคำ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๕ (สทช.ที่ ๕) รายงานที่ประชุมว่า โครงการดังกล่าวมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณแยกกุดม่วง อำเภอสีคิ้ว ไปเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข ๒๑๔๘ และใช้แนวเส้นทางทางหลวงชนบท นม. ๔๐๐๘ ไปยังอำเภอพระทองคำ เชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ลักษณะถนน ๔ ช่องจราจร เกาะกลางยก ระยะทางรวมประมาณ ๓๐ กิโลเมตร โดยปัจจุบันได้ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคประชาชนครบแล้ว ๓ ครั้ง ทั้งนี้ได้มีการประชุมชี้แจงแบบเบื้องต้นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทราบเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ ขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดโดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ หลังจากนั้น ทช. จะทำเรื่องเสนอแผนที่แนบท้ายฎีกาและดำเนินการสำรวจเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓** รับทราบ ผู้แทน ทช. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการดังกล่าวมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณแยกกุดม่วง อำเภอสีคิ้ว ไปเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข ๒๑๔๘ และใช้แนวเส้นทางทางหลวงชนบท นม.๔๐๐๘ ไปยังอำเภอพระทองคำ เชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ลักษณะถนน ๔ ช่องจราจร เกาะยก ระยะทางรวมประมาณ ๓๒ กิโลเมตร โดยปัจจุบันได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๔ โดย ทช. จะทำเรื่องเสนอแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาและดำเนินการสำรวจเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สทช.ที่ ๕
๑๘. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงเรียนอนุบาลนครราชสีมา ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา (ทน.นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบัน ทน.นครราชสีมา ได้เจรจาต่อรองราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินโครงการแล้ว พบว่า ผู้ครอบครองกรรมสิทธิ์เสนอราคาอสังหาริมทรัพย์สูงกว่างบประมาณที่กำหนดไว้ และยังไม่สามารถตกลงราคาได้ จึงยังไม่ได้ข้อสรุป **ความเห็นของที่ประชุม** เห็นควรให้พิจารณาเส้นทางอื่น ๆ ทดแทนพื้นที่ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ อาทิ การกำหนดเส้นทางผ่านโรงพยาบาลมหาราช และวิทยาลัยอาชีวศึกษานครราชสีมา เป็นต้น เพื่อบรรเทาปัญหาปริมาณการจราจรที่หนาแน่นได้อีกแนวทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ทน.นครราชสีมา
๑๙. โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามพร้อมทางลาดสำหรับจักรยานและจักรยานยนต์บริเวณหน้าทัณฑสถานหญิงนครราชสีมา ถนนมิตรภาพ กิโลเมตร ๘๗+๗๐๐ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทน ทล. รายงานว่า ปัจจุบันมีความคืบหน้าการก่อสร้างสะพานลอยร้อยละ ๔๓.๕๔ (แผนงานร้อยละ ๗๐) ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๒๖.๔๖ โดยสาเหตุเนื่องจากในพื้นที่ก่อสร้างมีแนวสายไฟฟ้าและสายสื่อสารจำนวนมาก จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๐. การศึกษาออกแบบก่อสร้างทางลอดแยกทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) จังหวัดนครราชสีมา เข้าถนนทางหลวงท้องถิ่น สายทาง นม.ถ. ๓ - ๑๐๐ ถนนชุมค้าหรือทางหลวงหมายเลข ๒๔๓๔ (เดิม) อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทน ทล. รายงานว่า เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ขท.นครราชสีมาที่ ๒ จึงได้ส่งเรื่องไปที่สำนักแผนงาน ทล. เพื่อขอตั้งงบประมาณสำรวจและศึกษาผลกระทบในการก่อสร้างทางลอด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ทล.
๒๑. การขอย้ายจุดลงเวลารถโดยสารสาธารณะของบริษัท ขนส่ง จำกัด (ลำตะคอง) ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง ไปอยู่ที่บริเวณถนนมิตรภาพ กม.ที่ ๖๕ ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทน สนข. รายงานว่า ทาง สนข. ได้มีการประสานไปที่ คค. แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่าง คค. พิจารณาสั่งการในเรื่องดังกล่าว ประธานฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า เนื่องจากจุดจอดรถที่ขอย้ายนั้นมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าบริเวณเดิม เมื่อเปลี่ยนจุดจอดรถจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน ซึ่งได้นำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเมื่อคราวเดินทางมาตรวจราชการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงขอฝากให้ สนข. ผลักดันในเรื่องดังกล่าวอีกทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สนข.
๒๒. โครงการก่อสร้างถนนสาย นม. ๓๐๖๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ - บ้านซับพลู อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทน ทช. รายงานว่า โครงการดังกล่าวเป็นการก่อสร้างถนนแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด ๒ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๒.๙๓๙ กิโลเมตร ปัจจุบันมีความคืบหน้าการก่อสร้างร้อยละ ๑๙.๑๕๑ (แผนงานร้อยละ ๒๒.๖๕๙) ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๓.๕๐๘ มีกำหนดแล้วเสร็จเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๒๓. ข้อเสนอแนะของภาคประชาชน ๑) เสนอแนะให้หน่วยงานภาครัฐมีการประสานงานระหว่างกันในการดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า โดยเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง อาทิ การดำเนินการขุดเพื่อวางระบบไฟฟ้าหรือระบบประปา เป็นต้น เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่ ๒) เสนอแนะให้เทศบาลนครนครราชสีมาพิจารณาปรับปรุงถนนเลียบนคร เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก และจะเป็นเส้นทางที่ช่วยบรรเทาการจราจรจากทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ขาเข้าเมืองนครราชสีมา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๔ จังหวัดศรีสะเกษ ๑. การประชุม อจร.จังหวัดศรีสะเกษ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดศรีสะเกษในปัจจุบันและแผนงานการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของจังหวัดศรีสะเกษ ผู้แทนแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๑ (ขท.หลวงศรีสะเกษที่ ๑) รายงานแผนงานโครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑ โครงการ แผนงานโครงการที่กรมทางหลวง (ทล.) พิจารณาแล้วอยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ ๒ โครงการ และแผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน ๑๒ โครงการ (คาดว่าจะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗) รายละเอียด ดังนี้	ขท.ศรีสะเกษที่ ๑ ขท.ศรีสะเกษที่ ๒ แขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ

โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)	การดำเนินงาน
๑) แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง			
๑.๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ อำเภอห้วยทับทัน - ศรีสะเกษ (กม.๒๓๕+๗๐๕ - กม.๒๔๙+๕๐๐)	๑๓.๗๙๕	๖๕๙.๑๒๘๘	-ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร และก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ -ความคืบหน้างานร้อยละ ๑๑.๕๑๔ คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖
๒) แผนงานโครงการที่ ทล. พิจารณาแล้ว อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ			
๒.๑) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒๐ อำเภอวังหิน - อำเภอขุขันธ์	๒๕.๐๐๐	๑,๐๐๐	-ส่วนต่อขยาย ๔ ช่องจราจร -ปีดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๖๕
๒.๒) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๙๔ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)	๑๔.๑๒๔	๑,๙๐๐	-ทางแนวใหม่ ๔ ช่องจราจร -ดำเนินการเวนคืนที่ดินปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (ประมาณ ๖๐๐ ล้านบาท) และเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณการก่อสร้างโครงการปี พ.ศ. ๒๕๖๖
๓) แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน (คาดว่าจะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)			
๓.๑) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒๐ ตอนวังหิน - ขุขันธ์	๒๕.๐๐๐	๑,๐๐๐	-เพิ่มช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร
๓.๒) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๘๓ ตอนหัวช้าง - สะเดา	๑๐.๐๐๐	๑,๙๐๐	-เพิ่มช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร
๓.๓) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๘๖ ตอนบ้านด่าน - เมืองน้อย	๑๖.๐๐๐	๔๖๐	-ขยายช่องจราจรจากเดิมความกว้าง ๙ เมตร เป็น ๑๒ เมตร
๓.๔) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๘๓ ตอนส้มป่อยน้อย - หัวช้าง - สะเดา	๒๐.๐๘๙	๑,๐๐๐	- เพิ่มช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร
๓.๕) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๗๖ ตอนหนองฮู - ส้มป่อยน้อย	๒๑.๐๐๐	๘๔๐	- เพิ่มช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร
๓.๖) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๔๙ ตอนหัวช้าง - บึงบูรพ์	๑๒.๐๐๐	๑๘๐	- ขยายช่องจราจรจากเดิมความกว้าง ๙ เมตร เป็น ๑๒ เมตร

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)	การดำเนินงาน
๓.๗) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒๐๑ ตอนแยกนาเจริญ - ช่องสะงำ	๕.๐๐๐	๘๐	- เพิ่มช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร
๓.๘) โครงการถนนตัดใหม่เลี่ยงเมือง ทางเลี่ยงเมืองขุขันธ์	๕.๐๐๐	๒๕๐	- เส้นทางใหม่
๓.๙) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๐๑ แยกนาเจริญ (บ้านแซร์ไปร์) - ช่องสะงำ	๑๓.๐๐๐	๓๑๘	- เส้นทางใหม่
๓.๑๐) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๐๑ - ศก.๔๐๐๑ ทางเลี่ยงบ้านละลม	๗.๐๐๐	๓๕๐	- เส้นทางใหม่
๓.๑๑) โครงการถนนตัดใหม่เลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ทางเลี่ยงเมืองราษีไศล (ด้านใต้)	๑๕.๐๐๐	๕๐๐	- เส้นทางใหม่
๓.๑๒) โครงการถนนตัดใหม่เลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ทางเลี่ยงเมืองราษีไศล (ด้านเหนือ)	๑๕.๐๐๐	๕๐๐	- เส้นทางใหม่

ผู้แทน ขท.ศรีสะเกษที่ ๒ รายงานแผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)	การดำเนินงาน
๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง (โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่) ๖ โครงการ แล้วเสร็จ ๔ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ โครงการ			
๑.๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๔ อำเภอปราสาท - อำเภอขุขันธ์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอนอำเภอขุนหาญ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ (กม.๒๙๘+๙๘๑ - ๓๓๐+๗๘๐)	๓๑.๗๙๙	๑,๓๙๔.๑๔๘	- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๑.๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๔ แยกบ้านจาน - อำเภอเดชอุดม ตอน ๑ (กม. ๓๓๐+๗๘๐ - ๓๕๒+๓๑๐)	๒๑.๕๓๐	๕๘๒.๖๓๕	- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๑.๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๔ แยกบ้านจาน - อำเภอเดชอุดม ตอน ๒ (กม.๓๕๒+๓๑๐ - กม. ๓๖๓+๗๖๐ และ กม. ๓๖๔+๔๙๘ - กม.๗๕+๙๘๕.๗๓๓)	๒๒.๖๓๗	๖๐๐.๗๗๕	- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๑.๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๑๗๕ สายแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕-อุบลราชธานี (ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ กม.๒๗+๙๑๐ - ๔๒+๕๐๐ และทางหลวงหมายเลข ๒๑๗๘ กม.๔๒+๕๐๐ - กม.๔๕+๕๙๐.๔๒๙)	๑๔.๕๙๐	๕๙๘.๑๖๗	- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ดำเนินการแล้วเสร็จ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)	การดำเนินงาน
๑.๕) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทาง ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ช่วงอำเภอเมืองศรีสะเกษ - แยกการช่าง (บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๔) เพื่อสนับสนุนการเดินทางระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับอำเภอกันทรลักษ์ ระยะทางประมาณ ๕๔.๒๐๐ กิโลเมตร (ก่อสร้างเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร เรียบร้อยแล้ว ๑๓.๖๐๐ กิโลเมตร และยังเป็นทางขนาด ๒ ช่องจราจร จำนวน ๔๐.๖๐๐ กิโลเมตร) ดำเนินการเป็น ๓ ตอน ดังนี้			- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ตอนที่ ๑ ระหว่าง กม.๖+๓๐๐ - กม.๘+๔๐๐ อยู่ระหว่างดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ และช่วง กม.๘+๔๐๐ - กม.๒๑+๖๒๐ อยู่ระหว่างการพิจารณาขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ตอนที่ ๒ และตอนที่ ๓ อยู่ในแผนงานโครงการที่จะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖
ตอน ๑ อำเภอเมืองศรีสะเกษ - อำเภอพยุห์ กม.๖+๓๐๐ - กม. ๒๑+๖๒๐ (เป็นตอน ๆ)	๑๕.๐๐๐	๕๕๐.๐๐๐	
ตอน ๒ อำเภอพยุห์ - อำเภอศรีรัตนะ กม.๒๑+๖๒๐ - กม.๓๘+๐๐๐ (เป็นตอน ๆ)	๑๖.๐๐๐	๖๐๐.๐๐๐	
ตอน ๓ อำเภอศรีรัตนะ - แยกการช่าง กม.๓๘+๐๐๐ - กม.๕๔+๘๐๐ (เป็นตอน ๆ)	๑๕.๐๐๐	๘๒๐.๐๐๐	
๑.๖) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงเป็นทาง ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอนกันทรลักษ์ - กันทรารมย์ เพื่อสนับสนุนการเดินทางระหว่างทางหลวงหมายเลข ๒๔ กับอำเภอกันทรลักษ์ ช่วงอำเภอกันทรลักษ์ - แยกบ้านจาน (บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๔) กม.๔+๗๐๐ - กม. ๑๐+๐๐๐	๕.๓๐๐	๑๗๐.๐๐๐	- ขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร - ช่วง กม.๑+๐๐๐ - กม.๔+๗๐๐ และ กม.๑๐+๐๐๐ - กม.๑๐+๖๒๐ อยู่ระหว่างดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ช่วง กม.๔+๗๐๐ - กม.๑๐+๐๐๐ อยู่ระหว่างการพิจารณาขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	การดำเนินงาน
๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกิจกรรมโครงการย่อย (การพัฒนาเชิงพื้นที่)		
๒.๑) โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อความปลอดภัย บ้านกุดโง้ง อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน กม.๔+๘๒๕ (หน้าแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๒)	- งานปรับปรุงทางลอดกลับรถใต้สะพานบ้านกุดโง้ง - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๒) โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนบ้านโพนค้อ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ งานแก้ปัญหาจุดเสี่ยงห้าแยกเข้าหมู่บ้านโพนค้อ	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน กม.๙+๕๑๒ - กม. ๑๐+๒๘๔ (ห้าแยกบ้านโพนค้อ) ระยะทาง ๐.๗๗๒ กิโลเมตร	- งานก่อสร้างเกาะกลางและเปิดจุดกลับรถหัวท้าย พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๓) โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อความปลอดภัย ตำบลพยุห์ อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน กม.ที่ ๒๑+๖๒๐ (แยกพยุห์)	- งานปรับปรุงทางแยก ๔ ช่องจราจร ให้มีช่องรอเลี้ยวมาตรฐานรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๔) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาคเกษตร กิจกรรม งานปรับปรุงเรขาคณิตของทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน กม. ๓๑+๐๐๐ (แยกบ้านไฮ) บ้านสามสิบเอ็ดพัฒนา ตำบลตูม อำเภอศรีรัตนะ จังหวัดศรีสะเกษ ระหว่าง กม.๓๐+๘๐๖ - กม.๓๑+๑๑๔	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอน ศรีสะเกษ - ภูเงิน กม.๓๑+๐๐๐ (แยกบ้านไฮ)	- งานปรับปรุงสามแยกให้มีช่องรอเลี้ยวมาตรฐานรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๕) โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนควบคุม ๐๑๐๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน ตอน ๓ ระหว่าง กม.๓๗+๒๐๐ - กม. ๓๘+๔๕๐	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนควบคุม ๐๑๐๑ ตอนศรีสะเกษ - ภูเงิน ตอน ๓ ระหว่าง กม.๓๗+๒๐๐ - กม.๓๘+๔๕๐ ระยะทาง ๑.๒๕๐ กิโลเมตร (ช่วงจากบริเวณทางเข้าโรงพยาบาลศรีรัตนะ ถึงปั๊มน้ำมันต้นตระการณ์)	- งานปรับปรุงเกาะกลาง ทาสี ตีเส้น ขยายช่องจราจร ทำจุดกลับรถ โดยให้มีช่องเลี้ยวรถมาตรฐาน พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยต่าง ๆ - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๖) โครงการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงห้วยพอก อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ งานปรับปรุงทางลอดกลับรถใต้สะพานและก่อสร้างเกาะยก (Raised Median) แทนเกาะสี	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนแยกการช่าง –เชิงบันไดเขาพระวิหาร กม. ๖๔+๔๕๐ - กม. ๖๕+๗๐๐ (สะพานห้วยพอก บริเวณหน้าโรงเรียนกันทรลักษ์วิทยา)	- งานปรับปรุงทางลอดกลับรถใต้สะพานและก่อสร้างเกาะยก (Raised Median) แทนเกาะสี - ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒.๗) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่งกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๒ ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนแยกการช่าง-เชิงบันไดเขาพระวิหาร ระหว่าง กม.๕๗+๑๐๐ - กม. ๕๘+๕๐๐ ปริมาณงาน ๑ แห่ง	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนแยกการช่าง - เชิงบันไดเขาพระวิหาร ระหว่าง กม.๕๗+๑๐๐ - กม.๕๘+๕๐๐ (โค้งกระแซง)	- งานปรับปรุงแยกกระแซง โดยการก่อสร้างทางยกระดับและปรับปรุงทางลอดใต้สะพาน - อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	การดำเนินงาน
๒.๘) โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่สายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๒ ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนแยกการช่าง - เชิงบันไดเขาพระวิหาร กม.๖๒+๗๕	ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ ตอนแยกการช่าง - เชิงบันไดเขาพระวิหาร กม.๖๒+๗๕๐ (แยกเมืองทอง)	- งานปรับปรุงแยกเมืองทอง ปรับปรุงทางแยกเป็นวงเวียน ๕ แยก - อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔
๒.๙) โครงการก่อสร้างจุดกลับรถบนถนนทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอนแยกหัวช้าง - แยกบ้านจาน	ทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอนแยกหัวช้าง - แยกบ้านจาน กม. ๓๐๑+๙๕๐	- ก่อสร้างจุดกลับรถระดับราบ ก่อสร้างช่องรอเลี้ยวและขยายไหล่ทางกลับรถ พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณจราจรไฟเตือนกระพริบ - อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ
๒.๑๐) โครงการยกระดับความปลอดภัยและมั่นคงของระบบขนส่ง งานพัฒนาจุดตัดบ้านศรีอุดม ทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอนแยกการช่าง - นากระแซง กม. ๓๒๖+๕๔๒	ทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอนแยกการช่าง - นากระแซง กม.๓๒๖+๕๔๒	- ก่อสร้างทางแยกต่างระดับด้วยสะพานช่วงสั้นและจุดกลับรถทางลอดต่างระดับ (Underpass) พร้อมทั้งติดตั้งระบบระบายน้ำและติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง - อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ (ขทช.ศรีสระเกษ) รายงานแผนงานโครงการการพัฒนาโครงข่ายสายทางของ ขทช.ศรีสะเกษ ดังนี้

๑) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและโครงการที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมงานบำรุงทาง กิจกรรมอำนวยความปลอดภัย กิจกรรมยกระดับมาตรฐานทางและสะพาน และกิจกรรมบำรุงสายทางของ ๕ หมวดบำรุงทาง รวม ๘๕ สายทาง รายละเอียด ดังนี้

๑.๑) แผนงานโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จำนวน ๖๒ โครงการ (กิจกรรมบำรุงทาง ๒๑ โครงการ กิจกรรมอำนวยความปลอดภัย ๓๙ โครงการ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานทางและสะพาน ๒ โครงการ และกิจกรรมบำรุงสายทางของ ๕ หมวดบำรุงทาง) มูลค่าโครงการรวม ๒๒๐.๖๘๒ ล้านบาท

๑.๒) แผนงานโครงการภายใต้งบประมาณรายจ่ายจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จำนวน ๙ โครงการ (กิจกรรมบำรุงทาง ๓ โครงการ กิจกรรมงานก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก - ลาดยาง ๔ โครงการ และกิจกรรมกลุ่มจังหวัด ๒ โครงการ) มูลค่าโครงการรวม ๑๐๐.๐๐๘ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๖ โครงการ (กิจกรรมบำรุงรักษาทาง ๓ โครงการ และงานคอนกรีตเสริมเหล็ก - ลาดยาง ๓ โครงการ) ทั้งนี้ คาดว่าโครงการทั้งหมดจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔

๑.๓) แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ จำนวน ๓๕ โครงการ (กิจกรรมบำรุงทาง ๑๓ โครงการ กิจกรรมอำนวยความปลอดภัย ๑๘ โครงการ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานทางและสะพาน ๔ โครงการ และกิจกรรมบำรุงสายทางของ ๕ หมวดบำรุงทาง) มูลค่าโครงการรวม ๓๑๘.๓๐๕ ล้านบาท

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๔) แผนงานโครงการภายใต้งบประมาณการพัฒนาและเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจและฐานราก ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จำนวน ๑๓ โครงการ (กิจกรรมบูรณะและปรับปรุงถนนลาดยาง (Recycling) ๒ โครงการ งานไฟฟ้าส่องสว่าง ๓ โครงการ งานจัดทำป้ายแหล่งท่องเที่ยว ๘ โครงการ) มูลค่าโครงการรวม ๕๖.๑๗ ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๔ ๒) แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้งานแล้ว มีดังนี้ ๒.๑) โครงการก่อสร้างซ่อมสร้างผิวทางลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต (Pavement in-place Recycling) ถนนสาย ศก.๓๐๓๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ - บ้านพิมาย (เชื่อมโยงจากอำเภออุทุมพรพิสัยไปยังอำเภอปรางค์กู่ จังหวัดศรีสะเกษ) ระยะทางประมาณ ๕.๘๙ กิโลเมตร ๒.๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ศก.๔๐๐๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๗๖ - บ้านห้วยทับทัน (อำเภอห้วยทับทัน อำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ และอำเภอเมืองจันทร์ จังหวัดศรีสะเกษ) เปิดใช้แล้วเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๔ ๒.๓) งานซ่อมสร้างผิวถนนสายทาง ศก.๔๐๕๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๓๗๓ - อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ ๒.๔) โครงการก่อสร้างสายแยกถนนกสิกรรม - ทางหลวงหมายเลข ๒๙๔ ซึ่งเปิดใช้แล้วตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ ๒.๕) งานบำรุงทางสายทาง ศก.๒๐๔๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๔ - บ้านเขินและสายทาง ศก.๓๐๔๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๑ - อำเภอขุนหาญ อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นเส้นทางสนับสนุนยุทธศาสตร์ของจังหวัด เพื่อรองรับเทศกาลทุเรียนภูเขาไฟ กระตุ้นการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจภายในจังหวัด ทั้งนี้ ขทช.ศรีสะเกษ อยู่ระหว่างดำเนินการแผนพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนและขับเคลื่อนวาระจังหวัดศรีสะเกษ การท่องเที่ยวและเมืองกีฬา (Sport City) (ด้านการคมนาคมและขนส่งทางถนน) เช่น ถนนสาย ศก.๔๐๒๐ (ถนนต้นตาล) กับถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ - บ้านทุ่งไชย ระยะทาง ๖.๕๔๐ กิโลเมตร ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๐ - บ้านโคกจาน ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แยกทางหลวงชนบท ศก.๓๐๑๓ - บ้านโคกจาน ระยะทาง ๗.๕๐๘ กิโลเมตร และการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๐ และถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบให้ ขท.ศรีสะเกษที่ ๑ ขท.ศรีสะเกษที่ ๒ และ ขทช.ศรีสะเกษ ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ซึ่งมีระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง ๓๖,๖๘๓ ล้านบาท ประกอบด้วย สถานี ๓๕ แห่ง ป้ายหยุดรถ ๖ แห่ง และย่านกองเก็บสินค้า (CY) ๔ แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านตะโก สถานีบุฤาษี สถานีหนองแวง และสถานีบุ่งหวาย โดยแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่จะสร้างใหม่จะก่อสร้างคู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิมปัจจุบัน โดยจะอยู่ฝั่งทิศใต้ของทางรถไฟเดิมปัจจุบัน (ฝั่งขวา) โครงการจะมีการยกระดับทางรถไฟภายในเขตอำเภอเมือง เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟและปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ต้องออกแบบสถานีบุรีรัมย์ สถานีสุรินทร์ และสถานีศรีสะเกษ เป็นสถานียกระดับ ในเขตจังหวัดศรีสะเกษมีสถานี ๗ แห่ง และป้ายหยุดรถ ๔ แห่ง ประกอบด้วย สถานีขนาดใหญ่ ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีศรีสะเกษและสถานีอุทุมพรพิสัย สถานีขนาดกลาง ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีห้วยทับทันและสถานีกันทรารมย์ สถานีขนาดเล็ก ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านเนียม สถานีหนองแวงและสถานีบ้านคล้อ การพัฒนา CY บริเวณสถานีรถไฟหนองแวงใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทั้งหมด และคาดว่าจะดำเนินการเวนคืนพื้นที่ในแนวถนนเส้นเดิมเพื่อขยายถนนเข้าไปยัง CY มีระยะทางประมาณ ๖๕๐ เมตร ทั้งนี้ แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่ผ่านจังหวัดศรีสะเกษจะยกระดับตั้งแต่หน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาศรีสะเกษ จนถึงโรงแรมศรีลำดวน ความคืบหน้าของโครงการปัจจุบัน รฟท. ได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) ประมวลเรื่องเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ต่อไป ส่วนรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ คาดว่าจะนำเสนอ ครม. พิจารณาได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สนข.
๓. แนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อดังกล่าว เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาปริมาณจราจรหนาแน่นในเขตเมือง (เส้นทางเชื่อมโยงจากจังหวัดศรีสะเกษไปยังจังหวัดอุบลราชธานี) ซึ่งที่ผ่านมาจังหวัดศรีสะเกษได้เร่งแก้ไขปัญหาการจราจรติดสะสม โดยเฉพาะบริเวณถนนกสิกรรม (ถนนขนาด ๒ ช่องจราจร) หน้าโรงพยาบาลศรีสะเกษ ทั้งการจัดระบบจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย แต่เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการโรงพยาบาลเป็นจำนวนมาก และไม่สามารถขยายถนนเพิ่มได้ จึงทำให้การจราจรยังติดสะสม ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ป่วยฉุกเฉินที่มาใช้บริการของโรงพยาบาล ปัจจุบันโรงพยาบาลศรีสะเกษได้รับบริจาคที่ดินจากภาคเอกชน จำนวน ๘ ไร่ ฝั่งตรงข้ามโรงพยาบาลศรีสะเกษติดริมห้วยสำราญด้านทิศตะวันตก โรงพยาบาลศรีสะเกษจึงได้จัดทำแผนงานโครงการก่อสร้างอาคารหอพักแพทย์ พยาบาล ศูนย์ดูแลผู้สูงอายุครบวงจร และลานจอดรถผู้รับบริการ ซึ่งจะสามารถระบายปริมาณรถยนต์และกระจายคนไข้ที่มารับบริการทำให้การจราจรบริเวณรอบโรงพยาบาลดีขึ้นได้ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวยังมีข้อจำกัดเรื่อง	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างโรงพยาบาลและพื้นที่ที่ได้รับบริจาค รวมถึงการเชื่อมต่อเส้นทางไปยังถนนรอบนอกเมือง สรุปประเด็นพิจารณาได้ ดังนี้ ๑) ข้อมูลสภาพการจราจรหน้าโรงพยาบาลศรีสะเกษ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษรายงานผลการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรหน้าโรงพยาบาลศรีสะเกษ โดยได้บูรณาการร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดระบบจราจร ทาสีตีเส้นจราจรให้ชัดเจน ติดตั้งเครื่องหมายจราจร และดำเนินการบังคับใช้กฎหมายไม่ให้มีร้านค้าแผงลอยบริเวณทางเดินเท้า เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรติดสะสมในบริเวณดังกล่าว ๒) แนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่ได้รับบริจาค จำนวน ๘ ไร่ ฝั่งตรงข้ามโรงพยาบาลศรีสะเกษ ติดริมห้วยสำราญด้านทิศตะวันตก ผู้แทนโรงพยาบาลศรีสะเกษรายงานว่า จำนวนผู้มาใช้บริการและเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลศรีสะเกษที่ต้องใช้เส้นทางถนนกสิกรรม เพื่อเดินทางเข้ามายังโรงพยาบาลเฉลี่ยต่อวันไม่ต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ คน ทำให้การจราจรบริเวณรอบโรงพยาบาลศรีสะเกษติดสะสมบ่อยครั้ง ทั้งนี้ โรงพยาบาลศรีสะเกษได้จัดทำแผนงานโครงการก่อสร้างอาคารหอพักแพทย์และพยาบาลจำนวน ๑๐๐ ห้อง (อาคารสูง ๖ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๓,๔๕๐ ตารางเมตร) ศูนย์ดูแลผู้สูงอายุครบวงจร และลานจอดรถผู้รับบริการ ซึ่งจะช่วยระบายปริมาณรถยนต์ เพิ่มการเข้าถึงบริการด้านการรักษาพยาบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้รับบริการ ช่วยให้การจราจรบริเวณรอบโรงพยาบาลเคลื่อนตัวได้ดีขึ้น แต่โครงการดังกล่าวยังมีข้อจำกัดเรื่องแนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างโรงพยาบาลและพื้นที่ที่ได้รับบริจาค รวมถึงการเชื่อมต่อเส้นทางไปยังถนนรอบนอกเมือง ฝ่ายเลขานุการรายงานว่า จังหวัดศรีสะเกษได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษารูปแบบแนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างถนนอุบลกับแยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๔ ตามคำสั่งจังหวัดศรีสะเกษ ที่ ๑๕๘๘/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๔ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ (นายอนุรัตน์ ธรรมประจำจิต) เป็นประธานคณะทำงาน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นคณะทำงาน และหัวหน้าสำนักงานจังหวัดศรีสะเกษเป็นคณะทำงานและเลขานุการ มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูล ปัญหา เพื่อกำหนดรูปแบบแนวทางการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างถนนอุบลกับแยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๔ และกำหนดรูปแบบและแนวทางในการดำเนินงาน ซึ่งจังหวัดศรีสะเกษได้จัดให้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔ ณ ห้องประชุมศรีลำดวน ชั้น ๑ ศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ โดยมีมติเห็นควรก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและถนนต่อเชื่อมจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเข้าถึงบริการสาธารณสุขของผู้ป่วย ลดอัตราความเสี่ยงต่อชีวิต มีการรับ - ส่งต่อและระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ คล่องตัว สะดวกและทันเวลา รวมถึงการเตรียมความพร้อมสำหรับการให้บริการผู้สูงอายุ ดังนั้น จึงมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการ ดังนี้	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษมีหนังสือถึงกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณและการสำรวจออกแบบประมาณราคาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและถนนต่อเชื่อมจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ๒) สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษมีหนังสือถึงการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดศรีสะเกษ การประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดศรีสะเกษ และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) เพื่อขอรับการขยายเขตไฟฟ้า ประปา โครงข่ายโทรคมนาคม เพื่อใช้บริเวณอาคารที่พักพยาบาล ศูนย์ดูแลผู้สูงอายุจังหวัดศรีสะเกษ และลานจอดรถ ๓) สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษมีหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อขออนุญาตใช้พื้นที่เขตรถไฟเพื่อก่อสร้างถนน ๔) โรงพยาบาลศรีสะเกษและสำนักงานที่ดินจังหวัดศรีสะเกษบูรณาการเพื่อขอรับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ให้ผู้บริจาคที่ดินแก่โรงพยาบาลศรีสะเกษ ๕) เทศบาลเมืองศรีสะเกษปรับปรุงภูมิทัศน์ริมห้วยสำราญ ๖) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองไผ่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ สำรวจข้อมูลประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ (ขทช.ศรีสะเกษ) รายงานความคืบหน้าการสำรวจออกแบบประมาณราคาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยสำราญและถนนต่อเชื่อมจังหวัดศรีสะเกษ ตามที่ได้ลงพื้นที่สำรวจร่วมกับสำนักงานจังหวัดศรีสะเกษและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้นำเสนอข้อมูลโครงการก่อสร้างสะพานชุมชนส่วนภูมิภาคและถนนเชิงลาดสายแยกถนนกสิกรรม เทศบาลเมืองศรีสะเกษ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๔ (เลี่ยงเมือง) ตำบลหนองไผ่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ (แนวเส้นทาง A) ให้ ทช. พิจารณาในเบื้องต้น โดยเส้นทางมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.๐+๐๐๐ แยกจากถนนกสิกรรม (สี่แยกถนนกสิกรรมตัดถนนอุบล) - กม.๔+๑๕๐ (ก่อสร้างถนนในเขตรถไฟระยะทางประมาณ ๓.๕๓๙ กิโลเมตร) การก่อสร้างประกอบด้วยสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามห้วยสำราญ ขนาดผิวจราจรกว้าง ๙.๐๐ เมตร ไม่มีไหล่ทาง ความยาว ๑๓๐ เมตร และถนนเชิงลาดลาดยางผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีตกว้าง ๖.๐๐ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๑.๕๐ เมตร ระยะทางรวม ๔.๑๕๐ กิโลเมตร โดยต้องใช้พื้นที่ของ รฟท. ประมาณ ๑๕ เมตร ตลอดความยาวเส้นทาง ๓.๕๓๙ กิโลเมตร ซึ่งเป็นแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี งบประมาณรวม ๘๗.๘๑๔ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างทาง ๔๗.๕๖๕ ล้านบาท และค่าก่อสร้างสะพานและท่อลอดเหลี่ยม ๔๐.๒๕๐ ล้านบาท) เบื้องต้น ทช. ได้ให้ข้อห่วงใยเรื่องการขอใช้พื้นที่ของ รฟท. พร้อมทั้งให้พิจารณาทบทวนแนวเส้นทางดังกล่าวอีกครั้ง ดังนั้น ขทช.ศรีสะเกษจึงได้พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ (แนวเส้นทาง B) โดยเป็นการเลี่ยงเส้นทางมาทางด้านใต้เพื่อเชื่อมต่อกับถนนสาย ศก.๕๐๘๙ ถนนกสิกรรม - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๔ โดยมีการก่อสร้างสะพานเพิ่มทางด้านใต้ ข้ามห้วยสำราญ ผ่านวัดป่าศรีสำราญ ซึ่งแนวเส้นทาง B จะมีความยาวถนนที่ต้องก่อสร้างใหม่สั้นกว่า แนวเส้นทาง A	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ที่ประชุมให้ความเห็นว่า ทั้ง ๒ แนวเส้นทางมีข้อดีข้อเสียต่างกัน จึงควรพิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมและมีความคุ้มค่าสูงสุด โดยแนวเส้นทาง A ทางจังหวัดศรีสะเกษได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมค่อนข้างสมบูรณ์กว่าร้อยละ ๘๐ ส่วนแนวเส้นทาง B แม้ว่ามีระยะทางการก่อสร้างเส้นทางใหม่สั้นกว่าแนวเส้นทาง A แต่เนื่องจากมีผลกระทบต่อพื้นที่ประชาชนมากกว่า อาจทำให้ประชาชนในพื้นที่ไม่เห็นด้วย จึงเห็นควรให้ ทช. พิจารณาแนวเส้นทาง A เป็นลำดับแรกก่อน ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นเรื่องจุดที่ตั้งของสะพานข้ามห้วยสำราญตามแนวเส้นทาง A โดยควรพิจารณาถึงทิศทางน้ำและการกัดเซาะของกระแสน้ำ เพื่อความปลอดภัยในกรณีที่เกิดฝนตกและน้ำป่าไหลแรง โดยตำแหน่งที่ควรพิจารณาเพิ่มเติมในเส้นทางจากถนนราชการรถไฟ ๓ ขนานกับทางรถไฟ ผ่านทางทิศเหนือของโรงพยาบาลศรีสะเกษ ทั้งนี้ ให้ ทช. วิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรเพื่อเปรียบกับแนวเส้นทางเดิม ที่ประชุมให้ความเห็นว่า แนวเส้นทางที่เหมาะสมควรช่วยลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลศรีสะเกษ เพื่อประโยชน์ต่อการเข้าถึงบริการสาธารณสุขของประชาชนและผู้ป่วยฉุกเฉิน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ๑) มอบ ทช. เก็บข้อมูล วิเคราะห์ และออกแบบรูปแบบเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป ๒) มอบ รฟท. พิจารณาแนวทางและความเป็นไปได้ในการขอใช้เขตทางรถไฟ เพื่อใช้เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างโรงพยาบาลศรีสะเกษกับถนนทางหลวง ๓) มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้ง ทช. รฟท. และหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๔. การบริหารระบบจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกาและถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (จากสะพานขาวถึงห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ศรีสะเกษ) **๔.๑ ปัญหาเส้นจราจรเลือนรางบริเวณวงเวียนหอนาฬิกาและถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (จากสะพานขาวถึงห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ศรีสะเกษ)** ผู้แทนเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (ทม.ศรีสะเกษ) รายงานว่า ทม.ศรีสะเกษได้ตั้งงบประมาณในการปรับปรุงผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีต พร้อมงานทาสีตีเส้นจราจร ๒ เส้นทาง คือ ๑) บริเวณถนนกสิกรรม ซึ่งมีจุดเริ่มต้นตั้งแต่วงเวียนหอนาฬิกา ผ่านหน้าโรงพยาบาลศรีสะเกษ ไปยังถนนเทพา ๒) บริเวณถนนวันลูกเสือ ผ่านโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษถึงแยกถนนขุขันธ์ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนจัดซื้อจัดจ้าง คาดว่าจะเริ่มดำเนินการภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๔ ส่วนงานทาสีตีเส้นบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (สะพานขาว) ถึงห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ศรีสะเกษ ทม.ศรีสะเกษ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีที่ผ่านมา ซึ่งจะนำเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการโครงการดังกล่าวต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า ที่ผ่านมามีประชาชนร้องเรียนเรื่องการปรับปรุงถนน ทม.ศรีสะเกษ พบปัญหาเส้นสีจราจรแห้งช้าและหลุดลอกง่าย จึงเห็นควรให้ ทม. ศรีสะเกษกำชับผู้รับเหมาเรื่องดังกล่าวด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบ ทม.ศรีสะเกษ ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ทม.ศรีสะเกษ ตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ ขท.ศรีสะเกษที่ ๒

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔.๒ ปัญหาและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา เนื่องจากบริเวณวงเวียนหอนาฬิกาศรีสะเกษเป็นวงเวียนขนาดเล็ก เส้นจราจรเลือนราง และพบปัญหาการใช้รถใช้ถนนไม่เป็นไปตามกฎจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวบ่อยครั้ง ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ รายงานว่า ปัจจุบันได้ดำเนินการจัดเจ้าหน้าที่จราจรอยู่ประจำบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและการใช้รถใช้ถนนให้เป็นไปตามกฎจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ๑) มอบ ทม.เมืองศรีสะเกษ ตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ และ ขท.ศรีสะเกษที่ ๒ ร่วมดำเนินการศึกษาแนวทางการปรับปรุงวงเวียนให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ๒) มอบ ทม.ศรีสะเกษ ดำเนินการทาสีตีเส้นจราจรรอบวงเวียนให้ชัดเจน	
๕. ขอความเห็นชอบกรณีขอตั้งงบประมาณเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ ผู้แทนเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (ทม.ศรีสะเกษ) รายงานว่า ทม.ศรีสะเกษ ได้รับการถ่ายโอนภารกิจสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษจากสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ (สขจ.ศรีสะเกษ) เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยมีการลงนามบันทึกการส่งมอบให้แก่ ทม.ศรีสะเกษ เพื่อเป็นการกระจายอำนาจในการปกครองตนเองตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๒ โดยให้ ทม.ศรีสะเกษ ดำเนินการบริหารจัดการงานสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ ตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานพร้อมวิธีดำเนินการตามที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กำหนด ปัจจุบันสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษเป็นศูนย์กลางในการรับ - ส่ง ผู้โดยสารของจังหวัดศรีสะเกษและพื้นที่ใกล้เคียง มีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า มีผู้มาใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษเป็นต้นทาง จำนวน ๓.๗๓ ล้านคนต่อปี ผู้มาใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษเป็นปลายทาง จำนวน ๓.๘๖ ล้านคนต่อปี จำนวนเที่ยวรถโดยสารรถปรับอากาศ ๓๖,๘๘๗ เที่ยวต่อปี จำนวนเที่ยวรถโดยสารอื่นๆ ๑๑๑,๗๑๒ เที่ยวต่อปี จำนวนเที่ยวรถตู้ ๕๒,๕๓๗ เที่ยวต่อปี แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดของพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษมีจำกัด (พื้นที่ประมาณ ๓ ไร่) ตั้งอยู่ใจกลางเมือง มีเส้นทางเข้า - ออก คับแคบและมีอาคารพาณิชย์ล้อมรอบ ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ ทม.ศรีสะเกษจึงได้จัดทำแผนงานโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ โดยได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ณ หอประชุมอเนกประสงค์ โรงเรียนเทศบาล ๑ (วัดเจียงอี) จังหวัดศรีสะเกษ มีกลุ่มเป้าหมาย คือ หน่วยงานราชการ ผู้แทนหน่วยทหารในพื้นที่ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ใกล้เคียง หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้นำชุมชน ภาคเอกชน ผู้ประกอบการในพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ และประชาชนทั่วไปที่สนใจ ซึ่งผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการ	ทม.ศรีสะเกษ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน ทม.ศรีสะเกษ ได้รับอนุญาตให้ใช้ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ส.ศก.๓๒๓ (บางส่วน) ตำบลหนองครก อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เนื้อที่ ๑๐ ไร่ ๑ งาน ๑๘ ตารางวา เพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการบริการประชาชนในหลายด้านและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ จึงเสนอให้ที่ประชุมร่วมพิจารณาก่อน ทม.ศรีสะเกษ ดำเนินการจัดตั้งงบประมาณการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ต่อไป ผู้แทน สขจ.ศรีสะเกษ ให้ความเห็นว่า สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษปัจจุบันมีความคับแคบไม่สามารถรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ที่มาใช้บริการได้เพียงพอ จังหวัดศรีสะเกษจึงควรพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ เพื่อรองรับผู้มาใช้บริการเพิ่มเติม ทั้งนี้ การจัดทำโครงการดังกล่าวเมื่อได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุม อจร.จังหวัดศรีสะเกษ เรียบร้อยแล้ว ทาง ทม.ศรีสะเกษ จะต้องขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณาการจัดให้มี จัดตั้ง และกำกับดูแลการดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน จากนั้น ขบ. จะได้เสนอเรื่องต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ทั้งนี้ ทม.ศรีสะเกษ สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับการเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในการดำเนินโครงการได้ โดยในส่วนของแบบแปลนสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ แห่งที่ ๒ และทำเลที่ตั้ง ควรพิจารณาถึงความปลอดภัยในการเข้าออกของรถโดยสารขนาดใหญ่ (ความยาวประมาณ ๑๕ เมตร) ไว้ด้วย เนื่องจากถนนทางเข้าพื้นที่ดังกล่าวปัจจุบันเป็นถนนขนาด ๒ ช่องจราจร ที่ประชุมให้ความเห็นว่า การดำเนินการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ ๒ ควรจัดทำข้อมูลผู้มาใช้บริการ ปริมาณรถยนต์และรถโดยสารที่เข้ามาใช้บริการ ปริมาณจราจรภายในสถานีและพื้นที่โดยรอบ รูปแบบการก่อสร้างสถานีที่มีความเหมาะสม เพื่อประกอบการพิจารณาโครงการฯ รวมถึงควรจัดทำแผนการคาดการณ์และความคุ้มค่าในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ ๒ แผนการจัดระบบจราจรภายในสถานีและบริเวณโดยรอบ และแผนงานอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้มาใช้บริการในอนาคตไว้เบื้องต้นด้วย ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า ควรจัดทำแผนงานเพื่อรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการและการบริหารจัดการรถโดยสารประเภทต่าง ๆ ที่เข้ามาให้บริการภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ ซึ่งควรแบ่งแยกประเภทรถโดยสารที่เข้ามาให้บริการของสถานีแต่ละแห่งตามความเหมาะสม รวมถึงควรพิจารณาการจัดให้มีรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ และแห่งที่ ๒ เนื่องจากมีระยะทางห่างกันประมาณ ๔ กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการและดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบในหลักการ โดยมอบ ทม.ศรีสะเกษ รับความเห็นของที่ประชุมไปประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ลำดับที่ ๕ จังหวัดชัยภูมิ ๑. การประชุม อจร.จังหวัดชัยภูมิ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดชัยภูมิ ประธานการประชุมฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่า จังหวัดชัยภูมิได้มีคำสั่งจังหวัดชัยภูมิที่ ๔๖๕๖/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๔ แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดชัยภูมิตามที่ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีคำสั่ง คจร. ที่ ๑๒/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ เรื่องการตั้ง อจร.จังหวัดชัยภูมิ เพื่อเป็นกลไกการดำเนินงานจัดระบบการจราจรทางบกของจังหวัดชัยภูมิ ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติงานของ อจร.จังหวัดชัยภูมิ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงแต่งตั้ง อจร.จังหวัดชัยภูมิ ในส่วนผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม รวม ๗ คน ดังนี้ ๑) นายสุเทพ นิติวัฒนานนท์ ข้าราชการบำนาญ ๒) นายอดิศร ลิ้มภักดี กรรมการผู้จัดการ บริษัท ชัยภูมิจงเจริญขนส่ง จำกัด ๓) นายสุทธิพงษ์ เสฏฐรังสี นายกสมาคมนักข่าวจังหวัดชัยภูมิ ๔) นายวรากร วงษ์นรา ประธานชมรมผู้สื่อข่าวจังหวัดชัยภูมิ ๕) นายสมศักดิ์ ชุ่มหมื่นไวย์ ประธานชมรมสื่อสารมวลชนจังหวัดชัยภูมิ ๖) นายพงศ์ศักดิ์ ธีระกิตติวัฒนา หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชัยภูมิ ๗) นายอิสระ พรหมเดชบุญ ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชัยภูมิ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ
๒. การดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชัยภูมิ (ปภ.จังหวัดชัยภูมิ) รายงานที่ประชุมว่า ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการตามภารกิจในส่วนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลและสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ รวม ๒ ช่วงเวลา สรุปได้ ดังนี้ ๑) การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเวลาปกติ ได้แก่ ๑.๑) ข้อมูลเชิงบรณาการสถิติอุบัติเหตุทางถนนนพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ (ข้อมูล ๓ ฐาน) โดยรวบรวมข้อมูลจากสถิติจากสำนักงานสาธารณะสุขจังหวัดชัยภูมิ ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อประมวลผลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อสรุปผลร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางบกในพื้นที่ ๑๖ อำเภอในจังหวัดชัยภูมิ ระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ - เดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ ปรากฏตามตาราง ดังนี้	ปภ.จังหวัดชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เดือน	จำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
ตุลาคม	๒๐	๒๐
พฤศจิกายน	๒๙	๑๘
ธันวาคม	๒๑	๓๓
มกราคม	๒๐	๒๕
กุมภาพันธ์	๑๕	๒๙
มีนาคม	๒๕	๒๗
เมษายน	๑๑	๒๑
พฤษภาคม	๒๑	๒๑
มิถุนายน	๒๖	๒๐
รวม	**๑๘๘**	**๒๑๔**

จากข้อมูลสถิติที่ได้รวบรวมระยะเวลา ๙ เดือน พบว่า มีอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ ๒๓.๖๗ ต่อจำนวนประชากรแสนราย ซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้ไม่เกินร้อยละ ๑๘ ต่อจำนวนประชากรแสนราย (ไม่เกิน ๒๐๕ รายต่อปี) และมากกว่าช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา ๒๖ ราย

๑.๒) การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (อุบัติเหตุใหญ่)

ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงานอุบัติเหตุเร่งด่วน อุบัติเหตุใหญ่ และการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อรายงานผู้ว่าราชการจังหวัดและศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัยในแต่ละช่วงเวลา โดยได้รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุใหญ่ทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ ๒ รายขึ้นไปหรือมีผู้บาดเจ็บตั้งแต่ ๔ คนขึ้นไปหรือมีผู้บาดเจ็บ รวมทั้งผู้เสียชีวิตตั้งแต่ ๔ รายขึ้นไป หรือกรณีอุบัติเหตุที่เป็นที่สนใจของประชาชน อาทิ บุคคลสำคัญหรือบุคคลสาธารณะที่ได้รับบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาพยาบาลหรือเกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รวมทั้งอุบัติเหตุเพลิงไหม้หรือสารเคมีแพร่กระจายไปสู่ชุมชนที่เกิดขึ้นกับกรณีรถบรรทุกน้ำมันและรถบรรทุกสารเคมี เป็นต้น ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ - มิถุนานย ๒๕๖๔ พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิรวม ๑๐ ครั้ง ได้แก่ อำเภอเมืองชัยภูมิ ๔ ครั้ง อำเภอคอนสวรรค์ ๒ ครั้ง อำเภอจัตุรัส ๑ ครั้ง อำเภอเกษตรสมบูรณ์ ๑ ครั้ง อำเภอคอนสาร ๑ ครั้ง และอำเภอเทพสถิต ๑ ครั้ง

๑.๓) การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุรายวัน และจำนวนอุบัติเหตุสะสม

ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการรายงานข้อมูลจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บโดยการรวบรวมข้อมูลรายวันและปริมาณสะสมจากฐานข้อมูลศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Thai RSC) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยรับทราบ ทั้งนี้ ระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ - ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔ พบว่า มีผู้เสียชีวิตในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ รวม ๘๙ ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บ ๕,๐๔๐ คน โดยจำแนกเป็นรถจักรยานยนต์ร้อยละ ๘๐ และรถยนต์ร้อยละ ๒๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๔) การจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ และคณะทำงานขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการจัดประชุมเพื่อติดตามผลการดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นระยะ รวมทั้งในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาวที่ผ่านมาได้ดำเนินการ อาทิ จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จัดทำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุ แต่งตั้งคณะทำงานติดตามตรวจเยี่ยมจุดตรวจหรือจุดบริการประชาชน แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำการตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อประสานงานและรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ รวมทั้งบูรณาการจัดตั้งจุดตรวจความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ เป็นต้น ๒) การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเทศกาล จากการรวบรวมและติดตามผลการดำเนินงานในช่วงเทศกาลต่าง ๆ พบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ดังนี้ ๒.๑) ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๔ มกราคม ๒๕๖๔ (สะสม ๗ วัน) พบว่าเกิดอุบัติเหตุ ๑๑ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๙ คน และผู้เสียชีวิต ๕ ราย โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๘๒ รถจักรยานร้อยละ ๙ และรถจักรยานยนต์พ่วงข้างร้อยละ ๙ ๒.๒) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ (สะสม๗7 วัน) พบว่าเกิดอุบัติเหตุ ๑๐ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๑๑ คน และผู้เสียชีวิต ๒ ราย โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๓๕.๗๐ รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กร้อยละ ๒๘.๖๐ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลร้อยละ ๒๘.๖๐ และรถบรรทุกขนาดใหญ่ร้อยละ ๗.๑๐ ตามลำดับ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๓. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชัยภูมิของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ รายงานต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ ส่วนภารกิจที่รับผิดชอบในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ซึ่งได้ทำการเปรียบเทียบข้อมูลทางสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเดือนมกราคม - กรกฎาคม (ระยะ ๗ เดือน) ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ พบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ดังนี้	

จำนวน	พ.ศ. ๒๕๖๒	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	รวม
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑,๒๐๒	๗๒๒	๗๓๑	๒,๖๕๕
ผู้บาดเจ็บ	๗๔	๔๒	๓๔	๑๕๐
ผู้เสียชีวิต	๑๑๘	๓๙	๖๓	๒๑๙

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการรวบรวมข้อมูลการได้รับแจ้งอุบัติเหตุทางจราจรทางบกของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิย้อนหลัง ๓ ปี ระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๒ - ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔ พบว่าส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยมีสาเหตุจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

ผลจำนวนสถิติการจับกุมด้านการจราจรของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ พบการกระทำผิดกฎจราจร ดังนี้

กรณีการจัดกุม	พ.ศ. ๒๕๖๒	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	รวม
๑. ใช้ความเร็วเกินกำหนด	๑๙,๐๒๖	๑๙,๕๖๔	๑๒,๕๙๘	๕๑,๑๘๘
๒. ขับรถย้อนศร	๑๐,๑๙๖	๑๐,๒๗๒	๗,๔๔๖	๒๗,๙๑๔
๓. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	๑๐,๗๑๖	๑๐,๗๐๖	๘,๗๕๐	๓๐,๑๗๒
๔. ไม่มีใบขับขี่	๔๓,๕๖๐	๔๓,๙๗๐	๓๒,๐๓๘	๑๑๙,๕๖๘
๕. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	๒๔,๙๕๖	๒๕,๐๕๑	๙,๗๑๔	๕๙,๗๒๑
๖. แซงในที่คับขัน	๑๐,๓๔๘	๑๐,๔๒๘	๒,๕๙๖	๒๓,๓๗๒
๗. เมาสุรา	๖๓๗	๘๐๗	๑,๐๘๔	๒,๕๒๘
๘. ไม่สวมหมวกนิรภัย	๕๒,๖๔๙	๕๓,๒๔๖	๒๙,๓๘๔	๑๓๕,๒๗๙
๙. จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	๒๖,๒๔๗	๒๖,๕๒๒	๑๒,๖๘๔	๖๕,๔๕๓
๑๐. ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ	๕,๙๓๖	๕,๙๘๕	๒,๕๕๔	๑๔,๔๗๕
รวม	**๒๐๔,๔๖๘**	**๒๐๖,๕๔๙**	**๑๑๘,๘๔๘**	**๕๒๙,๘๖๕**

จากการรวบรวมสถิติการจับกุมการกระทำผิดกฎจราจร พบว่า กรณีการขับขี่ในขณะเมาสุรามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นกรณีที่ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิให้ความสำคัญในการเฝ้าระวังมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการป้องกันการใช้ความเร็วในการขับขี่เกินที่กฎหมายกำหนด ในปัจจุบันตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิทุกแห่งได้จัดหาอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วมาช่วยในการกวดขันวินัยจราจรมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่ในระดับที่พึงประสงค์ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิจะได้ดำเนินการกวดขันวินัยจราจรอย่างต่อเนื่องต่อไป

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ

---

๔. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนห้าแยกโนนไฮ

เทศบาลเมืองชัยภูมิ
ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ รายงานที่ประชุมว่า เนื่องจากบริเวณ ๕ แยกโนนไฮในเขตอำเภอเมืองชัยภูมิ เป็นแยกจุดตัดจราจรที่มีปริมาณการจราจรจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีโรงเรียนที่สำคัญจำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสุนทรวัฒนา ซึ่งอยู่บริเวณใกล้จุดตัดทางแยกโนนไฮ และโรงเรียนมารีย์อุปถัมภ์ชัยภูมิ ซึ่งปัจจุบันมีการปิดถนนเพื่อวางแนวท่อระบายน้ำบริเวณเส้นทางเข้าออกด้านหลังของโรงเรียน จึงบังคับให้รถยนต์ของผู้ปกครองที่รับ - ส่ง นักเรียนต้องใช้จุดเข้า - ออก บริเวณหน้าโรงเรียน ซึ่งต้องสัญจรผ่านแยกโนนไฮ จึงส่งผลให้มีการจราจรที่ติดขัดมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน รวมทั้งมีปริมาณรถยนต์สัญจรผ่านในเส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ และถนนชัยภูมิ - สีคิ้ว เป็นเส้นทางเข้าสู่เมืองชัยภูมิจำนวนมาก ดังนั้น ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิได้กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการจราจรบริเวณดังกล่าว โดยออกคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรห้ามจอดรถยนต์บริเวณแยกโนนไฮและถนนใกล้เคียงในช่วงเวลาตั้งแต่ ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. และได้จัดตำรวจจราจรจำนวน ๕ นายในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ทั้งนี้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การดำเนินการในระยะยาวเห็นควรปรับลดการให้สัญญาณไฟจราจรจาก ๕ จังหวะ เป็น ๔ จังหวะ โดยเห็นควรให้มีการติดตั้งเครื่องกั้นจราจรบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ที่มาจากถนนโนนไฮ - เมืองเก่าเลี้ยวซ้ายไปบริเวณถนนชัยภูมิ - สีคิ้ว เพื่อลดการให้สัญญาณไฟทิศทางที่มุ่งสู่ถนนโนนม่วง รวมทั้งเพื่อเป็นการลดระยะเวลาในการรอสัญญาณไฟจราจร โดยเฉพาะเส้นทางที่สัญจรจากอนุสาวรีย์เจ้าพ่อพญาแลได้อีกทางหนึ่ง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) เห็นควรให้เทศบาลเมืองชัยภูมิและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างอุโมงค์ข้ามบริเวณแยกโนนไฮ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ๒) เห็นควรให้นำแนวทางของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิที่กำหนดให้รถยนต์ที่สัญจรจากถนนถนนโนนไฮ - เมืองเก่าบังคับจราจรเลี้ยวซ้ายไปยังถนนชัยภูมิ - สีคิ้ว เนื่องจากถนนโนนไฮ - เมืองเก่าเป็นถนนขนาดเล็กที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับถนนเส้นทางอื่น ๆ ในบริเวณแยกโนนไฮ ๓) การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกโนนไฮ เห็นควรมอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิกวดขันไม่ให้มีการจอดรถยนต์สองข้างทางถนนบริเวณจุดตัดทางแยกควบคู่กับมาตรการอื่น ๆ ด้วย เนื่องจากหากอนุญาตให้มีการจอดรถยนต์บริเวณดังกล่าวได้จะเป็นการกีดขวางการจราจร และทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔) การปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจร โดยกำหนดให้มีเครื่องกั้นช่องจราจรเพื่อบังคับให้รถยนต์ที่สัญจรจากถนนโนนไฮ - เมืองเก่าเลี้ยวซ้าย เห็นควรให้มีการทดลองใช้เป็นการชั่วคราวในระยะ ๑ - ๒ เดือน เพื่อประมวลผลในการบังคับใช้ก่อน จึงนำมาพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมายเทศบาลเมืองชัยภูมิหารือร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ เพื่อพิจารณาเตรียมการและประกาศทดลองใช้มาตรการทางจราจรตามที่เสนอ	
๕. การกำหนดนโยบายการควบคุมความเร็วในเขตชุมชน ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชัยภูมิ (ปภ.จ.ชัยภูมิ) รายงานที่ประชุมว่า ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเสนอ โดยในประเด็นการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑) ให้กระทรวงคมนาคมจัดทำข้อแนะนำความเร็วที่เหมาะสมในพื้นที่ชุมชนให้สอดคล้องกับถนนแต่ละประเภท และแจ้งไปยังคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด) ๒) ให้เจ้าพนักงานจราจรออกประกาศข้อบังคับกำหนดความเร็ว ตามข้อแนะนำความเร็วที่เหมาะสมในเขตชุมชน ข้อ ๑) โดยให้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจาก อจร.จังหวัด	ปภ.จ.ชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานผู้รับผิดชอบกำกับดูแลสายทาง จัดทำและติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วในแต่ละจุดให้พอเพียงและชัดเจนตามมาตรฐาน เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบและถือปฏิบัติ เพื่อควบคุมความเร็วความปลอดภัยในการขับขี่ ๔) ให้กระทรวงมหาดไทยแจ้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ดำเนินการร่วมกับ อจร.จังหวัด ในการกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องตามบริบทของพื้นที่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ มท ๐๖๐๖/ว๑๒๙๙๑ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙ แจ้งว่าได้ดำเนินการจัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางการใช้ความเร็วที่เหมาะสมในพื้นที่ชุมชน และได้นำข้อสรุปจากที่ประชุมมากำหนดแนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน โดยในระยะแรกให้จังหวัดคัดเลือกถนนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาล จำนวน ๑ เส้นทาง เพื่อกำหนดความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชนและให้ติดตั้งป้ายความเร็วที่ได้ผ่านความเห็นชอบจาก อจร. จังหวัด เพื่อให้มีผลบังคับใช้ในช่วงเทศกาลและเป็นต้นแบบในการดำเนินการควบคุมความเร็วในพื้นที่ชุมชนอื่น ๆ ของจังหวัดต่อไป ซึ่ง ศปถ. ได้จัดส่งแนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ และขอให้จังหวัดจัดประชุม อจร.จังหวัด ในการกำหนดความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชน และให้เจ้าพนักงานจราจรออกประกาศข้อบังคับตามระเบียบ เพื่อให้มีผลบังคับใช้ และรายงานผลให้ ศปถ. ทราบต่อไป อย่างไรก็ตาม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิได้พิจารณาเส้นทางที่จะกำหนดความเร็วแล้ว โดยได้มีหนังสือ ที่ ชย ๐๐๒๑/๑๐๐๐๓ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ถึงสำนักงานจังหวัดชัยภูมิ (ในฐานะเลขานุการ อจร.จังหวัดชัยภูมิ) แจ้งว่าแขวงทางหลวงชัยภูมิพิจารณาแล้วเห็นควรเสนอเส้นทางทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ สายสีคิ้ว - เชียงคาน ช่วงตอนควบคุมบ้านลี่ - สี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ ระยะทาง ๒๒.๔๐ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๑๐๗+๕๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๒๙+๙๐๐) เป็นเส้นทางควบคุมความเร็ว เนื่องจากพบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก โดยมีสาเหตุจากความประมาทของผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องปราม ป้องกัน และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จึงเห็นสมควรเสนอเส้นทางถนนดังกล่าวเป็นเส้นทางนำร่องในการควบคุมความเร็วของจังหวัดชัยภูมิ ในชื่อ "โครงการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชนและจุดเสี่ยงจังหวัดชัยภูมิ" **ความเห็นที่ประชุม** ๑) การกำหนดเส้นทางถนนที่ควบคุมความเร็ว เห็นควรให้พิจารณาพื้นที่ในเขตเมืองหรือชุมชนที่มีความจำเป็น โดยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและประเภทของช่องทางการจราจร เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง รวมทั้งเพื่อลดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าพนักงานจราจรที่ต้องบังคับใช้กฎหมายต่อไป ๒) เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทบทวน และจัดทำรายละเอียดเส้นทางถนนที่มีความเหมาะสมในการจำกัดความเร็ว และรายละเอียดความเร็วที่กำหนดเพิ่มเติม เพื่อเสนอที่ประชุมพิจารณาต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ และมอบหมาย ปภ.จังหวัดชัยภูมิ หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำรายละเอียดการควบคุมความเร็วเส้นทางถนนในจังหวัดชัยภูมิ ก่อนเสนอที่ประชุมพิจารณาต่อไป	
๖. การแก้ไขปัญหาจุดจอดรถสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ ๑ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ ๒ ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ (สขจ.ชัยภูมิ) รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้โอนภารกิจการกำกับดูแลสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิให้เทศบาลเมืองชัยภูมิ (ทม.ชัยภูมิ) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแล้ว แต่เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดชัยภูมิมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๒ แห่ง โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ แห่งที่ ๒ ประสบปัญหามีการใช้ประโยชน์ในการให้บริการเดินรถโดยสารได้อย่างไม่เต็มศักยภาพ เนื่องจากปัญหาการเชื่อมต่อในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการรถโดยสารในเขตเมือง (หมวด ๑) ได้ขอยกเลิกการให้บริการเดินรถโดยสารแล้ว จึงทำให้ประชาชนไม่สามารถเดินทางเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารได้อย่างสะดวก ทั้งนี้ สขจ.ชัยภูมิ ได้ประสานให้ผู้ประกอบการรถโดยสารหมวด ๔ ให้บริการอำนวยความสะดวกในการให้บริการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ แห่งที่ ๑ ซึ่งให้บริการรถโดยสารระหว่างอำเภอภายในจังหวัดชัยภูมิ (หมวด ๔) และรถโดยสารระหว่างจังหวัดต่าง ๆ เข้าสู่จังหวัดชัยภูมิ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ แห่งที่ ๒ ที่ให้บริการรถโดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดชัยภูมิ (หมวด ๒) เป็นแก้ไขปัญหาเป็นการชั่วคราวก่อน ทั้งนี้ สขจ.ชัยภูมิ ได้หารือร่วมกับ ทม.ชัยภูมิ แล้ว โดยจะได้เร่งสรรหาผู้ประกอบการที่สนใจในการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดชัยภูมิทั้ง ๒ แห่ง ซึ่งยังไม่มีผู้ประกอบการรายใดให้ความสนใจในการเดินรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ผู้แทน ทม.ชัยภูมิ รายงานต่อที่ประชุมว่า ในเบื้องต้นจะมีการดำเนินการจัดหารถโดยสารที่ให้บริการเชื่อมต่อสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง ๒ แห่ง เนื่องจากห่างไกลจากพื้นที่ชุมชน ทำให้การเดินทางไม่สะดวก ซึ่งปัจจุบันยังพบปัญหาว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ แห่งที่ ๒ ส่วนใหญ่เป็นรถที่ให้บริการระยะไกล (กรุงเทพมหานคร - ชัยภูมิ) ประกอบกับช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ปริมาณการเดินทางลดน้อยลงจำนวนมาก (คงเหลือ ๑ เที่ยว/วัน) ซึ่ง ทม.ชัยภูมิ เคยมีแนวคิดจะจัดหารถโดยสารให้บริการประชาชนตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว ทั้งนี้ ทม.ชัยภูมิ ได้พิจารณาแล้วไม่มีภารกิจในการดำเนินการดังกล่าว จึงได้หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบันประชาชนที่ต้องเดินทางระหว่างสถานีขนส่งทั้งสองแห่ง ต้องใช้บริการรถรับจ้างไม่ประจำทาง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงในการเดินทางไม่น้อยกว่า ๑๒๐ บาท	สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ สขจ.ชัยภูมิ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) ปัญหาการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งและสถานที่สำคัญในเขตเมือง เนื่องจากมีรายละเอียดที่ต้องหารือร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อกำหนดแนวทางแก้ไข โดยเฉพาะในช่วงเวลาปัจจุบันเป็นช่วงที่ดีในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากยังมีผู้ใช้บริการลดลง ซึ่งปัญหาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นประเด็นที่พบในหลายจังหวัดและมีรายละเอียดปัจจัยในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ดังนั้น เห็นควรให้มีการจัดตั้งคณะทำงาน โดยเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพิจารณาการแก้ไขในรายละเอียดและรายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดชัยภูมิ รับทราบหรือพิจารณาต่อไป ๒) ปัจจุบันมีการร้องขอให้มีการจัดหารถโดยสารประจำทางในเขต ทม.ชัยภูมิ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการกับประชาชน เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดชัยภูมิไม่มีการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ดังนั้น ๓) การดำเนินการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันมีต้นทุนการประกอบการที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับข้อกำหนดมาตรฐานยานพาหนะและการกำหนดอัตราค่าของ ขบ. ทำให้ผู้ประกอบการมีภาระต้นทุนสูง จึงไม่สามารถแบกรับต้นทุนในการดำเนินการได้ ๔) เห็นควรให้ สขจ.ชัยภูมิ พิจารณากำหนดเส้นทางทดลองให้บริการรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งกำหนดระยะทางที่เหมาะสม เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาออกแบบเส้นทางที่เหมาะสมอื่น ๆ ต่อไป ๕) เห็นควรให้หน่วยงานท้องถิ่น อาทิ ทม.ชัยภูมิ อำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน โดยการจัดหารถโดยสารหรือรถรับ - ส่ง ขนาดเล็ก (รถรางหรือรถนำเที่ยว) ให้บริการประชาชนในพื้นที่สำคัญในเขตเมืองชัยภูมิ เพื่อให้บริการประชาชนอีกทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมายสำนักงานจังหวัดชัยภูมิรวบรวมรายชื่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อแต่งตั้งคณะทำงานการแก้ไขปัญหาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะจังหวัดชัยภูมิ และหารือกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา รวมทั้งให้รายงานที่ประชุมรับทราบต่อไป	
๗. การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างสาธารณะถนนชัยภูมิ - ตาดโตน ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ (ขท.ชัยภูมิ) รายงานที่ประชุมว่า ขท.ชัยภูมิ ได้เสนอโครงการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างสาธารณะถนนชัยภูมิ - ตาดโตน โดยบรรจุในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาจัดสรรงบประมาณ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ (ขท.ชัยภูมิ) รายงานที่ประชุมว่า เนื่องจากจังหวัดชัยภูมิมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญและเชื่อมต่อกับไปสู่พื้นที่ภาคกลาง และปัจจุบันมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการก่อสร้างทางหลวงสายรอบเมืองชัยภูมิ เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายถนนสายหลักของเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและการขนส่งให้มากยิ่งขึ้น โดยปัจจุบัน ขท.ชัยภูมิ ได้จัดเตรียมข้อมูลเสนอโครงการพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองชัยภูมิตอนเหนือเพื่อพัฒนาโครงข่ายการเดินทางรองรับการพัฒนาเมืองที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ (กิโลเมตรที่ ๒๕๑) ซึ่งใกล้บริเวณสหกรณ์ออมทรัพย์ครูจังหวัดชัยภูมิ มุ่งหน้าตามเส้นทางตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๑ (กิโลเมตรที่ ๔) บริเวณใกล้สถานีให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิง ปตท.) และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ (กิโลเมตรที่ ๑๓๐) บริเวณตำบลบ้านเล่า อำเภอเมืองชัยภูมิ และบรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ เส้นทางชัยภูมิ - บัวใหญ่ (กิโลเมตรที่ ๖) รวมระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๒,๐๐๐ ล้านบาท **ความเห็นที่ประชุม** ๑) การออกแบบโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมือง เห็นควรให้พิจารณาร่วมกับปัจจัยการขยายของเมืองและความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น โดยจะต้องพิจารณาระยะทางที่มีรัศมีกว้างมากยิ่งขึ้นหรือกำหนดแผนการพัฒนาวงแหวนรอบเมืองจำนวนหลายวงรอบต่อไป ทั้งนี้ จากข้อมูลเบื้องต้นของโครงการที่เสนอมีรัศมีเพียง ๖ กิโลเมตร ซึ่งอาจไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต ๒) เห็นควรพิจารณาดำเนินการโครงข่ายถนนรอบเมืองวงขนาดเล็กหรือวงแหวนรอบในให้สมบูรณ์ในคราวเดียวกัน อาทิ การก่อสร้างโครงข่ายเชื่อมทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ และทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ เพื่อลดปริมาณการจราจรที่ผ่านเข้าสู่ตัวเมืองชัยภูมิ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ขท.ชัยภูมิ หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดชัยภูมิและสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชัยภูมิ เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการออกแบบโครงข่ายเส้นทางวงแหวนรอบเมืองในแต่ละวงรอบในรายละเอียดและนำเสนอที่ประชุมพิจารณาต่อไป	ขท.ชัยภูมิ
๙. การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบรางเส้นทางจัตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ซึ่ง รฟท. ได้พิจารณาแนวเส้นทางที่จะเสนอดำเนินการแล้ว ได้แก่ สถานีนครสวรรค์ ผ่านอำเภอท่าตะโก อำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดชัยภูมิ และเชื่อมต่อทางรถไฟสายเดิมบริเวณสถานีลำนารายณ์ (ชุมทางกุดน้ำใส) และแยกออก ๒ เส้นทาง ดังนี้ ๑) เส้นทางที่ ๑ สิ้นสุดสถานีชุมทางบัวใหญ่ อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ๒) เส้นทางที่ ๒ ผ่านจังหวัดชัยภูมิ สิ้นสุดสถานีชุมทางบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ กรมการขนส่งทางราง รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) เส้นทางที่ ๓ ปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ จากการศึกษาความเหมาะสมของ รฟท. ให้เชื่อมโครงข่ายทางรถไฟที่สถานีรถไฟบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ทดแทนรูปแบบเดิมที่เสนอเชื่อมต่อแนวเส้นทางเข้าสู่สถานีรถไฟบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เพียงแนวเส้นทางเดียว ได้แก่ แนวเส้นทางสีชมพูซึ่งมีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการเสนอขออนุมัติโครงการก่อสร้าง จังหวัดนครราชสีมาได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ถึงกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ขอความอนุเคราะห์สนับสนุนให้ดำเนินการโครงการรถไฟช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ โดยเสนอขอให้กำหนดแนวเส้นทางรถไฟเชื่อมสถานีรถไฟบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่ง ขร. ได้จัดประชุมหารือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ รฟท. และที่ปรึกษาของโครงการ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันว่า การดำเนินการออกแบบแนวเส้นทางแยกจากชุมทางกุดน้ำใสไปอำเภอบัวใหญ่ มีความเป็นไปได้และมอบหมาย รฟท. และที่ปรึกษาโครงการรับประเด็นของที่ประชุมไปพิจารณาจัดทำข้อมูลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกแต่ละเส้นทาง และให้เสนอ ขร. เพื่อทราบต่อไป ขณะนี้ รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา ผู้แทนหอการค้าจังหวัดชัยภูมิ แจ้งต่อที่ประชุมว่า จากข้อเท็จริง รฟท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟสายใหม่ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ โดยช่วงเวลาที่ผ่านมาได้ร่วมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชัยภูมิ และมีความเห็นว่ากรณีที่มีการกำหนดเส้นทางรถไฟดังกล่าวผ่านจังหวัดชัยภูมิจะมีประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชนในจังหวัดชัยภูมิที่สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกรุงเทพมหานครได้ ทั้งนี้ในส่วนเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมเข้าสู่จังหวัดเลยที่ รฟท. เคยมีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องแล้ว (พ.ศ. ๒๕๕๘) โดยจังหวัดชัยภูมิได้เสนอให้มีการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากจังหวัดชัยภูมิไปยังอำเภอชุมแพและเข้าสู่จังหวัดเลย ซึ่งเส้นทางที่ผ่านจังหวัดชัยภูมิดังกล่าวมีความคุ้มค่ามากที่สุด **ความเห็นที่ประชุม** การนำเสนอให้มีการศึกษาหรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางในเส้นทางสายใหม่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพหรือการส่งเสริมการพัฒนาของจังหวัด เห็นควรให้มีการเสนอวัตถุประสงค์และความต้องการให้ ขร. และ รฟท. เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมายสำนักงานจังหวัดชัยภูมิสรุปข้อเสนอความต้องการเส้นทางรถไฟสายใหม่เส้นทางอำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ - จังหวัดขอนแก่น - จังหวัดเลย ไปยัง ขร. และ รฟท. เพื่อดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจราจรแก่โรงเรียนสังกัดเทศบาลเมืองชัยภูมิ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ รายงานที่ประชุมว่า กองบังคับการตำรวจภูธรเมืองชัยภูมิ และสถานีตำรวจเมืองชัยภูมิ ได้จัดทำโครงการครู ๕ นาที (เวลา ๕ - ๑๕ นาที) เพื่ออบรมให้ความรู้กับกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ นักเรียน และนักศึกษาในสถานศึกษาพื้นที่เทศบาลเมืองชัยภูมิ (ทม.ชัยภูมิ) จำนวน ๑๔ โรงเรียน และใช้งบประมาณของตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิในการดำเนินการ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ ๑) เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับงานด้านการจราจรในด้านต่าง ๆ ๒) เพื่อส่งเสริมและสร้างความเข้าใจ ทัศนคติ ความเชื่อมั่น และความสัมพันธ์อันดีระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับนักเรียน นักศึกษา ครู อาจารย์ ในสถานศึกษาต่าง ๆ ๓) เพื่อให้ความรู้ด้านกฎจราจรแก่นักเรียน นักศึกษา ตามสถานศึกษาในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ๔) เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดจิตสำนึกในการขับขี่และเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ประมาท หวาดเสียว ส่งเสียงดังรำคาญ และการแข่งขันรถในทางสาธารณะ ผู้แทน ทม.ชัยภูมิ รายงานที่ประชุมว่า ทม.ชัยภูมิ ได้รับงบประมาณในการอบรมและให้ความรู้แก่นักเรียนภายในโรงเรียนภายใต้สังกัด ทม.ชัยภูมิ ด้านวินัยจราจรมาโดยตลอด แต่เนื่องจากปัจจุบันประสบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ จึงทำให้มีการชะลอการดำเนินการเป็นการชั่วคราว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๑ จังหวัดนนทบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
๒. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔
๓. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแก้ไขปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุบริเวณด้านหน้าสำนักงานคณะอนุกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติให้สำนักงานจังหวัดนนทบุรีแต่งตั้งคณะทำงาน (Working Group) ประกอบด้วย สนข. สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี (สขจ.นนทบุรี) ตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์ (สภ.รัตนาธิเบศร์) สำนักงาน ป.ป.ช. และเทศบาลนครนนทบุรี (ทน.นนทบุรี) เพื่อร่วมกันลงพื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ตรวจสอบสภาพปัญหาและกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ผู้แทน ทน.นนทบุรี ได้รายงานข้อเท็จจริงและสภาพปัญหาจากการลงพื้นที่ร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) ระยะทางจากสามแยกสนามบินน้ำถึงสามแยกถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี (ตลาดเสธหนั่น) มีระยะทางประมาณ ๒.๑ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ระยะทางจากสามแยกสนามบินน้ำถึงบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. ประมาณ ๑.๑ กิโลเมตร และระยะทางจากบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. ถึงสามแยกถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี (ตลาดเสธหนั่น) ประมาณ ๑ กิโลเมตร ๒) บริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. มีการเปิดแบริเออร์เกาะกลางถนน เพื่อให้รถยนต์ที่ขับออกจากสำนักงาน ป.ป.ช. ขับข้ามไปฝั่งตรงข้ามได้ ซึ่งเป็นการตัดกระแสจราจรของรถยนต์ทางตรง ๓) กรณีที่มีรถยนต์กลับรถบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. ส่งผลให้รถยนต์ที่ขับออกจากสำนักงาน ป.ป.ช. ต้องชะลอความเร็ว และอาจส่งผลทำให้รถยนต์ที่ขับทางตรงเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนรถยนต์ที่ชะลอความเร็วได้ รวมถึงเกิดแถวคอยสะสมของการจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิได้รายงานต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากข้อเท็จจริงและสภาพปัญหาที่ได้รายงานต่อที่ประชุมยังมีข้อมูลไม่ชัดเจนมากพอ จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า หากพิจารณาจากระยะทางประมาณ ๒.๑ กิโลเมตร สามารถติดตั้งสัญญาณไฟจราจรได้ แต่อาจจะไม่มีความเหมาะสม ทั้งนี้ หากมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรดังกล่าว ต้องพิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกอื่นด้วย เพื่อให้การจราจรมีความสัมพันธ์กัน	สำนักงานจังหวัดนนทบุรี สนข. สขจ.นนทบุรี สภ.รัตนาธิเบศร์ สำนักงาน ป.ป.ช. ทน.นนทบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สภ.รัตนาธิเบศร์ รายงานต่อที่ประชุมว่า ก่อนหน้านี้ได้เคยมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณปากซอยนนทบุรี ๓๙ (สามแยกถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรีก่อนถึงหน้าสำนักงาน ป.ป.ช.) แต่ปัจจุบันได้มีการยกเลิก เนื่องจากทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ทั้งนี้ หากจะให้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. นั้น กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจมีไม่เพียงพอ ดังนั้น จึงไม่เห็นด้วยที่จะให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวข้างต้น ประธานฯ หากจะมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. อาจจะเกิดปัญหาเดิมเหมือนกับในอดีต ซึ่งเป็นการใช้งบประมาณไม่คุ้มค่า จึงเห็นควรให้มีการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** มอบสำนักงานจังหวัดนนทบุรีเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สขจ.นนทบุรี สภ.รัตนาธิเบศร์ สำนักงาน ป.ป.ช. และ ทน.นนทบุรี ร่วมกันลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพปัญหา และศึกษาความเป็นไปได้ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน	
๒. ความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) จังหวัดนนทบุรีได้รับแจ้งจาก สนข. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลงานศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ซึ่งขอความอนุเคราะห์จังหวัดนนทบุรีพิจารณาให้ความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมว่า สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอพซิลอน จำกัด ซึ่งทำหน้าที่เป็นบริษัทหลัก (Lead Firm) บริษัท แพลนโปร จำกัด บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างคณะอนุกรรมการรผู้ชำนาญการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และในการประชุม คชก. ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ปรับปรุงแก้ไขรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องนำเสนอรายงานการประชุมหรือเอกสารประกอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ให้ความเห็นที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือโครงการที่ดำเนินการในพื้นที่ทับซ้อนร่วมกัน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเป็นโครงการที่ต่อยอดแนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเดิม คือ ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยใช้เสาตอม่อทางด่วนที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เกิดประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ประกอบกับในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้ตระหนักถึงปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ จึงมีมติมอบ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการดังกล่าว เพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายนำไปสู่การมีระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อเพิ่มความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง	สนข. รฟม.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ของประชาชน เชื่อมโครงข่ายการขนส่งและจราจรระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพฯ รวมทั้งช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ นอกจากนี้ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลยังทำหน้าที่เชื่อมการเดินทางของประชาชนในจังหวัดนนทบุรีไปยังกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเป็นระบบเสริมให้กับระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเชื่อมรถไฟฟ้าทั้งหมด ๗ สาย โดยมีจุดเชื่อมต่อใน ๕ สถานี ได้แก่ ๑) สายสีม่วงและสายสีชมพู บริเวณแยกแคราย (สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี) ๒) สายสีแดงบริเวณแยกบางเขน (สถานีแยกบางเขน) ๓) สายสีเขียวบริเวณแยกเกษตร (สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) ๔) สายสีเทาบริเวณต่างระดับฉลองรัช (สถานีต่างระดับฉลองรัช) และ ๕) สายสีส้มและสายสีเหลืองแยกลำสาลี (สถานีแยกลำสาลี) ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้รับการประสานจากจังหวัดนนทบุรีในการเสนอแนวคิดการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีและส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๒ สนข. ได้ประชุมร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอทราบรายละเอียดสภาพปัญหา ลักษณะกายภาพ และความต้องการของจังหวัดนนทบุรี เพื่อเสนอแนวคิดการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางดังกล่าวแล้ว ซึ่งมติที่ประชุมจังหวัดนนทบุรีได้ขอสงวนสิทธิ์การใช้พื้นที่จากกรมธนารักษ์เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี มีขนาด ๒ ไร่ ๑ งาน ๖๖.๓ ตารางวา จึงเรียนในที่ประชุมครั้งนี้ว่า ได้มีการร่วมให้ข้อคิดเห็นต่อการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีบนถนนรัตนาธิเบศร์ สามารถเชื่อมโยงกันด้วยระบบรถไฟฟ้า ๓ สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล โดยบริเวณแปลงที่ดินที่จังหวัดนนทบุรีสงวนสิทธิ์ไว้ให้ มีแนวคิดเป็นศูนย์เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลกับรถโดยสารสาธารณะอยู่ในอาคารเดียวกัน คล้ายกับ Hakata Bus Terminal ที่ Fukuoka ประเทศญี่ปุ่น หากมีการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางฯ ได้ จะทำให้บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสำหรับการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และจะบรรเทาปัญหาการจราจรได้ในอนาคต ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รายงานที่ประชุมว่า รถไฟฟ้าสายสีม่วงมีระยะทางห่างจากรถไฟฟ้าสายสีชมพูประมาณ ๓๔๐ เมตร และรถไฟฟ้าสายสีชมพูมีระยะทางห่างจากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลประมาณ ๖๐ เมตร ในส่วนของทางขึ้น - ลงสถานีนั้น โดยหลักการจะมี ๔ ทางขึ้น - ลง แต่หากสถานีมีการตกแต่งเพิ่มเติมหรือเป็นอาคารสำนักงาน/ศูนย์การค้า ก็จะมีการสร้างทางขึ้น - ลง โดยจะพิจารณาจากสถานะทางกายภาพอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากจะมีการก่อสร้างควบคู่ไปพร้อมกับการก่อสร้างทางด่วน ดังนั้น การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณปลายปี ๒๕๖๕ และคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี ๒๕๖๙ ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอให้มีการนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารลงดินตลอดแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และให้มีการพิจารณาสร้างพื้นที่สีเขียวร่วมด้วย	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานที่ประชุมว่า พื้นที่จังหวัดนนทบุรีมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพู ซึ่งระหว่างการก่อสร้างได้พบปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ การจราจรติดขัด การระบายน้ำท่วมขังไม่ทัน เนื่องจากมีเศษวัสดุก่อสร้างและขยะกีดขวางท่อระบายน้ำ การก่อสร้างเสาตอม่อรถไฟฟ้ากีดขวางท่อระบายน้ำและริมตลิ่งคลอง การขุดถนนเปิดพื้นผิวการจราจรส่งผลให้ถนนชำรุดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนนทบุรีขอให้ รฟม. กำกับดูแลบริษัทผู้รับเหมาอย่างใกล้ชิดตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพื่อให้เก็บเศษวัสดุก่อสร้างและขยะเป็นประจำ ไม่กีดขวางการระบายน้ำ รวมทั้งให้มีระบบระบายน้ำจากท่อเชื่อมต่อกับคลองสายหลักได้ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังและการจราจรติดขัดเหมือนในอดีตที่ผ่านมา ประธานฯ จังหวัดนนทบุรีได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขัง ซึ่งจังหวัดนนทบุรีมีจุดเสี่ยงน้ำท่วมขัง จำนวน ๒๖ จุด ทั้งนี้ พื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลอยู่ในจุดที่มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้งและมีการจราจรติดขัดมากในชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น ขอให้ รฟม. กำกับดูแลบริษัทผู้รับเหมาอย่างใกล้ชิดตั้งแต่ขั้นตอนการเริ่มก่อสร้างจนถึงสิ้นสุดการก่อสร้าง ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า จากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพูที่ผ่านมา บริษัทผู้รับเหมาไม่ได้เข้ามาหารือเรื่องแบบแปลนการก่อสร้างกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดนนทบุรีก่อน ซึ่งคาดว่าบริษัทผู้รับเหมาได้มีการเข้าไปหารือเรื่องดังกล่าวกับ สนข. หรือ รฟม. แทน แต่อาจไม่ได้มีการกล่าวถึงรายละเอียดที่สำคัญ นอกจากนี้ ในบริเวณแยกแครายมีระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น สายไฟฟ้า สายสื่อสาร สะพานข้ามแยกแคราย สะพานรถไฟฟ้าทั้ง ๒ สาย ซึ่ง ขท.นนทบุรี ไม่ทราบว่า สนข. รฟม. และบริษัทผู้รับเหมาได้กำหนดแนวทางการก่อสร้างไว้อย่างไร ดังนั้น จึงขอให้หน่วยงานข้างต้นพิจารณาชี้แจงรายละเอียดให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดนนทบุรีได้รับทราบ และรับข้อเสนอแนะ ปัญหา อุปสรรค ที่เกิดจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพูไปประกอบการจัดทำแผนงาน/โครงการ และแบบแปลนการก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ผู้แทน สขจ.นนทบุรี ขอให้บริษัทผู้รับเหมาคำนึงถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่เดิม หากจะมีการย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไปยังจุดใหม่ อาจจะส่งผลให้การจราจรติดขัด และประชาชนได้รับความเดือดร้อนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ กรณีที่จำเป็นต้องย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางขอให้แจ้ง สขจ.นนทบุรี ทราบ และให้พิจารณาสร้างป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางพร้อมศาลาที่พักผู้โดยสารชั่วคราวด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** เห็นชอบในหลักการเบื้องต้นของผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) เนื่องจากเป็นโครงการที่มีประโยชน์และมีความคุ้มค่า รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมไปพร้อมกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งที่ประชุมมีข้อเสนอแนะ ดังนี้	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ให้คำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม การเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ โดยให้ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ๒. ให้รับข้อเสนอแนะของ อจร.จังหวัดนนทบุรี ไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ต่อไป หากมีความคืบหน้าประการใด ขอให้แจ้งจังหวัดนนทบุรีทราบ เพื่อจะได้รายงานให้ อจร.จังหวัดนนทบุรี รับทราบ	
๓. การออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี เพื่อปิดกั้นช่องทางการจราจรบนถนนเทิดพระเกียรติถึงแยกถนนเลียบทางรถไฟสายใต้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า เทศบาลเมืองบางกรวย (ทม.บางกรวย) จะดำเนินการปรับปรุงถนนเทิดพระเกียรติถึงแยกถนนเลียบทางรถไฟสายใต้พร้อมบ่อพักรางวี ตำบลวัดชะลอ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ระยะทาง ๑,๑๘๒ เมตร ระหว่างวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ผู้แทน ทม.บางกรวย ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการปรับปรุงถนนดังกล่าว จะทำการปรับปรุงถนนเป็นแบบแอสฟัลท์ติก คอนกรีต ความหนาเฉลี่ย ๐.๐๗ เมตร กว้างประมาณ ๖.๐๐ - ๘.๕๐ เมตร (รวมรางวี) ระยะทาง ๑,๑๘๒ เมตร รวมทั้งทำการเสริมบ่อพักคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) จำนวน ๒๔๕ บ่อ ก่อสร้างบ่อพักเล็กเชื่อมบ่อพัก จำนวน ๒๔๕ บ่อ ก่อสร้างรางวี ค.ส.ล. หนา ๐.๒๐ เมตร และปรับปรุงวางท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ซึ่งแบ่งงานก่อสร้างเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ๑) งานถนน วางท่อ บ่อพัก และรางวี และ ๒) งานวางท่อประปาและคืนผิวจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีขอให้ ทม.บางกรวย ดำเนินการทำประชาคมภายในพื้นที่และประชาชนที่สัญจรบนถนนเส้นดังกล่าว โดยให้ชี้แจงรายละเอียดโครงการฯ แบบเคาะประตูบ้าน หรือทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมารับทราบ ฝ่ายเลขานุการฯ ขอให้ ทม.บางกรวย ร่วมกับตำรวจภูธรบางกรวย (สภ.บางกรวย) และบริษัทผู้รับเหมาดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการฯ โดยอาจใช้วิธีการทำประชาคม แจกแผ่นพับ โซเชียลมีเดีย หรือติดตั้งป้าย ทั้งนี้ กำหนดระยะเวลาให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน ผู้แทนสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรีเสนอแนะเรื่องการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ควรระบุตำแหน่งการติดตั้งป้าย กำหนดขนาดของป้าย รวมถึงการติดตั้งป้ายบอกทางเลี่ยงบริเวณทางแยกให้ประชาชนในพื้นที่และประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาเห็นได้ชัดเจน	ทม.บางกรวย สภ.บางกรวย

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สภ.บางกรวย รายงานต่อที่ประชุมว่า ในการปรับปรุงถนนดังกล่าวจะจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังสามารถใช้ถนนสัญจรเข้าที่พักอาศัยได้ตามปกติ ประธานฯ ขอให้ ทม.บางกรวย ร่วมกับ สภ.บางกรวย และบริษัทผู้รับเหมาประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับหลังจากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** เห็นชอบในหลักการเบื้องต้นในการปรับปรุงถนนเทิดพระเกียรติพร้อมบ่อพักรางวี และให้ ทม.บางกรวย ร่วมกับ สภ.บางกรวย และบริษัทผู้รับเหมารับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๔. การกำหนดจุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า สนข. ได้เคยมีการเรียนเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟม. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) แขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี (สขจ.นนทบุรี) และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานนทบุรี ลงพื้นที่ศึกษาการกำหนดจุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณดังกล่าว รวมทั้งมีการทดลองเดินรถประจำทางสาย ๑๓๔ และ ๑๙๑ ทั้งนี้ ในอนาคตจะมีการเชื่อมต่อการเดินทางทั้ง ๓ ระบบ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนให้กับประชาชน ซึ่งท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าจะมีสถานะเทียบเท่าสถานีรถไฟฟ้า หรือที่เรียกว่า Station Pier ผู้แทน ขสมก. รายงานที่ประชุมว่า ขสมก. ในฐานะคณะทำงานร่วมเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ล้อ ราง เรือ ได้รับการประสานจาก รฟม. ว่า ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าจะมีการเปิดให้บริการ และจะเปิดให้บริการระบบล้อ ราง เรือ เต็มรูปแบบ โดยเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ รฟม. กับ ขสมก. ได้ลงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าอีกครั้งหนึ่ง พบว่า จำเป็นต้องมีการปาดทางเท้าบริเวณริมถนนใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า เพื่อให้รถโดยสารประจำทาง (ความยาว ๑๒ เมตร) เลี้ยวเข้า - ออก ได้อย่างสะดวก โดยไม่กระทบต่อช่องการจราจรปกติ ดังนั้น จึงขอให้ ขท.นนทบุรี พิจารณาดำเนินการปาดทางเท้าบริเวณดังกล่าว รวมทั้งการรื้อถอนและติดตั้งเสากล้องวงจรปิด (CCTV) ไปไว้ในสถานที่ที่เหมาะสมแห่งใหม่ ผู้แทน ขท.นนทบุรี รายงานที่ประชุมว่า ขอให้ รฟม. และ ขสมก. ทำหนังสือขออนุญาตมายัง ขท.นนทบุรี ว่า จะให้ดำเนินการปาดทางเท้าออกในลักษณะใด มีรูปแบบและแบบแปลนการก่อสร้างอย่างไร หาก ขท.นนทบุรี พิจารณาแล้วว่า สามารถดำเนินการได้จะเร่งรัดดำเนินการให้ทันที แต่ถ้าอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ และไม่สามารถดำเนินการได้จะส่งเรื่องขออนุญาตดังกล่าวไปยังกรมทางหลวง (ทล.) พิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ	ขสมก. ขท.นนทบุรี รฟม.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. ความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รายงานความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) ความคืบหน้าของงานโยธาร้อยละ ๗๐.๓๒ งานไฟฟ้าร้อยละ ๖๔.๓๔ ซึ่งงานก่อสร้างโดยรวมมีความก้าวหน้าร้อยละ ๖๗.๗๕ โดยล่าช้าจากแผนร้อยละ ๐.๔๓ (ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๓) ๒) ความคืบหน้างานเสาเข็มเจาะ ขณะนี้มีเครื่องจักรก่อสร้างเสาเข็มเจาะที่เหลืออยู่ในพื้นที่ก่อสร้างทั้งสิ้น ๒ จุด ได้แก่ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเอสพลานาดและอุโมงค์ปากเกร็ด และในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ มีแผนจะนำเครื่องจักรก่อสร้างเสาเข็มเจาะเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มอีก ๑ ตัว โดยคาดว่าจะเจาะเสาเข็มแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ มีแผนการรื้อถอนเครื่องจักรก่อสร้างเสาเข็มเจาะ เพื่อเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้าง (เครื่องจักรก่อสร้างเสาเข็มเจาะตัวที่ ๑ ๒ และ ๓ รื้อถอนภายในเดือนมีนาคม เมษายน และพฤษภาคม ๒๕๖๔ ตามลำดับ) หลังจากนั้นจะเป็นการดำเนินงานในส่วนของโครงสร้างฐานราก โครงสร้างเสารถไฟ และส่วนของสถานีต่อไป ๓) ความคืบหน้าของงานทางวิ่ง บริเวณถนนติวานนท์แล้วเสร็จร้อยละ ๗๐ โดยแบ่งออกเป็น การก่อสร้างสถานีแครายและสถานีสนามบินน้ำ ซึ่งดำเนินการยกคานสถานีแล้วเสร็จ สถานีสามัคคีและสถานีกรมชลประทานคาดการณ์ว่า จะสามารถเทพื้นชั้นจำหน่ายตั๋วให้แล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ สถานีปากเกร็ดอยู่ในขั้นตอนการสร้างโครงหลังคา สถานีเลี่ยงเมืองปากเกร็ดดำเนินการเทพื้นชั้นจำหน่ายตั๋วแล้วเสร็จ อยู่ในขั้นดำเนินการเทพื้นชั้นชานชาลาและติดตั้งบันไดทางขึ้น สถานีแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด ๒๘ อยู่ในขั้นตอนการสร้างโครงหลังคา โดยมีแผนการติดตั้งหลังคากลางเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ สถานีเมืองทองธานีเริ่มดำเนินการขุดเปิดผิวดิน และสถานีศรีรัชเริ่มโครงสร้างใต้สถานี ๔) แผนการคืนสภาพผิวจราจร โดยจะเริ่มเทพื้นถนนให้เรียบร้อย ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ เป็นต้นไป คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ สำหรับการจัดการเรื่องร้องเรียน ปี ๒๕๖๓ มีเรื่องร้องเรียน จำนวน ๖๗ เรื่อง และปี ๒๕๖๔ (ตั้งแต่วันที่ ๑ - ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔) จำนวน ๖ เรื่อง จำแนกได้เป็น ๔ เรื่องหลัก ประกอบด้วย ๑) แผ่นคอนกรีตบ่อพักของการไฟฟ้านครหลวงเสียหาย ๒) น้ำปูน น้ำโคลน หรือวัสดุอุปกรณ์ตกหล่น ๓) ผิวจราจรชำรุด และ ๔) เรื่องอื่น ๆ โดยเรื่องร้องเรียนทุกเรื่อง บริษัท ซิโน - ไทยฯ ได้ทำการตรวจสอบและแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๖๓ มีจำนวน ๒๖ ครั้ง สาเหตุมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร เช่น ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือขับรถขณะมึนเมา จำนวน ๒๕ ครั้ง และถนนทรุดตัวจากการวางหรือย้ายท่อประปา จำนวน ๑ ครั้ง และในปี ๒๕๖๔ เกิดอุบัติเหตุขึ้นจำนวน ๔ ครั้ง มีสาเหตุทั้งหมดมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร	รฟม. บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ ผู้แทนบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รายงานความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔) มีรายละเอียดความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้าร้อยละ ๗๖.๑๒ และงานโยธาร้อยละ ๘๐.๕๖ ซึ่งงานก่อสร้างโดยรวมมีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๘.๗๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ	
๖. การปิดกั้นการจราจรบนถนนรัตนาธิเบศร์ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) ได้รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ขอปิดกั้นการจราจรเป็นช่วง ๆ ช่วงละประมาณ ๑๕ - ๒๐ นาที ในช่วงเวลา ๑๐.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. บริเวณช่องจราจรที่ติดกับสะพานข้ามแยกแคราย ให้รถที่มาจากทางหลักเบี่ยงไปใช้เส้นทางคู่ขนาน เพื่อทำการสลับเครื่องจักรและนำวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จ บริษัท ซิโน - ไทยฯ จะคืนสภาพจราจรให้ตามปกติ พร้อมจัดเตรียมอาสาจราจรที่ได้รับการฝึกอบรมคอยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลาที่ดำเนินการปิดกั้นการจราจร ทั้งนี้ ขท.นนทบุรี ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมหารือกรณีดังกล่าว ในวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยที่ประชุมมีมติมอบหมายให้บริษัท ซิโน - ไทยฯ ทดลองเบี่ยงการจราจร ๒ - ๓ ครั้ง ครั้งละ ๕ - ๑๐ นาที (ระยะห่างครั้งละ ๔๐ - ๖๐ นาที) เพื่อวิเคราะห์ปริมาณการจราจร จากการทดสอบ พบว่าสามารถระบายการจราจรที่ติดสะสมได้ภายในระยะเวลา ๕ นาที ซึ่งบริษัท ซิโน - ไทยฯ จะจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ แนะนำทางเลี่ยง ป้ายบอกทิศทาง การเบี่ยงจราจร ป้ายเตือนให้ครบถ้วนเหมาะสมก่อนถึงจุดก่อสร้าง ๒) ผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทยฯ ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมถึงสาเหตุของการขอปิดกั้นการจราจร เนื่องจากขั้นตอนการเจาะเสาเข็มจะต้องมีการขนย้ายดินที่เกิดจากการเจาะออกจากพื้นที่ให้เร็วที่สุด มิฉะนั้นจะไม่สามารถดำเนินการเจาะเสาเข็มต่อได้ โดยรถที่ใช้ในการขนย้ายดินเป็นรถขนาดใหญ่ จึงจำเป็นต้องทำการปิดกั้นการจราจรเพื่อให้รถขนดินสามารถวิ่งเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้ ทั้งนี้ บริษัท ซิโน - ไทยฯ มีความประสงค์จะขอปิดกั้นการจราจรดังกล่าวถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ ๓) ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีขอให้บริษัท ซิโน - ไทยฯ กำหนดวัน เวลา จำนวนครั้ง ที่ต้องการปิดกั้นการจราจรให้ชัดเจน รวมทั้งจัดทำแผนเตรียมความพร้อมรองรับและแก้ไขปัญหากรณีเกิดอุบัติเหตุ ๔) ผู้แทนประธานหอการค้าจังหวัดนนทบุรีเสนอแนะให้ติดป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางเลี่ยงอื่นที่ไม่ต้องผ่านเส้นทางปิดกั้นการจราจร ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบ	ขท.นนทบุรี ตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์ บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕) ประธานฯ มอบหมายให้บริษัท ซิโน - ไทยฯ จัดเตรียมพื้นที่และรถลากไว้เพื่อเคลื่อนย้ายรถยนต์ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และไม่ควรปิดกั้นการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน สำหรับป้ายหยุดรถประจำทางบริเวณที่ปิดกั้นการจราจร ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์ ขท.นนทบุรี และบริษัท ซิโน - ไทยฯ ลงพื้นที่เพื่อสำรวจความเหมาะสมในการเคลื่อนย้าย หากจำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้าย มอบหมายให้บริษัท ซิโน - ไทยฯ เป็นผู้รับผิดชอบ ๖) ที่ประชุมกำหนดหลักการกรณีการปิดกั้นการจราจร ให้บริษัท ซิโน - ไทยฯ ถือปฏิบัติ หากดำเนินการปิดกั้นการจราจรแล้วเกิดปัญหาการจราจรติดขัดสะสม บริษัท ซิโน - ไทยฯ จะปิดการจราจรในครั้งต่อไปได้ ก็ต่อเมื่อบริษัท ซิโน - ไทยฯ ได้ทำการระบายการจราจรจนคลี่คลาย โดยมอบหมายให้ตำรวจภูธรที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วย ขท.นนทบุรี ลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์ กำกับ ดูแล ให้การปิดกั้นการจราจรเกิดความเรียบร้อย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบบริษัท ซิโน - ไทยฯ และ ขท.นนทบุรี ดำเนินการตามมติที่ประชุมต่อไป	
๗. ขอความอนุเคราะห์ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ประตู ๑ กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) ๑) ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติให้ทดสอบการเปิดเกาะกลางถนนบริเวณหน้าประตู ๑ พณ. ช่วงวันทำการ ตั้งแต่เวลา ๑๖.๓๐ - ๑๗.๓๐ น. พร้อมทั้งมอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก และผลการทดสอบปรากฏว่า หลังจากเปิดเกาะกลางถนนบริเวณหน้าประตู ๑ พณ. เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถควบคุมปริมาณรถยนต์ได้ ทำให้การจราจรไม่ติดขัดมาก แต่เนื่องจากปัจจุบันตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีมีภารกิจเป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถจัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณดังกล่าวได้ จึงเกิดปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณหน้า พณ. โดย พณ. ขอความอนุเคราะห์จังหวัดนนทบุรีดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างถาวร ดังนั้น สำนักงานจังหวัดนนทบุรีจึงได้เชิญ พณ. ร่วมกับตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์ และเทศบาลนครนนทบุรี (ทน.นนทบุรี) เข้าร่วมประชุมหารือกลุ่มย่อย (Working Group) และได้ลงพื้นที่ เพื่อสังเกตสภาพการจราจร เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๖.๓๐ น. ณ บริเวณประตู ๑ พณ. ๒) ผู้แทน พณ. ได้รายงานข้อเท็จจริงและสภาพปัญหาจากการลงพื้นที่ร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม ดังนี้ ๒.๑) ปริมาณรถยนต์ที่วิ่งออกจาก พณ. ช่วงเวลา ๑๖.๓๐ - ๑๗.๐๐ น. มีจำนวนมาก ๒.๒) กรณีที่ไม่มีการเปิดจุดเกาะกลางเพื่อระบายรถยนต์ในช่วงเวลาเร่งด่วน รถที่ออกจาก พณ. ต้องเลี้ยวซ้ายออกจากประตู ๑ แล้วเบี่ยงขวาเพื่อกลับรถ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและทำให้การจราจรติดขัดทั้งสองด้าน คือ ด้านที่มาจากสะพานพระนั่งเกล้าและจากสนามบินน้ำ	พณ. ทน.นนทบุรี ตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๓) กรณีที่มีการเปิดจุดเกาะกลาง เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถควบคุมปริมาณรถยนต์ได้ จึงทำให้การจราจรไม่ติดขัดมาก ๒.๔) ทน.นนทบุรี จะดำเนินการรื้อเกาะกลางถนนออกเพิ่มเติม เพื่อขยายพื้นที่การเลี้ยวของรถยนต์ที่ออกจาก พณ. จากเดิม ๑๓.๖๐ เมตร เป็น ๑๔.๐๐ เมตร ๓) ผู้แทน ทน.นนทบุรี รายงานต่อที่ประชุมว่า การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสามารถทำได้ โดยจะขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๖๕ ๔) ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนนทบุรีให้ความเห็นต่อที่ประชุมว่า การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ควรติดตั้งทั้งแบบเสาตั้งและแบบแขนยื่น ๕) ประธานฯ ให้คำแนะนำว่า การเปิดปิดสัญญาณไฟจราจร ควรเปิดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนในวันจันทร์ - วันศุกร์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบในหลักการเบื้องต้นการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณจุดกลับรถ ประตู ๑ พณ. โดยมอบหมายให้ ทน.นนทบุรี ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรดังกล่าว และดำเนินการรื้อเกาะกลางถนนออก เพื่อขยายพื้นที่การเลี้ยวของรถยนต์ที่ออกจาก พณ. จากเดิม ๑๓.๖๐ เมตร เป็น ๑๔.๐๐ เมตร ทั้งนี้ ให้ดูความเหมาะสมของระยะพื้นที่การเลี้ยว รวมทั้งมอบหมายให้ พณ. จัดทำป้ายระบุช่องจราจรของรถยนต์ที่วิ่งออกจาก พณ. ให้ชัดเจน และจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยช่วยอำนวยการจราจรเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจติดภารกิจ มอบหมายให้ตำรวจภูธรรัตนาธิเบศร์รับผิดชอบดูแลสัญญาณไฟจราจร ในช่วงเวลา ๑๖.๓๐ - ๑๗.๓๐ น.	
๘. ขอปิดช่องจราจรบางช่องทางบนถนนเทิดพระเกียรติ ตำบลวัดชลอ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ๑) ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการเบื้องต้นให้ปรับปรุง ๒ เรื่อง ๑) ให้ทำประชาคมภายในพื้นที่และประชาชนที่สัญจรบนถนนเส้นนั้น โดยเฉพาะการอธิบายชี้แจงรายละเอียดโครงการโดยสรุป (Project Brief) และ ๒) การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ควรระบุตำแหน่งการวางป้ายฯ กำหนดขนาดของป้ายฯ และติดตั้งป้ายฯ บอกทางเลี่ยง ทางแยก ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่และผู้ที่สัญจรผ่านถนนดังกล่าวเห็นได้ชัดเจน ๒) ผู้แทนตำรวจภูธรบางกรวยได้รายงานต่อที่ประชุมว่า เทศบาลเมืองบางกรวย (ทม.บางกรวย) ได้ประสานกับตำรวจภูธรบางกรวย เรื่องการปรับปรุงถนนเทิดพระเกียรติ จากแยกเทิดพระเกียรติ - แยกถนนเลียบทางรถไฟ เป็นระยะทางประมาณ ๑,๒๐๐ เมตร ระหว่างวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และเสนอขอปิดการจราจร ๑ ช่องจราจร โดยถนนเทิดพระเกียรติมีลักษณะเป็นถนน ๒ ช่องจราจร มีไหล่ทางแคบ ผู้แทนตำรวจภูธรบางกรวย มีความเห็นว่า ควรปิดการจราจรจำนวน ๑ ช่องจราจร ให้จัดการ	ทม.บางกรวย ตำรวจภูธรบางกรวย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เดินรถทางเดียว คือ มุ่งหน้าจากแยกเทิดพระเกียรติ - แยกเลียบทางรถไฟตลอด ๒๔ ชั่วโมง ไม่ให้มีการสลับเส้นทางการเดินรถบางช่วงเวลา เพื่อป้องกันการเกิดความสับสนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนเส้นนี้มิได้มีเฉพาะประชาชนในพื้นที่เท่านั้น ทั้งนี้ ผู้ใช้รถใช้ถนนเทิดพระเกียรติที่มุ่งหน้ามาจากทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก สามารถใช้ถนนเส้นเลียบทางรถไฟ จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนหมู่บ้าน ส.ภาณุรังษี เมื่อถึงแยกวัดสำโรงเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนบางกรวย - ไทรน้อย และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเทิดพระเกียรติได้ ในส่วนของการทำประชาคมมีประชาชนเข้าร่วมประมาณ ๑๐๐ คน ตำรวจภูธรบางกรวยได้นำเสนอให้มีการปิดช่องจราจรจัดการเดินรถทางเดียวแบบมุ่งหน้าจากแยกเทิดพระเกียรติ - แยกเลียบทางรถไฟ เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการเกิดอุบัติเหตุ แต่ประชาชนที่มาร่วมประชาคมมีความเห็นในทางเดียวกัน คือ ต้องการให้กำหนดการเดินรถเป็นช่วงเวลาตามสภาพการจราจร คือ ช่วงเวลา ๐๕.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. ให้รถมุ่งหน้าจากแยกเทิดพระเกียรติ - แยกเลียบทางรถไฟ และช่วงเวลา ๑๕.๐๐ - ๐๕.๐๐ น. ให้รถมุ่งหน้าจากแยกเลียบทางรถไฟ - แยกเทิดพระเกียรติ แต่ทางตำรวจภูธรบางกรวยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า หากปฏิบัติตามที่ประชาชนเสนอความเห็นจะเสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุได้ ๓) ผู้แทน ทม.บางกรวย ได้นำเสนอต่อที่ประชุมว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องเตรียมมาตรการในการตั้งรับข้อร้องเรียนหรือข้อสงสัยจากประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับการปิดช่องจราจรให้เดินรถทางเดียวตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๔) ประธานฯ ได้แนะนำให้มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์อย่างชัดเจน และเร่งรัด ทม.บางกรวย ดำเนินการก่อสร้างให้เร็วขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบในหลักการเบื้องต้นที่ผู้แทนตำรวจภูธรบางกรวยได้เสนอต่อที่ประชุม โดยให้ทดลองปิดช่องจราจรและให้จัดการเดินรถทางเดียวกัน โดยมุ่งหน้าจากแยกเทิดพระเกียรติ - แยกเลียบทางรถไฟตลอด ๒๔ ชั่วโมง หลังจากนั้นให้พิจารณาข้อร้องเรียนของประชาชน หากเกิดปัญหาสามารถทำการปรับแก้ไขให้เหมาะสมกับสถานการณ์	
๙. สรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานสรุปผลการดำเนินงานของ อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ในส่วนของ อจร.จังหวัดนนทบุรี มีการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาในพื้นที่จำนวน ๒๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๗ เรื่อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ๑) การแก้ไขปัญหาการจราจร มีการพิจารณาการแก้ไขปัญหาการจราจร จำนวน ๑๐ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๗ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้	สนจ.นนทบุรี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑) แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร บริเวณถนนงามวงศ์วานและแยกแคราย	-	√
๒) การเปิดจุดกลับรถ บริเวณประตู ๑ กระทรวงพาณิชย์	√	-
๓) การขอความอนุเคราะห์ทางเข้า - ออก ถนนติวานนท์ด้านหน้าวัดชลประทานรังสฤษดิ์พระอารามหลวง	√	-
๔) การขอให้เปิดช่องจราจรทางลงสะพานข้ามคลองบางบัวทอง เส้นถนนราชพฤกษ์ เพื่อให้รถเข้าช่องทางหน้าโรงเรียนนนทบุรีวิทยาลัย	-	√
๕) การปรับปรุงเส้นทางเข้าโรงพยาบาลปากเกร็ด	√	-
๖) การแก้ไขปัญหาการจราจรและน้ำท่วมขังบริเวณทางด่วนงามวงศ์วาน	-	√
๗) การจัดระเบียบทางเดินเท้าบริเวณทั้งสองฝั่งสะพานลอยคนข้ามและการเปิด - ปิดจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลพระนั่งเกล้าที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาล	-	√
๘) การปรับปรุงเส้นทางเข้าโรงพยาบาลปากเกร็ด ๒	-	√
๙) แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดกลับรถบริเวณหน้าสำนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) สำนักงานไทรน้อย	-	√
๑๐) การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าทางเข้าเทศบาลเมืองบางกรวย และ กฟผ. สำนักงานใหญ่ อำเภอบางกรวย	-	√
รวมทั้งสิ้น (๑๐ เรื่อง)	**๓**	**๗**

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

มีการพิจารณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑) โครงการซ่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานนวลฉวี) จังหวัดนนทบุรี	√	-
๒) โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนต่อเชื่อมถนนพุทธมณฑล สาย ๓ - ทางหลวงหมายเลข ๓๔๐	-	√
๓) ขออนุญาตปิดเบี่ยงจราจรพร้อมติดตั้งป้ายและเครื่องหมายควบคุมการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๙	-	√
รวมทั้งสิ้น (๓ เรื่อง)	**๑**	**๒**

๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

มีการพิจารณาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๕ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑) ความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	√
๒) การขอใช้ผิวจราจรถนนรัตนาธิเบศร์เพื่อดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู	√	-
๓) แผนการรื้อย้ายท่อระบายน้ำบริเวณสถานีแคราย สถานีสนามบินน้ำ และสถานีสามัคคี ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู	√	-
๔) การก่อสร้างท่าเรือบริเวณสะพานพระนั่งเกล้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	√
๕) การคืนผิวจราจรหลังการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	√
รวมทั้งสิ้น (๕ เรื่อง)	**๒**	**๓**

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔) เรื่องอื่น ๆ

มีการพิจารณาเรื่องอื่น ๆ จำนวน ๖ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑) ความคืบหน้างานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินร่วมกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณถนนกาญจนาภิเษก ช่วงจุดตัดถนนบางกรวย - ไทรน้อย - คลองบางไผ่ - จุดตัดถนนจันทร์ทองเอี่ยม	-	√
๒) การก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน	-	√
๓) แนวทางการบูรณาการแผนงาน/โครงการการนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารต่าง ๆ ลงดินในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี (เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพู)	-	√
๔) แผนงาน/โครงการการนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารต่าง ๆ ลงดินของแต่ละหน่วยงาน	-	√
๕) การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลงทางด่วนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าห้าแยกปากเกร็ด	-	√
๖) ปัญหาพื้นผิวถนนชำรุดเนื่องจากการเปิด - ปิดฝาบ่อพักท่อร้อยสายไฟฟ้าและสายสื่อสาร บริเวณหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี - แยกแคราย	√	-
รวมทั้งสิ้น (๖ เรื่อง)	**๑**	**๕**

๕) ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปัญหาจราจรและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีปริมาณความต้องการด้านการขนส่งและจราจรเพิ่มขึ้น จึงต้องวางแผนการพัฒนาอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในอนาคต ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายกันอย่างมีประสิทธิภาพ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๑๕๖๔ รับทราบ

---

๑๐. เทศบาลเมืองบางกรวย (ทม.บางกรวย) ขอขยายเวลาดำเนินการโครงการถนนเทิดพระเกียรติ — ทม.บางกราย

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ มีมติเห็นชอบในหลักการเบื้องต้นของการปรับปรุงถนนเทิดพระเกียรติพร้อมบ่อพักรางวี รวมทั้งให้ ทม.บางกรวย ร่วมกับตำรวจภูธรบางกรวย และบริษัทผู้รับเหมาพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอแนะ/ความเห็นของอนุกรรมการ และในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔ มีมติเห็นชอบให้ตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี เพื่อปิดกั้นช่องทางการจราจรบนถนนเทิดพระเกียรติ - แยกถนนเลียบทางรถไฟสายใต้ ระยะทาง ๑,๑๘๒ เมตร ระหว่างวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔

ผู้แทน ทม.บางกรวย ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ขณะนี้ ทม.บางกรวย ยังไม่ได้ผู้รับจ้างเพื่อดำเนินโครงการถนนเทิดพระเกียรติ จึงเสนอขอขยายระยะเวลาดำเนินโครงการดังกล่าวจากเดิม วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ออกไปอีก จำนวน ๑๘๐ วัน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง นับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาดำเนินโครงการถนนเทิดพระเกียรติออกไปอีก จำนวน ๑๘๐ วัน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง นับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา และในหลักการสามารถขยายระยะเวลาได้ แต่จะต้องมีระยะเวลารวมกันไม่เกิน ๑ ปี	
๑๑. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้เสนอแนวทางปรับปรุงระบบจราจรบริเวณหน้าทางเข้า ทม.บางกรวย และสำนักงานใหญ่ กฟผ. อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ กฟผ. ได้เสนอปัญหาจราจรบริเวณหน้าทางเข้า ทม.บางกรวย และสำนักงานใหญ่ กฟผ. อำเภอบางกรวย ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้ สนข. ศึกษาทางเลือกและวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในเบื้องต้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ใช้เส้นทางและประชาชนในพื้นที่ ผู้แทน สนข. ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ๑) เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ สนข. ได้ร่วมกับ กฟผ. ลงพื้นที่สำรวจปัญหาการจราจรบริเวณหน้าทางเข้า ทม.บางกรวย และสำนักงานใหญ่ กฟผ. อำเภอบางกรวย เพื่อเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น รวมถึงสำรวจโครงข่ายและสภาพการจราจรโดยรอบวงเวียน เพื่อใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการปรับปรุงการจราจรบริเวณดังกล่าว ๒) แนวทางเลือกที่ ๒ ปรับลดขนาดวงเวียน โดยให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทุกทิศทางบริเวณทางแยกเชื่อมต่อสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกันในแต่ละทิศทาง และเพิ่มช่องทางเดินรถที่สอดคล้องกับสภาพการเดินทางในปัจจุบัน ๓) เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ สนข. ได้หารือร่วมกับ กฟผ. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภ.บางกรวย ทม.บางกรวย สำนักงานเขตบางพลัด ซึ่งที่ประชุมได้มีความเห็นสอดคล้องตามแนวทางเลือกที่ ๒ ตามที่ สนข. เสนอ และเห็นควรให้นำเสนอ อจร.จังหวัดนนทบุรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป ผู้แทนตำรวจภูธรบางกรวยได้รายงานต่อที่ประชุมว่า สภาพการจราจรบริเวณวงเวียนจะมีปริมาณการจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยมีสัญญาณไฟจราจรที่ยังไม่เปิดใช้งาน จำนวน ๒ จุด ได้แก่ บริเวณปากทางเข้าตำแหน่งหมายเลข ๒ (ทางเข้า ทม.บางกรวย) และปากทางเข้าตำแหน่งหมายเลข ๓ โดยตำรวจภูธรบางกรวยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณหน้า กฟผ. จำนวน ๑ นาย และบริเวณตำแหน่งหมายเลข ๓ ทางขึ้นสะพานพระราม ๗ จำนวน ๑ นาย ทั้งนี้ ในรูปแบบตามแนวทางเลือกที่ ๑ หรือ ๒ จะทำให้มีสัญญาณไฟจราจรในวงเวียน จำนวนทั้งสิ้น ๑๐ จุด ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรของการจราจรในจุดอื่น และจะทำให้มีจำนวนรถติดสะสมเพิ่มขึ้น จึงเห็นควรลดจำนวนการเปิดสัญญาณไฟจราจรลง ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีได้รายงานต่อที่ประชุมว่า เห็นด้วยกับผู้แทนตำรวจภูธรบางกรวย โดยขอให้ สนข. พิจารณากรณีให้รถตัดกระแสจราจรจากตำแหน่งหมายเลข ๒ ไปยังตำแหน่งหมายเลข ๗ โดยตรงกับกรณีให้รถขับวนไปตามวงเวียนเพื่อไปขึ้นสะพานพระราม ๗ แบบใดจะมีความคล่องตัวมากกว่า	สนข. ตำรวจภูธรบางกรวย กฟผ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ทม.บางกรวย ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า เห็นควรจัดการจราจรแบบไม่ตัดกระแสจราจร แต่ให้รถขับวนเข้าวงเวียน เพื่อไปขึ้นสะพานพระราม ๗ ประธานการประชุมฯ ได้ให้แนวทางในการจัดระบบการจราจรดังกล่าวว่า ไม่ควรตัดกระแสจราจรหรือมีสัญญาณไฟจราจรเพิ่ม และปรับลดขนาดวงเวียนเพื่อเพิ่มช่องจราจร โดยแยกช่องการจราจรให้ชัดเจน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** มอบหมายให้ สนข. หารือร่วมกับ กฟผ. ตำรวจภูธรบางกรวย ทม.บางกรวย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยให้รับความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปประกอบการพิจารณา และนำเสนอให้ อจร.จังหวัดนนทบุรี พิจารณาอีกครั้งในโอกาสต่อไป	
๑๒. การดำเนินโครงการบูรณาการสวัสดิการที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงานและศูนย์บริการของข้าราชการพลเรือนสามัญในที่ราชพัสดุ ผู้แทนกรมธนารักษ์ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า กรมธนารักษ์จะดำเนินโครงการบูรณาการสวัสดิการที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงานและศูนย์บริการของข้าราชการพลเรือนสามัญในที่ราชพัสดุ เพื่อเป็นสวัสดิการให้แก่ข้าราชการพลเรือนสามัญมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง โดยรูปแบบโครงการเป็นอาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม) จำนวน ๗ ชั้น ๗๖ ยูนิต มีที่จอดรถ จำนวน ๓๓ คัน มีพื้นที่ใช้สอยยูนิตละ ๔๐ ตารางเมตร ในที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ นบ.๓๘๐ (บางส่วน) ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี เนื้อที่ประมาณ ๑ - ๐ - ๖๔ ไร่ ประธานการประชุมฯ ขอให้ผู้แทนกรมธนารักษ์ตรวจสอบว่า ในสัญญาก่อสร้างได้กำหนดเงื่อนไข กรณีการก่อสร้างโครงการดังกล่าวส่งผลทำให้ถนนทางหลวงเสียหาย ผู้รับจ้างต้องดำเนินการปรับปรุงและซ่อมแซมถนนให้สามารถกลับมาใช้งานได้ตามปกติหรือไม่ ทั้งนี้ การก่อสร้างต้องไม่กีดขวางหรือส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนและการก่อสร้างต้องไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบในหลักการและมอบผู้แทนกรมธนารักษ์รับความเห็นที่ประชุมประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	กรมธนารักษ์
๑๓. ข้อร้องเรียนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ผู้แทนโครงการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ ได้หารือร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง (ทล.) และบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ปรึกษาผู้ออกแบบแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทาง ดังนี้	ทล.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) กรณีประชาชนได้รับผลกระทบ เนื่องจากเส้นทางถูกปิด ๓ เส้นทาง ๑.๑) ช่วง กม.๔+๒๐๐ - กม.๔+๓๕๐ (ถนนซอยประชาร่วมใจ) อยู่ในพื้นที่ตำบลบางแม่นาง ทล. ได้ออกแบบก่อสร้างทางบริการ และทางลอดให้แล้วเป็นช่วง ๆ โดยพิจารณาจากโครงข่ายถนนตามหลักเกณฑ์ของ ทล. ซึ่งถนนซอยประชาร่วมใจ ๑ เมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดผ่าน และปิดเส้นทางถนนซอยนี้แล้ว ยังคงสามารถสัญจรเชื่อมต่อกันได้ โดยใช้ถนนเทิดพระเกียรติ (นบ.๓๐๙๙) และทางบริการ เพื่อลอดใต้สะพานยกระดับข้ามถนนแก้วอินทร์ กม.๒+๓๐๐ ห่างจากจุดเดิมประมาณ ๒ กิโลเมตร ความสูงช่องลอดประมาณ ๕.๕๐ เมตร เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ ได้หารือร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง เนื่องจากมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณ ทั้งค่าเวนคืนที่ดินและค่าก่อสร้าง โดยได้ข้อสรุปว่า ในระยะแรกโครงการฯ จะทำทางบริการเป็นการชั่วคราวขนานไปกับทางหลักในแนวเขตทาง ทั้งด้านซ้ายทางและด้านขวา และมีทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร ซึ่งต้องมีการปรับรูปแบบการก่อสร้างสะพานเพื่อลดความหนาของพื้นสะพานลง ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้ (๑) ช่องลอดมีความสูงไม่น้อยกว่า ๒.๓๐ เมตร ซึ่งโครงการฯ ได้ประสานกับทางเทศบาลเมืองบางแม่นาง (ทม.บางแม่นาง) แล้ว ทม.บางแม่นาง ต้องการให้ช่องลอดมีความสูงไม่น้อยกว่า ๒.๓๐ เมตร เพื่อให้รถพยาบาลฉุกเฉินสามารถผ่านได้ (๒) ค่าระดับก่อสร้างถนนทางลอดจะต่ำกว่าระดับน้ำสูงสุดของคลองบางไทร ซึ่งมีเขื่อนป้องกันตลิ่ง เพื่อให้ได้ความสูงของช่องลอดตามความต้องการ จะมีโอกาสที่น้ำจะระบายไม่ทันในบางครั้ง เนื่องจากการออกแบบเป็นการแก้ปัญหาให้ตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ หากประชาชนในพื้นที่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าวได้ และขอให้ ทม.บางแม่นาง อนุเคราะห์ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำกรณีน้ำท่วมหรือระบายน้ำไม่ทัน ทั้งนี้ โครงการฯ จะนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นต่อ ทล. เพื่อออกแบบทางบริการลอดใต้สะพานคลองบางไทรให้สอดคล้องกับสภาพหน้างาน เมื่อได้แบบร่างแล้ว โครงการฯ จะขอความอนุเคราะห์ใช้พื้นที่อำเภอบางใหญ่ หรือ ทม.บางแม่นาง ทำประชาคมกับประชาชนในชุมชน หากมีมติเห็นชอบโครงการฯ จะดำเนินการนำเสนอขอแบบก่อสร้างที่ลงนามแล้วเสร็จ เพื่อทำการก่อสร้างต่อไป ๑.๒) ช่วง กม.๔+๔๗๕ ถนนเทิดพระเกียรติ (นบ.๓๑๐๑) อยู่ในพื้นที่ตำบลบางแม่นาง โครงการฯ ไม่สามารถก่อสร้างทางลอดเชื่อมต่อเส้นทางดังกล่าวได้ เนื่องจากตำแหน่งดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นทางบริการ ซึ่งเป็นถนนกว้างข้างละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๑ เมตร รวมเป็น ๙ เมตร รถวิ่งสวนทางกันได้ ผู้ใช้ทางสามารถใช้เส้นทางบริการ เพื่อกลับรถบริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ มีระยะช่องลอดความสูง ๕ เมตร โดยระยะทางจากจุดเริ่มต้นไปถึงจุดกลับรถคลองประปามหาสวัสดิ์ประมาณ ๔๐๐ เมตร	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓) ช่วง กม.๘+๗๑๐ ถนนเลียบคลองยายเหมือน อยู่ในพื้นที่ตำบลบ้านใหม่ เมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ ถนนเลียบคลองยายเหมือนโดนตัดขาด แต่ยังสามารถสัญจรเชื่อมต่อกันได้ โดยสามารถไปกลับรถที่ทางลอด ๓ แห่ง ที่มีขนาดความสูงของรถแตกต่างกัน ดังนี้ (๑) รถที่มีความสูงไม่เกิน ๑.๘๐ เมตร ใช้ทางบริการถนนเลียบคลองชลประทาน เพื่อลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง ห่างจากจุดเดิมประมาณ ๖๐๐ เมตร (๒) รถยนต์ที่มีความสูงไม่เกิน ๒.๕๐ เมตร ใช้ทางบริการถนนเลียบคลองชลประทาน เพื่อลอดใต้สะพานคลองหลุมลี ห่างจากจุดเดิมประมาณ ๑,๒๕๐ กิโลเมตร (๓) รถที่มีความสูงไม่เกิน ๕.๕๐ เมตร ใช้ทางบริการถนนเลียบคลองชลประทาน เพื่อลอดใต้สะพานยกระดับข้ามทางหลวงชนบท นบ.๕๐๑๔ ห่างจากจุดเดิมประมาณ ๑.๑๕๐ กิโลเมตร เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนในพื้นที่ โครงการฯ จะนำเสนอ ทล. เพื่อออกแบบถนนลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือนเพิ่มเติม ตามเงื่อนไขดังนี้ (๑) ช่องลอดมีความสูงไม่น้อยกว่า ๑.๘๐ เมตร (๒) ค่าระดับก่อสร้างถนนทางลอดต่ำกว่าระดับน้ำสูงสุดของคลองยายเหมือน เพื่อจะให้ได้ความสูงของช่องลอดตามความต้องการ ซึ่งมีโอกาสที่น้ำจะระบายไม่ทันในบางครั้ง เนื่องจากการออกแบบในครั้งนี้เป็นการแก้ปัญหาให้ตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ หากประชาชนในพื้นที่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าวได้ และขอให้องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ (อบต.บ้านใหม่) อนุเคราะห์ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำกรณีน้ำท่วมหรือระบายน้ำไม่ทัน โครงการฯ จะนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นต่อ ทล. เพื่อออกแบบทางบริการลอดใต้สะพานคลองยายเหมือนให้สอดคล้องกับสภาพหน้างาน เมื่อได้แบบร่างแล้ว โครงการฯ จะขอความอนุเคราะห์ใช้พื้นที่อำเภอบางใหญ่ หรือ อบต.บ้านใหม่ ทำประชาคมกับประชาชนในชุมชน หากมีมติเห็นชอบโครงการฯ จะดำเนินการนำเสนอขอแบบก่อสร้างที่ลงนามแล้วเสร็จเพื่อทำการก่อสร้างต่อไป ๒) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จำนวน ๓ เส้นทาง ๒.๑) ช่วง กม.๕+๘๕๐ ถนนเลียบคลองตาด่อน อยู่ในพื้นที่ตำบลบางแม่นาง ถนนเดิมผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็กเสริมเหล็กกว้าง ๕.๕๐ เมตร ตามแบบมีทางลอดระดับความสูงประมาณ ๑.๘๐ เมตร โดยขอความอนุเคราะห์ให้โครงการฯ ปรับปรุงความสูงของช่องลอดจากเดิม ๑.๘๐ เมตร เป็น ๒.๓๐ เมตร	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๑) เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน โครงการฯ จะนำเสนอ ทล. เพื่อปรับปรุงระดับความสูงของช่องลอด ภายใต้เงื่อนไขว่า ช่องลอดมีความสูงไม่น้อยกว่า ๒.๓๐ เมตร ค่าระดับก่อสร้างถนนทางลอดต่ำกว่าระดับน้ำสูงสุดของคลองตาด่อน เพื่อจะให้ได้ความสูงของช่องลอดตามความต้องการ ซึ่งมีโอกาสที่น้ำจะระบายไม่ทันในบางครั้ง เนื่องจากการออกแบบในครั้งนี้เป็นการแก้ปัญหาให้ตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ หากประชาชนในพื้นที่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าวได้ และขอให้ ทม.บางแม่นาง อนุเคราะห์ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำกรณีน้ำท่วมหรือระบายน้ำไม่ทัน (๒) โครงการฯ จะนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นต่อ ทล. เพื่อออกแบบทางบริการลอดใต้สะพานคลองตาด่อนให้สอดคล้องกับสภาพหน้างาน เมื่อได้แบบร่างแล้ว โครงการฯ จะขอความอนุเคราะห์ใช้พื้นที่อำเภอบางใหญ่ หรือ ทม.บางแม่นาง ทำประชาคมกับประชาชนในพื้นที่ หากมีมติเห็นชอบโครงการฯ จะดำเนินการนำเสนอขอแบบก่อสร้างที่ลงนามแล้วเสร็จเพื่อทำการก่อสร้างต่อไป ๒.๒) ช่วง กม.๖+๐๗๕ - กม.๖+๑๕๐ อยู่ในพื้นที่ตำบลบางแม่นาง ถนนเดิมผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีตกว้าง ๕.๕๐ เมตร มีการก่อสร้างคันทางปิดถนนดังกล่าว โดยขอความอนุเคราะห์ให้โครงการฯ ก่อสร้างท่อลอดเชื่อมต่อเส้นทางที่ถูกคันทางปิดทับ โดยโครงการฯ ไม่สามารถก่อสร้างทางลอดเชื่อมต่อเส้นทางได้ เนื่องจากจุดที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ ตัดขาดถนนเข้าหมู่ที่ ๗ ๘ และ ๙ เป็นจุดสิ้นสุดทางบริการ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางบริการ เพื่อลอดใต้สะพานตามขนาดความสูงของรถที่แตกต่างกัน ดังนี้ (๑) รถที่มีความสูงไม่เกิน ๑.๘๐ เมตร (จะมีการปรับแก้ความสูงทางลอดเป็น ๒.๓๐ เมตร) ใช้ทางบริการ เพื่อลอดใต้สะพานคลองตาด่อน ห่างจากจุดกลับรถเดิมประมาณ ๐.๒๗๐ กิโลเมตร (๒) รถที่มีความสูงไม่เกิน ๒.๕๐ เมตร ใช้ทางบริการ เพื่อลอดใต้สะพานคลองเจริญสุข ห่างจากจุดกลับรถเดิมประมาณ ๐.๗๓๐ กิโลเมตร (๓) รถที่มีความสูงไม่เกิน ๕.๕๐ เมตร ใช้ทางบริการ เพื่อลอดใต้สะพานคลองประปามหาสวัสดิ์ ห่างจากจุดกลับรถเดิมประมาณ ๑.๐๓๐ กิโลเมตร ๒.๓) ช่วง กม.๖+๖๖๑ อยู่ในพื้นที่ตำบลบ้านใหม่ ถนนเดิมผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีตกว้าง ๕.๕๐ เมตร ตามแบบโครงการฯ จะดำเนินการก่อสร้างเป็น Underpass Box ความสูง ๒.๔๐ เมตร ขนาด ๑ ช่องจราจร โดยขอความอนุเคราะห์ให้โครงการฯ เพิ่มช่องจราจรจาก ๑ ช่องจราจร เป็น ๒ ช่องจราจร ซึ่งโครงการฯ ได้ดำเนินการแก้ไขแบบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยออกแบบก่อสร้างเป็น Underpass Box ขนาด ๒ ช่องจราจร อยู่ระหว่างขั้นตอนการต่อรองราคาและแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ข้อเสนอเพิ่มเติมให้เป็นไปตามที่ได้ทำประชาคมไว้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้ทำถนนคู่ขนานเลียบทางหลักของโครงการฯ ตลอดสายทาง แบบก่อสร้างปัจจุบันมีเป็นช่วง ๆ ไม่ตลอดสายทาง โครงการฯ เป็นตัวแทนผู้ว่าจ้าง (ทล.) ในการควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแบบของสัญญา ซึ่งโครงการฯ ได้พยายามแก้ไข เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้อย่างเต็มกำลังความสามารถตามงบประมาณ และขอบเขตหน้าที่ของโครงการฯ ที่จะสามารถทำได้ โดยในขั้นตอนการออกแบบทางโครงการฯ ไม่ทราบรายละเอียด จึงไม่สามารถให้ข้อมูลการทำประชาคมเพื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ชัดเจน โดยในขั้นตอนการก่อสร้างตามแบบก่อสร้างนั้น โครงการฯ มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ จึงจำเป็นต้องพิจารณาเส้นทางที่ถูกตัดขาดที่อยู่ใกล้กันให้ไปใช้ทางลอดที่กำหนดไว้ในแบบก่อสร้างตามหลักวิศวกรรมร่วมกัน ผู้แทน ทล. ได้รายงานที่ประชุมว่า ทล. โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี - บางใหญ่ไว้ ตามรูปแบบการให้บริการของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นหลัก ในส่วนของทางบริการหรือทางคู่ขนาน ทล. ได้พิจารณาถึงโครงข่ายของชุมชนหรือถนนที่อยู่เดิม โดยทำการเชื่อมโครงข่ายถนนเดิมที่ถูกตัดขาด ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างทางลอด ทางเชื่อม หรือทางข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำหรับโครงข่ายรองจะทำเป็นทางบริการเชื่อมโครงข่ายหลักเป็นช่วง ๆ โดยมีระยะทางบริการตลอดสายประมาณ ๑๒ กิโลเมตร ทั้ง ๒ ข้างทาง รวมเป็น ๒๔ กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบัน ทล. ได้ก่อสร้างทางบริการไปแล้วประมาณ ๑๒ กิโลเมตร คงเหลือที่ยังไม่ได้ดำเนินการประมาณ ๑๒ กิโลเมตร หากจำเป็นที่จะต้องทำทางบริการส่วนที่เหลือตามข้อเสนอ จะต้องทำการเวนคืนที่ดินข้างละ ๒๐ เมตรตลอดแนวเขตทาง ซึ่งจากการสำรวจเบื้องต้น จะเกิดผลกระทบต่อประชาชนเดิมที่ไม่เคยถูกเวนคืน ดังนั้น การทำทางบริการตลอดสายต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วน อาจจะต้องทำการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ใหม่อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ทล. จึงได้พิจารณาจะจัดทำทางลอดเพิ่มเติม สำหรับการทำทางบริการเพิ่มจะต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วน เนื่องจากต้องมีการเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทาง ประธานการประชุมฯ ได้ให้แนวทางในการพิจารณา ดังนี้ ๑. ขอให้ ทล. พิจารณาทบทวนกรณีการดำเนินการก่อสร้างทางบริการในส่วนที่เหลือประมาณ ๑๒ กิโลเมตรว่า ทล. มีการแนวทางการพิจารณาอย่างไร ซึ่งในอนาคตจังหวัดนนทบุรีจะมีการขยายตัวเติบโตขึ้น หากจุดไหนมีความจำเป็นที่จะต้องทำทางบริการเชื่อมโครงข่ายก็เห็นสมควรต้องดำเนินการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางสัญจรไป - มาได้ และจุดเชื่อมโครงข่ายที่สามารถใช้ร่วมกันได้ก็ให้ใช้ร่วมกัน	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางบริการเพิ่มเติม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการ ขอให้ ทล. พิจารณาดำเนินการ โดยให้คำนึงถึงการขยายตัวของจังหวัดนนทบุรีในอนาคตเป็นหลัก ๓. การจัดการระบบระบายน้ำ กรณีการตัดทางหรือจัดทำทางลอด ต้องคำนึงถึงระบบระบายน้ำ โดยให้หน่วยงานพิจารณาให้ครอบคลุม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบในหลักการที่จะแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนโครงการก่อสร้างดังกล่าว และเห็นควรให้ ทล. พิจารณาทบทวนการจัดทำทางบริการอย่างรอบคอบ โดยให้คำนึงถึงภาพรวม และการขยายตัวของจังหวัดนนทบุรี เพื่อเชื่อมโครงข่ายอีกครั้ง	
๑๔. การก่อสร้างและปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ ตอนแยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า ระหว่าง กม. ๕+๐๐๐ - ๘+๐๐๐ (เป็นช่วง) ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ขท.นนทบุรี ได้รับจัดสรรงบประมาณในการดำเนินโครงการจ้างเหมาทำการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ ตอนแยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า ระหว่าง กม.๕+๐๐๐ - กม.๘+๐๐๐ (เป็นช่วง) โดยมีพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง จำนวน ๒ แห่ง ดังนี้ ๑) บริเวณใต้ทางด่วนงามวงศ์วาน ทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ กม.๕+๐๐๐ ทำแผนงานโครงการขุดเปิดทางหลวง และวางท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑.๒๐ เมตร เชื่อมต่อท่อระบายน้ำจากฝั่งด้านทิศเหนือ บรรจบท่อระบายน้ำฝั่งด้านทิศใต้ของถนนงามวงศ์วาน ๒) บริเวณคลองขุด ข้างศาลากลางจังหวัดนนทบุรี ทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ กม. ๘+๐๐๐ จัดทำโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำตามแนวของคลองขุด โดยปรับขนาดท่อระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เป็นขนาด ๒.๑๐ X ๑.๒๐ เมตร จำนวน ๒ แถว โดยจะปฏิบัติงานในห้วงเวลา ๒๑.๐๐ - ๐๔.๐๐ น. ระยะเวลาดำเนินโครงการประมาณ ๔ เดือน โดย ขท.นนทบุรี จะติดตั้งเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง พร้อมไฟฟ้าแสงสว่าง ตามรูปแบบของ ทล. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบให้ ขท.นนทบุรี ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๒	แขวงทางหลวงนนทบุรี
๑๕. การศึกษาการจัดทำสะพานคนเดิน (Sky walk) สำหรับประชาชนใช้สัญจรขึ้น - ลง เพื่อเดินทางจากรถไฟฟ้าสายสีชมพูไปยังวัดชลประทานรังสฤษดิ์ พระอารามหลวง ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า วัดชลประทานรังสฤษดิ์ พระอารามหลวง ขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาการจัดทำสะพานคนเดิน รูปแบบ Sky walk สำหรับประชาชนใช้สัญจรขึ้น - ลง เพื่อเดินทางจากรถไฟฟ้าสายสีชมพูไปยังวัดชลประทานรังสฤษดิ์ พระอารามหลวง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** มอบ ขท.นนทบุรี หารือร่วมกับ รฟม. และบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อหารือแนวทางการดำเนินการและนำเสนอที่ประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ในคราวต่อไป	ขท.นนทบุรี รฟม. บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๒ จังหวัดราชบุรี ๑. การประชุม อจร.จังหวัดราชบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐาน (คมนาคม) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดราชบุรี ผู้แทนสำนักงานจังหวัดราชบุรี ได้รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดราชบุรีขอรับการสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐาน (คมนาคม) ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดราชบุรี ดังนี้ ๑) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) งานก่อสร้างถนนตามผังเมืองสายมนตรีสุริยวงศ์ เชื่อมถนนสายบายพาส ข.๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมและบรรจุในร่าง พ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ หมวดค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนสาย ข.๗ ผังเมืองรวมราชบุรี จังหวัดราชบุรี งบประมาณทั้งสิ้น ๔ ล้านบาท ๒) สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดราชบุรี (ยผ.จังหวัดราชบุรี) งานปรับปรุงถนนตามผังเมืองสายมนตรีสุริยวงศ์ เชื่อมถนนสายบายพาสซอยวาสนาดีมีระยะทาง ๑.๓ กิโลเมตร แนวเส้นทางโครงการดังกล่าวไม่ได้ประกาศเป็นแนวถนนผังเมืองรวมราชบุรี และอยู่ห่างจากถนนตามผังเมืองสายมนตรีสุริยวงศ์ เชื่อมถนนสาย ข.๗ ประมาณ ๑ กิโลเมตร โดยใช้เป็นเส้นทางลัดเพื่อเข้าสู่ถนนสายบายพาส รบ.๑๐๑๐ พื้นที่ของโครงการถูกจำกัดเนื่องจากเขตทางเดิมกว้างประมาณ ๕ เมตร ซึ่งไม่เพียงพอต่อการก่อสร้าง หากมีการขยายผิวจราจรจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดิน ส่งผลให้ประชาชนได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินประมาณ ๑๕ ไร่ และสิ่งปลูกสร้างประมาณ ๕๕ หลังคาเรือน และเนื่องจากพื้นที่ซอยวาสนาดีเป็นพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองราชบุรี และองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านไร่ จังหวัดราชบุรีจึงได้แจ้งให้เจ้าของพื้นที่ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนแล้วแจ้งผลให้จังหวัดราชบุรีทราบต่อไป รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรีมีความเห็นต่องานปรับปรุงถนนตามผังเมืองสายมนตรีสุริยวงศ์ เชื่อมถนนสายบายพาสซอยวาสนาดีว่า บริเวณทางเข้าด้านหน้าซอยวาสนาดีมีลักษณะเป็นซอยแคบ ถ้ามีการขยายช่องจราจรจะทำให้การจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น หากสามารถเดินรถจากถนนบายพาสเข้าซอยวาสนาดีเพื่อใช้เป็นเส้นทางรับ - ส่ง นักเรียนโรงเรียนเบญจมราชูทิศราชบุรี โดยไม่ต้องใช้เส้นทางผ่านตัวเมืองจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตตัวเมืองได้มาก ผู้แทน ยผ.จังหวัดราชบุรีให้ความเห็นว่า จะมีการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมายให้ ทช. และ ยผ.จังหวัดราชบุรี เร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ทช. ยผ.จังหวัดราชบุรี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยก (แยกเขางู) ผู้แทนแขวงทางหลวงราชบุรี (ขท.ราชบุรี) และผู้แทนบริษัท บุรีรัมย์ธงชัยก่อสร้าง จำกัด รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๘๗ (แยกเขางู) จังหวัดราชบุรี ที่ กม.๑๐๐+๕๙๓.๙๙๕ ได้มีการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนไปเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ ที่ผ่านมา โดยจะเร่งดำเนินการก่อสร้างสะพานในช่วงทางหลักและดำเนินการวางระบบระบายน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทาง (ในช่วงฤดูฝนมีน้ำท่วมขัง) มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางหลีกเลี่ยงเขตพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่บริเวณก่อนทางแยกเลี้ยวซ้ายไปยังถนนเลี่ยงเมือง เพื่อแจ้งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถใช้เส้นทางถนนเลี่ยงเมืองมุ่งหน้าสู่จังหวัดเพชรบุรี และได้เสนอรูปแบบการจัดจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน ๒ รูปแบบ ดังนี้ รูปแบบที่ ๑ ปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกเขางู และให้รถจากถนนเพชรเกษมฝั่งขาออกเบี่ยงซ้ายบริเวณสี่แยกเมืองราช และรถขาเข้าสามารถเดินรถได้ตามปกติ ส่วนรถที่มาจากทางหลวงหมายเลข ๓๐๘๗ ทั้ง ๒ ฝั่ง ให้ใช้จุดกลับรถถัดไป รูปแบบที่ ๒ ปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกเขางู และก่อสร้างทางคู่ขนานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้สามารถเดินรถบนถนนเพชรเกษมได้ตามปกติ ส่วนรถที่มาจากทางหลวงหมายเลข ๓๐๘๗ ทั้ง ๒ ฝั่ง ให้ใช้จุดกลับรถถัดไป รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรีมีความเห็นว่า ควรมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงเขตพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่บริเวณก่อนทางเบี่ยงซ้ายไปยังถนนเลี่ยงเมือง เพื่อแจ้งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถใช้เส้นทางถนนเลี่ยงเมืองมุ่งหน้าสู่จังหวัดเพชรบุรี จะช่วยลดปริมาณการจราจรในเขตตัวเมือง ทำให้มีสภาพคล่องเพิ่มมากขึ้น และระหว่างการก่อสร้างจะต้องมีการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งด้วย ประธานหอการค้าจังหวัดราชบุรีมีความกังวลเรื่องความล่าช้าของงานก่อสร้าง ขอให้ ขท.ราชบุรี ดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตามระยะเวลาตามสัญญาและให้มีการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้างด้วย ผู้แทน สนข. มีความเห็นสอดคล้องกับรองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรีในการใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองเป็นเส้นทางเลี่ยง และควรมีการสำรวจปริมาณจราจร เพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนจัดการจราจรต่อไป ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อมมีความเห็นว่า ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรทำเป็นป้ายสัญลักษณ์บอกทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่รถสามารถมองเห็นได้ชัดเจน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมาย ขท.ราชบุรี ดำเนินการ ดังนี้ ๑. ติดตั้งป้ายเส้นทางเลี่ยงพื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณก่อนทางเบี่ยงซ้ายไปยังถนนเลี่ยงเมืองมุ่งหน้าสู่จังหวัดเพชรบุรีและบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้และเข้าใจรูปแบบการจัดจราจร ๒. ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ๓. จัดทำรายละเอียดรูปแบบการจัดจราจรเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป	ขท.ราชบุรี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะศาลพระมีความประสงค์เปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมือง ผู้แทนสำนักงานจังหวัดราชบุรี (สนจ.ราชบุรี) รายงานที่ประชุมว่า องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะศาลพระ (อบต.เกาะศาลพระ) มีความประสงค์เปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน (ที่เลี้ยงสัตว์) ตามหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง เลขที่ รบ.๕๒๓ ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ ๓ ตำบลเกาะศาลพระ อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี บางส่วน เนื้อที่ประมาณ ๐ - ๑ - ๔๘ ไร่ จึงต้องดำเนินการตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วย การเปลี่ยนสภาพที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน จากการใช้เพื่อสาธารณประโยชน์อย่างหนึ่งเป็นอีกอย่างหนึ่ง พ.ศ. ๒๕๔๓ นายอำเภอวัดเพลงรายงานที่ประชุมว่า อบต.เกาะศาลพระ ขอเปลี่ยนสภาพที่ดินดังกล่าว เพื่อดำเนินการก่อสร้างศาลาอเนกประสงค์ เนื่องจากประชาชนมีความต้องการสถานที่ที่ใช้เป็นศูนย์กลางในการจัดประชุม อบรม และพัฒนาส่งเสริมความรู้ และใช้ในการประกอบกิจกรรมร่วมกันในหมู่บ้าน ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีโบราณสถาน โคกวิหาร ประตูเมืองคูบัว ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรมได้ ผู้แทน สนข. มีความเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินฯ ต้องดำเนินการตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน จากการใช้เพื่อสาธารณประโยชน์อย่างหนึ่งเป็นอีกอย่างหนึ่ง พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งได้ระบุไว้ว่า จะต้องแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบและสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับที่ดิน และพิจารณาความเหมาะสม พร้อมทั้งผลกระทบในด้านต่าง ๆ และขอทราบความเห็นไปยังส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิ่งแวดล้อม ผังเมือง การจราจร เช่น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) กรมเจ้าท่า สนข. เป็นต้น รวมทั้งขอทราบความเห็นไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอ กิ่งอำเภอ หรือเขตท้องที่ที่ดินตั้งอยู่ และผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลพื้นที่ เพื่อประกอบการพิจารณา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมาย สนจ.จังหวัดราชบุรี แจ้งไปยังสำนักงานที่ดินจังหวัดราชบุรีส่งหนังสือขอทราบความเห็นไปยังส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิ่งแวดล้อม ผังเมือง การจราจร ได้แก่ สผ. ยผ. สนข. เพื่อประกอบการพิจารณาการดำเนินงานตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยต่อไป	สำนักงานจังหวัดราชบุรี สำนักงานที่ดิน จังหวัดราชบุรี สผ. สนข.
๔. แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองราชบุรี ผู้แทน สนข. ได้แจ้งที่ประชุมว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๑ สนข. ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัท เอส พี บี คอนซัลแตนท์ส จำกัด ดำเนินการศึกษาการจัดทำตัวแบบการจัดระบบการจราจรและการขนส่งเมืองภูมิภาค ระยะที่ ๓ (จังหวัดราชบุรี) โดยได้มอบจังหวัดราชบุรีใช้เป็นกรอบแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด ซึ่งจังหวัดราชบุรีสามารถนำผลการศึกษาดังกล่าว มาใช้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรได้ อย่างไรก็ดี การทบทวนและติดตามการดำเนินงานตามแผนการศึกษาฯ เป็นเรื่องที่สำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน	สนข.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรีเห็นควรให้ สนข. พิจารณาและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรให้จังหวัดราชบุรีสามารถนำมาปรับใช้ หรือประกอบการจัดทำคำของบประมาณเพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดราชบุรีต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมายให้ สนข. พิจารณาและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรของจังหวัดราชบุรีในโอกาสต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๓ จังหวัดสมุทรปราการ ๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

๒. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓

๓. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๔. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๔

๕. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรในห้วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางแก้ไข ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการรายงานผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้ ๑) สรุปผลการดำเนินการตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ใน ๑๑ ฐานความผิดหลัก ประจำเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ ดังนี้ ๑.๑) ฐานความผิดขับรถเร็วเกินกำหนด รวม ๕,๘๖๐ ราย ๑.๒) ฐานความผิดไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม ๔๖๒ ราย ๑.๓) ฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย รวม ๕๗๐ ราย ๑.๔) ฐานความผิดอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ รวม ๑๖๕ ราย ๑.๕) ฐานความผิดขับรถย้อนศร รวม ๒๖๖ ราย ๑.๖) ฐานความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวม ๖๕ ราย ๑.๗) ฐานความผิดเมาแล้วขับ รวม ๒๐๘ ราย ๑.๘) ฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวม ๑๐๙ ราย ๑.๙) ฐานความผิดแซงในที่คับขัน รวม ๑๒ ราย ๑.๑๐) ฐานความผิดโทรศัพท์ขณะขับรถ รวม ๒๕ ราย ๑.๑๑) ฐานยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม - ราย สาเหตุที่สถิติการจับกุมลดลง เนื่องจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติได้มีข้อสั่งการให้ยกเลิกการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดทั่วประเทศ เพื่อปรับปรุงแนวทางการปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานสากล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยกำหนดมาตรการที่เหมาะสมทดแทนสถิติที่แสดงเป็นการจับกุมโดยใช้ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) และจับกุมความผิดซึ่งหน้า	ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒) สถิติการเกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบ ๓ เดือน (สิงหาคม - ตุลาคม ๒๕๖๓)

รายละเอียด	๒๕๖๓ (ราย)		
	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.
เกิดอุบัติเหตุ	๑๙๒	๑๘๑	๒๑๔
บาดเจ็บ	๑๔๖	๑๑๕	๑๖๘
เสียชีวิต	๑๖	๒๔	๒๘

๓) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในรอบเดือนตุลาคม ๒๕๖๓

อันดับ	ถนน	จำนวนครั้ง	สาเหตุหลัก
๑	ถนนเทพรัตน (บางนา - ตราด)	๒๑	- ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด - เปลี่ยนช่องกะทันหัน
๒	ถนนเทพารักษ์	๑๘	- เปลี่ยนช่องกะทันหัน - ขับตามในระยะกระชั้นชิด
๓	ถนนสุขุมวิท	๑๕	- ขับตามในระยะกระชั้นชิด - ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
๔	ถนนสุวรรณภูมิ สาย ๔	๙	- ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
๕	ถนนแบริ่ง	๗	- ตัดหน้ากระชั้นชิด

มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการรายงานผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) สรุปผลการดำเนินการตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ใน ๑๑ ฐานความผิดหลัก ประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๓ ดังนี้

๑.๑) ฐานความผิดขับรถเร็วเกินกำหนด รวม ๗,๔๙๔ ราย
๑.๒) ฐานความผิดไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม ๓๙๒ ราย
๑.๓) ฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย รวม ๕๗๒ ราย
๑.๔) ฐานความผิดอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ รวม ๓๔๕ ราย
๑.๕) ฐานความผิดขับรถย้อนศร รวม ๒๔๑ ราย
๑.๖) ฐานความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวม ๖๕ ราย
๑.๗) ฐานความผิดเมาแล้วขับ รวม ๓๔๑ ราย
๑.๘) ฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวม ๑๕๖ ราย
๑.๙) ฐานความผิดแซงในที่คับขัน รวม ๓๐ ราย
๑.๑๐) ฐานความผิดโทรศัพท์ขณะขับรถ รวม ๒๐ ราย
๑.๑๑) ฐานยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม - ราย

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สาเหตุที่สถิติการจับกุมลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติได้มีข้อสั่งการให้ยกเลิกการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดทั่วประเทศ เพื่อปรับปรุงแนวทางการปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานสากล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยให้กำหนดมาตรการที่เหมาะสมทดแทน สถิติที่แสดงเป็นการจับกุมโดยใช้ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) และจับกุมความผิดซึ่งหน้า

๒) ผลการวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๓

๒.๑) การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๑๙ ครั้ง และการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ จำนวน ๑ ครั้ง รวมอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๒๐ ครั้ง

๒.๒) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เวลา ๐๐.๐๑ - ๐๓.๐๐ น. จำนวน ๕ ครั้ง รองลงมา คือ เวลา ๒๑.๐๑ - ๒๔.๐๐ น. จำนวน ๔ ครั้ง

๒.๓) สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ

- สาเหตุที่เกิดจากคน จำนวน ๑๘ ครั้ง คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด แซงในที่คับขัน ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร แข่งรถ และไม่ชำนาญในการขับขี่

- สาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม จำนวน ๒ ครั้ง คือ มีฝนตก

๓) แนวทางแก้ไข คือ การกวดขันวินัยจราจรและรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการสรุปผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรในปี ๒๕๖๓ รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) ประเภทอุบัติเหตุทางถนนตามความร้ายแรง

ประเภทอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง	ร้อยละ
อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต	๒๓๙	๘๙.๕๑
อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ	๒๖	๙.๗๔
อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ	๒	๐.๗๕
รวม	**๒๖๗**	**๑๐๐**

๒) ลักษณะความประมาทที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑๓๙ ครั้ง ตัดหน้ารถคันอื่นระยะกระชั้นชิด จำนวน ๓๘ ครั้ง และแซงในที่คับขัน จำนวน ๓๑ ครั้ง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) ผลการดำเนินการตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ใน ๑๐ ฐานความผิดหลัก ปี ๒๕๖๓ ดังนี้

๓.๑) ฐานความผิดขับรถเร็วเกินกำหนด รวม ๑๔,๘๒๐ ราย

๓.๒) ฐานความผิดไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม ๔,๖๐๒ ราย

๓.๓) ฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย รวม ๓,๐๗๕ ราย

๓.๔) ฐานความผิดเมาแล้วขับ รวม ๒,๓๗๒ ราย

๓.๕) ฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวม ๑,๓๕๐ ราย

๓.๖) ฐานความผิดขับรถย้อนศร รวม ๑,๒๕๓ ราย

๓.๗) ฐานความผิดอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ รวม ๑,๑๓๔ ราย

๓.๘) ฐานความผิดโทรศัพท์ขณะขับรถ รวม ๓๐๐ ราย

๓.๙) ฐานความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวม ๑๑๑ ราย

๓.๑๐) ฐานความผิดแซงในที่คับขัน รวม ๖๖ ราย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ และมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ บังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ สรุปผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร ระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) ประเภทอุบัติเหตุทางถนนตามความร้ายแรง

ประเภทอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง	ร้อยละ
อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต	๖๓	๖๙.๒
อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้บาดเจ็บ	๒๘	๓๐.๘
อุบัติเหตุทางถนนที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ	๐	๐
รวม	**๙๑**	**๑๐๐**

โดยมีจำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เสียชีวิต ๘๐ คน ใช้อุปกรณ์นิรภัย ๔๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๐ และไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ๒๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๕ และไม่ระบุ ๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๕

๒) ลักษณะความประมาทที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด จำนวน ๔๖ ครั้ง แซงหรือเปลี่ยนเลนที่เสี่ยงอันตราย จำนวน ๑๗ ครั้ง และตัดหน้ารถคันอื่นระยะกระชั้นชิด จำนวน ๑๒ ครั้ง

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ รับทราบ

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการได้สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนฯ ระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ ซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงดังกล่าวทั้งสิ้น ๘ ครั้ง ดังนี้

๑) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและจุดที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขับรถเร็วเกินหมายกำหนด จำนวน ๖ ครั้ง และการตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด จำนวน ๒ ครั้ง โดยจุดที่เกิดอุบัติเหตุเป็นทางตรง จำนวน ๗ ครั้ง และเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถ จำนวน ๑ ครั้ง

๒) ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง	ร้อยละ
ถนนของกรมทางหลวง	๕	๖๒.๕๐
ถนนขององค์การบริหารส่วนตำบล/ถนนในหมู่บ้าน	๑	๑๒.๕๐
ถนนของเทศบาล	๑	๑๒.๕๐
ถนนของกรมทางหลวงชนบท	๑	๑๒.๕๐
รวม	**๘**	**๑๐๐**

ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการได้รายงานสรุปพื้นที่เกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม ดังนี้ ๑) อำเภอเมืองสมุทรปราการ ๑ ครั้ง ๒) อำเภอบางบ่อ ๒ ครั้ง ๓) อำเภอบางพลี ๒ ครั้ง ๔) อำเภอพระประแดง ๒ ครั้ง และ ๕) อำเภอบางเสาธง ๑ ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต ๖ ราย เท่ากับสถิติเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ๔ ราย ลดลงจากสถิติเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง ๑.๖๗ ราย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ รับทราบ

</td><td></td></tr>
<tr><td>

๒. รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ รวมถึงผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวมช่วงถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์

ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๓ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๘.๓๑ จากแผนร้อยละ ๖๒.๗๗ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๕.๕๔ (แผนมีการปรับปรุงเนื่องจากขยายระยะเวลาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ออกไปอีก ๒๖๕ วัน)

มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ รับทราบ และขอให้ รฟม. และบริษัท ซิโน - ไทยฯ เร่งรัดการดำเนินการ

ผู้แทน รฟม. และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๓ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๐.๖๔ จากแผนร้อยละ ๖๓.๗๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๖.๙๔ และมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองได้ประกาศวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๒ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นจำนวน ๓ วัน แต่โครงการฯ ยังคงมีการปฏิบัติงานในบางพื้นที่ ดังนั้น จึงมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุและการจัดการเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นภายในโครงการฯ และผิวจราจรใกล้เคียงโครงการฯ ดังนี้

</td><td>รฟม.
บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) จัดให้มีแผนตรวจตรา ตรวจสอบและเฝ้าระวัง ตรวจสอบพื้นที่แนวกั้นเขตก่อสร้าง ไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณพื้นผิวจราจรทั้งกลางวันและกลางคืน พร้อมถ่ายภาพและรายงานสถานการณ์ต่อผู้บังคับบัญชาทราบ ๒) จัดให้มีแผนช่วยเหลือ (กรณีเป็นเหตุที่สามารถแก้ไขได้ทันที) ๒.๑) มีการจัดเตรียมเครื่องจักรให้พร้อมตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยประจำที่สำนักงานสนามเทพารักษ์ ๒.๒) มีการจัดเตรียมอุปกรณ์/เครื่องมือที่จำเป็นไว้สำรองในการซ่อมแซมแก้ไขระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณพื้นผิวจราจร ๒.๓) การป้องกันน้ำท่วมขังบนผิวจราจร จัดทีมเตรียมพร้อมเปิดเครื่องสูบน้ำ ให้เติมน้ำมันเครื่องสูบน้ำให้ครบทุกเครื่อง ทดสอบเครื่องสูบน้ำ และจัดเตรียมกระสอบทราย ๒.๔) กรณีเกิดอุบัติเหตุบนผิวจราจรซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการฯ ทีมเฝ้าระวังเข้าตรวจสอบพื้นที่ พร้อมแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และแจ้งเหตุตามผังขั้นตอน ๓) จัดให้มีแผนการแจ้งเหตุแก่ผู้บริหารโครงการฯ และแจ้งยังภาครัฐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ รฟม. และบริษัท ซิโน - ไทยฯ ดำเนินการปรับผิวจราจรในพื้นที่โครงการฯ ที่ขรุขระ ทรุดตัว เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๔ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๓.๒๖ จากแผนร้อยละ ๖๔.๖๕ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๘.๖๑ สำหรับการปิดเบี่ยงการจราจร มีดังนี้ ๑) บริเวณแยกศรีเทพาสำหรับงานก่อสร้าง Portal Frame ตามที่ได้มีการหารือร่วมกับสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ กรมทางหลวง (ทล.) ได้ข้อสรุปว่าให้ดำเนินการปรับพื้นที่และขยายผิวจราจรเพิ่มเติม เพื่อไม่ให้กระทบจำนวนช่องจราจรเดิมและทำทางเดินเท้าให้ประชาชนใช้สัญจรได้ คาดว่าจะเริ่มปิดเบี่ยงการจราจรประมาณกลางเดือนมกราคม ๒๕๖๔ ใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ ๓ เดือน ๒) บริเวณถนนศรีนครินทร์ ฝั่งขาเข้า มุ่งหน้าแยกศรีอุดม ปิดเบี่ยงการจราจร ๑ ช่องทางซ้าย (ชิดทางเท้า) ระยะทาง ๑๐๐ เมตร ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มกราคม - ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคสำหรับการก่อสร้างทางเดินเชื่อมสถานีสำหรับสถานีศรีด่าน ๓) บริเวณถนนเทพารักษ์ ฝั่งขาเข้า มุ่งหน้าสำโรง ปิดเบี่ยงการจราจร ๑ ช่องทางซ้าย (ชิดทางเท้า) ระยะทาง ๑๐๐ เมตร ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มกราคม - ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคสำหรับการก่อสร้างทางเดินเชื่อมสถานีสำหรับสถานีศรีเทพา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทน รฟม. และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๐.๔๕ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑๒.๔๓ ในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ไม่มีเครื่องจักรก่อสร้างงานเสาเข็มในพื้นที่ โดยงานส่วนใหญ่ที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ ประกอบด้วยงานสถาปัตยกรรม งานโครงสร้างเหล็ก และงานระบบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ ได้จัดเตรียมมาตรการป้องกันอุบัติเหตุและการจัดการเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นภายในโครงการและผิวจราจรในพื้นที่บริเวณโครงการฯ ดังนี้ ๑) แผนตรวจตรา ตรวจสอบและเฝ้าระวัง (ดำเนินการก่อนวันหยุด) ๒) แผนช่วยเหลือ กรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน ๓) แผนขั้นตอนการแจ้งอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการและมอบหมาย รฟม. ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป ผู้แทน รฟม. และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานผลการดำเนินงาน ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๔ โดยงานโยธามีความก้าวหน้าการดำเนินงานร้อยละ ๘๒.๔๖ จากแผนร้อยละ ๖๙.๑๙ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑๓.๒๗ งานส่วนใหญ่ที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ ประกอบด้วย งานสถาปัตยกรรมของสถานี และงานติดตั้งคานรางวิ่งระหว่างสถานี ทั้งนี้ คาดว่าโครงการจะสามารถเปิดเดินรถไฟฟ้าได้ในช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ผู้แทนตำรวจภูธรสำโรงเหนือรายงานว่า มีข้อกังวลเกี่ยวกับการสัญจรจากถนนเทพารักษ์เลี้ยวเข้าถนนศรีนครินทร์ซึ่งมีรถชะลอตัวบริเวณแยกศรีเทพา อีกทั้งมีการเปลี่ยนจุดกลับรถบ่อยครั้ง ส่งผลให้มีปริมาณรถสะสมช่วงเช้าตั้งแต่บริเวณแยกศรีเทพาถึงบริเวณปากซอยหมอเสนอ ระยะทางประมาณ ๑.๔ กิโลเมตร รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาด้วย ทั้งนี้ ผู้แทนบริษัทซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) แจ้งว่าอยู่ระหว่างการปรับพื้นที่ซึ่งคาดว่าจะสามารถคืนช่องจราจรบริเวณดังกล่าวได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ สำหรับการป้องกันปัญหาน้ำท่วมอยู่ระหว่างการประสานหมวดทางหลวงสมุทรปราการเพื่อปรับปรุงระบบระบายน้ำร่วมกันต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.สมุทรปราการ) รายงานว่ามีแผนการรองรับการแก้ปัญหาน้ำท่วมบริเวณถนนศรีนครินทร์ช่วงที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ซึ่งมีข้อสั่งการมอบหมายให้ ขท.สมุทรปราการ และบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) จัดสรรเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องสูบน้ำให้เพียงพอ โดย ขท. สมุทรปราการ จะจัดชุดบริการฉุกเฉิน ๒๔ ชั่วโมง ในช่วงฤดูฝน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบและขอให้ รฟม. และบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงาน และพิจารณาแผนป้องกันน้ำท่วมร่วมกับ ขท.สมุทรปราการ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างขยายผิวทาง และสะพาน Overpass ทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ (ถนนศรีนครินทร์) ระหว่าง กม.๑๖+๔๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐ ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.สมุทรปราการ) และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง รายงานว่า ความคืบหน้าผลการดำเนินการก่อสร้างร้อยละ ๘๖.๗๗ จากแผนงานร้อยละ ๙๖.๙๐ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๑๐.๑๓ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องการย้ายระบบสาธารณูปโภค ทำให้ผลการดำเนินการล่าช้าสะสม สำหรับโครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งดำเนินการควบคู่ไปกับโครงการก่อสร้างขยายผิวทางฯ ความคืบหน้าปัจจุบันร้อยละ ๗๐.๘๘ ทั้งสองโครงการคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ขอให้ ขท.สมุทรปราการ เสนอแนวทางในการเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้าง และดูแลพื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งส่งผลให้ถนนบริเวณดังกล่าวเป็นหลุมเป็นบ่อ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** รับทราบ ขอให้ ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮงเร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน และมอบหมายคณะทำงานเฉพาะกิจ เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการลงพื้นที่ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้อำนวยการ ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง รายงานว่า ความคืบหน้าผลการดำเนินการร้อยละ ๙๓ จากแผนงานร้อยละ ๙๘ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๕ และอยู่ระหว่างการเร่งรัดคืนผิวจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง รายงานว่า ความคืบหน้าผลการดำเนินการร้อยละ ๙๔.๕๖ จากแผนงานร้อยละ ๙๕.๘๖ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๑.๓ เนื่องจากติดปัญหางานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินของ กฟน. อยู่ระหว่างการเร่งรัดคืนผิวจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และขอให้ ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ และห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง รายงานว่า ความคืบหน้าผลการดำเนินการร้อยละ ๙๘.๒๗ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๑๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและขอให้ ขท.สมุทรปราการ เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน	ขท.สมุทรปราการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด อิ้งแซเฮง
๔. การติดตามผลการจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกสัญจรบนถนนจักกะพาก ผ่านบริเวณหน้าโรงพยาบาลสมุทรปราการ ผู้แทนเทศบาลนครสมุทรปราการ (ทน.สมุทรปราการ) รายงานว่า ทน.สมุทรปราการร่วมกับตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ (สภ.เมืองสมุทรปราการ) กำหนดให้รถบรรทุกเลี่ยงการใช้เส้นทางถนนจักกะพาก โดยให้เลี้ยวที่วงเวียนท้ายบ้าน ทำให้บริเวณหน้าโรงพยาบาลสมุทรปราการไม่พบปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาแรงสั่นสะเทือน ทน.สมุทรปราการอยู่ระหว่างขออนุมัติดำเนินการเพิ่มเครื่องหมายบังคับบนพื้นทางบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน	ทน.สมุทรปราการ สภ.เมืองสมุทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ได้แก่ เส้นสะดุดชะลอความเร็ว ทางม้าลาย เส้นหยุดรถ ช่องหยุดรถจักรยานยนต์รอสัญญาณไฟ เส้นทแยงเหลืองห้ามหยุดห้ามจอดรถ และติดตั้งป้ายบังคับ ได้แก่ ป้ายเตือนบริเวณหัวเกาะกลางถนน ป้ายวงเวียน สำหรับงานติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและเคลื่อนย้ายป้อมตำรวจอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง คาดว่าจะได้ผู้รับจ้างภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ และดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ สภ.เมืองสมุทรปราการ รายงานว่า ตามข้อกฎหมายได้เคยประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรปราการห้ามรถบรรทุกผ่านวงเวียนท้ายบ้าน ซึ่งเมื่อมีการจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้านให้รถบรรทุกสามารถผ่านได้ ควรมีการออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรปราการใหม่ให้รถบรรทุกทั้งหมดมาใช้วงเวียนท้ายบ้าน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ ทน.สมุทรปราการ เร่งรัดการดำเนินการและเห็นชอบออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรปราการใหม่ให้รถบรรทุกทั้งหมดมาใช้วงเวียนท้ายบ้าน ผู้แทน ทน.สมุทรปราการ รายงาน ทน.สมุทรปราการได้ดำเนินการทาสีและตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณวงเวียนท้ายบ้านเรียบร้อยแล้ว สำหรับงานติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ผู้แทน สภ.เมืองสมุทรปราการ รายงานว่า ปัจจุบันรถบรรทุกร้อยละ ๙๐ ใช้เส้นทางบริเวณวงเวียนท้ายบ้านแล้ว และยังไม่พบปัญหาจราจรเกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ ทน. นครสมุทรปราการเร่งรัดการดำเนินการ ผู้แทน ทน.สมุทรปราการรายงานว่า ทน.สมุทรปราการ อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้างงานติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน ผู้แทน สภ.สมุทรปราการ รายงานว่า ปัจจุบันรถบรรทุกใช้เส้นทางผ่านบริเวณหน้าโรงพยาบาลสมุทรปราการลดลงและใช้เส้นทางบริเวณวงเวียนท้ายบ้านเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งยังไม่พบปัญหาจราจรเกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และขอให้ ทน.นครสมุทรปราการ เร่งรัดการดำเนินการ ผู้แทน ทน.สมุทรปราการ รายงานว่า ได้ดำเนินการจ้างงานติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ตู้ควบคุมและอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ ผู้แทน สภ.เมืองสมุทรปราการ รายงานว่า ปัจจุบันรถบรรทุกใช้เส้นทางผ่านบริเวณหน้าโรงพยาบาลสมุทรปราการลดลงและใช้เส้นทางบริเวณวงเวียนท้ายบ้านเป็นส่วนใหญ่ ยังไม่พบปัญหาจราจรเกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ ผู้แทน ทน.สมุทรปราการ รายงานว่า ได้ดำเนินการจ้างงานติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ตู้ควบคุมและอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ ผู้แทน สภ.เมืองสมุทรปราการ มีข้อสังเกตเรื่องการย้ายตู้ตำรวจจราจรและชุดอุปกรณ์ควบคุมสัญญาณไฟจราจร เพื่อเพิ่มช่องจราจรให้เพียงพอกับวงเลี้ยวของรถบรรทุก ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้มีการย้ายตู้ตำรวจจราจรดังกล่าว ซึ่งผู้แทน ทน.สมุทรปราการจะประสานในรายละเอียดกับ สภ.สมุทรปราการ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบ	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. ความคืบหน้าการจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกคลองเก้า และจุดกลับรถเมธีกุล ถนนพุทธรักษา เชื่อมต่อกับถนนตำหรุ - บางพลี ตำรวจภูธรบางปูรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกคลองเก้าและจุดกลับรถเมธีกุล ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุม อจร. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ โดยเปิดจุดกลับรถแยกคลองเก้าเพื่อลดปัญหาการจราจรบริเวณถนนบางพลี - ตำหรุ จัดวางแบริเออร์บังคับทิศทางการเดินรถ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหารถติดสะสมไปยังจุดกลับรถเมธีกุล และอยู่ระหว่างการประชุมหารือ เพื่อติดตั้งสัญญาณไฟจราจร โดยเบื้องต้นเทศบาลเมืองแพรกษา (ทม.แพรกษา) จะเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณ เพื่อติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและแขวงทางหลวงสมุทรปราการรับดำเนินการการออกแบบระบบสัญญาณไฟจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายคณะทำงานเฉพาะกิจ เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงาน	ตำรวจภูธรบางปู
๖. ปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา ตำรวจภูธรบางปูรายงานว่า บริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา ปัจจุบันจุดกลับรถดังกล่าวให้กลับรถได้เฉพาะฝั่งมุ่งหน้าตำบลปากน้ำ ส่วนฝั่งที่มุ่งหน้าแยกคลองเก้าให้กลับรถที่จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านเอื้ออาทรฯ ๒ ทำให้มีรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร (ห้ามกลับรถ) เพื่อตัดเข้านิคมอุตสาหกรรมบางปู ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจำนวนมาก จึงเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา ดังนี้ ๑) ปิดจุดกลับรถแยกสะพานแดง โดยให้รถที่มาจากหมู่บ้านเอื้ออาทรฯ ๒ ไปใช้จุดกลับรถ ตรอ. ๒) ย้ายจุดกลับรถจากแยกสะพานแดง (กม.๗+๒๐๐) ไปเปิดจุดกลับรถที่ กม.๗+๕๐๐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** มอบตำรวจภูธรบางปูและ ทม.แพรกษา ทดลองดำเนินการตามข้อเสนอเป็นระยะเวลา ๓ - ๔ เดือน แล้วประเมินผล ทั้งนี้ ให้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ว่าเป็นการทดลองดำเนินการชั่วคราว	ตำรวจภูธรบางปู ทม.แพรกษา
๗. ความคืบหน้าการจัดการจราจรบนถนนเทพารักษ์ ในพื้นที่อำเภอบางพลี บริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.สมุทรปราการ) รายงานว่า ปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ซึ่งมีตำแหน่งจุดกลับรถเหลื่อมกับถนนเข้าโรงพยาบาล ทำให้ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่สามารถเข้ามายังโรงพยาบาลได้ทันท่วงที ความคืบหน้าได้มีการประชุมหารือผู้เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุป โดย ขท.สมุทรปราการ ส่งเรื่องให้สำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ กรมทางหลวง เพื่อออกแบบเกาะกลางถนนเทพารักษ์ ช่วงทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ซึ่งปัจจุบันได้ออกแบบเรียบร้อยแล้ว การดำเนินการแบ่งเป็น ๒ ระยะ ระยะแรก คือ การปรับปรุงเกาะกลางถนนและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและความปลอดภัย ตีเส้นจราจร ตีเส้นทแยงเหลือง เพื่อไม่ให้รถจอดขวาง ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ สำหรับระยะที่ ๒ จะเป็นการขยายผิวจราจร และเปิดจุดกลับรถใหม่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบ ขท. สมุทรปราการเร่งรัดการดำเนินงาน	ขท. สมุทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การประเมินผล อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม มีข้อเสนอ ดังนี้ ๑) ให้มีการประเมินผลทางวิชาการของ อจร.จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อนำผลมาปรับปรุงการทำงานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ๒) ให้ตั้งคณะทำงานติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผล เพื่อให้ อจร.จังหวัดสมุทรปราการสร้างผลงานที่มีคุณภาพ เป็นรูปธรรมที่สามารถวัดได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓** มอบหมายสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการพิจารณาดำเนินการตามความเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ผู้แทน สนข. และผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งภาคกลาง (ศว.จร.ภาคกลาง) รายงานว่า สนข. ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้ศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดสมุทรปราการ แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และได้มอบจังหวัดสมุทรปราการใช้เป็นกรอบแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด ซึ่งขณะที่ศึกษาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสมุทรปราการยังไม่มีรถไฟฟ้าสายสีเขียว ปัจจุบันเมื่อมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวเกิดขึ้นประกอบกับอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ปริมาณการจราจรและรูปแบบการเดินทางในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม การวิเคราะห์ปัญหาการจราจรของจังหวัดสมุทรปราการ แบ่งเป็น ๓ เรื่อง ได้แก่ ๑) ปัญหาจราจรติดขัด ถนนสายหลักในเขตเมืองมีปริมาณการจราจรหนาแน่น จากการสำรวจเบื้องต้นจุดที่มีปัญหาจราจรในพื้นที่อำเภอเมือง มีดังนี้ ๑.๑) บริเวณหน้าศูนย์การค้าอิมพีเรียล เวิลด์ สำโรง มีจุดกลับรถ เพื่อเลี้ยวเข้าศูนย์การค้าฯ และกลับรถเพื่อมุ่งเข้ากรุงเทพฯ อีกทั้งมีรถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสารบริเวณริมถนนด้านหน้าศูนย์การค้าฯ ทำให้เสียพื้นผิวจราจร ๑ ช่องจราจร และกีดขวางการกลับรถ ทำให้เกิดปัญหารถติดสะสมต่อเนื่อง แนวทางแก้ไขปัญหาเสนอให้ผลักดันคิวรถแท็กซี่เข้าไปรอผู้โดยสารบริเวณพื้นที่หน้าศูนย์การค้าฯ ซึ่งปัจจุบันใช้สำหรับเป็นคิวรถตู้และสามารถแบ่งพื้นที่เป็นคิวรถแท็กซี่ได้ ๑.๒) ทางเข้าซอยสุขุมวิท ๗๖ (มิตรอุดม ๑) เสนอให้มีการเปิดเกาะกลางถนนให้รถเลี้ยวขวาเข้าซอยสุขุมวิท ๗๖ ได้ เพื่อลดปริมาณการจราจรที่จะกลับรถหน้าศูนย์การค้าฯ ทั้งนี้ ต้องมีการสำรวจรายละเอียดปริมาณการจราจร และการควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กับแยกอื่น ๆ ก่อนดำเนินการ ๑.๓) ทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าปู่เจ้ามีลักษณะแคบ ไม่มีทางลาดสำหรับผู้ที่ใช้วีลแชร์ มีเสากั้นไม่ให้จักรยานยนต์ขึ้นทางเท้า ซึ่งส่งผลให้ผู้ที่ใช้วีลแชร์ไม่สามารถผ่านได้ด้วย จึงเสนอให้ใช้เสากั้นรูปแบบอื่นที่จักรยานยนต์ผ่านไม่ได้แต่วีลแชร์ผ่านได้ ๒) ปัญหาด้านระบบขนส่งสาธารณะ รถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันยังวิ่งทับแนวเส้นทางรถไฟฟ้า จึงเสนอให้มีการปรับเส้นทางรถโดยสารสาธารณะโดยวิ่งในเส้นทางที่ยังขาดแคลน หรือรับส่งผู้โดยสารจากต้นทางที่อยู่นอกแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อมาส่งยังสถานีรถไฟฟ้า	สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ สนข. ศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งภาคกลาง ตำรวจภูธรสำโรงเหนือ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ปัญหาด้านการขนส่งสินค้า เนื่องจากจังหวัดสมุทรปราการเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งท่าเรือขนส่งสินค้าหลายแห่ง จึงทำให้มีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งสัญจรในพื้นที่เป็นจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการกำหนดเส้นทางรถบรรทุกที่ชัดเจน จึงเสนอให้กำหนดเส้นทางรถบรรทุกเชื่อมแหล่งอุตสาหกรรมในจังหวัด เพื่อลดปริมาณการจราจรในเส้นทางของผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ตำรวจภูธรสำโรงเหนือซึ่งมีจุดที่มีปัญหาจราจรอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ รับข้อเสนอของ สนข. และ ศว.จร.ภาคกลาง เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป	
๙. การเตรียมการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการรายงานว่า จังหวัดสมุทรปราการได้บูรณาการความร่วมมือหน่วยงานต่าง ๆ ตั้งจุดตรวจร่วมบนถนนสายหลักและถนนสายรองทั่วทั้งจังหวัดในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ พร้อมทั้งดำเนินการควบคู่ไปกับการเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทั้งนี้ ได้เตรียมอุปกรณ์และกำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่เต็มอัตรา และมีการกวดขันเพิ่มเติม คือ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะใช้วิธีจรยุทธ์เข้าไปสังเกตบริเวณร้านอาหารที่มีการจัดเลี้ยงต่าง ๆ โดยเจ้าหน้าที่จะคอยสุ่มตรวจ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ (ปภ.จังหวัดสมุทรปราการ) รายงานว่า ได้ดำเนินการตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยแบ่งเป็น ๓ ช่วง คือ ๑) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๔ มกราคม ๒๕๖๔ ๓) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ ใช้ชื่อว่า “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” เพื่อสร้างความตระหนัก รับรู้และกระตุ้นเตือนจิตสำนึกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีเป้าหมายการดำเนินการเพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจ กับชีวิตวิถีใหม่ที่ห่างไกลจากอุบัติเหตุ ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งจังหวัดสมุทรปราการได้มีการประชุมเตรียมความพร้อมในการดำเนินการแล้ว เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๓ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการรายงานว่า งานก่อสร้างต่าง ๆ บริเวณพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสมุทรปราการให้หยุดการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๕ มกราคม ๒๕๖๔ และแนวกั้นเขตก่อสร้างต่าง ๆ ให้ดำเนินการปรับให้เป็นแนวตรงทั้งหมด เพื่อความปลอดภัย ยกเว้นจุดที่มีความจำเป็นไม่สามารถปรับได้ ให้ติดตั้งป้ายไฟเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้แต่ละจุดตรวจนำแนวทางเฝ้าระวัง ป้องกันการแพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ มาดำเนินการในช่วงเวลาดังกล่าว	ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. รายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับระบบบ่อพักสายไฟร้อยท่อใต้ดินบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) รายงานว่า งานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ดำเนินการควบคู่ไปกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างร้อยละ ๔๑.๖๑ ซึ่งล่าช้ากว่าแผน โดยอยู่ระหว่างการเร่งรัดการดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า งานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ดำเนินการควบคู่ไปกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง มีดังนี้	กฟน. บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดงาน	ปริมาณทั้งหมด	แล้วเสร็จ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)
๑. งานก่อสร้างบ่อพัก	๘๑ บ่อ	๖๐ บ่อ	๗๔.๐๗
๒. งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Pipe Jacking	๑๒,๓๕๘ เมตร	๘,๖๕๓ เมตร	๗๐.๐๑
๓. งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี HDD	๑,๕๔๗ เมตร	๓๖๙ เมตร	๒๓.๘๕
๔. งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Open cut	๔๖ เมตร	-	-

สำหรับงานเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการบนถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ ระยะทางประมาณ ๔.๘ กิโลเมตร ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๔ ความก้าวหน้าร้อยละ ๑.๑๔ จากแผนงานร้อยละ ๑.๘๔ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๗๐

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ และขอให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการ

ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า งานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ดำเนินการควบคู่ไปกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง มีดังนี้

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

รายละเอียดงาน	ปริมาณทั้งหมด	แล้วเสร็จ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)
๑) งานก่อสร้างบ่อพัก	๘๑ บ่อ	๖๑ บ่อ	๗๕.๓๐
๒) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Pipe Jacking	๑๒,๓๕๘ เมตร	๙,๐๔๘ เมตร	๗๓.๒๑
๓) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี HDD	๑,๕๔๗ เมตร	๓๖๙ เมตร	๒๓.๘๕
๔) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Open cut	๔๖ เมตร	๒๑ เมตร	๔๕.๖๕

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔รับทราบ

ผู้แทน กฟน. และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานผลการดำเนินงานประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๔ งานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ดำเนินการควบคู่กับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างร้อยละ ๕๐.๙๑ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๙.๒๔ ดังนี้

รายละเอียดงาน	ปริมาณทั้งหมด	แล้วเสร็จ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)
๑) งานก่อสร้างบ่อพัก	๘๑ บ่อ	๖๒ บ่อ	๗๖.๕๔
๒) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Pipe Jacking	๑๒,๓๕๘ เมตร	๙,๐๔๘ เมตร	๗๓๒๑
๓) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี HDD	๑,๕๔๗ เมตร	๓๖๙ เมตร	๒๓.๘๕
๔) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Open cut	๔๖ เมตร	๒๑ เมตร	๔๕๖๕
ความก้าวหน้าในพื้นที่ทางหลวงสมุทรปราการ			๕๐๙๑

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ รับทราบและมอบหมาย กฟน. เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงาน

</td><td></td></tr>
<tr><td>

๑๑. รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน ถนนสุขุมวิท

ผู้แทน กฟน. รายงานว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน ถนนสุขุมวิท ฝั่งสมุทรปราการ ช่วงซอยแบริ่ง - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗ ระยะทาง ๒๕.๗ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงซอยแบริ่ง - สถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง อยู่ระหว่างการเตรียมเข้าพื้นที่เพื่อก่อสร้าง และช่วงสถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗ อยู่ระหว่างการลงนามในสัญญาจ้าง และขออนุญาตเพื่อก่อสร้าง

</td><td>กฟน.
แขวงทางหลวงสมุทรปราการ</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ รับทราบ และขอให้ กฟน. แจ้งแขวงทางหลวงสมุทรปราการก่อนเริ่มงาน เพื่อนำเข้าสู่การประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ พิจารณาการเข้าพื้นที่เพื่อก่อสร้าง รวมทั้งการปิดเบี่ยงผิวจราจร ผู้แทน กฟน. รายงานว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินเพื่อรองรับการเป็นมหานครแห่งอาเซียนตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถนนสุขุมวิท ช่วงแบริ่ง - เทศบาลบางปู ๕๕ รวมระยะทาง ๑๒.๕ กิโลเมตร ผู้ดำเนินการก่อสร้าง บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ระยะเวลาดำเนินการ ๓๖ เดือน วันสิ้นสุดสัญญา ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ อยู่ระหว่างการเตรียมเข้าพื้นที่เพื่อก่อสร้าง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และขอให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการ ผู้แทน กฟน. กล่าวถึงภาพรวมของโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งได้ดำเนินการควบคู่กับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ๒ สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายแบริ่ง - สมุทรปราการ และมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขออนุญาตจากกรมทางหลวง (ทล.) ได้แก่ โครงการตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายสมุทรปราการ - บางปู ซึ่งมีความก้าวหน้า ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๔ ดังนี้ ๑) ช่วงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง บริษัท ไอเอ็มเอ็มเอส จำกัด รายงานว่ามีการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าบริเวณถนนเทพารักษ์ตั้งแต่แยกสำโรงถึงแยกศรีเทพา ระยะทาง ๔ กิโลเมตร และถนนศรีนครินทร์บริเวณแยกศรีเทพา ระยะทาง ๐.๘ กิโลเมตร ระยะทางรวม ๔.๘ กิโลเมตร มีผลงานสะสมประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ร้อยละ ๒.๗๘ ช้ากว่าแผนร้อยละ ๓.๗๔ ๒) ช่วงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) รายงานว่ามีการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าบนถนนสุขุมวิท ตั้งแต่ซอยสุขุมวิท ๑๐๗(ซอยแบริ่ง) ถึงซอยเทศบาลบางปู ๕๕ ระยะทาง ๑๒.๕ กิโลเมตร มีผลงานสะสมประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ร้อยละ ๐๓๘ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๘ และแผนงานเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ ประกอบด้วย งานจัดทำแผนที่ภูมิศาสตร์ตลอดแนวเส้นทาง งานหล่อคอบ่อพักสายไฟฟ้าใต้ดิน งานเสริมคอบ่อพักสายไฟฟ้าใต้ดินและซ่อมผิวจราจร งานสำรวจอุปสรรคใต้ดิน (ช่วงซอยแบริ่ง - ห้างอิมพิเรียล เวิลด์ สำโรง) และงานตรวจสอบท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินเดิมและล้างทำความสะอาดบ่อพัก ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.สมุทปราการ) มีข้อสังเกตเกี่ยวกับตำแหน่งติดตั้งตู้ระบบไฟฟ้าย่อย (Substation) บนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์) โดยขอให้ติดตั้งระบบชิดแนวเขตทาง พร้อมทั้งให้ กฟน. และผู้รับจ้างเร่งติดตั้งฝาบ่อพักตลอดแนวเส้นทาง รวมถึงจัดสรรบุคลากรในการติดตามความเสียหายระหว่างวัน เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมถึงการคืนพื้นผิวจราจรในช่วงเวลากลางวัน ซึ่ง กฟน. รับไปดำเนินการต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงาน และประสานการทำงานร่วมกับ ขท.สมุทรปราการ ผู้แทน กฟน. และ บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) รายงานว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน มีผลงานประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ร้อยละ ๐.๐๘ ผลงานประจำเดือนสะสมช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๐.๘๐ เนื่องจากเข้าพื้นที่ช้ากว่ากำหนด ๓ เดือน และมีแผนประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ในการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างและหล่อชิ้นงานสำเร็จ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและขอให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน	
๑๒. รายงานผลการดำเนินงานคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม สรุปผลการพิจารณาคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ และ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓ ดังนี้ ๑) การแก้ปัญหาจุดกลับรถถนนเทพรัตน กม.๑๙ เห็นควรเปิดจุดกลับรถเดิม เนื่องจากมีป้ายและอุปกรณ์อยู่แล้ว โดยแขวงทางหลวงสมุทรปราการอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งไฟกระพริบ ๒) การแก้ไขปัญหาจุดเข้า - ออกทางหลักกับทางคู่ขนาน ถนนเทพรัตน แขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.สมุทรปราการ) อยู่ระหว่างการขอรับการจัดสรรงบประมาณดำเนินการ ๓) การแก้ไขปัญหารถบรรทุกวิ่งในเวลาเร่งด่วนบนถนนเทพรัตน ขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจร ๔) การแก้ปัญหาผลกระทบของโครงการก่อสร้างขยายผิวทาง และสะพาน Overpass ทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ (ถนนศรีนครินทร์) ระหว่าง กม.๑๖+๔๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐ ต่อผู้ประกอบการสองข้างทาง ผู้รับจ้างจะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จและคืนผิวจราจรโดยเร่งด่วนต่อไป ๕) เห็นชอบให้บริษัท ยัวซ่าแบตเตอรี่ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) ติดตั้งอุปกรณ์ด้านจราจรต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยบริเวณทางเข้าบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ เสนอ โดยให้ประสานกับเทศบาลบางปูในฐานะเจ้าของพื้นที่เรื่องระเบียบข้อบังคับในการขออนุญาตดำเนินการและขอคำแนะนำจากแขวงทางหลวงสมุทรปราการเกี่ยวกับมาตรฐานของอุปกรณ์และการติดตั้ง ๖) การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าตลาดบางพลี บนถนนเทพรัตน กม.๙ - กม.๑๒ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการจะประสานบริษัท ซัมมิท โอโต บอดี้ อินดัสตรี จำกัด ขอให้ติดตั้งกล้องวงจรปิดหน้าบริษัทฯ โดยจะเชื่อมต่อข้อมูลกับตำรวจภูธรบางแก้ว เพื่อใช้ในการกวดขันวินัยจราจร	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ กทพ. ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ บริษัท ซัมมิท โอโต บอดี้ อินดัสตรี จำกัด บริษัท ยัวซ่าแบตเตอรี่ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗) การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าบริษัท กันยงอีเลคทริก จำกัด (มหาชน) บนถนนเทพรัตน กม.๒๐ - กม.๒๑ ขท.สมุทรปราการ ได้ดำเนินการทาสีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ แถบสีแดงสลับขาวที่ขอบทางและติดตั้งป้ายประกาศห้ามขายสินค้าบนทางเท้า ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการจะประสานบริษัทกันยงฯ ขอให้ติดตั้งกล้องวงจรปิดหน้าบริษัทฯ โดยจะเชื่อมต่อข้อมูลกับตำรวจภูธรบางพลี เพื่อใช้ในการกวดขันวินัยจราจร ๘) การป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนเทพรัตน ระหว่าง กม.๖+๕๐๐ - กม.๘+๕๐๐ เทศบาลเมืองบางแก้วเตรียมการจัดหาเครื่องสูบน้ำ จำนวน ๖ เครื่อง ขท.สมุทรปราการ จะดำเนินการลอกท่อระบายน้ำ และขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) พิจารณาวางท่อขนาด ๑.๒๐ เมตร บริเวณร่องน้ำข้างทางลาดขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถี และให้ยกระดับผิวจราจรในบริเวณที่เป็นแอ่ง เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังต่อไป ๙) การพิจารณาการปิดเบี่ยงจราจรชั่วคราวบนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ สำหรับการก่อสร้างทางขึ้น - ลง ที่สถานีศรีด่านและสถานีศรีเทพา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ขท.สมุทรปราการ ขอให้มีระยะเบี่ยงที่ยาวที่สุดและเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง ทั้งนี้ หากการย้ายระบบระบายน้ำอยู่ในผิวจราจร ผู้รับจ้างต้องทำข้อมูลแผนผังส่งให้ ขท.สมุทรปราการ และสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ พิจารณาก่อน สำหรับการขอปิดเบี่ยงจราจรชั่วคราวบริเวณแยกศรีเทพา เพื่อทำการวางคานรถไฟฟ้า ขท.สมุทรปราการ ขอให้มีการพิจารณาจุดกลับรถ เนื่องจากจะทำให้รถติดสะสม ที่ประชุมจึงเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือทำการย้ายจุดกลับรถไปยังตำแหน่งใหม่ พร้อมกันนี้ให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทาง ๑๐) การพิจารณาการเปิดใช้งานสะพานกลับรถหน้าศูนย์การค้าเมกาบางนา บนถนนเทพรัตน กม.๗+๓๐๐ เพื่อไม่ให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้สะพานกลับรถ หมวดทางหลวงบางนา ได้ประชุมร่วมกับสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ และ กทพ. สรุปรูปแบบการปรับปรุงระบบการจำกัดความสูง มีมติให้ติดตั้งป้ายเตือนเพิ่มเติม ติดตั้งเสาล้มลุก เพิ่มโครงสร้างคานกันความสูงเพิ่มเติม และทาสีพื้นผิวจราจร โดยอุปกรณ์ทั้งหมดจะติดตั้งแล้วเสร็จภายในวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ เพื่อให้สะพานกลับรถพร้อมเปิดใช้งานในวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ผู้แทนตำรวจภูธรบางปูรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา ได้ดำเนินการปิดจุดกลับรถแยกสะพานแดง โดยให้รถที่มาจากบ้านเอื้ออาทรแพรกษา ๒ ไปใช้จุดกลับรถหน้าสถานตรวจสภาพรถมังกร ออโต้ คาร์ สาขาแพรกษา และยังไม่พบปัญหาจราจรและอุบัติเหตุเกิดขึ้น สำหรับการย้ายจุดกลับรถจากแยกสะพานแดง (กม.๗+๒๐๐) ไปเปิดจุดกลับรถที่ กม.๗+๕๐๐ อยู่ระหว่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ขท.สมุทรปราการ อยู่ระหว่างการปรับแบบ ซึ่งแบ่งการดำเนินการเป็น ๒ ระยะ ระยะแรก คือ การปรับปรุงเกาะกลางถนนและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและความปลอดภัย ตีเส้นจราจร ตีเส้นทแยงเหลือง เพื่อไม่ให้รถจอดขวางขยายทางเข้า - ออกโรงพยาบาล สำหรับระยะที่ ๒ เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาในลักษณะเดียวกันของบริเวณดังกล่าว ซึ่งเชื่อมโยงกันตั้งแต่แยกคลองขุดผ่านโรงพยาบาลบางพลี - วัดบางพลีใหญ่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนการดำเนินงานของคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการต่อไป ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม มีข้อเสนอเพื่อพิจารณา ดังนี้ ๑. เห็นควรให้มีการประเมินสภาพปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการเพื่อให้เห็นภาพรวมและหาแนวทางแก้ไข ๒. ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการห้ามไม่ให้รถจักรยานยนต์วิ่งบนสะพานภูมิพล แต่ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนมากยังคงฝ่าฝืน จะมีมาตรการดำเนินการอย่างไร ผู้แทนตำรวจภูธรบางปูรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา ได้ดำเนินการปิดจุดกลับรถแยกสะพานแดง (กม.๗+๒๐๐) แล้ว อยู่ระหว่างการทำหนังสือถึงเทศบาลตำบลแพรกษาเพื่อขอเปิดจุดกลับรถที่ กม.๗+๕๐๐ ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ได้ดำเนินการปรับปรุงเกาะกลางถนนและตีเส้นจราจร เพื่อไม่ให้รถจอดขวางทางเข้า - ออกโรงพยาบาลเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการติดตั้งป้ายจราจรแนะนำผู้ใช้รถใช้ถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัดในกรณีรถจักรยานยนต์วิ่งบนสะพานภูมิพล รายงานผลการดำเนินงานคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ ๑) ความคืบหน้าการจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถบนถนนพุทธรักษา ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรบางปู รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถแยกสะพานแดง ถนนพุทธรักษา โดยได้ดำเนินการปิดจุดกลับรถแยกสะพานแดงแล้ว ๒) ความคืบหน้าการจัดการจราจรบนถนนเทพารักษ์ ในพื้นที่อำเภอบางพลี บริเวณปากทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนหมวดทางหลวงบางพลี ขท.สมุทรปราการ รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี โดยได้ดำเนินการปรับปรุงเกาะกลางถนน ตีเส้นจราจร ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับให้ชัดเจน เพื่อไม่ให้รถจอดขวางทางเข้า - ออกโรงพยาบาล ๓) ข้อเสนอแนะในการจัดระเบียบจราจรในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรสำโรงเหนือ รายงานว่าบริเวณแยกสำโรงได้ดำเนินการติดตั้งกล้องวงจรปิดแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุญาตใช้บังคับทางกฎหมาย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและให้ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ ตำรวจภูธรสำโรงเหนือแขวงทางหลวงสมุทรปราการสนับสนุนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการต่อไป การดำเนินงานของคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ ๑) ความคืบหน้าการจัดการจราจรบนถนนเทพารักษ์ ในพื้นที่อำเภอบางพลี บริเวณปากทางเข้าโรงพยาบาลบางพลี ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม รายงานว่าตำรวจภูธรบางพลีได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเสร็จเรียบร้อยแล้ว ๒) การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนศรีนครินทร์ช่วงโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ขท.สมุทรปราการ ได้นำเสนอแผนป้องกันน้ำท่วม ตามที่ได้รายงาน ทั้งนี้ขอให้ รฟม. และบริษัทผู้รับจ้างเร่งรัดดำเนินการปรับปรุง/ติดตั้งท่อระบายน้ำที่ได้รื้อออกไปในการก่อสร้างต่อม่อรถไฟฟ้า ๓ พื้นที่ ได้แก่ บริเวณแยกศรีเทพา เกาะกลางถนนบริเวณปากซอยวัดด่าน - คลองสำโรง และแยกลาซาล - คลองบางนา ๓) การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนเทพรัตนหน้าซอยโรงเรียนราชวินิตบางแก้ว ขท.สมุทรปราการ ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) พิจารณาแนวทางการป้องกันน้ำท่วมบริเวณถนนบางนา - ตราด ซึ่งมีระบบระบายน้ำของ กทพ. ตามแนวเส้นทางพิเศษบูรพาวิถีเชื่อมต่อกับระบบของ ทล. โดยในระยะสั้นขอให้ กทพ. ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ๒ จุด บริเวณถนนบางนา - ตราด และแผนระยะยาวขอให้ กทพ. พิจารณาการขยายขนาดท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทาง ซึ่ง กทพ. ได้จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำหรับการป้องกันปัญหาในระยะสั้นไว้แล้ว และรับจะนำประเด็นการขยายขนาดท่อระบายน้ำไปพิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบและขอให้ กทพ. พิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายขนาดท่อระบายน้ำตามแนวเส้นทางพิเศษบูรพาวิถี	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. โครงการเชื่อมทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ บางปิ้ง - แพรกษา กับที่ดินเอกชนที่ยกให้ทางราชการใช้ประโยชน์ เพื่อตัดถนนเป็นทางแยกสำหรับใช้เป็นทางเข้า - ออก นิคมอุตสาหกรรมแพรกษา อินดัสเทรียลล์ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการรายงานว่า จังหวัดสมุทรปราการได้รับแจ้งจากเทศบาลตำบลแพรกษา (ทต.แพรกษา) ว่า องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการได้พิจารณาอนุญาตให้บริษัท วีเอ็นเอส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ดำเนินการตัดคันหินทางเท้า/ลดระดับทางเท้า และเชื่อมท่อระบายน้ำ บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ บางปิ้ง - แพรกษา ตามแบบแปลนที่ยื่นขออนุญาต เพื่อประโยชน์ในการใช้เป็นทางเข้า - ออก นิคมอุตสาหกรรมแพรกษา อินดัสเทรียลล์ ที่ตั้งอยู่ในที่ดินของบริษัท วีเอ็นเอส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด โดยในส่วนของการทำทางเชื่อมในที่สาธารณะให้บริษัท วีเอ็นเอส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ดำเนินการขออนุญาตเชื่อมทางสาธารณะกับ ทต.แพรกษา เนื่องจากทางสาธารณะดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ ทต.แพรกษา ทั้งนี้ แม้ว่าทาง ทต.แพรกษา จะได้รับการถ่ายโอนทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ บางปิ้ง - แพรกษา จากแขวงทางหลวงสมุทรปราการแล้ว แต่เนื่องจากการขอเชื่อมทางหลวง การรื้อย้ายเกาะกลางถนน และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามแบบแปลนที่ยื่นขออนุญาต อาจจะมีผลกระทบต่อผู้สัญจรบนทางหลวงสายดังกล่าว ทต.แพรกษา จึงขอความเห็นชอบจาก อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ในการพิจารณาอนุญาต ดังนี้ ๑) เชื่อมทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ กับโครงการแพรกษา อินดัสเทรียลล์ ๒) ขอรื้อย้ายเกาะกลางถนน และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ผู้แทน ศว.จร.ภาคกลาง ให้ความเห็นว่า ถนนสายหลักหากมีการรื้อย้ายเกาะกลางควรมีการศึกษาปริมาณการจราจรก่อน ซึ่งจะสัมพันธ์กับการควบคุมสัญญาณไฟจราจร ขอให้บริษัทฯ ศึกษาข้อมูลในส่วนนี้ด้วย สำหรับการเชื่อมทางจากรูปแบบที่นำเสนอเห็นควรมีช่องจราจรเฉพาะสำหรับรถที่เลี้ยวออกมาจากนิคมฯ ก่อนเบี่ยงออก และรถที่จะเลี้ยวเข้านิคมฯ ควรมีช่องจราจรเฉพาะสำหรับการชะลอความเร็วก่อนเลี้ยวเข้า เพราะความเร็วรถของเส้นทางที่เชื่อมกัน หากมีความแตกต่างกันมากอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ผู้แทนบริษัท วีเอ็นเอส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ชี้แจงว่า การศึกษาปริมาณการจราจรโครงการฯ ยังไม่ได้ทำการศึกษา คาดว่าในขั้นตอนต่อไปโครงการฯ จะเชิญที่ปรึกษาที่เชี่ยวชาญด้านการจราจรมาวางแผนร่วมกัน สำหรับรูปแบบการเชื่อมทางที่ผู้แทน ศว.จร.ภาคกลางเสนอไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากโครงการฯ มีพื้นที่ไม่เพียงพอ ทั้งนี้ แบบเบื้องต้นสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ อนุมัติแบบก่อสร้างของโครงการฯ แล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** มอบหมายคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการลงพื้นที่ เพื่อหาข้อสรุปร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อมรายงานว่า ตามที่ ทต.แพรกษา ได้ขอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก อจร.จังหวัดสมุทรปราการ กรณีดำเนินโครงการเชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ บางปิ้ง - แพรกษากับที่ดินเอกชนที่ยกให้ทางราชการใช้ประโยชน์ เพื่อตัดถนนเป็นทางแยกสำหรับใช้เป็นทางเข้า - ออก นิคมอุตสาหกรรมแพรกษา อินดัสเทรียลล์ พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ในคราวประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ ได้มีมติมอบหมาย	คณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
คณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ ลงพื้นที่เพื่อหาข้อสรุปร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะทำงานเฉพาะกิจฯ ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมแล้ว โดยมีข้อสรุป ดังนี้ ๑. การทำทางเชื่อมทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ กับโครงการแพรกษา อินดัสเทรียลล์ ให้ดำเนินการตามที่เทศบาลตำบลแพรกษาได้พิจารณาอนุญาตให้ดำเนินการ ๒. การขอรื้อย้ายเกาะกลางถนนและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เห็นควรมอบหมายให้ ทต.แพรกษา และบริษัท วีเอ็นเอส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด รับไปดำเนินการศึกษาข้อมูลให้เป็นไปตามหลักวิชาการทางวิศวกรรมจราจร และมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน และนำเสนอ อจร.จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อทราบและพิจารณาต่อไป โดยให้ สนข. ในฐานะหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญนำประเด็นดังกล่าวไปศึกษาความเหมาะสมต่อไป ผู้แทน สนข. ขอยืนยันความเห็นเดิมจากการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ ว่า การเชื่อมทางควรมีช่องจราจรเฉพาะที่รับรถที่เลี้ยวออกมาจากนิคมฯ ก่อนแล้วค่อยเบี่ยงออก และรถที่จะเลี้ยวเข้านิคมฯ ควรมีช่องจราจรเฉพาะสำหรับการชะลอความเร็วก่อนเลี้ยวเข้านิคมฯ เพื่อความปลอดภัย สำหรับประเด็นการศึกษาความเหมาะสม เห็นว่าสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. สามารถให้คำแนะนำในเรื่องดังกล่าวได้โดยตรง ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขท.ทางหลวงสมุทรปราการ) รับนำเรื่องเสนอให้สำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. พิจารณาการออกแบบดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบ ขท.สมุทรปราการ ประสานงานสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. ศึกษาความเหมาะสมต่อไป	
๑๔. การหาแนวทางปฏิบัติในการลดมลภาวะทางเสียง การลดฝุ่นละอองและควันดำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขังบนถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการรายงานว่า ปัญหาน้ำท่วมขังบนถนนสายหลักในปัจจุบันไม่ได้เกิดจากฝนตก แต่เกิดจากสภาวะระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีผลกระทบต่อการจราจรเล็กน้อย สำหรับจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำนวน ๓ จุด ได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ ๑) ถนนท้ายบ้าน กม.๑ - กม.๔ ซึ่งมีการก่อสร้างและมีปัญหาเรื่องไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ จึงได้ทำการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติมและติดตั้งป้ายเตือน ๒) ถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีจุดกลับรถ ๒๒ จุด ซึ่งไม่มีจุดรอกลับรถ หน่วยงานในพื้นที่ได้แก้ไขเรียบร้อยแล้ว ๓) ถนนเทพารักษ์ กม.๒๑ - กม.๒๔ พบปัญหาการขับรถเร็ว จึงได้ดำเนินการตั้งจุดสกัด	สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการรายงานว่า การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กในภาคการขนส่ง ได้มีการดำเนินการตั้งจุดตรวจวัดควันดำ สำหรับมาตรการป้องกันกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีการตรวจสภาพรถ โดยเฉพาะการตรวจสภาพรถบรรทุกและรถโดยสารจะดำเนินการตามระเบียบการตรวจสภาพรถอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ให้ปฏิบัติตามระเบียบที่ ขบ. กำหนด หากประชาชนพบรถบรรทุกและรถโดยสารควันดำสามารถแจ้งสายด่วน ๑๕๘๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑. สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการตั้งคณะทำงานบูรณาการเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในระยะยาว ๒. สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสภาพรถ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองและควันดำ	
๑๕. แผนจัดระเบียบสายสื่อสาร ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) รายงานว่า กฟน. ได้รับนโยบายจากกระทรวงมหาดไทย และคณะอนุกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ในการจัดระเบียบสายสื่อสารใหม่ โดยในพื้นที่สมุทรปราการดำเนินการ ๔ เส้นทาง ได้แก่ ๑) ถนนบางพลี - ตำหรุ จากถนนสุขุมวิท - แยกคลองขุด ฝั่งซ้าย ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ๒) นิคมอุตสาหกรรมบางปู ถนนพัฒนา ๑ จากถนนแพรกษา - ถนนสุขุมวิท ทั้ง ๒ ฝั่ง ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ๓) ถนนเทพารักษ์ จากแยกคลองขุด - แยกศรีเทพา ทั้ง ๒ ฝั่ง ระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ๔) ถนนสายลวด จากถนนสุขุมวิท ผ่านถนนประโคนชัย จนถึงศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ ทั้ง ๒ ฝั่ง ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร สำหรับการจัดระเบียบสายสื่อสารจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งจะช่วยให้ภูมิทัศน์สวยงาม และสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓** รับทราบ และขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการสายสื่อสารในเขตพื้นที่ให้ความร่วมมือในการจัดระเบียบสายสื่อสารของ กฟน.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
๑๖. ผลการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการรายงานผลการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ โดยแบ่งเป็น ๓ ช่วง ดังนี้ ๑) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ จำนวนอุบัติเหตุ ๒๓ ครั้ง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ๘ ราย จำนวนผู้เสียชีวิต ๕ ราย ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๔ มกราคม ๒๕๖๔ จำนวนอุบัติเหตุ ๒๓ ครั้ง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ๒๓ ราย จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๑ ราย	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔ จำนวนอุบัติเหตุ ๑๑ ครั้ง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ๖ ราย จำนวนผู้เสียชีวิต ๖ ราย

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการสรุปผลการเกิดอุบัติเหตุช่วงควบคุมเข้มข้น (๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๔ มกราคม ๒๕๖๔) รวมทั้งวิเคราะห์สถิติการจับกุม/การเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) จำนวนอุบัติเหตุ ๒๓ ครั้ง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ๒๓ ราย จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๑ ราย

๒) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

อันดับ	ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)
๑	๑๘.๐๑ - ๒๔.๐๐ น.	๘
๒	๐๖.๐๑ - ๑๒.๐๐ น.	๕
	๑๒.๐๑ - ๑๘.๐๐ น.	๕
	๐๐.๐๑ - ๐๖.๐๐ น.	๕

๓) ลักษณะถนนในจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

อันดับ	ลักษณะถนน	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)
๑	ทางตรง	๒๐
๒	จุดกลับรถ	๒
๓	ทางแยก	๑

๔) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

อันดับ	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ร้อยละ
๑	ขับรถเร็วเกินกำหนด	๓๔
๒	เปลี่ยนช่องจราจรในระยะกระชั้นชิด	๒๗
๓	ตัดหน้ารถคันอื่นระยะกระชั้นชิด	๒๓
๔	เมาแล้วขับ	๗
๕	ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ	๓
	หลับใน	๓
	ขับรถย้อนศร	๓

๕) ผลการดำเนินคดีใน ๑๐ ฐานความผิดหลัก

๕.๑) ฐานความผิดขับรถเร็วเกินกำหนด รวม ๑,๑๙๓ ราย

๕.๒) ฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย รวม ๑,๑๘๘ ราย

๕.๓) ฐานความผิดไม่มีใบอนุญาตขับรถ รวม ๑,๐๙๗ ราย

๕.๔) ฐานความผิดขับรถย้อนศร รวม ๔๘๙ ราย

๕.๕) ฐานความผิดอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ รวม ๓๒๕ ราย

๕.๖) ฐานความผิดไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวม ๒๕๑ ราย

๕.๗) ฐานความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวม ๗๗ ราย

๕.๘) ฐานความผิดเมาแล้วขับ รวม ๙๙ ราย

๕.๙) ฐานความผิดโทรศัพท์ขณะขับรถ รวม ๓๕ ราย

๕.๑๐) ฐานความผิดแซงในที่คับขัน รวม ๑๓ ราย

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบผลการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔	
๑๗. การเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ (ปภ.สป.) รายงานผลการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันหยุดสงกรานต์ โดยแบ่งเป็น ๓ ช่วง คือ ๑) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๓ - ๙ เมษายน ๒๕๖๔ ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน ๒๕๖๔ ๓) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๑๗ - ๒๓ เมษายน ๒๕๖๔ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ได้กำหนดจุดกวดขันวินัยจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ และจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์งานจราจร แบ่งออกเป็นขนาดใหญ่ ๑ แห่ง กลาง ๑๐ แห่ง และเล็ก ๔ แห่ง ทั่วพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ กรมทางหลวง (ทล.) ได้กำหนดมาตรการสำหรับการดำเนินงานออกเป็น ๓ ด้าน คือ ๑) มาตรการด้านการเตรียมความพร้อม ได้แก่ ดำเนินการปะซ่อมผิวทาง ทำความสะอาดเป้าสะท้อนแสงและปุ่มสะท้อนแสงให้เด่นชัด ซ่อมแซมไฟฟ้าแสงสว่าง ตัดแต่งกิ่งไม้ ตัดหญ้าบริเวณคันทาง ๒) มาตรการด้านการอำนวยความปลอดภัย ได้แก่ แก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย ปิดจุดกลับรถบริเวณที่เสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุ รณรงค์การขับขี่ผ่านสื่อออนไลน์ บูรณาการร่วมกับตำรวจทางหลวงเพื่อกวดขันวินัยจราจร ๓) มาตรการด้านอำนวยความสะดวก ได้แก่ ตั้งเต็นท์จุดให้บริการทั่วไทย บริการห้องน้ำบริเวณหมวดทางหลวง บริหารการจราจร/สัญญาณไฟจราจร คืนพื้นที่ผิวจราจรโครงการก่อสร้างและเพิ่มอุปกรณ์ป้ายเตือนช่วงเทศกาล ป้ายทางเลี่ยงช่วงเทศกาล ยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และ ๙ และจัดเตรียมรถให้ความช่วยเหลือฉุกเฉิน (Mobile Service Car) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมาย ปภ.สป. ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ และแขวงทางหลวงสมุทรปราการดำเนินการอย่างเคร่งครัด	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวนภูธรเมืองสมุทรปราการ แขวงทางหลวงสมุทรปราการ
๑๘. แนวทางการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม เสนอแนวทางการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จากกรณีตัวอย่างพื้นที่แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร มีช่องทางจักรยานโดยเฉพาะ มีความกว้างประมาณ ๐.๗๕ - ๑ เมตร โดยประธานได้มอบหมาย ขท.สมุทรปราการ พิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อเป็นตัวอย่างนำร่องโครงการช่องทางจักรยานยนต์ของจังหวัดสมุทรปราการก่อนนำเสนอที่ประชุมต่อไป	ขท.สุมทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ มอบ ขท. สุมทรปราการ พิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม เพื่อเป็นตัวอย่างนำร่องโครงการช่องทางจักรยานยนต์ของจังหวัดสมุทรปราการ ก่อนนำเสนอที่ประชุมต่อไป	
๑๙. การแก้ไขปัญหารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่จอดรอเข้าลานตู้คอนเทนเนอร์ทั้งสองฝั่งบนถนนสายวัดศรีวารีน้อย ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ รายงานว่า ถนนวัดศรีวารีน้อยหรือถนนสาย สป.๒๐๐๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (กม.๑๘+๑๖๕) - บ้านลาดกระบัง อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ (ขทช.สมุทรปราการ) ระยะทาง ๑๓.๕๐ กิโลเมตร มีลานกองตู้คอนเทนเนอร์ในสายทางทั้งสิ้น ๖ จุด ได้แก่ กม.๒+๕๐๐ กม.๓+๐๐๐ กม.๔+๐๐๐ กม.๔+๗๐๐ กม.๖+๗๐๐ และ กม.๘+๐๐๐ สภาพปัญหาที่พบ คือ มีปริมาณรถเข้า - ออกลานแต่ละแห่งมากกว่าพื้นที่จอดคอยภายในลาน ซึ่ง ขทช.สมุทรปราการ ได้เสนอแนวทางการแก้ไข โดยให้ผู้ประกอบการปรับปรุงระบบบริหารจัดการจำนวนรถหัวลาก - หางลาก ให้พอดีกับพื้นที่จอดภายในลาน ผู้แทนตำรวจภูธรบางพลีรายงานว่า ได้กวดขันจับกุมรถบรรทุกที่จอดรอในเขตทาง รวมถึงการตั้งกลุ่มไลน์ผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสื่อสารข้อมูลระหว่างกันอย่างรวดเร็ว ผู้แทนตำรวจภูธรบางเสาธงรายงานว่า เริ่มพบปัญหารถหัวลาก - หางลาก จอดคอยบนถนนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางเสาธง ตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ซึ่งมีลานกองตู้คอนเทนเนอร์เปิดให้บริการใหม่ของสายเรือ CMA CGM พื้นที่ ๒๓ ไร่ รองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ ๔,๕๐๐ TEUs มีช่องทางจากถนนสายวัดศรีวารีน้อยเข้าบริเวณลานกองตู้แบ่งเป็นช่องทางขาเข้า ๓ ช่องจราจร และช่องทางขาออก ๑ ช่องจราจร รองรับแถวคอยขาเข้าได้ ๓๐ คัน (๖๐ TEUs) ซึ่งในช่วงเริ่มเปิดให้บริการระยะแรกมีรถหัวลาก - หางลาก เข้า - ออกประมาณ ๓๓๐ คันต่อวัน โดยเปิดทำงานระหว่าง ๐๗.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. ซึ่งในแต่ละวันจะมีรถจอดกีดขวางช่องจราจร เพื่อรอเข้าลานในช่วงเช้าเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีปัญหาการจราจรแออัดสูงมาก ทั้งนี้ ตำรวจภูธรบางเสาธงได้หารือกับผู้ประกอบการลานตู้คอนเทนเนอร์ โดยได้กำหนดมาตรการแก้ไขบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง โดยเสนอให้ผู้ประกอบการจัดพื้นที่จอดคอยภายในลานตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเติมอีก ๔๐ คัน รวมเป็น ๗๐ คัน พร้อมทั้งปรับปรุงลานดินบริเวณทางเข้าลานตู้คอนเทนเนอร์ให้รถหัวลาก - หางลาก สามารถจอดคอยเพิ่มได้ ๒ ช่องจราจร รองรับรถได้ ๒๐ คัน และให้ขยายเวลาเปิดให้บริการให้เร็วขึ้น โดยปัจจุบันผู้ประกอบการได้ขยายเวลาเปิดให้บริการเร็วขึ้น และถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บางส่วนไปยังลานคอนเทนเนอร์จุดอื่นจนกว่าจะปรับปรุงพื้นที่จอดคอยภายในแล้วเสร็จ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้องค์การบริหารส่วนตำบลศีรษะจรเข้น้อยเร่งรัดประสานงานกับผู้ประกอบการและออกมาตรการแก้ไข พร้อมทั้งรายงานให้จังหวัดสมุทรปราการทราบภายใน ๗ วัน	องค์การบริหารส่วนตำบลศีรษะจรเข้น้อย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๐. การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดียว (Monorail) ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ (อบจ.สมุทรปราการ) อบจ.สมุทรปราการ ได้นำเสนอหลักการในการเสนอเรื่องโครงการก่อสร้างด้านคมนาคมตามหลักการกระจายอำนาจจะต้องผ่านการพิจารณาจาก อจร.จังหวัดสมุทรปราการก่อน ตามขั้นตอนที่กำหนด ทั้งนี้ อบจ.สมุทรปราการ ได้นำเสนอข้อมูลเบื้องต้นในการพัฒนา Monorail สมุทรปราการ ซึ่งโครงการจะเริ่มตั้งแต่บริเวณ Airport Rail Link สถานีลาดกระบัง มายังถนนทางหลวงหมายเลข ๓๕๒๖ ถนนทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๖ (ถนนแพรกษา) จนสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว สถานีแพรกษา ระยะทางประมาณ ๓๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑๕ สถานี ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่งฯ ให้ความเห็นว่า การเสนอเรื่องการพัฒนาโครงการเพื่อให้ อจร.จังหวัดสมุทรปราการ พิจารณาตามขั้นตอนนั้น จำเป็นต้องมีรายละเอียดที่สมบูรณ์ เพื่อประกอบการพิจารณา จึงขอให้ อบจ.สมุทรปราการ จัดทำข้อมูลรายละเอียด สมมติฐานการพิจารณา ผลการวิเคราะห์ เพื่อประกอบการพิจารณานำเสนอ อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ต่อไปด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้ อบจ.สมุทรปราการ จัดทำข้อมูลรายละเอียดนำเสนอในการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งต่อไป	อบจ.สมุทรปราการ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๔ จังหวัดสระบุรี ๑. การประชุม อจร.จังหวัดสระบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๑ ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ด้านตะวันตก (แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) ผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทล. ได้รับจัดสรรงบประมาณดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๑ ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ด้านตะวันตก (แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) จังหวัดสระบุรี ๑ แห่ง เป็นงานก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ ระหว่าง กม.๔+๕๕๕ - กม.๖+๘๘๕.๓๕๐ และทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๑ ระหว่าง กม.๒๘+๗๖๖.๖๐๐ - กม.๒๙+๕๗๔.๗๙๐ ระยะทางประมาณ ๓.๑๓๘ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๖ งบประมาณ ๕๐๗,๗๑๘,๖๐๐ บาท **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ	ทล.
๒. การพิจารณาร่างข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรีว่าด้วยการกำหนดห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป วิ่งในถนนบางสายในเขตจังหวัดสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๓ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสระบุรี (ภ.จว.สระบุรี) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ๑) ปัจจุบันจังหวัดสระบุรีมีงานซ่อมสร้างถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนและวันหยุดยาว ได้แก่ การซ่อมปรับปรุงผิวทางถนนพหลโยธินขาเข้ากรุงเทพฯ บริเวณหน้าศูนย์การทหารม้า การก่อสร้างสะพานกลับรถบริเวณทางต่างระดับปากข้าวสาร การก่อสร้างสะพานข้ามแยกทางเลี่ยงเมืองเสาไห้ ๒) การประชุมแก้ปัญหาจราจรแยกเลี่ยงเมืองเสาไห้ ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ภ.จว.สระบุรี ตำรวจทางหลวงสระบุรี (ตร.ทล.สระบุรี) ผู้แทนแขวงทางหลวงสระบุรี (ขท.สระบุรี) และผู้แทนผู้รับเหมาโครงการ สรุปได้ ดังนี้ ๒.๑) เจ้าหน้าที่ ขท.สระบุรี ได้ปรับระยะเวลาของสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณรถยนต์ที่รอสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ๒.๒) ภ.จว.สระบุรี จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกตลอดเวลา ๒.๓) ภ.จว.สระบุรี จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณรถทั้ง ๔ ทิศทาง ในชั่วโมงเร่งด่วน ๒.๔) ขท.สระบุรี ผู้รับเหมาโครงการ ภ.จว.สระบุรี ตร.ทล.สระบุรี ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการในช่องทางของแต่ละหน่วยงาน พร้อมเส้นทางรองไปยังแยกเลี่ยงเมืองเสาไห้ ๒.๕) ขท.สระบุรี จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง	ภ.จว.สระบุรี ขท.สระบุรี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) การประชุมแก้ปัญหาจราจรแยกเลี่ยงเมืองเสาไห้ ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องศูนย์ปฏิบัติการ ภ.จว.สระบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ผู้บังคับการ ภ.จว.สระบุรี พร้อมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ประธานคณะอนุกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ ภ.จว.สระบุรี ผู้อำนวยการ ขท.สระบุรี ผู้แทน ตร.ทล.สระบุรี ผู้แทนผู้รับเหมาโครงการ ผู้แทนบริษัท อรพรรณขนส่ง จำกัด และผู้แทนบริษัทเพื่อนเพชรขนส่ง จำกัด สรุปได้ ดังนี้ ๓.๑) การดำเนินการแก้ปัญหาจราจรสอดคล้องกับแนวทางที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ๓.๒) เพิ่มป้ายประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจน สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล ๓.๓) ออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรี เพื่อห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป ใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ เส้นทางวงแหวนด้านทิศตะวันตก (แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) ๔) ภ.จว.สระบุรี ได้ยกร่างข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรีว่าด้วยการกำหนดห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินทางในถนนเลี่ยงเมืองในเขตจังหวัดสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๓ กำหนดการห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินรถบนถนนบางสาย ดังนี้ ๔.๑) ทางหลวงหมายเลข ๑ (ขาออก) ตอนหินกอง - ปากข้าวสาร - แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค ตั้งแต่ กม.๑๐๒+๐๐๐ - กม.๑๐๖+๑๕๐ (จุดกลับรถกรมทหารม้าที่ ๔ รักษาพระองค์ - ทางแยกต่างระดับมิตรภาพ) ๔.๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ ตอนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ตั้งแต่ กม. ๐+๐๐๐ - กม.๙+๒๘๘ (ถนนวงแหวนทิศตะวันตก แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) ๔.๓) แนะนำทางเลี่ยงเส้นทางที่ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อ ขึ้นไป ดังนี้ (๑) เส้นทางจาก กทม. ไปจังหวัดลพบุรี ให้ใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ (ตะวันออก) ระยะทาง ๒๒ กิโลเมตร ตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๙๙+๗๘๐ - ทางหลวงหมายลเลข ๑ กม.๑๑๑+๔๐๐ (๒) เส้นทางจาก กทม. ไปจังหวัดนครราชสีมา ให้ใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ (ตะวันออก) ตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๙๙+๗๘๐ - ทางหลวงหมายเลข ๒ กม.๔+๕๐๐ (๓) เส้นทางจากจังหวัดลพบุรีไปอำเภอเสาไห้ ให้ใช้ทางหลวงชนบท ๓๐๕๐ ตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๑ กม.๒๕+๘๐๐ - ทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๑๑๑+๔๐๐ ๕) แนวทางการบังคับใช้ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรีว่าด้วยการกำหนดห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินรถในถนนบางสายในเขตจังหวัดสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๓ ๕.๑) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสระบุรีลงนามข้อบังคับ และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ๕.๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าก่อนมีผลบังคับใช้ ๕.๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ๕.๔) บังคับใช้ตามประกาศ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) ผู้แทน สนข. ได้เสนอที่ประชุมว่า ควรพิจารณาถึงผลกระทบของทางเลี่ยงเส้นทางห้ามรถบรรทุกด้วยว่า ปริมาณการจราจรของรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป จะส่งผลให้ระดับคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) ลดลงอย่างไร ๗) ผู้แทน ทล. ได้รายงานที่ประชุมว่า ถนนที่ใช้เป็นทางเลี่ยงสามารถรองรับปริมาณการจราจรของรถบรรทุก ๑๐ ล้อที่เพิ่มขึ้นได้ และเสนอให้ห้ามรถบรรทุกผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ ตอนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ตั้งแต่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๗+๗๐๐ (ถนนวงแหวนทิศตะวันตก แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** เห็นชอบข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสระบุรีว่าด้วยการกำหนดห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินรถในถนนบางสายในเขตจังหวัดสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้ ๑. ทางหลวงหมายเลข ๑ (ขาออก) ตอนหินกอง - ปากข้าวสาร - แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค ตั้งแต่ กม.๑๐๒+๐๐๐ - กม.๑๐๖+๑๕๐ (จุดกลับรถกรมทหารม้าที่ ๔ รักษาพระองค์ - ทางแยกต่างระดับมิตรภาพ) ๒. ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒ ตอนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี ตั้งแต่ กม.๐+๐๐ - กม.๗+๗๐๐ (ถนนวงแหวนทิศตะวันตก แยกเลี่ยงเมืองเสาไห้) ให้บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไป ระยะเวลา ๑ ปี และใช้เส้นทางเลี่ยงตามที่ ภ.จว.สระบุรี และ ทล. เสนอ	
๓. การพิจารณาเพื่อหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถทางหลวงหมายเลข ๑ และทางหลวงหมายเลข ๒ ๑) ผู้แทน ภ.จว.สระบุรี ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุเดือนมกราคม ๒๕๖๓ - ปัจจุบัน บริเวณจุดกลับรถ กม.๑๐๑+๘๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๑ ถนนพหลโยธิน (กรมทหารม้าที่ ๔ รักษาพระองค์) และ กม.๖+๖๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๒ ถนนมิตรภาพ (บริษัท นครหลวงกระเบื้องและท่อ จำกัด) **จุดเสี่ยง** / **อุบัติเหตุ (ครั้ง)** / **บาดเจ็บ (ราย)** / **เสียชีวิต (ราย)** / **ทรัพย์สินเสียหาย (ราย)** ๑. จุดกลับรถ กม.๑๐๑+๘๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๑ ถนนพหลโยธิน (กรมทหารม้าที่ ๔ รักษาพระองค์) — ๓ / ๑ / - / ๓ ๒. จุดกลับรถ กม.๖+๖๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๒ ถนนมิตรภาพ (บริษัท นครหลวงกระเบื้องและท่อ จำกัด) — ๑๑ / ๓ / ๒ / ๖ และเสนอแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถทางหลวงหมายเลข ๑ และทางหลวงหมายเลข ๒ คือ จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ จัดทำลูกระนาดชะลอความเร็ว เพิ่มไฟส่องสว่างบริเวณจุดดังกล่าว และปิดจุดกลับรถ ๒) ผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า จุดกลับรถทั้ง ๒ จุด มีเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strips) ไฟกระพริบแบบโซลาเซลล์ และไฟส่องสว่างเป็นทางหลวงสายหลัก ๖ ช่องจราจร รถที่สัญจรใช้ความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุ เสนอให้ปิดจุดกลับรถเพื่อความปลอดภัย	ภ.จว.สระบุรี ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระบุรีได้รายงานต่อที่ประชุมว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๓ - ปัจจุบัน บนทางหลวงหมายเลข ๑ ถนนพหลโยธิน จำนวน ๕๐ ราย และทางหลวงหมายเลข ๒ ถนนมิตรภาพ จำนวน ๒๔ ราย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** ให้ปิดจุดกลับรถ กม.๑๐๑+๘๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๑ ถนนพหลโยธิน (กรมทหารม้าที่ ๔ รักษาพระองค์) และ กม.๖+๖๐๐ ทางหลวงหมายเลข ๒ ถนนมิตรภาพ (บริษัท นครหลวงกระเบื้องและท่อ จำกัด)	
๔. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ กม.๐ ถนนมิตรภาพ (ขาเข้า กทม.) ประธานฯ สอบถามที่ประชุมว่า บริเวณ กม.๐ ถนนมิตรภาพ ด้านข้างศูนย์การทหารม้า ขาเข้า กทม. ปัจจุบันมีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมาก หากดำเนินการปรับปรุงหรือขยายเส้นทางจราจรสามารถดำเนินการได้หรือไม่ แขวงทางหลวงสระบุรี (ขท.สระบุรี) รายงานต่อที่ประชุมว่า บริเวณดังกล่าวมีช่องทางจราจรคู่ขนาน ๕ ช่องจราจร โดยแบ่งเป็นขึ้นสะพานต่างระดับมิตรภาพ จำนวน ๒ ช่องจราจร เข้า กทม. ๒ ช่องจราจร และช่องทางกลับรถใต้สะพานต่างระดับ ๑ ช่องจราจร หากสามารถเปิดช่องจราจรได้อีก ๑ ช่องจราจร จะช่วยให้การจราจรคล่องตัวยิ่งขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนและช่วงวันหยุดยาว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** มอบหมาย ขท.สระบุรี ดำเนินการจัดทำร่างแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณ กม.๐ ถนนมิตรภาพ ส่งให้จังหวัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และสำนักงานจังหวัดสระบุรีนำเรื่องดังกล่าวบรรจุเข้าเป็นวาระการประชุมคณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรี ในวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๓	ขท.สระบุรี สำนักงานจังหวัดสระบุรี
๕. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเขตเมืองสระบุรี แขวงทางหลวงสระบุรีรายงานต่อที่ประชุมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแผนจะก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเขตจังหวัดสระบุรี ซึ่งมีสถานีอยู่บริเวณหลังห้างสรรพสินค้าโรบินสัน หลังจากลงนามในสัญญาจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องวางแผนการบริหารจัดการระบบการจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** มอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสระบุรีประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำข้อมูลโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเขตจังหวัดสระบุรี บรรจุเข้าเป็นวาระการประชุมคณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรี ในวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๓	สำนักงานจังหวัดสระบุรี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๕ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑. การประชุม อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าวัดใหญ่ชัยมงคลและวัดพนัญเชิงวรวิหาร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา) ได้รายงานว่า เส้นทางทางหลวงหมายเลข ๓๔๗๗ (ถนนอยุธยา - บางปะอินสายใน) ช่วงทางแยกวัดใหญ่ชัยมงคลเป็นเส้นทางเข้าไปแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น วัดใหญ่ชัยมงคล วัดพนัญเชิงวรวิหาร และหมู่บ้านญี่ปุ่น ซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกเข้าวัดใหญ่ชัยมงคลและวัดพนัญเชิงวรวิหาร ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา จึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าว ดังนี้ ๑) ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรห้ามจอดรถทุกชนิดบนถนนอยุธยา - บางปะอินสายใน ตั้งแต่แยกซอยชัยมงคล ๕ ถึงทางเข้าวัดใหญ่ชัยมงคลเฉพาะในวันเสาร์ - อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. ๒) จัดตั้งกรวยยางด้านหน้าประตูทางเข้าวัดใหญ่ชัยมงคล เส้นทางวัดใหญ่ชัยมงคล - วัดพนัญเชิงวรวิหาร เพื่อบังคับให้รถเลี้ยวซ้ายเข้าลานจอดรถของวัดใหญ่ชัยมงคลและปิดเมื่อทางเข้าด้านหน้าเต็ม พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวขับรถตรงไปเข้าประตู ๒ ๓) จัดตั้งกรวยยางบริเวณประตูทางออกวัดใหญ่ชัยมงคล เพื่อบังคับให้รถเลี้ยวซ้ายไปทางแยกสัญญาณไฟวัดใหญ่ชัยมงคล เพื่อลดการตัดกระแสการจราจรของรถที่เดินทางเข้าวัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทน ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา เสนอ	ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
๒. การแก้ไขปัญหาจราจรถนนบางปะอินสายใน บริเวณจุดตัดรถไฟวัดพนัญเชิงวรวิหาร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา) ได้รายงานว่า ถนนบางปะอินสายใน บริเวณสามแยกจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งเป็นเส้นทางไปวัดพนัญเชิงวรวิหาร และหมู่บ้านญี่ปุ่น จึงมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา จึงได้กำหนดแนวทางแก้ไขการจราจรบริเวณดังกล่าวให้เป็นการเดินรถแบบทางเดียว (One Way) โดยการวางกรวยยางบริเวณสามแยกจุดตัดทางรถไฟ เพื่อจัดการจราจรเป็น ๓ เส้นทาง ดังนี้ ๑) รถที่มาจากวัดใหญ่ชัยมงคลมุ่งหน้าสามแยกจุดตัดทางรถไฟ เมื่อถึงสามแยกจุดตัดทางรถไฟห้ามเลี้ยวขวาให้ตรงไป ๒) รถที่มาจากทางวัดกล้วยมุ่งหน้าสามแยกจุดตัดทางรถไฟ เมื่อถึงบริเวณสามแยกจุดตัดทางรถไฟให้เลี้ยวซ้ายไปทางวัดใหญ่ชัยมงคลหรือเลี้ยวขวาไปทางวัดพนัญเชิงวรวิหาร ๓) รถที่มาจากวัดพนัญเชิงวรวิหารมุ่งหน้าไปทางสามแยกจุดตัดทางรถไฟให้เลี้ยวซ้ายแล้วไปกลับรถใต้สะพานหน้าวัดพิชัยสงคราม เพื่อเข้าเมืองหรือออกทางหลวงหมายเลข ๓๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทน ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา เสนอ	ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา) ได้รายงานว่า ประชาชนและนักท่องเที่ยวจอดรถกีดขวางการจราจรและจอดในที่ห้ามจอด เพื่อซื้อของฝากและใช้บริการร้านอาหารบริเวณหน้าโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา จึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑) ใช้ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรห้ามจอดรถช่วงเวลาเร่งด่วน ในวันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. และในวันหยุดราชการเวลา ๑๑.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. โดยการวางกรวยยางและแผงเหล็ก พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ห้ามจอดรถในเวลาดังกล่าว และแนะนำเส้นทางเลี่ยงรถติด ๒) ใช้เครื่องขยายเสียงที่ติดตั้งไว้บริเวณตรงข้ามหน้าโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา เพื่อประชาสัมพันธ์ห้ามประชาชนนำรถมาจอดในพื้นที่ห้ามจอด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทน ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา เสนอ	ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
๔. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา) ได้รายงานว่า พื้นที่บริเวณอุทยานประวัติศาสตร์จนถึงวัดมหาธาตุเป็นแหล่งรวมสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง ซึ่งนักท่องเที่ยวได้นำรถยนต์ไปจอดในบริเวณที่ห้ามจอดและจอดรถซ้อนคัน โดยเฉพาะรถบัสขนาดใหญ่ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด จึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑) จัดที่จอดรถให้นักท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง เช่น บึงพระราม เป็นต้น ๒) จัดรถรางหรือรถสาธารณะให้บริการโดยรอบพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ๓) กวดขันวินัยจราจรและประชาสัมพันธ์การจอดรถของนักท่องเที่ยว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทน ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา เสนอ	ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
๕. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณวัดตะโก อำเภอภาชี ผู้แทนตำรวจภูธรภาชีได้รายงานว่า เนื่องด้วยมีประชาชนและนักท่องเที่ยวนิยมมาวัดตะโกในช่วงวันหยุดเป็นจำนวนมาก ที่จอดรถจำนวน ๑,๐๐๐ คัน ไม่สามารถรองรับได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงต้องขอกำลังหน่วยอาสาสมัครจากวัดพุทไธสวรรย์มาช่วยจัดการจราจร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร จึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑) ใช้การบริหารจัดการพื้นที่จอดรถที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพและจัดหาพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมในอนาคต พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายบอกทางและแผนที่การเดินทาง พร้อมทั้งจัดระเบียบร้านค้า ๒) จัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทนตำรวจภูธรภาชีเสนอ	ตำรวจภูธรภาชี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๖ จังหวัดสมุทรสาคร ๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสาคร ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าการดำเนินการซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ผู้แทนเทศบาลนครสมุทรสาคร (ทน.สมุทรสาคร) ได้รายงานที่ประชุมว่า ได้มีการประชุมหารือเพื่อพิจารณาแนวทางการซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย โดยมีผู้แทน ทน.สมุทรสาคร ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร และที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ร่วมพิจารณาแนวทางการซ่อมแซมสะพานฯ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการซ่อมแซมสะพานฯ เดิมที่ชำรุดเป็นสะพานเหล็ก เนื่องจากมีความแข็งแรงและมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการคำนวณค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมสะพานฯ และแจ้งให้ ทน. สมุทรสาคร ทราบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการของบประมาณในการก่อสร้างต่อไป ทั้งนี้ ทน.สมุทรสาคร มีแผนจะใช้งบประมาณจากเงินสะสมของ ทน.สมุทรสาคร ในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการซ่อมแซมสะพานฯ ได้ภายในปี ๒๕๖๔ ที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี รายงานที่ประชุมว่า ทน.สมุทรสาคร ได้จัดทำโครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัย โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ปรับปรุงสะพานข้ามคลองมหาชัย (เดิม) และสร้างสะพานระยะที่ ๑ คร่อมสะพานเดิม และข้ามทางรถไฟ แต่ยังไม่เชื่อมต่อโครงข่ายถนนผังเมืองรวม จ.๑ ระยะที่ ๒ ปรับปรุงสะพานข้ามคลองมหาชัย (เดิม) และก่อสร้างสะพานข้ามถนนเอกชัย โดยเชื่อมต่อกับการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยระยะที่ ๑ และเชื่อมต่อโครงข่ายถนนผังเมืองรวม จ.๑ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีกำหนดจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) ครั้งที่ ๑ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมาย ทน.สมุทรสาคร รายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	ทน.สมุทรสาคร
๒. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองมหาชัย (เดิม) ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดสมุทรสาครมีแผนที่จะดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจราจรและระบบการขนส่งบริเวณคลองมหาชัย จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม จ.๑ ตำบลมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร โดยถนนสายดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรสาคร (ยผ.สมุทรสาคร) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการจัดรูปที่ดิน ๒) โครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม ง.๑๘ และ ง.๑๖ รวมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยเชื่อมต่อถนนผังเมืองรวม ง.๑๓	ยผ.สมุทรสาคร ขทช.สมุทรสาคร

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองสนามไชยบริเวณใกล้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ และตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร (ขทช.สมุทรสาคร) ได้สนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาจราจรข้างต้นว่า จะช่วยแก้ไขและบรรเทาปัญหาจราจรของจังหวัดสมุทรสาครได้ ผู้แทน ยผ.สมุทรสาคร แจ้งที่ประชุมว่า ปัจจุบันโครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม จ.๑ ตำบลมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร อยู่ระหว่างการชะลอการจัดรูปที่ดิน เนื่องจากไม่สามารถตกลงเรื่องอัตราการปันส่วนที่ดินโครงการกับเจ้าของที่ดินได้ และโครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม ง.๑๘ และ ง.๑๖ รวมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยเชื่อมต่อถนนผังเมืองรวม ง.๑๓ อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างจุดกั้นทางรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลพันท้ายนรสิงห์แจ้งที่ประชุมว่า มีแผนจะดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองสนามไชยบริเวณใกล้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ หมู่ ๕ ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ในการนี้จึงขอความอนุเคราะห์ ขทช.สมุทรสาคร สนับสนุนงานด้านวิศวกรรม (งานออกแบบ) โครงการดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑. มอบหมาย ยผ.สมุทรสาคร ดำเนินการยกเลิกโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณถนนผังเมืองรวม จ.๑ ตำบลมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และส่งมอบโครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม จ.๑ ให้ ขทช.สมุทรสาครดำเนินการแทน ๒. มอบหมาย ขทช.สมุทรสาคร ดำเนินการ ดังนี้ ๒.๑ ศึกษาความเป็นไปได้โครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวม ง.๑๘ และ ง.๑๖ รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัยเชื่อมต่อถนนผังเมืองรวม ง.๑๓ ๒.๒ ให้การสนับสนุนงานด้านวิศวกรรม (งานออกแบบ) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองสนามไชยบริเวณใกล้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ หมู่ ๕ ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	
๓. การพิจารณาเส้นทางที่สำคัญของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อบรรจุเป็นถนนผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร ผู้อำนวยการ ขทช.สมุทรสาคร ได้รายงานที่ประชุมว่า ขทช.สมุทรสาคร มีความประสงค์ที่จะบรรจุถนนทางหลวงชนบทที่สำคัญเข้าเป็นถนนผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และเพิ่มความสมบูรณ์ของโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ รวมทั้งเป็นการเชื่อมต่อถนนทางหลวงชนบทในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครกับเส้นทางไทยแลนด์ริเวียร่า โดยมีรายละเอียดถนนที่ต้องการบรรจุเป็นถนนผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน ๘ สาย ดังนี้	ขทช.สมุทรสาคร

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ชื่อถนน	รายละเอียด (จุดเริ่มต้น - จุดสิ้นสุด)	ระยะทาง (กม.)
๑	สค.๓๐๑๑	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๗๕ (กม.๑๐+๙๕๐) - บ้านกระทุ่มแบน	๑๕.๑๖๐
๒	สค.๒๐๓๗	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๓๕+๒๐๐) - บ้านบางยาง	๑๒.๐๘๐
๓	สค.๒๐๕๕	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๗๐๐) - เมืองสมุทรสงคราม	๗.๙๐๖
๔	สค.๒๐๐๖	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๔+๓๐๐) - บ้านลาดใหญ่	๑๐.๓๗๒
๕	สค.๒๐๓๒	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๒๐+๒๐๐) - บ้านโคกขาม	๒.๗๐๒
๖	สค.๒๐๐๔	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๑๖+๗๐๐) - บ้านพันท้ายนรสิงห์	๑๑๙๖๙
๗	สค.๔๐๑๖	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๙๑ (กม.๑๕+๑๐๐) - บ้านอำแพง	๙.๑๕๙
๘	สค.๔๐๑๙	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๙๑ (กม.๑๕+๘๐๐) - บ้านวัดเกาะ	๑๐.๐๑๙

ผู้แทน ยผ.สมุทรสาคร แจ้งที่ประชุมว่า ปัจจุบัน ยผ.สมุทรสาคร อยู่ในช่วงดำเนินการปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร และตามที่ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาครให้รายละเอียด มีบางเส้นทางที่บรรจุอยู่ในแผนปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาครแล้ว ได้แก่ ถนนสาย สค.๓๐๑๑ ถนนสาย สค.๒๐๓๒ และถนนสาย สค.๔๐๑๙ เป็นต้น

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ รับทราบและมอบหมาย ขทช.สมุทรสาคร เสนอเส้นทางที่ยังไม่ได้บรรจุอยู่ในแผนปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน ๕ เส้นทาง ประกอบด้วย ถนนสาย สค.๒๐๓๗ ถนนสาย สค.๒๐๕๕ ถนนสาย สค.๒๐๐๖ ถนนสาย สค.๒๐๐๔ และถนนสาย สค.๔๐๑๖ ไปยัง ยผ.สมุทรสาคร เพื่อดำเนินการบรรจุเส้นทางดังกล่าวข้างต้นให้เป็นถนนผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาครต่อไป

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. โครงการขยายถนน สค.๒๐๐๖ จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ผู้แทน ขทช.สมุทรสาคร ได้รายงานที่ประชุมว่า ขทช.สมุทรสาคร มีความประสงค์ที่จะขยายถนนสาย สค.๒๐๐๖ มีจุดเริ่มต้นที่แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระรามที่ ๒ กม.๔๔+๐๐๐) - บ้านลาดใหญ่ (ตอนสมุทรสาคร) อำเภอเมืองสมุทรสาคร และอำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๑.๘๘๒ กิโลเมตร เนื่องจากถนนสายดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดสมุทรสาครและจังหวัดสมุทรสงคราม โดยสามารถใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัดบนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระรามที่ ๒) ส่งผลให้เส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นทำให้ถนนเกิดการทรุดตัวและมีน้ำท่วมขัง ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการรองรับปริมาณการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จึงควรมีการขยายถนนสาย สค.๒๐๐๖ จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓** รับทราบและเห็นชอบโครงการขยายถนน สค.๒๐๐๖ จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร โดยมอบหมาย ขทช. สมุทรสาคร รับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทช.สมุทรสาคร

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๗ จังหวัดฉะเชิงเทรา ๑. การประชุม อจร.จังหวัดฉะเชิงเทรา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ผลการจัดระเบียบรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ ขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรารายงานผลการจัดระเบียบรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งการป้องกันและปราบปรามการแก้ไขปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินและก่อความเดือดร้อนรำคาญผ่านสำนักนายกรัฐมนตรี ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา และศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - พฤศจิกายน ๒๕๖๓ สรุปได้ ดังนี้ ๑) การป้องกันและปราบปรามการแก้ไขปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินและก่อความเดือดร้อนรำคาญ มีการร้องเรียนการกระทำผิดในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมทั้งหมด ๑๘ ครั้ง ดังนี้ อำเภอพนมสารคาม ๗ ครั้ง อำเภอบ้านโพธิ์ ๗ ครั้ง อำเภอบางปะกง ๒ ครั้ง อำเภอเมือง ๒ ครั้ง และอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ๑ ครั้ง โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา (สขจ.ฉะเชิงเทรา) มีมาตรการตั้งจุดตรวจเป็นประจำทุกเดือน อย่างน้อยเดือนละ ๒ ครั้ง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (เดือนมกราคม - พฤศจิกายน) ได้มีการตั้งด่านตรวจ จำนวน ๓๙ ครั้ง รถที่ได้รับการตรวจ จำนวน ๖,๐๘๘ คัน พบผู้กระทำความผิดกรณีดัดแปลงสภาพรถ จำนวน ๒๒๓ คัน เป็นรถกระบะทึบ จำนวน ๑๔๕ คัน รถยนต์ติดตั้งตะแกรงโดยไม่ได้รับอนุญาต จำนวน ๗๘ คัน ผู้แทนแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา (ขท.ฉะเชิงเทรา) รายงานว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ช่วงเดือนมกราคม - พฤศจิกายน พบว่า มีการกระทำความผิดรถบรรทุกน้ำหนักเกินในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราทั้งสิ้น จำนวน ๒๓ คัน ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทฉะเชิงเทรา (ขทช.ฉะเชิงเทรา) รายงานว่า ขทช.ฉะเชิงเทรา มีพื้นที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งหมด จำนวน ๓๒ สายทาง ระยะทาง ๕๗๐ กิโลเมตร ได้ดำเนินการตรวจสอบรถบรรทุกน้ำหนักเกินโดยใช้เครื่องชั่งชนิดเคลื่อนที่ทุกสัปดาห์ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ สามารถตรวจจับผู้กระทำความผิด จำนวน ๑ ราย เป็นรถบรรทุกดินลูกรังบนถนนทางหลวงชนบท ฉช.๔๐๑๒ เขตอำเภอแปลงยาว ๒) การตรวจจับความเร็วรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะด้วยกล้องตรวจจับความเร็วเคลื่อนที่ โดยมีมาตรการออกดำเนินการตรวจจับความเร็วรถบรรทุกและรถโดยสารบนเส้นทางถนนสายหลักและถนนสายรองอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (เดือนมกราคม - พฤศจิกายน) พบผู้กระทำความผิดทั้งสิ้น จำนวน ๑,๔๙๐ คัน แบ่งการกระทำความผิดได้ ดังนี้ กรณีใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๑,๔๖๙ คัน เดินรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย จำนวน ๒๑ คัน	สขจ.ฉะเชิงเทรา ขท.ฉะเชิงเทรา ขทช.ฉะเชิงเทรา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) การตรวจสอบความเร็วรถผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถผ่านระบบดาวเทียม GPS (Global Positioning System) มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำศูนย์บริหารจัดการเดินรถตลอด ๒๔ ชั่วโมง สถิติผลการปฏิบัติงานตรวจสอบความเร็วรถผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถผ่านระบบดาวเทียม GPS ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - พฤศจิกายน ๒๕๖๓ สรุปได้ ดังนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ รถที่กระทำความผิดขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งสิ้น จำนวน ๒๐,๔๘๙ คัน ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๑๐,๖๒๐ คัน รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๗,๕๑๗ คัน รถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน ๑,๒๐๑ คัน รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน ๑,๑๕๑ คัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ รถที่กระทำความผิดขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งสิ้น จำนวน ๒๒,๑๒๑ คัน ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๑๐,๒๙๐ คัน รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๗,๘๑๙ คัน รถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน ๑,๓๙๙ คัน และรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน ๒,๖๑๓ คัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบผลการจัดระเบียบรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ และขอให้ สขจ.ฉะเชิงเทรา ดำเนินงานตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ต่อไป	
๒. โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ผู้แทน สนข. และที่ปรึกษาฯ รายงานที่ประชุมว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ จัดทำโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฯ มีระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน (๑ เมษายน ๒๕๖๒ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) ต่อมาโครงการได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID - 19 จึงได้ขยายระยะเวลาดำเนินงาน และดำเนินงานศึกษาแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้ ๑) กรอบภาพรวมของการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ ๑.๑) จัดทำระบบขนส่งสาธารณะสายรอง (Feeder) เชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟความเร็วสูงเข้าสู่ตัวเมือง เขตชุมชน แหล่งท่องเที่ยว แหล่งอุตสาหกรรม และแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญอื่น ๆ ๑.๒) เชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่โครงการพัฒนาสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ๑.๓) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมือง ลดความสูญเสียด้านพลังงานและมลภาวะ ๒) การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฯ ได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยกำหนดกรอบระยะเวลา คือ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๘๐ ได้จำแนกออกเป็น ๓ ระยะ พิจารณาจากระบบหลัก คือ รถไฟความเร็วสูง ดังนี้	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑) แผนแม่บทระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗) คือ ช่วงก่อนการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยจะเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับความต้องการเดินทางสู่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก EECi (Eastern Economic Corridor of Innovation) และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล EECd (Digital Park Thailand)

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)
ระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก			
การเพิ่มช่วงให้บริการรถโดยสารสาย ๓๗	ขบ.	-	๒๕๖๔
การเพิ่มช่วงให้บริการรถโดยสารสาย ๙๑๖	ขบ.	-	๒๕๖๔
การเพิ่มจำนวนเที่ยวให้บริการรถไฟทางคู่	รฟท.	-	๒๕๖๖
ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง จังหวัดระยอง			
รย๔ ระยอง - บ้านค่าย - EECi	สกพอ./ อปท.จ.ระยอง	๓๐๒	๒๕๖๔
รย๑ นิคมฯ มาบตาพุด - นิคมฯ IRPC		๑,๗๗๑	๒๕๖๔
รย๒ แหลมเจริญ - สามแยกขนส่ง		๒๘๙	๒๕๖๖

หมายเหตุ มูลค่าลงทุน ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าจัดซื้อขบวนรถโดยสาร (ไม่รวมค่าจัดซื้อขบวนรถเพิ่มเติม)

๒.๒) แผนแม่บทระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) คือ เมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๘ แล้ว โดยจะเปิดให้บริการระบบขนส่งรองที่เสนอเพิ่มเติมอย่างเต็มรูปแบบ และเนื่องจากแผนพัฒนา EEC เป็นโครงการขนาดใหญ่ หากมีการเปลี่ยนแปลงจะส่งผลกระทบต่อระบบขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก ควรมีการทบทวนแผนแม่บทหลังจากดำเนินงานทุก ๆ ๕ ปี จึงเสนอให้มีการทบทวนแผนอีกครั้งในปี พ.ศ. ๒๕๖๙

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)
ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง จังหวัดฉะเชิงเทรา			
ฉช๑ HSR ฉะเชิงเทรา - รร.เบญจมฯ - ตะวันออกคอมเพล็กซ์	สกพอ./ อปท. จ.ฉะเชิงเทรา	๕๙๓	๒๕๖๘
ฉช๒ HSR ฉะเชิงเทรา - วัดโสธรฯ		๘๗	๒๕๖๘
ฉช๓ รอบเมืองฉะเชิงเทรา		๙๙	๒๕๖๙
ฉช๕ HSR ฉะเชิงเทรา - บ้านโพธิ์ - บางปะกง		๑๓๓	๒๕๗๐
ฉช๔ HSR ฉะเชิงเทรา - บางคล้า	สกพอ./ อปท. จ.ฉะเชิงเทรา	๙๒	๒๕๗๐

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)
ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง จังหวัดชลบุรี			
ชบ๕ เมืองศรีราชา - HSR ศรีราชา - ปลวกแดง	สกพอ./ อปท.จ. ชลบุรี	๕๕๒	๒๕๖๘
ชบ๓ HSR ชลบุรี - บ้านบึง – EECi		๒๓๗	๒๕๖๘
ชบ๔ HSR ศรีราชา - แหลมฉบัง/ตัดช่วง HSR ศรีราชา - EECd		๕๗๖	๒๕๖๘
ชบ๒ HSR ชลบุรี - บางแสน/ตัดช่วง HSR ชลบุรี - หนองมน		๖๘๕	๒๕๖๘
ชบ๑ HSR ชลบุรี - เมืองชลบุรี		-	๒๕๖๙
ชบ๗ HSR พัทยา - สวนนงนุช		-	๒๕๖๙
ชบ๖ HSR พัทยา - แหลมบาลีฮาย	เมืองพัทยา	-	-
ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง จังหวัดระยอง			
รย3 HSR อู่ตะเภา - ระยอง - บ้านเพ	สกพอ./ อปท.จ. ระยอง	๔๔๘	๒๕๖๘
รย6 HSR อู่ตะเภา - ระยอง - EECi		๑๒๗	๒๕๖๘
รย5 นิคมฯ มาบตาพุด - นิคมพัฒนา - ปลวกแดง		๒๕๓	๒๕๖๙

๒.๓) แผนแม่บทระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) จะมีการพิจารณาจัดทำระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมต่อแผนพัฒนาเมืองที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น Smart city Smart park และเมืองใหม่ เป็นต้น และจะดำเนินการปรับปรุงระบบขนส่งเดิมที่ให้บริการในพื้นที่ โดยยกระดับยานพาหนะเดิมเป็นยานพาหนะพลังงานไฟฟ้า

สถานะโครงการศึกษา ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๓ สนข. อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอผลการศึกษาให้กระทรวงคมนาคมทราบ และพิจารณาก่อนเสนอให้คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อทราบ และสำนักงานคณะอนุกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันโครงการให้เกิดเป็นรูปธรรมต่อไป ทั้งนี้ สนข. ขอมอบรายงานโครงการศึกษาฯ ให้จังหวัดฉะเชิงเทราไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป

ประธานฯ กล่าวขอบคุณ สนข. และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนแม่บทฯ มาศึกษา เพื่อจัดทำแผนงานรองรับให้มีความเชื่อมโยงสอดคล้องกัน

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ และขอให้ สนข. ช่วยผลักดันการดำเนินงานโครงการศึกษาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรมต่อไป

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. การวางแผนการจราจรระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างตามแผนงานโครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าเป็นเคเบิ้ลใต้ดิน ๑ จังหวัด ๑ ถนน เพื่อเฉลิมพระเกียรติฯ ของจังหวัดฉะเชิงเทรา บริเวณวัดโสธรวรารามวรวิหาร ผู้แทนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรารายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการดังกล่าว มีพื้นที่ดำเนินการบริเวณถนนเทพคุณากร และถนนศรีโสธร ระยะทาง ๑.๐๒ กิโลเมตร วงเงินงบประมาณ ๒๒.๑๐ ล้านบาท ปัจจุบันมีการลงนามในสัญญาแล้ว โดยสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๑ มกราคม - ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เป็นการลงสำรวจหน้างานจริง เพื่อกำหนดจุดในการขุดบ่อพักของสายไฟฟ้า ซึ่งมีทั้งหมด ๘ จุด ช่วงที่สอง เริ่มเปิดหลุมบ่อพักในเดือนมีนาคม - สิงหาคม ๒๕๖๔ สำหรับงานระบบไฟฟ้าด้านนอกจะมีการรื้อถอนช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ ในระหว่างการดำเนินงานจะมีการดับไฟฟ้าตามความจำเป็นเพื่อให้ผู้ใช้ไฟฟ้ารับผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งบ่อพักจะอยู่ใต้ผิวการจราจรชิดด้านซ้ายของถนน โดยการขุดผิวจราจรบางจุดจะปิดบ่อพักเพื่อคืนสภาพผิวจราจรภายในหนึ่งวัน โดยจะประสานการดำเนินงานกับตำรวจจราจร เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา และวัดโสธรวรารามวรวิหาร ซึ่งจะร่วมกันกำหนดการจัดการจราจรให้มีความชัดเจนภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยเน้นการดำเนินงานในช่วงวันธรรมดา เนื่องจากวันหยุดจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาที่วัดโสธรวรารามวรวิหารเป็นจำนวนมาก เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ร้านค้า และผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณนี้ คาดว่าการดำเนินงานจะแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ประธานฯ ได้เสนอข้อคิดเห็นว่า ควรให้ตำรวจจราจรเข้ามาร่วมวิเคราะห์การจัดการจราจรกับผู้ดำเนินโครงการ และให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทราสำรวจพื้นที่และบันทึกรายละเอียดการดำเนินงานตลอดแนวถนน โดยต้องประสานขอพิมพ์เขียวการวางแนวท่อประปาของการประปาส่วนภูมิภาคสาขาฉะเชิงเทรา และการวางแนวท่อระบายน้ำของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยวางแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ก่อนการดำเนินงานเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๒ สัปดาห์ โดยให้ประสานตำรวจจราจรให้รับทราบข้อมูลด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบหมายการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทราดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดฉะเชิงเทรา
๔. การจัดระเบียบการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทรา (ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา) รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้มีการประชุมกำหนดมาตรการการจัดระเบียบการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ในช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา (นายสรายุทธ แก้วกุลปรีชา) เป็นประธานการประชุม กำหนดให้วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๓ - ๔ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นการรณรงค์ ๗ วันอันตราย เพื่อเฝ้าระวังและป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้แนวคิด “วิถีชีวิตใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการระดับจังหวัด โดยมีคำสั่งให้โรงพยาบาลทุกแห่งในจังหวัดและตำรวจเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ให้ทันต่อเหตุการณ์	ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รับทราบ และมอบหมาย ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดให้มีประสิทธิภาพและคำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวด้วย	
๕. การจำกัดความเร็วในพื้นที่อำเภอบ้านโพธิ์ บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๒๒ ดอนสีนนท์ - บ้านโพธิ์ และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๐๕ ตำบลสนามจันทร์ อำเภอบ้านโพธิ์ ผู้แทน ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรารายงานว่า ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนและที่ทำการปกครองอำเภอบ้านโพธิ์ เรื่องการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางบริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๒๒ ดอนสีนนท์ - บ้านโพธิ์ และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๐๕ ตำบลสนามจันทร์ อำเภอบ้านโพธิ์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นเขตชุมชนและเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลบ้านโพธิ์ วัด โรงเรียน และที่ทำการปกครองอำเภอบ้านโพธิ์ เป็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายกับผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญกับประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่บริเวณดังกล่าว รองนายกเทศมนตรีบ้านโพธิ์รายงานว่า ในรอบ ๖ เดือนที่ผ่านมามีรถบรรทุกใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นจำนวนมากและใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุหลายครั้ง และมีผู้เสียชีวิต จำนวน ๑ ราย เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ขอให้หน่วยงานราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาการจำกัดความเร็วรถบรรทุกที่ผ่านบริเวณนี้อย่างเร่งด่วน ผู้แทน สนข. ได้เสนอข้อคิดเห็นว่า การออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกวิ่งผ่านควรออกข้อบังคับตามแนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ ตามที่ประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดดำเนินการร่วมกับ อจร.จังหวัด ในการกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่ ประธานฯ มอบหมาย ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา ประสานความร่วมมือกับแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา แขวงทางหลวงชนบทฉะเชิงเทรา ตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อกำหนดการจำกัดอัตราความเร็วของยานพาหนะแต่ละประเภทตามความเหมาะสม และกำหนดช่วงกิโลเมตรที่จำกัดความเร็วบริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๒๒ ดอนสีนนท์ - บ้านโพธิ์ และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๐๕ ตำบลสนามจันทร์ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** เห็นชอบในหลักการการกำหนดความเร็วในพื้นที่อำเภอบ้านโพธิ์ บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๒๒ ดอนสีนนท์ - บ้านโพธิ์ และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๐๕ ตำบลสนามจันทร์ อำเภอบ้านโพธิ์ และมอบหมาย ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการตามความเห็นของที่ประชุม ทั้งนี้ ให้รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินงานในการประชุม อจร.จังหวัดฉะเชิงเทรา ครั้งต่อไป	ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา แขวงทางหลวงชนบท ฉะเชิงเทรา ตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๘ จังหวัดชลบุรี ๑. การประชุม อจร.จังหวัดชลบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>

๑. รายงานผลการจับกุมคดีจราจรจังหวัดชลบุรี

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า จากการเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และ ๒๕๖๓ พบว่า มีอุบัติเหตุลดลง จำนวน ๓๒๙ ครั้ง ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น จำนวน ๒๒๖ คน และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น จำนวน ๘๖๐ คน รายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	เสียชีวิต (คน)	บาดเจ็บ (คน)
๒๕๖๒	๘,๕๐๐	๓๕๗	๗,๒๒๘
๒๕๖๓	๘,๑๗๑	๕๘๓	๘,๐๘๘
เพิ่ม (+) / ลด (-)	- ๓๒๙	+ ๒๒๖	+ ๘๖๐

และผลการจับกุมข้อหาขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นข้อหาที่มีผู้กระทำผิดมากที่สุด จำนวน ๑๔๖,๒๔๙ คน นอกจากนี้ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (มกราคม - พฤษภาคม) พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๒,๙๔๖ คน ผู้เสียชีวิต จำนวน ๒๓๐ คน และผู้บาดเจ็บ จำนวน ๓,๒๕๖ คน

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรีกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ

</td><td>ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี</td></tr>
<tr><td>

๒. ผลการดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี (ปภ.จังหวัดชลบุรี) รายงานที่ประชุม ดังนี้

๑) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔

การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดชลบุรี มีการจัดตั้ง ศปถ. อำเภอทุกอำเภอ และ ศปถ. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ทุกแห่ง (๙๙ แห่ง) โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้มีการสำรวจบริเวณจุดเสี่ยงในภาพรวมทั้งจังหวัด มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๐ จุดเสี่ยง ซึ่งรวมอำเภอและสถานีตำรวจภูธร จำนวน ๒๓ แห่ง และจุดเสี่ยงทั้งหมดได้รับการแก้ไขแล้ว โดยจะมีการสำรวจจุดเสี่ยงใหม่และดำเนินการแก้ไขต่อไป

ลำดับ	บริเวณจุดเสี่ยง
๑	หน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ถนนสุขุมวิท
๒	จุดกลับรถใต้สะพานหนองไม้แดง
๓	หน้าบริษัทนครชัยแอร์ ถนนทางหลวง ๓๑๕
๔	แยกไฟแดงหนองหัวพ่อ ถนนทางหลวง ๓๑๕
๕	ถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์สาย ๗
๖	จุดกลับรถหน้าวัดจรูญราษฎร์
๗	แยกร้านตะเกียงเก่า ถนนบางแสน - อ่างศิลา

</td><td>ปภ.จังหวัดชลบุรี</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	บริเวณจุดเสี่ยง
๘	จุดกลับรถไทยออยส์ ๒ ถนนสุขุมวิท
๙	โค้งก่อนถึงปั๊มคาลเท็กซ์ ถนนอีสเทิร์นซีบอร์ด
๑๐	ถนนในซอยเขาน้อย ตำบลหนองปรือ
๑๑	จุดกลับรถแคมป์ช้าง ถนนสุขุมวิท
๑๒	สี่แยกเกาะโพธิ์ ถนนทางหลวง ๓๓๑ กม.๘๗
๑๓	โค้งต้นสน ถนนดอนหัวฬ่อ - สัตตพงษ์
๑๔	สะพานข้ามมอเตอร์เวย์ ถนนบ้านเก่า
๑๕	จุดกลับรถหน้าปั๊ม PPT ถนนทางหลวง ๓๑๕
๑๖	แยกวัดสระคลอง ตำบลหนองเหียง
๑๗	แยกศาลาคู่ ตำบลสระสี่เหลี่ยม
๑๘	สี่แยกหนองบอน ถนนทางหลวงชนบท ๓๓๔๐
๑๙	สี่แยกคลองมะเดื่อ
๒๐	จุดกลับรถหน้าสรรพาวุธ ถนนสุขุมวิท

๒) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชลบุรี

๒.๑) ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมาย (๑๐ รสขม) “ผิดจริง จับจริง ปรับจริง” อย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง

๒.๒) เน้นย้ำให้หน่วยงาน อปท. ตั้ง “ด่านชุมชน” ให้เหมาะสมกับพื้นที่ และสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามบริบท ไม่ตั้งเฉพาะช่วงเทศกาล

๒.๓) ให้อำเภอ อปท. และหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมดำเนินโครงการ “๑ อำเภอ ๑ อปท. ๑ ถนนปลอดภัย” ในปี ๒๕๖๔ เป็นการดำเนินงานระยะที่ ๔ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีได้มอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีทั้ง ๔ ท่าน ดำเนินการตรวจและติดตามผลการดำเนินงานดังกล่าวของอำเภอที่อยู่ในความรับผิดชอบ และในปี ๒๕๖๔ ได้ดำเนินการตามมาตรการเรื่องการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรีด้วย

๒.๔) จังหวัดชลบุรีมีการแต่งตั้ง ศปถ. อปท. ครบทุกแห่ง

๒.๕) จัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เป็นประจำ โดยใช้ข้อมูลจาก ๓ หน่วยงาน ได้แก่ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตำรวจ และโรงพยาบาล

๒.๖) ให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ อปท. ดูแลความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชนตามอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด โดยเน้นการตักเตือนและการป้องปรามร่วมกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID - 19

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ๓.๑) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ๓.๑.๑) สะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ข้าม เนื่องจากมีชุมชนหนาแน่นบริเวณทางหลวงและอยู่ห่างจากจุดกลับรถเป็นระยะทางไกล ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักขับรถย้อนศร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เมื่อมีการสร้างสะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ช่วยให้อุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวลดลง ซึ่งในปัจจุบันมีสะพานลอยดังกล่าว จำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ อำเภอเมืองชลบุรี จำนวน ๓ แห่ง และอำเภอบ้านบึง จำนวน ๒ แห่ง ๓.๑.๒) ทางลอดถนนสุขุมวิท ช่วงโค้งบ้านนา ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา บริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้แหล่งชุมชนและติดกับท่าเรือแหลมฉบังทำให้มีปริมาณรถสัญจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกพ่วงเป็นจำนวนมาก การสร้างทางลอดจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำท่วมขังในทางลอดต้องรอให้น้ำระบายก่อนจึงจะสามารถใช้ทางลอดได้ ๓.๑.๓) ทางลอดพัทยากลางบนถนนสุขุมวิท ระยะทาง ๑.๙ กิโลเมตร ก่อสร้างโดยใช้งบประมาณของกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน ๘๓๗ ล้านบาท ซึ่งสามารถช่วยแก้ไขปัญหาจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้เป็นอย่างดี ๓.๒) เครือข่ายด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน บริเวณนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ๓.๒.๑) มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนเมื่อปี ๒๕๖๒ กับสถานประกอบการในนิคมฯ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ รวมกว่า ๒๐ องค์กร ๓.๒.๒) นิคมฯ และภาคีเอกชน ได้แก่ บริษัทในเครือโตโยต้า และบริษัทสยาม เมนูแฟคเจอริ่ง จำกัด ร่วมมือกันขยายผลการดำเนินงานสู่สังคมในพื้นที่ชุมชนและโรงเรียน ในระยะ ๕ กิโลเมตร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้ ปภ.จังหวัดชลบุรี รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานให้ที่ประชุมทราบในครั้งถัดไป	
๓. การมอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ภายใต้แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดย สนข. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ ๒๑ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด บริษัท แพลนโปร จำกัด มหาวิทยาลัยนเรศวร และบริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด มีระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน (๑ เมษายน ๒๕๖๒ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) ต่อมาโครงการได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID - 19 ซึ่งดำเนินงานแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๓	สนข. สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี อปท.จังหวัดชลบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ สนข. ได้สรุปรายงานผลการศึกษาดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคม (คค.) ทราบและพิจารณาเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๔ โดย คค. ให้นำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้ คจร. เพื่อทราบ ก่อนนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณาผลักดันแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติต่อไป

ผู้จัดการโครงการฯ ได้นำเสนอภาพรวมโครงการและโครงข่ายแนวเส้นทางของจังหวัดชลบุรี สรุปได้ ดังนี้

๑) ข้อเสนอแนะการวางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรองเพื่อทำหน้าที่เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงและสนามบินเข้าสู่แหล่งกิจกรรมสำคัญในเขตเมือง รวมทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทางหลัก โดยผลการศึกษาได้เสนอโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรองเพิ่มเติม รวมทั้งสิ้น ๑๘ สาย แบ่งประเภทออกเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน ๕ สาย จังหวัดชลบุรี จำนวน ๗ สาย และจังหวัดระยอง จำนวน ๖ สาย โดยกำหนดเงื่อนไขการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะสายรองเส้นทางที่เข้าสถานีรถไฟความเร็วสูงจะต้องสอดคล้องกับปีเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง

๒) โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรองในจังหวัดชลบุรีที่แผนแม่บทนำเสนอเพิ่มเติมมีทั้งสิ้น จำนวน ๗ สาย ทำหน้าที่เชื่อมโยงระบบหลัก แหล่งกิจกรรมสำคัญในเขตเมืองและระหว่างจังหวัด โดยแบ่งออกเป็นการเดินทางภายในเขตเมือง จำนวน ๕ สาย และเป็นการเดินทางระหว่างจังหวัด จำนวน ๒ สาย ดังนี้

สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	พาหนะ
ชบ๑	HSR ชลบุรี - เมืองชลบุรี	๑๒	EV Minibus
ชบ๒	HSR ชลบุรี - บางแสน/ตัดช่วง HSR ชลบุรี - หนองมน	๑๖/๑๓	EV Minibus
ชบ๓	HSR ชลบุรี - บ้านบึง - EECi	๖๕	EV Minibus
ชบ๔	HSR ศรีราชา - แหลมฉบัง/ตัดช่วง HSR ศรีราชา - EECd	๑๖/๑๓	EV Bus
ชบ๕	เมืองศรีราชา - HSR ศรีราชา - นิคมฯ อมตะซิตี้ระยอง (โครงการนำร่อง)	๔๒	EV Bus
ชบ๖	HSR พัทยา - แหลมบาลีฮาย	๙	Tram
ชบ๗	HSR พัทยา - สวนนงนุช	๑๙	EV Bus

หมายเหตุ : สาย ชบ๖ ศึกษาความเหมาะสมโดยเมืองพัทยา

รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดชลบุรียังต้องมีการปรับปรุง เพื่อให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งในอนาคตจะมีสถานีรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้น จำนวน ๓ สถานี ตามที่ สนข. ได้นำเสนอในภาพรวม โดย สนข. ควรพิจารณาวิธีการดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุน มีการประชาสัมพันธ์โครงการและกำหนดเวลาเดินรถที่แน่นอน เนื่องจากอำเภอศรีราชามีปัญหาการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ในอนาคตการท่องเที่ยวจะอยู่ในรูปแบบการท่องเที่ยวแบบประหยัดค่าใช้จ่าย เน้นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น การให้บริการด้านระบบขนส่งสาธารณะจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบผลการศึกษาและรับมอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยองฯ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี และ อปท.จังหวัดชลบุรี) นำผลการศึกษาไปใช้ประโยชน์ต่อไป	
๔. การประชาสัมพันธ์แนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชนและการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้แทนประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์สาระสำคัญเรื่องการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. ๒๕๖๔ ให้ประชาชนทราบ รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้มีการลงพื้นที่ตามจุดต่าง ๆ เช่น อำเภอศรีราชามีการรณรงค์และเปิดจุดให้บริการแก่ประชาชน การสาธิตเกี่ยวกับอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้ประสบภัย เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบการประชาสัมพันธ์แนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชนและการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	ประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี
๕. การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ๑) การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนครและบริเวณสี่แยกโกลบอลเฮ้าส์จุดตัดทางเข้าหมู่บ้านศุภาลัย ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑.๑) จัดสายตรวจตำรวจภูธรคลองตำหรุอำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ๑.๒) ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกโกลบอลเฮ้าส์จุดตัดทางเข้าหมู่บ้านศุภาลัยเรียบร้อยแล้ว ส่งผลให้ปัญหาการจราจรติดขัดบรรเทาลงและจัดสายตรวจตำรวจภูธรเสม็ดอำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณดังกล่าวในชั่วโมงเร่งด่วน ๒) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกเขาชีจรรย์ วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร ผู้แทนแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินการตรวจสอบ พบว่า บริเวณสี่แยกเขาชีจรรย์อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี แต่บริเวณห่างจากสี่แยกเขาชีจรรย์ไปประมาณ ๖๐๐ เมตร บนทางหลวงหมายเลข ๓ ที่ กม.๑๖๑+๑๘๕ และแยกวัดญาณฯ บนทางหลวงหมายเลข ๓ ที่ กม.๑๖๐+๕๐๐ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแล้ว แต่ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวอยู่ระหว่างโครงการก่อสร้าง เพื่อขยายผิวจราจรจาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๘ ช่องจราจร จึงมีการเปิด - ปิดสัญญาณไฟจราจรเป็นระยะ เพื่อบริหารการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยตำรวจภูธรนาจอมเทียนร่วมกับเจ้าหน้าที่โครงการฯ หากเกิดปัญหาบริเวณดังกล่าวสามารถปรับปรุงแก้ไขได้	สำนักงานจังหวัดชลบุรี ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี แขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ให้ความเห็นว่า ปัญหาสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกโกลบอลเฮ้าส์ มีผู้แจ้งว่า เกิดจากช่วงเวลาการเปิดสัญญาณไฟจราจรสั้นมาก และในช่วงเวลากลางคืนเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรเป็นไฟกระพริบเร็ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดชลบุรีตรวจสอบข้อมูลบริเวณสี่แยกเขาชีจรรย์ว่าอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานใด และแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป	
๖. บริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน สำนักงานจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า มีหน่วยงานส่งข้อมูลบริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน ๓ หน่วยงาน ดังนี้ ๑) เทศบาลนครแหลมฉบัง (ทน.แหลมฉบัง) ผู้แทน ทน.แหลมฉบัง รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน จำนวน ๔ จุด ได้แก่ ๑.๑) ถนนแหลมฉบังเหนือ (สี่แยกบ้านนายก) ๑.๒) ถนนแหลมฉบังเหนือ (สี่แยกบ่อจระเข้) ๑.๓) ถนนแหลมฉบังกลาง (สี่แยกวัดแหลมฉบังใหม่) ๑.๔) ถนนแหลมฉบังใต้ ปัจจุบันได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณถนนแหลมฉบังเหนือ (สี่แยกบ้านนายก) และถนนแหลมฉบังเหนือ (สี่แยกบ่อจระเข้) เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ทน.แหลมฉบังขอเสนอให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร กวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีวินัยจราจรและกวดขันเรื่องการจอดรถบรรทุกบริเวณไหล่ทางด้วย ๒) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๑ (ขท.ชลบุรีที่ ๑) ขท.ชลบุรีที่ ๑ รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน จำนวน ๖ จุด ได้แก่ ๒.๑) ทางหลวงหมายเลข ๓๔๖๖ (บ้านเก่า - พานทอง) เส้นทางดังกล่าวมี ๔ ช่องจราจร เกาะกลางเป็นชนิดเกาะสี สองข้างทางเป็นชุมชน เกิดปัญหาการกลับรถในจุดห้ามกลับหรือจอดรถข้างทางและบนเกาะสี ขท.ชลบุรีที่ ๑ ได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและแบริเออร์เป็นระยะทาง ๕ กิโลเมตร และขออนุญาตก่อสร้างสะพานกลับรถใต้มอเตอร์เวย์ ซึ่งการก่อสร้างสะพานอยู่ในแผนงานปี ๒๕๖๕ ที่จะดำเนินการต่อไป ๒.๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕ (หัวไผ่ - ชลบุรี) บริเวณจุดตัดถนนมอเตอร์เวย์มีลักษณะการออกแบบทางขึ้น - ลง โดยมีสัญญาณไฟจราจร ทำให้เกิดปัญหาปริมาณรถติดขัดต่อเนื่องเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕ การแก้ไขปัญหาต้องปรับโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งเดิมเป็นที่รกร้างไม่ได้ทำการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางขึ้น - ลง ให้ครบรูปแบบ และปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกพัฒนาเป็นชุมชนและอาคารพาณิชย์ ซึ่งการก่อสร้างทางขึ้น - ลง จะต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม จึงต้องพิจารณาในภาพรวมต่อไป ๒.๓) ทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ (ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี) ช่องทางจากทางหลวงหมายเลข ๓๔ บางนา - ตราด มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เนื่องจากรถที่ออกจากนิคมฯ จะเบี่ยงเข้าถนนสุขุมวิทและบริเวณสามแยกจะมีรถตัดจากทางหลวงหมายเลข ๓๔ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ ขท.ชลบุรีที่ ๑	ทน.แหลมฉบัง ขท.ชลบุรีที่ ๑ อำเภอเมืองชลบุรี สำนักงานจังหวัดชลบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จึงได้มีแนวคิดที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการสร้างสะพานยกระดับสำหรับรถขาเข้าเมืองชลบุรี ส่วนรถที่มาจากทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ เพื่อเข้าทางหลวงหมายเลข ๓๔ บางนา - ตราด จะรื้อสะพานต่างระดับออก เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนสะพานดังกล่าวและไม่เหมาะกับรถขนาดใหญ่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถออกจากจุดดังกล่าวได้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นเวลานาน ๒.๔) ทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ (ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี) เสนอให้สร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ เพราะรถที่ออกจากนิคมฯ ส่วนใหญ่ต้องการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ โดยต้องไปกลับรถที่ กม.๔ หรือเบี่ยงเข้าทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณหน้าสถาบันพลศึกษาทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ๒.๕) ทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ (หนองปรือ - คลองเขต) เสนอให้สร้างสะพานข้ามแยกบริเวณสี่แยกหนองเสือช้าง เนื่องจากทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๕ ออกจากอำเภอปลวกแดง มี ๒ ช่องจราจร และอยู่ระหว่างขยายเป็น ๔ ช่องจราจร เมื่อก่อสร้างเสร็จจะทำให้มีรถใช้เส้นทางนี้เป็นจำนวนมาก ๒.๖) ทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ (บ้านสวน - หนองรี) บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ การจราจรขาเข้าเมืองชลบุรีในชั่วโมงเร่งด่วนติดขัดมาก มีผู้ร้องเรียนและเสนอให้ทำสะพานยกระดับข้ามทางแยก ซึ่งไม่สามารถทำได้ เนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอประกอบกับเหตุผลทางวิศวกรรม กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการจ้างศึกษาออกแบบทางลอดที่ตำแหน่งดังกล่าว แต่ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการ ๓) อำเภอเมืองชลบุรี สำนักงานจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณที่มีปัญหาการจราจรและต้องการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน จำนวน ๒๑ จุด ได้แก่ ๓.๑) ถนนวชิรปราการ (โรงเรียนอนุบาลชลบุรี - หน้าหอพระพุทธสิหิงค์) ควรกำหนดจุดจอดรถในบริเวณใกล้เคียง เช่น สนามหน้าศาลากลางจังหวัด ๓.๒) ถนนพระยาสัจจา (โรงเรียนชลกันยานุกูล) ควรแก้ไขเรื่องปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง (ยังไม่มีข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา) ๓.๓) ถนนราษฎร์ประสงค์ (ตลาดใหม่) ไม่ให้มีการจำหน่ายสินค้าทุกประเภทบนพื้นผิวจราจรและให้จอดรถตามที่กำหนด ๓.๔) ถนนชัยชนะ (หน้าโรงเรียนปรีชานุศาสน์) (ยังไม่มีข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา) ๓.๕) ถนนโปษยานนท์ตัดถนนเจตน์จำนงค์ (บริเวณหน้าโรงเจเปาฮกตั้วโรงเรียนวุฒิวิทยา) (ยังไม่มีข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา) ๓.๖) ถนนมิตรสัมพันธ์แยกซอย ๔ ควรติดป้ายเตือนและสัญญาณไฟกระพริบ ๓.๗) ถนนมิตรสัมพันธ์แยกซอย ๑๓ ควรติดป้ายเตือนและสัญญาณไฟกระพริบ ๓.๘) แยกแหลมแท่น ถนนบางแสนสาย ๒ ควรมีการกวดขันหรือตั้งด่านตรวจจับ เนื่องจากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ๓.๙) แยกข้าวหลาม ถนนบางแสนสาย ๒ ควรมีการกวดขันหรือตั้งด่านตรวจจับ เนื่องจากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๑๐) แยกจรรยาหัตถกรรม (ตำรวจทางหลวง) ถนนสุขุมวิท ควรมีการกวดขันหรือตั้งด่านตรวจจับ เนื่องจากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ๓.๑๑) แยกจรินทร์ ถนนลงหาดบางแสน ควรมีเจ้าหน้าที่ให้ความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ถนน เนื่องจากไม่มีสัญญาณไฟจราจร ๓.๑๒) แยกลังเล ถนนลงหาดบางแสน ควรมีเจ้าหน้าที่ให้ความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ถนน เนื่องจากไม่มีสัญญาณไฟจราจร ๓.๑๓) ถนนคีรี - พระยาสัจจา หมู่ที่ ๒ ตั้งแต่สี่แยกป้อมเก่า - สี่แยกคีรีนคร ควรกำหนดห้ามจอดในชั่วโมงเร่งด่วน ๓.๑๔) ถนนสุขประยูร แยกวัดท้องคุ้ง หมู่ที่ ๑ ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกวดขันรถที่มาจากซอยวัดท้องคุ้งให้รอสัญญาณไฟเขียวก่อนเลี้ยวซ้าย เนื่องจากไปกีดขวางรถที่กลับรถทำให้การจราจรติดขัด และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนรถส่วนใหญ่จะใช้ ๓ ช่องจราจรเพื่อจอดรอสัญญาณไฟจราจร ๓.๑๕) ถนนดอนสัตตพงษ์ หมู่ที่ ๖ ควรบังคับใช้กฎหมาย ประชาสัมพันธ์และรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในเขตพื้นที่ ๓.๑๖) จุดกลับรถใต้สะพานถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี (ทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ - หน้าหมู่บ้านพระพรหมพัทยา หมู่ที่ ๕ พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ ขท.ชลบุรีที่ ๑ โดยประสานแจ้ง ขท.ชลบุรีที่ ๑ เข้าตรวจสอบ เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ๓.๑๗) สี่แยกไฟแดงหน้าวัดอู่ตะเภา หมู่ที่ ๖ อยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจภูธรดอนหัวฬ่อ โดยประสานแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจฯ เข้าตรวจสอบ เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ๓.๑๘) บริเวณสามแยกบางทราย ถนนสุขุมวิท ควรติดตั้งเสาจราจรล้มลุกเพื่อแบ่งเขตจราจรให้ชัดเจน ๓.๑๙) บริเวณทางโค้ง สะพานชลมารควิถี ควรติดตั้งเสาจราจรล้มลุกเพื่อแบ่งเขตจราจรให้ชัดเจน ๓.๒๐) สี่แยกไฟแดงบ้านไร่ - ห้วยตะคุก หมู่ที่ ๔ และหมู่ที่ ๕ ควรทำการขยายถนน ๓.๒๑) สามแยกวัดหนองแฟบ หมู่ที่ ๕ ควรทำการขยายถนน สำนักงานจังหวัดชลบุรีขอให้ สนข. สนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรของจังหวัดตามที่ผู้แทนหน่วยงานได้เสนอ ซึ่งผู้แทน สนข. ได้ให้ความเห็นว่า จังหวัดสามารถตั้งคณะทำงานภายใต้ อจร. โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ซึ่ง สนข. และศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งยินดีเข้าร่วม เพื่อให้การสนับสนุนและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาของจังหวัดต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้ ทน.แหลมฉบัง ขท.ชลบุรีที่ ๑ อำเภอเมืองชลบุรี และฝ่ายเลขานุการ (สำนักงานจังหวัดชลบุรี) ดำเนินงานในส่วนต่าง ๆ ต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๙ จังหวัดนครนายก

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครนายก ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดนครนายกได้มีคำสั่งที่ ๒๓๑/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๔ แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครนายก เพื่อให้การดำเนินงานของ อจร.จังหวัดนครนายก เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน ดังนี้ ๑) นายอุดมเขต ราษฎร์นุ้ย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง ๒) นายพชร ศศิชาชยามร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง ๓) นายชัยสิทธิ์ นิยมลาภ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง ๔) นายพงษ์เดช วิบูลย์ธนสาร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนาเมือง ๕) นายปรเมศวร์ พินิจจันทร์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนาเมือง ๖) นางสาวดวงรชต พยัฆวิเชียร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม ๗) นางสาวอัญชลี ชัยทรัพย์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	สำนักงานจังหวัดนครนายก
๒. โครงการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ดำเนินการโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๓ ช่องจราจร) ระยะทาง ๑๐๔.๗ กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชที่ด่านจตุโชติบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) แนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านถนนหทัยราษฎร์และถนนนิมิตใหม่ จากนั้นเลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านถนนลำลูกกา บริเวณกิโลเมตร ๒๒+๕๐๐ ทางหลวงชนบท นย.๓๐๐๑ ถนนรังสิต - นครนายก บริเวณ กม.๕๙+๘๐๐ ขึ้นไปทางทิศเหนือตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๓ (ถนนสุวรรณศร) บริเวณ กม.๑๑๖+๐๐๐ และทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ แนวเส้นทางจะขนานไปตามทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ (บางปะอิน - นครราชสีมา) และทางเลี่ยงเมืองสระบุรี (ทางหลวงหมายเลข ๓๖๒) ส่วนด้านตะวันออกสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ที่บริเวณ กม.๑๐+๗๐๐ อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ระยะทางรวมทั้งสิ้น ๑๐๔.๗ กิโลเมตร งบประมาณการลงทุนรวมทั้งสิ้น ๘๐,๕๙๔.๓๑ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๗,๓๙๕.๔๒ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง ๗๓,๑๙๘.๘๙ ล้านบาท) สถานะโครงการปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ลงนามจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๓ มีผลการดำเนินงานสะสมร้อยละ ๑๘.๕๐ จากแผนงานร้อยละ ๑๘.๒๕ เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๐.๒๕	กทพ. สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ทรงคุณวุฒิได้ให้ข้อคิดเห็นโครงการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการก่อสร้างเส้นทางจักรยานในพื้นที่ใต้ทางด่วน เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ให้ สนข. ประสาน กทพ. พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางจักรยานควบคู่กับโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี	
๓. การก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ๒ คลอง ๓ และคลอง ๔ ผู้แทนแขวงทางหลวงนครนายก (ขท.นครนายก) รายงานที่ประชุมว่า ถนนทางหลวงหมายลเลข ๓๐๕ อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี) ปัจจุบันนี้สภาพการจราจรหนาแน่น และมีปัญหาการจราจรติดขัด จึงได้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพาน ปัจจุบันการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๑ กม.๐+๔๙๕ และจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๒ ที่ กม.๒+๘๙๔ ขท.ปทุมธานี ได้ดำเนินการลงนามในสัญญากับผู้รับจ้างแล้ว โดยดำเนินการปรับทางเข้า - ออก ใต้สะพานให้มี ๒ ทิศทาง และปรับระดับสะพานให้รถที่มีความสูงไม่เกิน ๒.๒ เมตร ลอดใต้สะพานได้ สำหรับจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๓ - คลอง ๖ เทศบาลนครรังสิตได้มีการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานแล้ว แต่เป็นจุดกลับรถขนาดเล็ก ซึ่ง ขท.ปทุมธานี มีแผนจะดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานดังกล่าว ให้เป็นจุดกลับรถที่มีความสูงช่องลอดมากกว่าเดิมและมีความเหมาะสมต่อไป ผู้แทนประธานหอการค้าจังหวัดนครนายก เสนอความเห็นว่า การก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานยังไม่เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ โดยตรง แต่การก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้มากกว่าการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพาน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบหมาย ขท.นครนายก ประสาน ขท.ปทุมธานี ให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ต่อไป	ขท.นครนายก ขท.ปทุมธานี
๔. การพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๓ แนวใหม่ “สุพรรณบุรี - อรัญประเทศ” ผู้แทน ขท.นครนายก รายงานว่า เหตุผลที่ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๓ แนวใหม่แทนการขยายถนนเดิม เนื่องจากถนนเดิมมีต้นไม้ขนาดใหญ่อยู่ในเขตทางจำนวนมาก และมีไม้หวงห้ามอยู่ประชิดคันทาง จึงไม่สามารถขยายถนนเพื่อเพิ่มช่องจราจรได้ จึงเกิดสภาพเป็นคอขวด ดังนั้น กรมทางหลวง (ทล.) จึงมีนโยบายพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๓ แนวใหม่ เริ่มต้น กม.๔๖+๗๑๑.๔๕๒ ตำบลปากพลี อำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านถนนทางหลวงหมายเลข ๓๑๙ (ปราจีนบุรี - พนมสารคาม) ถนนปราจีนธานีแล้วบรรจบกับถนนสายเดิมที่อำเภอประจันตคาม ทล. ได้ว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด กิจสินเลิศเป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง แบ่งออกเป็น ๓ ตอน ระยะทางทั้งสิ้น ๒๘.๘๕ กิโลเมตร ดังนี้ ตอนที่ ๑ กม.๑๔๖+๗๑๑.๔๕๒ - กม.๑๕๖+๒๐๐ ระยะทาง ๙.๔๙ กิโลเมตร ตอนที่ ๒ กม.๑๕๖+๒๐๐ - กม.๑๖๖+๐๕๐ ระยะทาง ๙.๘๕ กิโลเมตร ตอนที่ ๓ กม.๑๖๖+๐๕๐ - กม.๑๗๕+๕๖๒.๙๓ ระยะทาง ๙.๕๒ กิโลเมตร งบประมาณรวม ๑,๑๐๐.๑๒ ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ขท.นครนายก ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป	ขท.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. การปรับปรุงเส้นทางถนนเลี่ยงเมืองเส้นทาง นย.๒๐๑๑ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครนายก (ขทช.นครนายก) รายงานว่า โครงการซ่อมสร้างผิวทางลาดยางและปรับปรุงผิวทางลาดยางเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (HOT MIX IN - PLACE RECYCLING แบบ RE - Paving) เพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหาย ถนนสาย นย.๒๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านพรหมณี อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก กม.๐+๐๐๐ - กม.๑๐+๐๐๐ ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งเดิมกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้อนุญาตให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) วางท่อก๊าซธรรมชาติบนถนนสายนี้ และเมื่อตรวจสอบถนนพบว่า โครงสร้างของถนนได้รับความเสียหายจากการวางท่อก๊าซธรรมชาติ จึงได้กำหนดรูปแบบวิธีการซ่อมบำรุงถนนด้วยวิธีซ่อมสร้างผิวทางลาดยางและปรับปรุงผิวทางลาดยางเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งวิธีดังกล่าวมีความคุ้มค่า ไม่ส่งผลกระทบต่อแนวท่อก๊าซที่วางอยู่ในสายทาง การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรวดเร็วประหยัดเวลา และส่งผลกระทบต่อการจราจรในพื้นที่น้อยที่สุด โครงการดังกล่าวเริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๔ ระยะเวลา ๕๐๐ วัน โดยใช้งบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น ๒๓๔.๗๗ ล้านบาท ปรับปรุงเส้นทางทั้ง ๒ ฝั่งการจราจร ฝั่งซ้ายทางใช้วิธีปรับปรุงผิวทางลาดยางเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ ฝั่งขวาทางจะเป็นงานซ่อมสร้างโดยการขุดรื้อซ่อมถนนทั้งหมด และงานเสริมผิวทาง ช่วงบริเวณแยกมีทั้งหมด ๕ แยก ปรับปรุงผิวการจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กทั้งหมด การจัดการจราจรจะปิดการจราจรฝั่งขวาก่อน และเปิดการจราจรฝั่งซ้ายให้รถวิ่งสวนทางกัน การดำเนินการปรับปรุงเส้นทางจะซ่อมสร้างผิวทางเป็นช่วง ๆ แต่ละจุดใช้เวลาประมาณ ๑ เดือน ดังนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงวันหยุดและวันนักขัตฤกษ์ ผู้แทน สนข. ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า สถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะตั้งอยู่บริเวณ กม.๕ หากมีการเบี่ยงช่องจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เหลือ ๒ ช่องจราจร อาจมีผลกระทบต่อรถโดยสารที่เข้า - ออก สถานีขนส่งผู้โดยสาร จึงขอให้พิจารณาจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้กับรถที่เข้า - ออก สถานีขนส่งผู้โดยสาร และในช่วงบริเวณ กม.๔ - กม.๕ มีแยกสัญญาณไฟจราจร ๒ แยกไฟจราจร เมื่อมีการเบี่ยงช่องจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เหลือ ๒ ช่องจราจร อาจมีผลกระทบต่อการสะสม ของรถที่จอดติดไฟแดงบริเวณแยกดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ขทช. นครนายก ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป	ขทช.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๘๑ - ทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ ผู้แทน ขทช.นครนายก รายงานว่า โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๘๑ - ทางหลวงหมายเลข ๓๓๒๑ เป็นโครงข่ายสนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครนายก และจังหวัดปทุมธานี ให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เพิ่มศักยภาพโครงข่ายระบบการขนส่งอย่างเป็นระบบสมบูรณ์ รองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจ ออกแบบ ประมาณราคา และออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ขทช.นครนายก เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป	ขทช.นครนายก
๗. โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่จังหวัดนครนายก ผู้แทนสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครนายก (ยธ.จังหวัดนครนายก) รายงานว่า โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่จังหวัดนครนายก สืบเนื่องมาจากกรมโยธาธิการและผังเมืองได้วางเป้าหมายให้จังหวัดมีโครงการจัดรูปที่ดินจังหวัดละ ๑ โครงการ โดยมีวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนและเมือง พัฒนาแก้ไขที่ดินที่ไม่มีทางออกสู่สาธารณะ (พื้นที่ตาบอด) ปรับปรุงพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเป็นการเพิ่มมูลค่าที่ดินให้สูงขึ้นโดยไม่ต้องเวนคืน แนวคิดหลักในการจัดรูปที่ดิน คือ การเปิดให้พื้นที่ที่ไม่มีทางเข้า - ออก สามารถจัดแปลงที่ดินใหม่ให้มีทางเข้า - ออก พื้นที่ได้ โครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่จังหวัดนครนายก ตั้งเป้าหมายพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดนครนายก จะมีพื้นที่อยู่ ๒ บริเวณ คือ บริเวณร้านอาหารศรีสุนีย์เป็นพื้นที่ตาบอดและบริเวณศาลากลาง พื้นที่ดังกล่าวได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อดำเนินการจัดรูปแปลงที่ดิน ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกเอกสารสิทธิ ส่วนระบบถนนและระบบสาธารณูปโภคดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด ในส่วนของการเปิดถนนให้ประชาชนมาใช้สัญจรได้อยู่ระหว่างการรอส่งมอบพื้นที่ให้เทศบาลเมืองนครนายกรับไปดำเนินการเป็นทางหลวงท้องถิ่นต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ยธ.จังหวัดนครนายก เร่งรัดดำเนินการ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป	ยธ.จังหวัดนครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก ๑) กรมทางหลวง (ทล.) สนับสนุนแผนงาน/โครงการการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก ผู้แทนแขวงทางหลวงนครนายก (ขท.นครนายก) รายงานที่ประชุมว่า ทล. ได้สนับสนุนแผนงาน/โครงการที่จังหวัดนครนายกขอรับการสนับสนุน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก ดังต่อไปนี้	ขท.นครนายก ขทช.นครนายก

แผนงาน/โครงการขอรับการสนับสนุน	ความก้าวหน้าการดำเนินงาน
๑. การขยายเส้นทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๖ นครนายก - บางหอย - บ้านสร้าง	- ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ทล. ได้รับงบประมาณ จำนวน ๔๕ ล้านบาท ดำเนินการเพิ่มช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ในช่วง กม.๐+๐๐๐ – กม.๔+๓๔๐ ระยะทาง ๔.๓๔๐ กิโลเมตร ระยะทางที่ยังไม่ได้ดำเนินการ ทล. รับไว้พิจารณาและจัดลำดับความสำคัญเพื่อดำเนินการต่อไป
๒. การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๙ แยกศรีนาวา - เขื่อนขุนด่านปราการชล เพื่อเป็นเส้นทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดของทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ บุ่งกระเบา - เขื่อนขุนด่านปราการชล	- ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ทล. มีแผนที่จะขยายถนนเพิ่มจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ช่วง กม.๐+๘๐๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างหาตัวผู้รับจ้าง ในส่วนระยะทางที่เหลือ ทล. รับไว้พิจารณาและจัดลำดับความสำคัญเพื่อดำเนินการต่อไป
๓. การจัดทำป้ายไฟอัจฉริยะ เพื่อบริหารจัดการในช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ บุ่งกระเบา - เขื่อนขุนด่านปราการชล	- ทล. ขอรับข้อเสนอไว้พิจารณาความเหมาะสมเพื่อจัดลำดับความสำคัญร่วมกับโครงการอื่นและขอรับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการต่อไป
๔. การพิจารณาศึกษาออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณแยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ (บ้านนา - แก่งคอย) ตลาดสี่แยกบ้านนา ไปสระบุรี	- ทล. ได้บรรจุอยู่ในแผนระยะ ๑๐ ปีแล้ว และขอรับข้อเสนอไว้พิจารณาความเหมาะสมเพื่อจัดลำดับความสำคัญร่วมกับโครงการอื่นและขอรับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการต่อไป

๒) ทช. สนับสนุนแผนงาน/โครงการการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครนายก (ขทช.นครนายก) รายงานว่า ทช. ได้สนับสนุนแผนงาน/โครงการที่จังหวัดนครนายกขอรับการสนับสนุน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครนายก ดังต่อไปนี้

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แผนงาน/โครงการขอรับการสนับสนุน	**ความก้าวหน้าการดำเนินงาน**	
๑. การปรับปรุงถนนทางหลวงชนบท นย.๓๐๐๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (กม.๓๔+๔๐๐) - บ้านคลองหกวา (คลอง ๑๔ - ถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕) เพื่อเชื่อมต่อกับลำลูกกา	- ทช. มอบหมายให้สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๓ (ฉะเชิงเทรา) พิจารณาจัดลำดับความสำคัญและตรวจสอบความพร้อมเขตทางในการปรับปรุงเป็นถนนทางหลวงชนบท ชั้นที่ ๒ หากมีความพร้อมให้จัดทำแบบแปลน และประมาณราคาขอรับการสนับสนุนงบประมาณตามลำดับความสำคัญต่อไป โดย ทช. นำเข้าแผนโครงการขยายความกว้างผิวจราจรบรรจุไว้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๒. การก่อสร้างถนนวงแหวนชั้นนอกจากถนนแยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ แยกเจริญผล - แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (สี่แยกสามสาว) อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก จะช่วยแก้ไขปัญหารถบรรทุกวิ่งผ่านเข้าเมืองนครนายก	- ทช. ได้มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๓. การพิจารณาศึกษาออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกทางหลวงชนบท นย.๓๐๐๑ (องครักษ์ - บางน้ำเปรี้ยว) จากถนนสายบางน้ำเปรี้ยว - องครักษ์ เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข ๓๐๕	- ปัจจุบันสำนักก่อสร้างทาง ทช. ได้มีการขยายจุดเชื่อมต่อบริเวณสามแยกองครักษ์จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ในส่วนของการออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ทช. ได้มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาว่า การทำสะพานข้ามแยกจะมีความเหมาะสมหรือไม่ เพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป	
๔. ก่อสร้างขยายทางหลวงชนบท นย.๔๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๙ - บ้านศรีนาวา อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก	- ทช. ได้มีแผนโครงการขยายความกว้างผิวจราจรปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ปัจจุบันความกว้างถนนผิวจราจรกว้าง ๖ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑ เมตร	
๕. ก่อสร้างขยายถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) นย.๒๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ ถึงบ้านชะอม	- ทช.ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ขยายความกว้างผิวจราจรจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	
๖. ก่อสร้างขยายถนน คสล. นย.๔๐๑๖ (ตอนเชื่อมขุนด่านปราการชล) - แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๙ (หน้าวัดท่าด่าน) อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ และเป็นทางลัดเชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองให้สมบูรณ์	- ทช. มอบหมายให้สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๓ (ฉะเชิงเทรา) พิจารณาจัดลำดับความสำคัญและตรวจสอบความพร้อมเขตทางในส่วนที่เหลืออีก ๑.๐๔๗ กิโลเมตร ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร หากมีความพร้อมให้จัดทำแบบแปลนและประมาณราคา เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณตามลำดับความสำคัญต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>แผนงาน/โครงการขอรับการสนับสนุน</th><th>ความก้าวหน้าการดำเนินงาน</th></tr>
<tr><td>๗. ก่อสร้างยกระดับมาตรฐานทาง นย.๔๐๐๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓๖๙ (กิโลเมตร ๑๔+๕๕๐) - บ้านพระอาจารย์ เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งและเส้นทางลัดระหว่างทางหลวงชนบท นย.๓๐๐๑ (องครักษ์ - บางน้ำเปรี้ยว) กับทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ (นครนายก - ลำลูกกา)</td><td>- ทช. ได้มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาดำเนินการต่อไป ปัจจุบันผิวจราจร ๒ ช่องจราจร กว้าง ๖ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๕๐ เมตร หากมีการขยายความกว้างผิวจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร จะต้องมีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอต่อการขยายความกว้างผิวจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร</td></tr>
<tr><td>๘. โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายเขา “บูรพาคีรี” (เขาใหญ่ - ปางสีดา)</td><td>- ทช. ได้มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบและคณะทำงานบูรณาการเพื่อศึกษาและสำรวจออกแบบถนน เพื่อการท่องเที่ยวและเส้นทางชมทิวทัศน์พิจารณาดำเนินการต่อไป</td></tr>
<tr><td>๙. การก่อสร้างเส้นทางจากคลองหลวง เริ่มจากจุดตัดระหว่างบริเวณคลอง ๕ - มอเตอร์เวย์ ถนนเส้นบางขัน คลอง ๑๕ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างรอการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ของ กทพ. ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๙</td><td>- ทช. มอบหมายให้สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ (ปทุมธานี) พิจารณาจัดลำดับความสำคัญและตรวจสอบความพร้อมเขตทางในการปรับปรุงเป็นถนนทางหลวงชนบท ชั้นที่ ๒ ผิวทางกว้าง ๗ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๕๐ - ๒.๕๐ เมตร หากมีความพร้อมให้จัดทำแบบแปลนและประมาณราคาเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณตามลำดับความสำคัญต่อไป</td></tr>
</table>
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ รับทราบ มอบหมาย ขท. นครนายก และ ขทช.นครนายก เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป
</td><td></td></tr>
<tr><td>๙. ปรับปรุงถนนเส้นทางหลวงบริเวณบ้านตอไม้แดง เกาะกระชาย และบ้านหนองแสนตอ มุ่งหน้าเขาน้อย
ผู้แทนประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครนายก เสนอข้อคิดเห็นว่า เส้นทางบริเวณบ้านตอไม้แดง เกาะกระชาย และบ้านหนองแสนตอมุ่งหน้าเขาน้อย ถนนบริเวณดังกล่าวเป็นทางลัด แต่เนื่องจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งบนถนนทำให้ถนนชำรุด จึงขอให้มีการปรับปรุงถนนดังกล่าว
ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้เสนอขอใช้งบประมาณเหลือจ่ายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๓.๐๑ ล้านบาท เพื่อปรับปรุงผิวจราจรเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สายบ้านขาม - บ้านตอไม้แดง ตำบลเขาพระ เชื่อมตำบลพรหมณี อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก ผิวจราจรกว้าง ๖ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๑ เมตร โดยปูผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตหนาเฉลี่ย ๐.๐๕ เมตร ระยะทางรวม ๙๔๐ เมตร</td><td>ขทช.นครนายก</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขทช.นครนายก ได้รายงานว่า ถนนสาย นย.๕๐๓๖ บ้านหนองแสนตอ มุ่งหน้าเขาน้อย แยกทางหลวงชนบท นย.๒๐๑๑ - โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ได้เสนอแผนงาน/โครงการบรรจุไว้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แก่ งานหน้าโรงเรียนปลอดภัย (โรงเรียนวัดสันตยาราม) และงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดสายทาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบหมาย ขทช. นครนายก ดำเนินงานตามแผนงานต่อไป	
๑๐. ขอให้ติดป้ายห้ามจำหน่ายสินค้าบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ แยกบางอ้อ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก เสนอเรื่องขอให้ติดตั้งป้ายห้ามจำหน่ายสินค้าบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ แยกบางอ้อ จึงขอให้ ขท.นครนายก ติดตั้งป้ายห้ามจำหน่ายสินค้าบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ จากสี่แยกบางอ้อประมาณ ๓๕๐ - ๔๐๐ เมตร เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ ผู้แทน ขท.นครนายก รายงานว่า ได้ติดป้ายประกาศ ทล. ห้ามซื้อ - ขาย และป้ายห้ามจอดบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ แยกบางอ้อเรียบร้อยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	ขท.นครนายก
๑๑. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก ได้นำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ดังนี้ ๑) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ แจ้งเส้นทางลัดเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวในช่วงวันหยุด และป้ายแนะนำเส้นทางที่จะเข้าสู่ถนนสายหลัก ๒) การจัดเวรให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกบริเวณที่การจราจรติดขัดบริเวณทางร่วมทางแยกต่าง ๆ ๓) การเพิ่มช่องทางเดินรถในช่วงขาออกบริเวณหน้าตลาดโรงเกลือในช่องทางซ้ายสุด สำหรับรถที่จะเลี้ยวเข้าตลาดโรงเกลือ เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางตรงที่ไปออกจังหวัดนครนายก ๔) การวางกรวยบริเวณแยกบางอ้อป้องกันไม่ให้รถที่จะจอดซื้อสินค้าเข้าจอดและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอำนวยความสะดวก ๕) การประชาสัมพันธ์เส้นทางและการประสานกับ ขท. นครนายก ในช่วงที่มีการปรับปรุงเส้นทางช่วงวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ ให้มีการหยุดการก่อสร้าง เพื่อคืนผิวการจราจรและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวก ผู้แทน ขท.นครนายก ได้นำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑) เส้นทางสายหลักทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัด ๒) เส้นทางสายรองบริเวณที่มีการจราจรติดขัด คือ บริเวณหน้าวัดหลวงพ่อปากแดง ให้ติดตั้งป้ายทางเลี่ยงการจราจรติดขัด แนะนำให้ไปใช้เส้นทางทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๙ ไปออกทางแยกศรีนาวา เข้าสู่แยกบุ่งกระเบาออกทางเลี่ยงเมืองได้ แต่เนื่องจากปัจจุบันทางเลี่ยงเมืองมีการซ่อมแซมผิวจราจร จึงควรเปลี่ยนเส้นทางไปใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ หรือทางหลวงหมายเลข ๓๓ ได้เช่นกัน	ตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก ขท.นครนายก ขทช.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขทช.นครนายก ได้นำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ดังนี้ ถนนสาย นย.๒๐๑๑ (เส้นเลี่ยงเมือง) มีการก่อสร้าง ๒ ช่วง คือ ช่วงแรกตั้งแต่แยกเจริญผล กม.๐+๐๐๐ - กม. ๑+๓๐๐ ได้มีการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางครบถ้วนแล้ว ช่วงที่สองตั้งแต่แยกบุ่งกระเบา กม.๓+๕๐๐ - กม.๕+๐๐๐ (หน้าสถานีขนส่งจังหวัดนครนายก) มีการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางและแบริเออร์คอนกรีตเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง มีการติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงจุดที่มีการก่อสร้างและมีคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานชุดเคลื่อนที่เร็วกรณีมีอุบัติเหตุในสายทางที่รับผิดชอบโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของขทช.นครนายก ด้วยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรของตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก ขท.นครนายก และ ขทช. นครนายก และให้ประสานการดำเนินงานร่วมกันต่อไป	
๑๒. การพิจารณาทบทวนเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายก ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนครนายกได้รับข้อคิดเห็นจากประชาชนหมู่บ้านศรีเมือง ขอให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายก ให้รถจักรยานยนต์สามารถกลับรถได้ เนื่องจากทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับรถไกล ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครนายก (ปภ.จ.นครนายก) ได้รายงานว่า การประชุม ปภ.จังหวัดนครนายก เมื่อวันท ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ ได้มีการประชุมหารือกรณีเปิดจุดกลับรถจักรยานยนต์บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายก ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้ปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายกเป็นการถาวร เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ไปใช้ จุดกลับรถแห่งใหม่บริเวณ กม.๑๒๙+๒๐๐ หน้าร้านกระเบื้องไดนาสตี้ ซึ่งห่างจากจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายกประมาณ ๗๐๐ เมตร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** เห็นชอบให้ปิดจุดกลับรถหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายกเป็นการถาวร และมอบหมาย ขท.นครนายก ติดสัญญาณไฟกระพริบ ณ จุดกลับรถแห่งใหม่ กม. ๑๒๙+๓๐๐ บริเวณหน้าร้านกระเบื้องไดนาสตี้ ผู้แทน ขท.นครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบบริเวณจุดกลับรถแห่งใหม่เยื้องศาลากลางจังหวัดนครนายก กม.๑๒๙+๓๐๐ หน้าร้านกระเบื้องไดนาสตี้เรียบร้อยแล้ว เพื่อเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบว่า บริเวณนี้มีจุดกลับรถจะได้ขับรถด้วยความระมัดระวังชะลอความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ ผู้แทน ปภ.จังหวัดนครนายกรายงาน ที่ประชุมว่า ประชาชนได้ยื่นฟ้องคดีต่อศาลปกครองกลางขอให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดนครนายก และศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีไว้พิจารณา และมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความต่อศาลปกครองสูงสุดภายใน ๓๐ วัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ	ปภ.จ.นครนายก ขท.นครนายก

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา (Rubber Fender Barrier) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ ตอนเขาเพิ่ม - บ้านนา ตอน ๑ ระหว่าง กม. ๒๖+๒๑๙ - กม.๓๓+๓๔๐ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนครนายกได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนกรณีการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราบนเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ ตอนเขาเพิ่ม - บ้านนา ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๖+๒๑๙ - กม.๓๓+๓๔๐ ของกรมทางหลวง (ทล.) และเสนอให้พิจารณาติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราเฉพาะจุดที่จำเป็นเท่านั้น ผู้แทนแขวงทางหลวงนครนายก (ขท.นครนายก) รายงานที่ประชุมว่า การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และได้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว พบว่า ประชาชนในพื้นที่หมู่ที่ ๒ หมู่ที่ ๓ และหมู่ที่ ๑๔ ตำบลเขาเพิ่ม อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างดังกล่าว และขอให้รื้อถอนกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราออก โดย ขท.นครนายกได้ดำเนินการรื้อถอนเรียบร้อยแล้ว ผู้แทน สนข. ได้เสนอข้อคิดเห็นว่า ถนน ๔ ช่องจราจร จำเป็นต้องมีเกาะกลางถนนเพื่อความปลอดภัย ซึ่งเกาะกลางถนนแต่ละแบบมีทั้งข้อดีและข้อเสียต่างกัน เกาะกลางถนนที่เป็นแบบเกาะสีในสภาพปัจจุบัน พบว่า ประชาชนใช้เป็นจุดกลับรถโดยการข้ามเกาะสี ทำให้เกิดอันตรายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ จึงขอให้ ขท.นครนายก พิจารณาเก็บข้อมูลว่าจุดกลับรถบริเวณใดเป็นจุดอันตราย เพื่อจะได้ปรับปรุงแก้ไขต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบตามที่ ขท.นครนายก ดำเนินการรื้อถอนกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราบนเกาะกลางถนนที่ประชาชนไม่เห็นด้วยออก สำหรับประเด็นด้านความปลอดภัยขอให้ ขท.นครนายก รับข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการด้วย	ขท.นครนายก
๑๔. การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา (Rubber Fender Barrier) บนเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ ตอนนครนายก - น้ำตกนางรอง ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนครนายก ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน ดังนี้ ๑) ประชาชนตำบลหินตั้งและตำบลสาลิกาขอให้ ขท.นครนายก ยกเลิกการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราบนเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ ตอนนครนายก - น้ำตกนางรอง เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ได้รับความเดือดร้อนจากการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา ๒) ประชาชนขอให้เปิดทางเข้า - ออก และติดตั้งสัญญาณไฟเตือนบริเวณถนนเฉลิมพระเกียรติ (บ้านท่าข่อย) ตำบลบ้านใหญ่ อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก เนื่องจากการติดตั้งกำแพงคอนกรีตทำให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับความไม่สะดวกในการเดินทางสัญจร	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขท.นครนายก รายงานที่ประชุมว่า การติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพาราบนเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ ตอนนครนายก - น้ำตกนางรอง เป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยติดตั้งกำแพงคอนกรีตถาวรตลอดแนวกลางถนนตั้งแต่แยกบุ่งกระเบา - แยกประชาเกษม และเปิดจุดกลับรถ ๓ จุด ซึ่ง ขท.นครนายก ร่วมกับศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๓ (ปทุมธานี) ได้รับการจัดสรรงบประมาณงานก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มด้วยแผ่นยางธรรมชาติและงานก่อสร้างกำแพงคอนกรีต โดยได้รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำไปปรับปรุงพัฒนาให้เป็นประโยชน์ต่อโครงการแล้ว **ความเห็นจากที่ประชุม** ผู้แทนประชาชนในพื้นที่อยู่อาศัยบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ ตอนนครนายก - น้ำตกนางรอง ได้เสนอข้อคิดเห็นสรุปได้ ดังนี้ ๑) การก่อสร้างกำแพงคอนกรีตกลางถนนทำให้เกิดปัญหาบริเวณจุดกลับรถ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตค่อนข้างสูงกว่าระดับสายตาทำให้มองไม่เห็นรถฝั่งตรงกันข้าม ขอให้ปรับแก้ไขกำแพงคอนกรีตบริเวณจุดกลับรถ และให้ติดตั้งสัญญาณเตือน/เครื่องหมายจราจรก่อนถึงบริเวณจุดกลับรถด้วย ๒) จุดกลับรถที่อยู่ใกล้บริเวณห้างสรรพสินค้าแม็คโคร มีเสาไฟฟ้าตั้งอยู่ริมถนนทำให้เป็นอุปสรรคในการกลับรถ หากตีวงเลี้ยวไม่พ้นอาจก่อให้เกิดอันตราย จึงขอให้เพิ่มพื้นที่กลับรถให้ตีวงเลี้ยวได้กว้างมากขึ้น ๓) บริเวณโค้งสวนหงษ์เป็นโค้งอันตรายชาวบ้านส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารากลางถนน แต่มีความต้องการเกาะกลางถนนแบบยกมากกว่า ซึ่ง ขท.นครนายก ชี้แจงว่าจะต้องมีการเวนคืนพื้นผิวจราจรเพิ่มเติม ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครนายกได้เสนอข้อคิดเห็นว่า จังหวัดนครนายกเป็นเมืองท่องเที่ยวการติดตั้งกำแพงคอนกรีตกลางถนนทำให้บดบังทัศนียภาพที่สวยงาม นอกจากนี้บริเวณจุดกลับรถควรปรับปรุงกำแพงคอนกรีตให้มีความลาดระดับไม่ให้บดบังระยะการมองเห็นของรถฝั่งตรงข้าม ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตราย ผู้แทน สนข. ได้ให้ความเห็นว่า ขท.นครนายก ควรเร่งรัดดำเนินการแก้ไขปรับปรุงจุดกลับรถกำแพงคอนกรีตเป็นเกาะกลาง โดยพิจารณาการกำหนดวงเลี้ยว การทาสีตีเส้นให้ชัดเจน การพิจารณาจุดเบี่ยงก่อนกลับรถ รวมทั้งประเด็นความสูงของกำแพงคอนกรีตบริเวณจุดกลับรถที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ เนื่องจากความสูงของกำแพงคอนกรีตทำให้มีปัญหาต่อระยะการมองเห็นของผู้ขับขี่ยานพาหนะ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** ๑) ให้ ขท.นครนายก ดำเนินการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา กรณีที่ประชาชนในพื้นที่หมู่ที่ ๕ หมู่ที่ ๗ หมู่ที่ ๙ และหมู่ที่ ๑๐ เห็นด้วยในการติดตั้งกำแพงคอนกรีตหุ้มยางพารา ๒) ให้ ขท.นครนายก และศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่๓ (ปทุมธานี) ดำเนินการรื้อถอนกำแพงคอนกรีตที่ติดตั้งไว้ออกจากพื้นที่ ยกเว้นจุดที่อันตรายและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งกำแพงคอนกรีตและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ หมู่ที่ ๑ หมู่ที่ ๒ หมู่ที่ ๓ หมู่ที่ ๔ และหมู่ที่ ๑๑ ที่ไม่เห็นด้วย	ขท.นครนายก ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๓ (ปทุมธานี)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ให้ ขท.นครนายก รับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมในการติดตั้งกำแพงคอนกรีตของชุมชนในเขตเทศบาลบนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๙ บริเวณทางกลับรถหน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส (ถนนหน้าโครงการจัดรูปที่ดิน - การประปาส่วนภูมิภาคสาขานครนายก) ๔) ให้ ขท.นครนายก รายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินงานให้ผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายกทราบเป็นระยะ และรายงานผลความคืบหน้าการดำเนินงานต่อที่ประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ลำดับที่ ๑๐ จังหวัดปทุมธานี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๔
๒. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๔
๓. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกรุงเทพมหานคร ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีวัตถุประสงค์การดำเนินงาน ดังนี้ ๑) เพื่อรวบรวมและสำรวจโครงข่าย การเชื่อมต่อการเดินทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) และสนามบินกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒) เพื่อเสนอรูปแบบทางเลือกในการเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่ง ๓) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาของโครงข่ายคมนาคมและการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น สำหรับเป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟ สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นต่อไป ขอบเขตการดำเนินงาน ๑) รวบรวมและศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าตาม M-MAP สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๒) สำรวจข้อมูลกายภาพของสถานีรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวก พื้นที่โดยรอบและการเชื่อมต่อการเดินทาง ๓) ประเมินวิเคราะห์และสรุปสภาพปัญหาอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (ITF) เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผน M-MAP สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๔) เสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทาง ๕) เสนอรูปแบบทางเลือก วิเคราะห์ และกำหนดแนวทางออกแบบ การจัดวางโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) และจัดกลุ่มสถานีเพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่าย สนข. ได้ทำการสำรวจโครงข่ายการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๑๖ สาย ทั้งหมด ๓๗๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีที่เปิดให้บริการ จำนวน ๑๒๔ สถานี สถานีที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๗๑ สถานี สถานีที่ก่อสร้างแล้วยังไม่เปิดให้บริการ จำนวน ๑๕ สถานี และสถานีที่ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน ๑๖๖ สถานี โดยกำหนดให้สถานีที่เปิดให้บริการเป็นต้นแบบการดำเนินการ การประเมินโครงข่ายและการเชื่อมต่อการเดินทาง ๒ แนวทาง คือ การเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จากข้อมูลการศึกษา สนข. มีแนวคิดจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า โดยพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสาร ปี ๒๕๗๕ และปัจจัยอื่น ๆ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทของสถานี การเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทาง ซึ่งแนวคิดการออกแบบ คือ การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลักด้วยระบบขนส่งสาธารณะรอง โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินโครงการนำร่องสำหรับสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งพิจารณาความเหมาะสมในการจัดระบบขนส่งเสริมรัศมี ๓ กิโลเมตร จากสถานีและการกำหนดพื้นที่เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระยะ ๕๐๐ เมตร ซึ่งในจังหวัดปทุมธานีมีสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน ๒ สถานี คือ สถานีรังสิต มีเส้นทางการจัดระบบขนส่งเสริม จำนวน ๙ เส้นทาง และสถานีหลักหก มีเส้นทางการจัดระบบขนส่งเสริม จำนวน ๓ เส้นทาง ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปทุมธานี ได้เสนอที่ประชุมว่า ต้องการให้พิจารณาระบบการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ มอบ สนข. พิจารณาระบบการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว	
๒. โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๔ เดือน เริ่มดำเนินโครงการวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๓ สิ้นสุดโครงการวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ โดยมีวัตถุประสงค์การดำเนินงาน ดังนี้ ๑) ศึกษา วิเคราะห์ปัญหาด้านการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางภายใต้การวางแผนพัฒนาเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในปัจจุบันและตามแผนงานในอนาคต ๒) ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์สถานภาพการเดินทางทางน้ำของประเทศไทยและในประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ๓) จัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาด้านการเดินทางทางน้ำ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่ออย่างบูรณาการ ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม ๔) ให้ได้รูปแบบการพัฒนาคลองขุดมหาสวัสดิ์ที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลอง ๕) สนับสนุนทางวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและ/หรือแผนการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนให้เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนการดำเนินงาน ประกอบด้วย ๑) งานศึกษา วิเคราะห์ปัญหาด้านการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางภายใต้การวางแผนพัฒนาเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ในปัจจุบันและตามแผนงานในอนาคต ๒) ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์สถานภาพการเดินทางทางน้ำของประเทศไทย และในประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ๓) จัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาด้านการเดินทางทางน้ำ และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ๔) รูปแบบการพัฒนาคลองขุดมหาสวัสดิ์ที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลอง ๕) สนับสนุนทางวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและ/หรือแผนการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนให้เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สนข. ได้ศึกษาสภาพปัญหาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า มีปัญหาด้านกายภาพของคลองและแม่น้ำที่มีประตูระบายน้ำเป็นอุปสรรคการเดินเรือ ปัญหาด้านการให้บริการเดินเรือโดยสาร ผู้โดยสารแออัดหนาแน่นช่วงชั่วโมงเร่งด่วน การขึ้น - ลงเรือไม่สะดวก เสี่ยงอันตราย ปัญหาด้านสภาพของท่าเรือโดยสาร มีสภาพชำรุด และปัญหาด้านการเชื่อมต่อกับการเดินทางรูปแบบอื่นเส้นทางเข้า - ออกแคบ ไม่สะดวกต่อการเข้า - ออก ของผู้โดยสาร โดยได้เสนอแนวทางขับเคลื่อน ประกอบด้วย ๒ แนวทาง คือ แนวทางที่ ๑ การกำกับการเดินทางทางน้ำ ประกอบด้วย การจัดระเบียบการเดินทางทางเรือ การกำหนดให้ท่าเรือต้องจัดให้มีพื้นที่รองรับผู้พิการ การจัดระเบียบการทิ้งขยะ การรักษาความสะอาด และการป้องกันการล่วงล้ำลำน้ำ แนวทางที่ ๒ การส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ ประกอบด้วยการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น การให้เงินอุดหนุนการประกอบการแก่เรือโดยสารสัญจร การให้เงินอุดหนุนผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนเป็นพลังงานสะอาด การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขอรับมาตรฐานเรือท่องเที่ยว เพื่อได้รับสิทธิประโยชน์จากรัฐ การจัดกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาด	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การเดินเรือและการท่องเที่ยว การส่งเสริมการรวมตัวของภาคเอกชน เป็น “สมาคมการขนส่งทางน้ำ” และการให้บริการขนส่งสาธารณะครบวงจรทั้ง “ล้อ - ราง - เรือ” จากการศึกษาพบว่า โครงข่ายการเชื่อมต่อทางน้ำที่มีศักยภาพสำหรับการศึกษาโครงการ มีจำนวน ๑ แม่น้ำ ๓๑ คลอง ระยะทางทั้งสิ้น ๔๙๒.๒ กิโลเมตร และมีข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางภายในระยะทาง ๕๐๐ เมตร ปัจจุบันมีจำนวน ๑๒ จุด และในอนาคต จำนวน ๑๕ จุด รวม ๒๗ จุด และเส้นทางเดินเรือส่วนต่อขยายในอนาคต ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปทุมธานี ได้เสนอที่ประชุมว่า ต้องการให้พิจารณาการขยายเส้นทางการให้บริการการเดินทางทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดปทุมธานี เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางแก่ประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ทราบ	
๓. การจัดการจราจรถนนรังสิต - นครนายก ช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ผู้แทนตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ รายงานต่อที่ประชุมว่า จังหวัดปทุมธานี ได้ลงพื้นที่ตรวจสภาพการจราจร ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ บริเวณสะพานหน้าหมู่บ้านชมฟ้า - วรางกูล และบริเวณถนนเลียบคลองหน้าศาลเจ้าคลองหนึ่ง - สะพานข้ามคลองสว่าน โดยผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีเป็นประธานในการลงพื้นที่ มอบหมายให้ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ จัดทำแผนการจัดการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนบนถนนรังสิต - นครนายก และแขวงทางหลวงปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี) จัดทำแผนการบริหารการจราจรบริเวณจุดกลับรถและการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรบนถนนรังสิต - นครนายก เพื่อนำเสนอต่อคณะลงพื้นที่ตรวจสภาพการจราจรในการลงพื้นที่ครั้งต่อไป โดยจังหวัดปทุมธานีได้ลงพื้นที่ตรวจสภาพการจราจร ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ บริเวณใต้สะพานคลองหนึ่ง หน้าโรงพยาบาลเปาโล โดยผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีมอบรองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี (นายจรูญศักดิ์ สิงหเดช) เป็นประธานในการลงพื้นที่ ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ได้จัดทำแผนการจัดการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนี้ ๑) เทศบาลนครรังสิต (ทน.รังสิต) จัดเจ้าหน้าที่เทศกิจสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และตอนเย็น เวลา ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. ในวันจันทร์ - ศุกร์ ยกเว้นวันหยุดนักขัตฤกษ์ ไม่อนุญาตให้รถตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไปวิ่ง โดยประสานการปฏิบัติงานกับตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ๒) ปิดจุดกลับรถใต้สะพานคลองหนึ่งและคลองสอง ตั้งแต่วันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๔ เป็นต้นไป เนื่องจากมีการซ่อมพื้นผิวการจราจรของ ขท.ปทุมธานี ๓) ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ เปิดช่องทางพิเศษ จำนวน ๑ ช่องทาง เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. ในวันจันทร์ - ศุกร์ ยกเว้นวันหยุดนักขัตฤกษ์ เพื่อเร่งระบายรถในฝั่งขาเข้าเมือง ประธานการประชุมฯ สอบถามที่ประชุมว่า มีการร้องเรียนจากประชาชนจำนวนมากเกี่ยวกับปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ จากโครงการวางท่อประปาของการประปาส่วนภูมิภาค โดยต้องการทราบสถานะการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน แผนการดำเนินงาน และกำหนดการแล้วเสร็จ	ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ทน.รังสิต ขท.ปทุมธานี การประปาส่วนภูมิภาค สาขาปทุมธานี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานต่อที่ประชุมว่า สถานะการดำเนินการวางท่อประปาอยู่บริเวณคลองสาม กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๔ ปัจจุบันการดำเนินโครงการมีปัญหาการทรุดตัวของจุดกลับรถและไหล่ทางของถนนในพื้นที่ของเทศบาลเมืองบึงยี่โถ จึงส่งผลกระทบต่อกำหนดการแล้วเสร็จ โดยการดำเนินงานที่ผ่านมาได้มีการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวระหว่างผู้แทนตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ผู้แทนการประปาส่วนภูมิภาค สาขาปทุมธานี และผู้แทนสำนักงานชลประทานที่ ๑๑ เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาและคืนสภาพถนนที่เสียหาย ดังนั้น ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ฝั่งขาเข้ากรุงเทพมหานคร จะต้องปิดพื้นที่ของถนนเป็นบางช่วงที่มีการซ่อมแซมถนน โดยจะให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรน้อยที่สุด และให้ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์จัดการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงวันหยุดสงกรานต์ ให้ผู้รับจ้างทุกโครงการคืนพื้นที่การจราจรในวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบ ขท.ปทุมธานี ประสานการประปาส่วนภูมิภาค สาขาปทุมธานี ให้มีป้ายประชาสัมพันธ์และระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างให้ประชาชนรับทราบ ผู้แทนตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ได้รายงานความคืบหน้าของการจัดการจราจรถนนรังสิต - นครนายก ต่อที่ประชุมว่า ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ได้ดำเนินการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่จราจรเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรทั้งหมด ๗ บริเวณ ประกอบด้วย ๑) สะพานฟ้า ๒) สะพานแดง ๓) สะพานชมพู ๔) จุดกลับรถหมู่บ้านมาลีวัลย์ ๕) สะพานคู่ ๖) จุดกลับรถโรงพยาบาลบางประกอก และ ๗) ถนนเลียบคลองสาม ในช่วงก่อนและหลังชั่วโมงเร่งด่วน ๑ ชั่วโมง เริ่มจัดการจราจรตั้งแต่ทางยกระดับจากปทุมธานีไปยังถนนรังสิต - นครนายก บริเวณจุดกลับรถหลักถนนรังสิต - นครนายกทั้งขาเข้าและขาออก มีการเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรจากจุดละ ๑ นาย เป็นจุดละ ๒ นาย เพื่อให้ความหนาแน่นของการจราจรบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานคลองหนึ่งและคลองสองเบาบางลง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์สังเกตการณ์จราจรอีกครั้งหลังจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID - 19) คลี่คลายลง	
๔. การจัดการจราจรถนนรังสิต - นครนายกในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลองหนึ่งและใต้สะพานคลองสอง ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานต่อที่ประชุมว่า จังหวัดปทุมธานี ลงพื้นที่ตรวจสภาพการจราจร ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ บริเวณใต้สะพานคลองหนึ่ง หน้าโรงพยาบาลเปาโล โดยผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีมอบรองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี (นายจรูญศักดิ์ สิงหเดช) เป็นประธานในการลงพื้นที่ โดย ขท.ปทุมธานีจะดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานคลองหนึ่งและใต้สะพานคลองสอง เริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม - กรกฎาคม ๒๕๖๔ โดยปรับปรุงพื้นผิวจราจร และทำรางระบายน้ำพร้อมติดตั้งเครื่องสูบน้ำ โดยประธานได้ให้แนวทางการจัดการจราจรในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพาน ดังนี้ ๑) ให้ ขท.ปทุมธานี ประสานชุมชนซอยรังสิต - นครนายก ๑ เพื่อวางแผนการเข้า - ออกซอยรังสิต - นครนายก ๑	ขท.ปทุมธานี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) การปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานคลองหนึ่งให้แบ่งทำเป็นช่วง เพื่อให้ประชาชนในซอยรังสิต - นครนายก ๑ ยังสามารถผ่านเข้า - ออกได้ ๓) มอบหมายให้ ขท.ปทุมธานี หารือร่วมกับ ทน.รังสิต ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี และศูนย์ดำรงธรรมอำเภอธัญบุรี เกี่ยวกับแนวทางการจัดการจราจรในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถ และให้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการให้ผู้ใช้เส้นทางทราบ เพื่อวางแผนการเดินทาง ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง สถานะการดำเนินงานปัจจุบัน อยู่ในขั้นตอนการวางแผน โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) การปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานคลองหนึ่ง อยู่ระหว่างการสำรวจพื้นที่ร่วมกับผู้รับจ้างและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๒) ขท.ปทุมธานี ได้ทำหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่ของกรมชลประทานและขอความเห็นชอบรูปแบบในการก่อสร้างผ่านกรมธนารักษ์ ๓) ขท.ปทุมธานี ประชุมหน่วยงานสาธารณูปโภคและการสื่อสารที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีปัญหาการย้ายระบบสาธารณูปโภค จึงได้กำหนดการลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพปัญหาและวางแผนการดำเนินงานร่วมกัน เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๔ และเริ่มดำเนินการหลังเทศกาลสงกรานต์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	
๕. การจัดการจราจรระหว่างการดำเนินการปรับปรุงสะพานข้ามคลองพี่เลี้ยง ทางหลวงหมายเลข ๙ ถนนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันกรมทางหลวง (ทล.) มีโครงการก่อสร้างบนถนนหมายเลข ๙ จำนวน ๓ โครงการ คือ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๑ ระหว่าง กม.๖๒+๓๐๐.๐๐๐ - กม. ๗๓+๘๐๐.๐๐๐ ระยะทางประมาณ ๑๑.๕๐ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๕ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๒ ระหว่าง กม.๒+๓๐๐.๐๐๐ - กม.๗๓+๘๐๐.๐๐๐ ระยะทางประมาณ ๑๑.๕๐ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ๓) โครงการปรับปรุงสะพานข้ามคลองพี่เลี้ยง ทางหลวงหมายเลข ๙ ถนนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก ระหว่าง กม.๗๑+๙๑๔.๐๐๐ - กม.๗๓+๘๐๐.๐๐๐ ระยะทางประมาณ ๑.๘๘๖ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๖ ขท.ปทุมธานี เสนอแนวทางการจัดการจราจรช่วงระหว่างการก่อสร้าง เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในระหว่างการก่อสร้างจะกระทบกับการจราจรบริเวณดังกล่าว ๒ แนวทาง คือ แนวทางที่ ๑ ดำเนินโครงการตามปกติและจัดแผนการเบี่ยงจราจร แนวทางที่ ๒ ชะลอโครงการปรับปรุงสะพานข้ามคลองพี่เลี้ยง ทางหลวงหมายเลข ๙ ถนนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก ให้โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๑ และ ๓๙๐๒ ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ และเริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ โดยขอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาการดำเนินโครงการ	ขท.ปทุมธานี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เห็นควรชะลอการก่อสร้างตามแนวทางที่ ๒ เนื่องจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะส่งผลกระทบต่อการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน	
๖. การจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานต่อที่ประชุมว่า การจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต มีข้อร้องเรียนจากประชาชนเรื่องจุดเข้า - ออก ทางหลัก ที่ไม่สะดวกต่อการเดินทาง ขท.ปทุมธานี ได้ออกสำรวจสภาพการจราจร พบว่า บริเวณดังกล่าวมีจุดเข้า - ออก ทางหลัก ๒ แห่ง คือ กม.๓๒+๘๐๐ และ กม.๒๙+๐๐๐ ดังนั้น จึงพิจารณาปรับปรุงตำแหน่งทางขนานเข้าทางหลักบริเวณ กม. ๓๒+๒๕๐ เป็นทางหลักออกทางขนาน ซึ่งช่องทางมีความกว้างและระยะการเบี่ยงของรถเพียงพอ และใช้งบประมาณน้อย ขท.ปทุมธานี สามารถดำเนินการได้ โดยการเพิ่มป้ายจราจรในช่องทางหลัก อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย และเครื่องหมายจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบ ขท.ปทุมธานี ปรับปรุงการจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	ขท.ปทุมธานี
๗. การจัดการจราจร ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ช่วงสะพานปทุมธานี ๑ - แยกบางปะอิน ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานต่อที่ประชุมว่า การจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ช่วงสะพานปทุมธานี ๑ - แยกบางปะอิน มีข้อร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่ที่ไม่ได้รับความสะดวกในการกลับรถ ขท.ปทุมธานี ได้ออกสำรวจสภาพการจราจร พบว่า บริเวณดังกล่าวมีระยะทางกลับรถ ๖ กม. ดังนั้น จึงพิจารณาปรับปรุงการจัดการจราจร คือ จุดที่ ๑ กม.๐+๘๐๐ จากทางขนานเข้าทางหลักปรับปรุงเป็นทางหลักออกทางขนานและจุดที่ ๒ กม.๑+๖๐๐ จากทางหลักออกทางขนานปรับปรุงเป็นทางขนานเข้าทางหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรให้แก่ประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** ให้ ขท.ปทุมธานี ปรับปรุงการจัดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ช่วงสะพานปทุมธานี ๑ - แยกบางปะอิน ตามที่เสนอ	ขท.ปทุมธานี
๘. การเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) สถานีหลักหก และสถานีรังสิต ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย ๒ สถานี คือ สถานีหลักหกและสถานีรังสิต โดยสถานีหลักหก บริเวณ กม.๒๗+๔๗๗ ตั้งอยู่ระหว่างสถานีดอนเมืองและสถานีรังสิต ถนนกำแพงเพชร ๖ เชื่อมต่อกับถนนเอกทักษิณและถนนพหลโยธินใกล้หมู่บ้านเมืองเอก การดำเนินโครงการ รฟท. ได้ขออนุญาตกรมบังคับคดีทุบสะพานเดิม เพื่อก่อสร้างโครงการและสร้างสะพานใหม่ และการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีได้รับการร้องเรียนจากประชาชนให้ก่อสร้างทางเดินเชื่อมจากสะพานเอกทักษิณ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแต่ทางเข้าสถานีฝั่งตะวันตกและตะวันออกเป็นที่ดินของเอกชนและอยู่นอกเขตทางรถไฟ จึงไม่สามารถดำเนินการได้ และสถานีรังสิตได้รับการร้องเรียนเรื่องความไม่สะดวกในการเดินทางและระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ในปัจจุบันกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้สั่งการ	รฟท.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ให้ศึกษารูปแบบการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยมอบ รฟท. ศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบของการสร้างสะพานกลับรถ ๒ ตำแหน่ง คือ บริเวณด้านทิศเหนือและทิศใต้ของสถานี จากการศึกษาของ รฟท. พบว่า ตำแหน่งที่ ๑ บริเวณด้านทิศเหนือของสถานีไม่เหมาะสม มีโครงสร้างฐานรากของรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ทำให้ตำแหน่งสะพานกลับรถซ้อนทับและแนวถนนทางเข้า - ออก สถานีรังสิต ตำแหน่งที่ ๒ บริเวณด้านทิศใต้ของสถานี แนวสะพานกลับรถซ้อนทับกับแนวทางวิ่งของรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน เนื่องจากบริเวณดังกล่าว รฟท. ไม่มีการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างโครงการในเขตทาง หากก่อสร้างสะพานกลับรถจะต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า คค. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและบริหารโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ และคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดรถไฟฟ้าสายสีแดง และพิจารณาการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงสถานีได้ โดยที่ประชุมคณะอนุกรรมการมอบให้ รฟท. ศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบการสร้างสะพานกลับรถ ผู้แทนเทศบาลตำบลบางพูน เสนอที่ประชุมว่า สถานีรังสิตอยู่ในเขตตำบลบางพูน ประชาชนไม่มีทางเชื่อมเข้าสถานี โดยทิศตะวันตกของสถานีรังสิตมีพื้นที่ว่างจึงเสนอให้สร้างพื้นที่จอดรถและทำสะพานเชื่อมเข้าถึงสถานี เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงสถานี ผู้แทน รฟท. รายงานที่ประชุมว่า การก่อสร้างสถานีรังสิตอยู่ระหว่างการก่อสร้างและรื้อทางรถไฟเดิมออกจากแบบก่อสร้างทางทิศตะวันตกมีพื้นที่จอดรถและทางเชื่อมเพื่อเข้าถึงสถานี โดยเดือนมิถุนายนการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี (สขจ.ปทุมธานี) เสนอที่ประชุมว่า สำหรับสถานีหลักหก ไม่สามารถให้รถโดยสารสาธารณะเข้าไปเดินรถได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชน สขจ.ปทุมธานี จะประสานกับ สนข. เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป และสถานีรังสิตไม่สามารถเดินรถเข้า - ออกได้ เนื่องจากไม่มีพื้นที่กลับรถ จึงขอเสนอให้ รฟท. ทำทางเชื่อมจากถนนรังสิต - ปทุมธานี และถนนกำแพงเพชร ๖ เข้าสู่สถานี ผู้แทน สนข. เสนอต่อที่ประชุมว่า สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทาง สถานีรังสิต ๘ เส้นทาง ประกอบด้วย ๑) เส้นทางจากสถานีรังสิตไปห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต ๒) เส้นทางช่วงเร่งด่วน ๓) เส้นทางเลียบคลองเปรม - รังสิต (วนซ้าย) ๔) เส้นทางเลียบคลองเปรม - รังสิต (วนขวา) ๕) เส้นทางพหลโยธิน ๘๗ - สถานีรังสิต ๖) เส้นทางสถานีรถไฟหลักหก - แยกบางพูน ๗) เส้นทางรถไฟฟ้ารังสิต - สถานีขนส่งผู้โดยสารรังสิต และ ๘) เส้นทางซอยเจริญชัย - สถานีรังสิต โครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทาง สถานีหลักหก ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย ๑) เส้นทางซอยพหลโยธิน ๗๗/๒ ๒) เส้นทางสถานีไฟฟ้าหลักหก - แยกบางพูน และ ๓) เส้นทางพหลโยธิน ๘๗ - สถานีรถไฟฟ้ารังสิต โดยผลจากการศึกษาจะได้นำมาใช้ปรับปรุงเส้นทางการเดินรถ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อสถานีรังสิตต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี (สขจ.ปทุมธานี) ได้รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ สขจ.ปทุมธานี ได้มีการจัดการประชุมคณะอนุกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและสถานีกลางบางซื่อ โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน โดยที่ประชุมได้มีมติให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเดินรถประจำทางหมวด ๔ สาย ๖๑๙๙ จากเส้นทางเดิม คือ ปทุมธานี - วัดบางตะไนย์ เป็นปทุมธานี - สถานีรถไฟฟ้าหลักหก เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อให้กับสถานีรถไฟฟ้าหลักหก เส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ จังหวัดปทุมธานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว แบ่งออกเป็น ๔ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ จากตลาดรังสิตไปยังตัวเมืองปทุมธานี (ฝั่งตะวันตก) มี ๓ เส้นทาง คือ ๑) สาย ๑๑๓๘ ปทุมธานี - ตลาดรังสิต ๒) สาย ๑๐๕๗ รังสิต - วัดเทียนถวาย และ ๓) สาย ๖๒๔๙ รังสิต - สวนอุตสาหกรรมบางกระดี กลุ่มที่ ๒ จากตลาดรังสิตไปยังถนนพหลโยธิน (ฝั่งเหนือ) มี ๓ เส้นทาง คือ ๑) สาย ๑๐๐๘ รังสิต - อำเภอหนองเสือ ๒) สาย ๑๑๑๖ รังสิต - สถานีรถไฟฟ้าเชียงราก และ ๓) สาย ๖๑๘๘ รังสิต - โรงเรียนจารุศรบำรุง กลุ่มที่ ๓ จากตลาดรังสิตไปยังธัญบุรี (ฝั่งตะวันออก) มี ๓ เส้นทาง คือ ๑) สาย ๑๑๕๔ รังสิต - คลังสินค้าคลองหลวง ๒) สาย ๑๑๕๕ รังสิต - องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ และ ๓) สาย ๑๑๕๖ รังสิต - หมู่บ้านกรีนการ์เด้นโฮม กลุ่มที่ ๔ จากตลาดรังสิตไปยังถนนลำลูกกา (ฝั่งทิศใต้) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** รับทราบ	
๙. การปรับปรุงถนนโลคัลโรด (Local Road) ช่วงพื้นที่หมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๒ ตำบลบางพูน ถึงหมู่ที่ ๕ ตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี ผู้แทนสำนักงานจังหวัดปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ประธานสภาผู้แทนราษฎร ได้แจ้งประเด็นข้อปรึกษาหารือในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑๑ สมัยสามัญประจำปี ครั้งที่ ๒ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ กรณีความเดือดร้อนของประชาชนจังหวัดปทุมธานี เกี่ยวกับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง บริเวณถนนโลคัลโรด (Local Road) ช่วงพื้นที่หมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๒ ตำบลบางพูน ถึงหมู่ที่ ๕ ตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี เนื่องจากถนนบางช่วงมีสภาพชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ และระบบไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดเป็นเวลานาน โดยมีระยะทางประมาณ ๓ - ๕ กิโลเมตร จากการตรวจสอบพบว่า เป็นถนนในความรับผิดชอบของ รฟท. จึงเสนอให้ รฟท. ดำเนินการแก้ไข เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน ผู้แทน รฟท. รายงานที่ประชุมว่า ถนนที่ได้รับการร้องเรียนเป็นถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งผู้รับจ้างได้มีการซ่อมแซมโดยตลอดและตามแผนงานการก่อสร้าง รฟท. อยู่ระหว่างการก่อสร้างถนนใหม่ โดยมีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** มอบสำนักงานจังหวัดปทุมธานีทำหนังสือชี้แจงประเด็นข้อปรึกษาหารือ	สำนักงานจังหวัดปทุมธานี รฟท.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. การจัดทำระบบ Feeder รถไฟฟ้าสายสีแดงสำหรับรถโดยสารขนส่งมวลชนแบบพิเศษ ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอโครงการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) ต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) ปัญหาการจราจรติดขัด และแนวการแก้ไขตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) จากปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นสาเหตุของการใช้พลังงานไม่มีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดปัญหามลพิษและฝุ่น PM 2.5 ในส่วนของจังหวัดปทุมธานี พบว่า มีปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (รังสิต - นครนายก) ปริมาณการจราจรขาเข้าเมืองหนาแน่นในช่วงเช้า และขาออกเมืองหนาแน่นในช่วงเย็น โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ประกอบด้วย ๓ ส่วน ได้แก่ ๑) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ๒) การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๓) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม โดยการนำนวัตกรรมและการบริหารจัดการมาใช้เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในส่วนของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพหลักการที่สำคัญ คือ ต้องเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยแนวทางของ คค. จะใช้ระบบขนส่งทางรางเป็นหลักการทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการเข้าถึงระบบขนส่งทางราง จึงมีแนวคิดในการทำ Feeder เพื่อนำผู้ใช้บริการไปยังสถานีต่าง ๆ โดยหลักการทำ Feeder มี ๔ หลักการ คือ ๑) เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าแบบไร้รอยต่อ ๒) เดินรถตามตารางเดินรถแบบตรงต่อเวลา (On Schedule Services) ๓) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) และ ๔) ประชาชนทุกคนเข้าถึงระบบได้ (Inclusive Transport) โดยรถไฟฟ้าสายสีแดงในจังหวัดปทุมธานีมีกำหนดการเปิดใช้บริการในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น สิ่งที่สำคัญในการทำให้ประชาชนปรับเปลี่ยนการใช้รถส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ คือ การทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ๒) ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) จากการศึกษาของ สนข. พบว่า สถานีรถไฟฟ้ารังสิตจำเป็นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะจำนวน ๓ เส้นทาง โดยเรียงตามลำดับความสำคัญได้ ดังนี้ ๒.๑) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง - ธัญบุรีคลอง ๗ ใช้เส้นทางทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเร่งด่วนเช้า - เย็น ดังนั้นหากจะทำให้การเดินรถเป็นไปตามตารางเดินรถแบบตรงต่อเวลาได้ สนข. จึงเสนอให้จัดทำช่องทางรถประจำทางแบบเฉพาะ (Bus Lane) บริเวณเกาะกลางของถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ รถโดยสารประจำทางที่ใช้เป็นรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) โดยมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่รถโดยสารและสถานี โดยการจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทางในช่วงเร่งด่วนเช้า จะให้รถโดยสารวิ่งเข้าเมืองในช่องทางขาออกเมือง และในช่วงเร่งด่วนเย็น ให้รถโดยสารวิ่งออกนอกเมืองในช่องทางขาเข้าเมือง สถานีรถโดยสารประจำทางกำหนดไว้จำนวน ๘ สถานี จะพัฒนาเป็นสถานีอัจฉริยะ (Smart Bus Stop) การเชื่อมเข้าสู่สถานีจะใช้สะพานลอยคนข้ามเชื่อมบริเวณเกาะกลางถนน โดยระยะห่างระหว่างสถานีในช่วงใกล้เมืองกำหนดระยะห่างไว้ประมาณ ๑ - ๒ กิโลเมตร และช่วงออกนอกเมืองกำหนดระยะห่างไว้ ๓ - ๔ กิโลเมตร จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า มี ๖ จุดที่จำเป็นจะต้องปรับปรุงหรือขยายพื้นที่บริเวณไหล่ทาง เพื่อรองรับการจัดทำช่องทางรถประจำทางแบบเฉพาะ (Bus Lane)	การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก สนข. สำนักงานจังหวัดปทุมธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต มีจำนวน ๘ สถานี โดยใช้ถนนเส้นเลียบคลองเปรมประชากร เนื่องจากเส้นทางนี้ไม่มีปัญหาเรื่องการจราจรหนาแน่น รูปแบบการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง จึงเสนอเป็นแบบสถานีที่อยู่ฝั่งซ้ายของถนน ๒.๓) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง - แยก คปอ. มีจำนวน ๙ สถานี โดยใช้ถนนพหลโยธิน สถานีจะอยู่บริเวณฝั่งซ้ายของถนน ขั้นตอนการดำเนินการ มีจำนวน ๕ ขั้นตอน ดังนี้ ๑) ประชุม อจร. จังหวัดปทุมธานี เพื่อให้ความเห็นชอบแผนดำเนินการตามที่ สนข. เสนอ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป โดยมี สนข. และสำนักงานจังหวัดปทุมธานีเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ๒) สนข. นำแผนดำเนินการที่ได้รับความเห็นชอบจาก อจร. เข้าที่ประชุม คจร. เพื่อให้ความเห็นชอบ โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ๓) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ดำเนินการกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่จำนวน ๓ เส้นทาง ในรูปแบบเดียวกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และกำหนดเงื่อนไขการเดินรถและลักษณะรถที่จะนำมาให้บริการ (EV bus และรองรับการให้บริการสำหรับทุกคน) ที่จะให้ใบอนุญาตในช่องทางพิเศษ โดยมีสำนักงานจังหวัดปทุมธานี (สนจ.ปทุมธานี) และ ขบ. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ซึ่งจะต้องเสนอต่อคณะกรรมการขนส่งทางบกกลางเพื่อพิจารณาต่อไป ๔) สนจ.ปทุมธานี ดำเนินการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ถนนเลียบคลองเปรมประชากรและถนนพหลโยธิน ตามที่ สนข. กำหนด โดยมีหน่วยงานท้องถิ่น และ ทล. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ๕) การจัดเตรียมรถและขออนุญาตเดินรถ และการเปิดบริการเดินรถ โดยมีผู้ประกอบการที่สนใจ (เอกชน) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ สนข. ได้นำเสนอในที่ประชุมพิจารณา เพื่อขอมติที่ประชุม จำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่ ๑) เห็นชอบเส้นทางระบบ Feeder เข้าสู่สถานีรถไฟรังสิต จำนวน ๓ เส้นทาง ตามที่ สนข. เสนอ ๒) เห็นชอบรูปแบบการเดินรถของระบบ Feeder ตามตารางเดินรถที่สอดคล้องกับระบบรถไฟฟ้า (On Schedule Services) รวมทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) และรองรับการให้บริการกับทุกคน (Inclusive Transport) ตามที่ สนข. เสนอ และให้ ขบ. ดำเนินการจัดหาผู้ประกอบการเดินรถด้วยมาตรฐาน EV และรองรับผู้พิการ โดยนำเรื่องเข้าสู่การพิจารณาเห็นชอบของคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง ๓) เห็นชอบให้ สนจ.ปทุมธานี ดำเนินการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของเส้นทางตามที่ สนข. เสนอ ได้แก่ เส้นทางที่ ๑ บนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ คือ Smart Bus Stop ทางเชื่อมสะพานลอยคนข้ามที่เกาะกลาง ช่องทางพิเศษ (Reversible bus lane) และสัญญาณไฟควบคุมช่องทางพิเศษ เส้นทางที่ ๒ และ ๓ บนถนนเลียบคลองเปรมประชากร และถนนพหลโยธิน คือ Smart Bus Stop	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) ให้ สนข. นำข้อสรุปจากการประชุมเกี่ยวกับระบบ Feeder ทั้ง ๓ เส้นทาง เข้าสู่การพิจารณาของ คจร. ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔** เห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป	
๑๑. การจัดการจราจรในช่วงปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๑ และใต้สะพานคลอง ๒ การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๑ และใต้สะพานคลอง ๒ เป็นการปรับระดับถนนกลับรถใต้สะพานให้ต่ำลงประมาณ ๓๐ - ๔๐ เซนติเมตร เพื่อเพิ่มความสูงช่องลอด และได้ทำการก่อสร้างกำแพงกั้นน้ำพร้อมระบบสูบน้ำควบคู่ไปด้วย โดยผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ได้รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๑ การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๘๓.๕๙ เนื่องจากปัญหาการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) และการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน ส่วนอุปสรรคที่พบในขณะทำการก่อสร้าง คือ มีสาธารณูปโภคอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ เสาไฟฟ้าแรงสูง เสาสื่อสาร ท่อประปา และบ่อพัก จึงจำเป็นต้องมีการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย การรื้อผิวทางคอนกรีตเดิม ซึ่งมีความหนามากกว่าที่ประมาณการไว้ โดยเครื่องจักรขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้ารื้อถอนในบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานได้ ประชาชนผู้ใช้เส้นทางมีความเดือดร้อนและได้ร้องเรียน เนื่องจากปัญหาความลำบากในการใช้เส้นทางเข้า - ออก การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๑ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ ๒) การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๒ เป็นการปรับปรุงจุดกลับรถทั้งทางด้านฝั่งตะวันตกและตะวันออก การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๙๓.๕๙ โดยอุปสรรคที่พบในขณะทำการก่อสร้าง คือ การรื้อผิวทางคอนกรีตเดิม ซึ่งมีความหนามากกว่าที่ประมาณการไว้ โดยเครื่องจักรขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้ารื้อถอนในบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานได้ และในปัจจุบันหลังจากรื้อถอนผิวทางคอนกรีตเดิมออกแล้ว ได้เกิดปัญหาน้ำท่วมในบริเวณก่อสร้าง จึงแก้ปัญหาโดยการนำกระสอบทรายวางกั้นน้ำ การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลอง ๒ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบการดำเนินงานของแขวงทางหลวงปทุมธานี	แขวงทางหลวงปทุมธานี
๑๒. การจัดการจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนถนนรังสิต - นครนายก ผู้แทนตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า การจัดการจราจรบนถนนรังสิต - นครนายกทั้งฝั่งขาเข้า - ขาออกเมือง ได้มีการเพิ่มกำลังตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น ขยายแนวแผงกั้น (Barrier) บริเวณจุดกลับรถ และเพิ่มกำลังตำรวจจราจรเป็น ๒ นาย ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนพบปัญหาการจราจรหนาแน่นด้านฝั่งขาเข้าเมือง เนื่องจากมีการวางท่อประปา จึงได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน และให้ทำการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน ประกอบกับในช่วงปัจจุบันห้างสรรพสินค้าและโรงเรียนยังไม่เปิดอย่างเต็มรูปแบบ ทำให้สามารถจัดการจราจรได้อย่างเรียบร้อย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** รับทราบการดำเนินงานของตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์	ตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ แขวงทางหลวงปทุมธานี

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. การเตรียมการรองรับ Feeder สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอโครงการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) ต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) รถไฟฟ้าสายสีแดงมีกำหนดเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ โดยระบบ Feeder มีความจำเป็น เพราะจะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าสู่สถานีต่าง ๆ ได้ ซึ่งรูปแบบการดำเนินการเป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย ๓ ด้าน ได้แก่ (๑) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (๒) การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๓) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม ภายหลังจากการประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีการนำโครงการการเตรียมการรองรับ Feeder สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง เข้าบรรจุในวาระการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งกำหนดประชุมในวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๔ และการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ซึ่งกำหนดประชุมในวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๔ ๒) เพื่อแก้ไขปัญหารถติดอย่างมากในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยเฉพาะเส้นทางรังสิต - นครนายก จำเป็นต้องจัดให้มีระบบ Feeder ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีรังสิตที่ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงระบบขนส่งทางรางได้อย่างสะดวก และสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมี ๔ หลักการ คือ (๑) เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าแบบไร้รอยต่อ (๒) ให้บริการตามตารางเวลาที่กำหนด (On Schedule Services) (๓) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) และ (๔) ประชาชนทุกคนเข้าถึงระบบได้อย่างสะดวก (Inclusive Transport) เพื่อให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าว จึงจำเป็นต้องจัดทำช่องทางเดินรถประจำทางพิเศษ (Bus Lane) นำระบบเทคโนโลยีมาบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางที่ใช้เป็นรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) และสามารถรองรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ๓) จากการประชุม อจร.ปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ ได้พิจารณาแนวเส้นทาง ๓ เส้นทาง ที่จำเป็นต้องดำเนินการ โดยเรียงตามลำดับความสำคัญ คือ (๑) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ธัญญบุรีคลอง ๗ (๒) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (มธ. ศูนย์รังสิต) และ (๓) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ. ซึ่งการมีระบบ Feeder ทำให้ผู้โดยสารสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ ๔) ขั้นตอนการดำเนินการมี ๕ ขั้นตอน คือ (๑) การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี เพื่อเห็นชอบแผนดำเนินการตามผลการศึกษาของ สนข. และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ซึ่งได้ดำเนินการแล้ว (๒) สนข. นำแผนดำเนินการที่ได้รับความเห็นชอบจาก อจร. เข้าที่ประชุม คจร. เพื่อให้ความเห็นชอบ โดยกำหนดวันประชุมในวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๔ (๓) ขบ. ดำเนินการกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ ๓ เส้นทาง โดยมี ๑ เส้นทาง เป็นการเดินรถในช่องทางพิเศษ และมีการให้บริการในรูปแบบ MRT และกำหนดเงื่อนไขการให้ใบอนุญาตการเดินรถและลักษณะรถที่จะนำมาให้บริการขับเคลื่อน	จังหวัดปทุมธานี กรมการขนส่งทางบก แขวงทางหลวงปทุมธานี การรถไฟแห่งประเทศไทย สนข.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) และรองรับการให้บริการสำหรับทุกคน ในขั้นตอนนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ (๔) จังหวัดปทุมธานีร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับปรุงลักษณะกายภาพบนถนน ทล.๓๐๕ ถนนเลียบคลองเปรมประชากร และถนนพหลโยธิน และ (๕) การจัดเตรียมรถและขออนุญาตเดินรถ สำหรับแผนในการเปิดบริการเดินรถ หากการดำเนินการทั้ง ๕ ขั้นตอนเป็นไปตามแผนดำเนินการที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้สามารถเปิดให้บริการภายในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ซึ่งสอดคล้องกับระยะเวลาในการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการของรถไฟฟ้าสายสีแดง ๕) ขนส่งจังหวัดปทุมธานี ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า สำหรับขั้นตอนการดำเนินการที่ (๓) สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานีได้ดำเนินการออกสำรวจข้อมูลเส้นทางที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของจังหวัดปทุมธานี คือ (๑) เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - มธ. ศูนย์รังสิต จากการสำรวจพบว่า การเดินรถประจำทางเส้นทางนี้มีระยะทางประมาณ ๑๖ กิโลเมตร ซึ่งไม่ตรงกับข้อมูลที่ สนข. ได้รายงาน คือ ๑๐.๓ กิโลเมตร และ (๒) เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ธัญญบุรีคลอง ๗ จากการสำรวจพบว่า จุดกลับรถจากธัญญบุรีคลอง ๗ เพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) อาจมีปัญหาเนื่องจาก EV Bus เป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ขนส่งจังหวัดปทุมธานีได้สำรวจผลกระทบของการซ้อนทับของเส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ธัญญบุรีคลอง ๗ พบว่า มีผู้ประกอบการได้รับผลกระทบประมาณ ๑๐ ราย ซึ่งผู้ประกอบการได้ทำหนังสือถึงสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานีเพื่อคัดค้านการจัดทำระบบ Feeder ในเส้นทางดังกล่าว และขอให้ที่ประชุม อจร. จังหวัดปทุมธานี จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบด้วย ๖) ผู้แทน สนข. ชี้แจงต่อที่ประชุมเพิ่มเติมว่า เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ธัญญบุรีคลอง ๗ เดิมมีแผนดำเนินการเป็นระบบขนส่งมวลชนรองแบบ BRT มีช่องทางเฉพาะ ซึ่งเป็นแผนการในระยะยาว มีมูลค่าการลงทุนสูง แต่ในปัจจุบันได้เสนอให้ใช้ระบบ Feeder ที่เป็นแผนการระยะสั้นที่สามารถเปิดให้บริการพร้อมกับกำหนดการเปิดใช้อย่างเป็นทางการของรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อปรับพฤติกรรมของประชาชนให้มาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน ทล.๓๐๕ การจัดช่องทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทางในช่วงเร่งด่วนเช้าจะให้รถโดยสารวิ่งเข้าเมืองในช่องทางขาออกเมือง เพื่อไม่เป็นการกระทบการจราจรที่หนาแน่นในช่องขาเข้าเมือง และในช่วงเร่งด่วนเย็นให้รถโดยสารวิ่งออกนอกเมืองในช่องทางขาเข้าเมือง ซึ่งการกำหนดช่องทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทางทำให้สามารถจัดการเดินรถตามตารางเวลาได้ ส่วนสถานีของระบบ Feeder จะเชื่อมต่อจากสะพานลอยคนข้ามที่มีอยู่ในปัจจุบัน และต้องการให้รถโดยสารประจำทางเป็นแบบ EV Bus เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมต้องการลดปัญหามลพิษและลดต้นทุนด้านการขนส่ง ในด้านของการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเป็นส่วนขั้นตอนต่อไปที่จะต้องมีการดำเนินการ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี และนำความคิดเห็นในที่ประชุมมาพิจารณาต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗) การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบนถนน ทล.๓๐๕ มีความจำเป็น เนื่องจากต้องมีช่องทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) และสถานีสำหรับขึ้น - ลงรถโดยสารที่บริเวณเกาะกลาง โดยมีหน่วยงานท้องถิ่น และกรมทางหลวง (ทล.) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ สำหรับถนนเลียบคลองเปรมประชากรและถนนพหลโยธิน ต้องจัดให้มีป้ายหยุดรถอัจฉริยะที่สามารถแสดงเวลาการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ ๘) การจัดเตรียมรถและขออนุญาตเดินรถ และการเปิดบริการเดินรถ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการออกใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** เห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป มอบหมายให้ตั้งคณะทำงานประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในขั้นตอนการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบนถนน ทล.๓๐๕ ถนนเลียบคลองเปรมประชากรและถนนพหลโยธิน โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี (นายจรูญศักดิ์ สิงหเดช) เป็นประธานคณะทำงาน และมอบหมายให้ สนข. นำความคิดเห็นในที่ประชุมไปพิจารณาต่อไป	
๑๔. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่ มธ. ศูนย์รังสิต และพื้นที่โดยรอบ จากการประชุมคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่ มธ. ศูนย์รังสิต และพื้นที่โดยรอบ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๔ สรุปประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขทั้งหมด ๖ ประเด็น คือ (๑) การเปิดจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ บริเวณประตูเชียงราก ๑ (๒) การก่อสร้างทางยกระดับจากถนนยูงทองไปถนนเลียบคลองเปรมประชากร บริเวณสถานีรถไฟ มธ.ศูนย์รังสิต (๓) การก่อสร้างทางยกระดับหรืออุโมงค์ มธ. ศูนย์รังสิต บนถนนเชียงราก - บางขันธ์ เพื่อเชื่อม TU Dome (๔) การก่อสร้างสะพานกลับรถหน้าโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ (๕) ปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณทางเข้าตลาดไอยราและตลาดไท และ (๖) การเปิดใช้รถไฟฟ้าสายสีแดง - สถานี มธ. ศูนย์รังสิต โดยผู้แทน สนข. ได้รายงานสรุปปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อประชุม ดังนี้ ๑) การเปิดจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ พบว่าปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ บริเวณประตูเชียงราก ๑ และเชียงราก ๒ เกิดจากการจอดรถบริเวณไหล่ทางที่ไม่เหมาะสมและในเวลาเร่งด่วนมีปริมาณรถยนต์ที่ออกจากประตูเชียงราก ๑ และ ๒ แล้วกลับรถ เพื่อมุ่งไปจังหวัดปทุมธานีประมาณ ๒,๐๖๓ คันต่อชั่วโมง ซึ่งตัดกระแสกับรถทางตรงที่มุ่งไปคลองหลวงประมาณ ๑,๙๗๘ คันต่อชั่วโมง และเมื่อกลับรถแล้วจะตัดกระแสกับรถบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ ที่มีประมาณ ๓,๒๑๘ คันต่อชั่วโมง แนวทางแก้ปัญหาโดยการกวดขันการฝ่าฝืนจอดรถบริเวณถนนเชียงราก - บางขันธ์ (บริเวณประตูเชียงราก ๑ ประตูเชียงราก ๒ ประตูสระว่ายน้ำ และประตู Main Stadium) โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น ทั้ง ๒ ทิศทาง ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพและเปิดเกาะกลางบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ บริเวณประตูเชียงราก ๑ โดยการขยายช่องจราจรและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และให้เปิดใช้สัญญาณไฟเฉพาะช่วงเร่งด่วนเย็นเท่านั้น	มธ. ศูนย์รังสิต กรมทางหลวง รฟท.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการขยายช่องจราจรบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ ได้ก่อสร้างพร้อมกับระบบระบายน้ำ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ หลังจากเปิดใช้งานจะทำให้การจราจรที่หนาแน่นบริเวณถนนเชียงราก - บางขันธ์ เบาบางลง ๒) การก่อสร้างทางยกระดับจากถนนยูงทองไปถนนเลียบคลองเปรมประชากรบริเวณสถานีรถไฟ มธ. ศูนย์รังสิต พบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีรถยนต์ที่ออกจาก มธ. ศูนย์รังสิต จากประตูทางทิศตะวันตก เพื่อเข้าสู่ถนนยูงทองซึ่งเป็นถนนเลียบทางรถไฟ โดยส่วนใหญ่ต้องการกลับรถไปยังทางพิเศษอุดรรัถยา - เชียงราก หรือไปถนนเลียบคลองเปรมประชากร ซึ่งในปัจจุบันแขวงทางหลวงปทุมธานีได้มีการแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วน คือ การจัดการจราจรเพื่อให้สามารถระบายรถยนต์ที่ต้องการกลับรถได้สะดวกยิ่งขึ้น การแก้ปัญหาในระยะยาวจำเป็นต้องสร้างถนนเพื่อเชื่อมต่อ มธ. ศูนย์รังสิต กับถนนเลียบคลองเปรมประชากรโดยตรง จากการประชุมคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาให้ก่อสร้างอุโมงค์กลับรถลอดใต้ทางรถไฟเพื่อเข้าสู่ถนนเลียบคลองเปรมประชากร โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ศึกษา สำรวจและออกแบบแนวทางการก่อสร้างอุโมงค์ลอดใต้ทางรถไฟ โดยให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานี มธ. ศูนย์รังสิต ๓) การก่อสร้างทางยกระดับหรืออุโมงค์ มธ. ศูนย์รังสิต บนถนนเชียงราก - บางขันธ์ เพื่อเชื่อม TU Dome จากการพิจารณาของคณะกรรมการฯ พบว่า เมื่อเปิดจุดกลับรถบริเวณประตูเชียงราก ๑ ตามข้อ ๑) แล้ว จะทำให้ปัญหาการจราจรบนถนนเชียงราก - บางขันธ์ เบาบางลง จึงไม่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับหรืออุโมงค์เพื่อเชื่อม TU Dome ๔) การก่อสร้างสะพานกลับรถหน้าโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ รถยนต์ที่ออกจากประตูพหลโยธิน ๑ ที่ต้องการมุ่งหน้าเข้าสู่กรุงเทพมหานคร จะต้องกลับรถ ณ จุดกลับรถบนถนนพหลโยธิน กม.๔๔ ซึ่งอยู่ห่างจากประตูพหลโยธิน ๑ ประมาณ ๒.๕ กิโลเมตร แนวทางการแก้ปัญหาโดยการเพิ่มจุดกลับรถที่ใกล้กับประตูพหลโยธิน ๑ มากยิ่งขึ้น ซึ่งในปัจจุบัน ทล. ได้มีแผนการก่อสร้างทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน โดยมีการกำหนดด่านมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ในแผนการก่อสร้างบริเวณ กม.๔๓ และด่านมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์มีสะพานกลับรถแบบยกระดับอยู่ร่วมกับ Ramp ทางขึ้น - ลง ทำให้กลับรถได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยโครงการนี้สามารถดำเนินการได้ปลายปี ๒๕๖๕ ๕) ปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณทางเข้าตลาดไอยราและตลาดไท พบว่ามีการตัดกระแสจราจรจากรถยนต์ที่ลงจากสะพานข้ามแยกบางขันธ์และต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ตลาดไอยราและตลาดไท ทำให้มีการจราจรสะสมทั้งบนถนนพหลโยธินและถนนเชียงราก - บางขันธ์ แนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะสั้นให้มีการบริหารจัดการจราจรเพื่อบรรเทาการจราจรที่หนาแน่น ระยะยาว ทล. เสนอให้ก่อสร้างทางยกระดับข้ามแยกต่อจากแยกบางขันธ์มาถึงแยกวัดธรรมกาย เพื่อให้รถยนต์บางส่วนหลีกเลี่ยงการผ่านทางเข้าตลาดไอยราและตลาดไท	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) การเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง - สถานี มธ. ศูนย์รังสิต ได้ขออนุญาตเปิดเส้นทางการเดินรถตู้โดยสารสาธารณะ ๓ เส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวก และลดปริมาณรถยนต์ในการเดินทาง ประกอบด้วย (๑) เส้นทาง มธ. ศูนย์รังสิต - มธ. ท่าพระจันทร์ (๒) เส้นทางสถานีสนามไชย - มธ. ท่าพระจันทร์ และ (๓) เส้นทางสถานี มธ. ศูนย์รังสิต - สถานีรังสิต ที่ประชุมคณะทำงานฯ ได้มอบหมายให้ ขบ. พิจารณากฎเกณฑ์และระเบียบต่าง ๆ ก่อนดำเนินการอนุญาตในการเดินรถต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔** เห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป	

****

ลำดับที่ ๑๑ จังหวัดปราจีนบุรี ๑. การประชุม อจร.จังหวัดปราจีนบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๔

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปราจีนบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงปราจีนบุรี (ขท.ปราจีนบุรี) รายงานที่ประชุมว่า แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปราจีนบุรี มีแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จอยู่ระหว่างดำเนินการ และแผนงานโครงการในอนาคต สรุปดังนี้	ขท.ปราจีนบุรี

แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงปัจจุบัน ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	โครงการ	ปริมาณ (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ความก้าวหน้า
๑	๓๐๔	อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) กม.๑๙๑+๘๖๐ - กม.๑๙๕+๓๑๐	๓.๔๔๖	๑,๓๑๙	๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๒	แล้วเสร็จ
๒	๓๐๔	อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ กม.๒๐๗+๖๐ - กม.๒๑๖+๕๖๖	๘.๘๐๐	๗๙๕	๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๒	แล้วเสร็จ
๓	๓๐๔	สี่แยกกบินทร์บุรี - วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๒ กม.๒๑๖+๕๖๐ - กม.๒๒๓+๒๖๙	๔.๖๖๒	๗๙๔	๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๒	คาดว่าดำเนินการแล้วเสร็จ ก.ย. ๖๔
๔	๓๐๔	ทางแยกต่างระดับเขาหินซ้อน เขาหินซ้อน - ลาดตะเคียน กม.๑๒๖+๐๐๐ - กม.๑๒๘+๐๐๐	๓.๐๐๐	๕๑๓	สะพานข้ามทางแยก	๑๐ ส.ค. ๖๒ - ๒๕ ม.ค. ๖๕
๕	๓๐๔	ปรับทางคู่ขนานบริเวณบ้านหนองกี่ กม.๑๗๗+๓๐๐ - กม.๑๘๐+๑๕๐	๒ แห่ง	๑๕๐	สะพานกลับรถ	๓๐ มี.ค. ๖๔ - ๑๘ พ.ค. ๖๖ (ผลงาน ๒๔๖%)
๖	๓๐๔	ปรับทางคู่ขนานบริเวณบ้านหนองกี่	๒ แห่ง	๑๕๐	บูรณะ	รอลงนามในสัญญา
๗	๓๓	แยกหนองชะอม - อ.ประจันตคาม ตอน ๑ (แนวใหม่) กม.๑๔๖+๗๑๑.๔๕๒ - กม.๑๕๖+๒๐๐	๐.๗๓๕	๓๓๐	แนวใหม่	แล้วเสร็จ (มิ.ย. ๖๔)
๘	๓๓	แยกหนองชะอม - อ.ประจันตคาม ตอน ๒ (แนวใหม่) กม.๑๕๖+๒๐๐ - กม.๑๖๖+๐๕๐	๙.๘๕๐	๓๓๘	แนวใหม่	แล้วเสร็จ (มิ.ย. ๖๔)
๙	๓๓	แยกหนองชะอม - อ.ประจันตคาม ตอน ๓ (แนวใหม่) กม.๑๖๖+๐๕๐ - กม.๑๗๕+๕๖๒.๙๓๑	๙.๔๑๓	๔๓๒	แนวใหม่	แล้วเสร็จ (มิ.ย. ๖๔)

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	โครงการ	ปริมาณ (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ความก้าวหน้า
๑๐	๓๑๙	บ.หนองชะอม - ศรีมโหสถ ตอน ๑ กม.๓+๘๐๐ - กม.๑๐+๕๐๐	๖.๗๐๐	๒๙๙	เพิ่มช่องจราจร	แล้วเสร็จ (มิ.ย. ๖๓)
๑๑	๓๑๙	บ.หนองชะอม - ศรีมโหสถ ตอน ๒ กม.๑๐+๕๐๐ - กม.๑๖+๓๐๐	๕.๘๐๐	๒๘๖	เพิ่มช่องจราจร	แล้วเสร็จ (ธ.ค. ๖๓)
๑๒	๓๑๙	บ.หนองชะอม - ศรีมโหสถ ตอน ๓ กม.๑๖+๓๐๐ - กม.๒๒+๓๐๐	๖.๐๐๐	๒๘๓	เพิ่มช่องจราจร	แล้วเสร็จ (พ.ย. ๖๓)
๑๓	๓๑๙	ปราจีนบุรี - อ.ศรีมโหสถ กม.๙+๓๖๐ - กม.๑๐+๐๕๕	๐.๖๙๐	๑๘๗	สะพานข้ามทางรถไฟ	๒๓ ก.พ. ๖๒ - ๑๑ ก.พ. ๖๔ (ผลงาน ๗๖.๐๘ %)
๑๔	๓๑๙	บ.หนองบัวหมู - อ.พนมสารคาม ตอน ๑ กม.๒๒+๓๐๐ - กม.๓๐+๕๓๘	๙.๒๕๐	๗๙๕	เพิ่มช่องจราจร	๒๘ ก.พ. ๖๒ - ๑๓ พ.ย. ๖๔ (ผลงาน ๔๓.๕๔%)
๑๕	๓๑๙	บ.หนองบัวหมู - อ.พนมสารคาม ตอน ๒ กม.๓๔+๖๓๙ - กม.๔๗+๗๖๕	๓.๕๙๙	๗๔๐	เพิ่มช่องจราจร	๑๗ ส.ค. ๖๒ - ๓ มี.ค. ๖๕ (ผลงาน ๕๖.๗๐%)
๑๖	๓๔๘๑	บ.หัวสะแก - บ.หัวไผ่ กม.๓๖+๗๐๐ - กม.๔๗+๒๐๐	๑๐.๕๐๐	๘๙๐	เพิ่มช่องจราจร	๑๙ ก.ย. ๖๓ - ๖ ม.ค. ๖๖ (ผลงาน ๑๘.๒๐%)
๑๗	๓๔๘๑	บ.หัวไผ่ - การเคหะฯ ปราจีนบุรี กม.๕๔+๔๕๐ - กม.๖๐+๒๐๐	๑๑.๘๕๐	๙๕๐	เพิ่มช่องจราจร	รอลงนามในสัญญา
๑๘	๓๔๘๑	บ.บางขนาก - บ.บางเตย กม.๒๖+๘๐๐ - กม.๓๔+๘๐๐	๘.๐๐๐	๗๐๐	เพิ่มช่องจราจร	รอลงนามในสัญญา
๑๙	๓๐๗๙	ปราจีนบุรี - อ.ศรีมหาโพธิ์ กม.๔+๓๐๐ - กม.๘+๔๐๐ กม.๑๓+๓๐๐ - กม.๑๗+๘๕๐ กม.๒๕+๖๐๐ - กม.๒๗+๕๐๐ กม.๓๐+๐๓๕.๔๙๑ - กม.๓๒+๘๘๕.๔๙๑	๑๓๔๐๐	๕๔๙	เพิ่มช่องจราจร	๑๑ ส.ค. ๖๔ - ๒๙ ก.ย. ๖๖
๒๐	๓๒๙๐	บ.โคกอุดม - อ.นาดี กม.๐+๐๐๐ - กม.๙+๐๐๐	๙.๐๐๐	๓๐๐	เพิ่มช่องจราจร	๒๔ ก.ค. ๖๓ - ๑๓ ก.พ. ๖๖

แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	โครงการ	ปริมาณ (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ความก้าวหน้า
๑	๓๔๕๒	ดงพระราม - ห้วยขื่อ	๑๓.๐๐๐	๕๕๐	เพิ่มช่องจราจร	เสนอของบประมาณ
๒	๓๐๗๙	อ.ศรีมหาโพธิ - พยาจ่าย	๑๒.๐๐๐	๕๕๐	เพิ่มช่องจราจร	เสนอของบประมาณ
๓	๓๓	แยกหนองชะอม - อ.ประจันตคาม (แนวใหม่)	๑๒.๐๐๐	๖๐๐	เพิ่มช่องจราจร	เสนอของบประมาณ

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประธานได้เสนอข้อคิดเห็นว่า ถนน ทล.๓๐๗๘ เป็นเส้นทางจากอำเภอศรีมหาโพธิ - อำเภอประจันตคาม ถนนเส้นนี้มาเชื่อมต่อกับถนน ทล.๓๓ ผ่านตัวเมืองปราจีนบุรี เป็นอีกเส้นทางที่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ในอนาคต ผู้แทน สนข. ได้เสนอข้อคิดเห็นว่า กระทรวงคมนาคม (คค.) มีแผนงาน/โครงการที่เป็นโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับจังหวัดปราจีนบุรี ได้แก่ โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) ซึ่งมีเส้นทางที่เชื่อมกับจังหวัดปราจีนบุรี คือ เส้นทาง MR2 ช่วงจังหวัดนครราชสีมา - แหลมฉบัง และเส้นทาง MR6 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ไปสิ้นสุดที่จังหวัดสระแก้ว เส้นทางดังกล่าวจะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการจัดทำแผนงานการดำเนินโครงการศึกษาในเบื้องต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงปัจจุบัน ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคตของ ขท.ปราจีนบุรี และให้ ขท.ปราจีนบุรี พิจารณาเส้นทางโครงข่ายอำเภอศรีมหาโพธิว่าเส้นทางใดจะขยายเพิ่มเติม เพื่อพัฒนาให้เป็นเส้นทางโลจิสติกส์รองรับการเดินทางในอนาคต	
๒. แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓ (แนวใหม่) บริเวณแยกดงบัง ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปราจีนบุรี (ปภ.จ.ปราจีนบุรี) รายงานที่ประชุมว่า การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ทล.๓๓ แนวใหม่ บริเวณแยกดงบัง ในการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดปราจีนบุรี เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติมอบหมาย ขท.ปราจีนบุรี แขวงทางหลวงชนบทปราจีนบุรี (ขทช.ปราจีนบุรี) สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี (สขจ.ปราจีนบุรี) และอำเภอเมืองปราจีนบุรีดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้ดำเนินการแล้ว ดังนี้ ๑) ขท.ปราจีนบุรี ดำเนินการ (๑) ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณแยกดงบัง (๒) ติดตั้งป้ายเตือนทางแยกข้างหน้ามีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (๓) ติดตั้งป้าย “จุดตรวจจับความเร็ว” (๔) ติดตั้งป้ายไฟกระพริบ และ (๕) ย้ายป้ายบอกทางให้ห่างจากทางแยก เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยการมองเห็น ในส่วนการขยายไหล่ทางอยู่ระหว่างการของบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป ๒) ขทช.ปราจีนบุรี ดำเนินการ (๑) ติดตั้งป้ายกระพริบ มีตัวหนังสือ “หยุด” ทั้งสองฝั่งถนนทางหลวงชนบท (๒) ทำเนินลูกระนาด ตีเส้นสีสะท้อนแสง และ (๓) ติดตั้งป้ายสามเหลี่ยม ป้ายจราจร พร้อมสัญญาณไฟหมุน และกรวยจราจรติดแถบสะท้อนแสง ๓) อำเภอเมืองปราจีนบุรี ประสานองค์การบริหารส่วนตำบลดงขี้เหล็ก ตำรวจภูธรเมืองปราจีนบุรี และส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรจุดตรวจเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน บริเวณแยกดงบัง ตั้งแต่วันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๔ ในชั่วโมงเร่งด่วน โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น ๔) สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี (สขจ.ปราจีนบุรี) และตำรวจทางหลวง ๕ กองกำกับการ ๓ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้จัดให้มีชุดตรวจจับความเร็วตามความเหมาะสมบนถนน ทล.๓๓ แนวใหม่ตลอดเส้นทางแล้ว	ปภ.จ.ปราจีนบุรี ขท.ปราจีนบุรี ขทช.ปราจีนบุรี สขจ.ปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอเมืองปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนตำบลดงขี้เหล็ก ตำรวจธูธรเมืองปราจีนบุรี ตำรวจทางหลวง ๕ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคกลางและภาคตะวันออก

****

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เห็นชอบแนวทางแก้ไขปัญหาของ ขท.ปราจีนบุรี ขทช.ปราจีนบุรี สขจ.ปราจีนบุรี และอำเภอเมืองปราจีนบุรีได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเรียบร้อยแล้ว</td><td></td></tr>
<tr><td>๓. การขยายถนน ทล. ๓๓ สายปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี (แนวใหม่)
ผู้แทนแขวงทางหลวงปราจีนบุรี (ขท.ปราจีนบุรี) รายงานที่ประชุมว่า ทล.๓๓ สายปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี (แนวใหม่) ตอนแยกหนองชะอม - อ.ประจันตคาม ตอน ๑ - ๓ ระหว่าง กม.๑๔๖+๗๑๑.๔๕๒ - กม.๑๗๕+๕๖๒ ระยะทางประมาณ ๒๙ กิโลเมตร ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี เส้นทางบางช่วงเป็น ๔ ช่องจราจร และบางช่วงเป็น ๒ ช่องจราจร เส้นทางช่วงที่เป็น ๒ ช่องจราจร รวมระยะทาง ๑๒.๑ กิโลเมตร แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงแรกอำเภอปากพลีก่อนถึงแยก ทล.๓๓ (แนวใหม่) ตัดกับถนน ทล.๓๑๙ ระยะทาง ๕.๗ กิโลเมตร และช่วงที่สองแยกถนนต่ำ - แยกดงบัง ระยะทาง ๖.๔ กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด ๑๒.๑ กิโลเมตร ในการประชุมร่วมกับคณะอนุกรรมาธิการด้านคมนาคมของวุฒิสภาได้รับเรื่องร้องเรียนถนน ทล.๓๓ (แนวใหม่) บางช่วงเป็น ๔ ช่องจราจร และบางช่วงเป็น ๒ ช่องจราจร ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง จึงเห็นควรเสนอแผนงานเพื่อขอจัดสรรงบประมาณในการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณ ๓ จุด คือ บริเวณอำเภอปากพลี บริเวณตำบลไม้เค็ด (ช่วงสี่แยก ทล.๓๑๙ ตัดกับ ทล.๓๓ แนวใหม่) และบริเวณบ้านดงกระจาย บ้านหนองประเทือง บ้านดงบัง ซึ่งถนนท้องถิ่นตัดกับ ทล.๓๓ (แนวใหม่) ขณะนี้กรมทางหลวง (ทล.) อยู่ระหว่างการจัดทำแผนเพื่อเสนอของบประมาณ ในระยะต่อไปถนนสาย ทล.๓๓ (แนวใหม่) จะเป็นเส้นทางสายหลัก ซึ่งมีความจำเป็นต้องก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจร ในโครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๒ ตามแผนแม่บทพัฒนาทางหลวงของ ทล. จึงเห็นควรเสนอเป็นแผนงานโครงการก่อสร้างทางหลวง โดยการเพิ่มช่องจราจรถนน ทล.๓๓ (แนวใหม่) เป็นระยะทางรวมทั้งหมด ๑๒.๑ กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดดังตาราง
<table>
<tr><th rowspan="2">ที่</th><th rowspan="2">กม. - กม.</th><th colspan="2">๔ ช่องจราจร</th><th colspan="2">๒ ช่องจราจร</th><th rowspan="2">รวมระยะทางก่อสร้าง (กม.)</th><th rowspan="2">วงเงิน (ล้านบาท)</th><th rowspan="2">แล้วสร็จ</th></tr>
<tr><th>กม. - กม.</th><th>ระยะทาง</th><th>กม. - กม.</th><th>ระยะทาง</th></tr>
<tr><td>ตอน ๑</td><td>๑๔๖+๗๑๑.๔๕๒ - ๑๕๖+๒๐๐</td><td>๑๔๖+๗๑๑ - ๑๔๘+๘๐๐
๑๕๔+๕๐๐ - ๑๕๖+๒๐๐</td><td>๒.๘๐๐
๑.๗๐๐</td><td>๑๔๘+๘๐๐ - ๑๕๔+๕๐๐</td><td>๕.๗๐๐</td><td>๙.๔๘๙</td><td>๓๓๓.๐๙๐</td><td>มิ.ย. ๖๔</td></tr>
<tr><td>ตอน ๒</td><td>๑๕๖+๒๐๐ - ๑๖๖+๐๕๐</td><td>๑๕๖+๒๐๐ - ๑๖๑+๖๐๐๕</td><td>๕.๔๐๐</td><td>๑๖๑+๖๐๐ - ๑๖๖+๐๕๐</td><td>๔.๔๕๐</td><td>๙.๘๕๐</td><td>๓๓๗.๖๕๐</td><td>พ.ค. ๖๔</td></tr>
<tr><td>ตอน ๓</td><td>๑๖๖+๐๕๐ - ๑๗๕+๕๖๒.๙๓๑</td><td>๑๖๘+๐๐๐ - ๑๗๕+๕๖๓</td><td>๗.๕๖๓</td><td>๑๖๖+๐๕๐ - ๑๖๘+๐๐๐</td><td>๑.๙๕๐</td><td>๙.๕๑๓</td><td>๔๓๒.๓๘๐</td><td>มิ.ย. ๖๔</td></tr>
<tr><td colspan="2">รวม</td><td>๔ ช่องจราจร</td><td>๑๗.๔๖๓</td><td>๒ ช่องจราจร</td><td>๑๒.๑๐๐</td><td>๒๘.๘๕๒</td><td>๑,๑๐๓</td><td></td></tr>
</table>
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เห็นชอบในหลักการขยายถนน ทล.๓๓ (แนวใหม่) ช่วงที่เป็น ๒ ช่องจราจร ประมาณ ๑๒.๑ กิโลเมตร ให้ขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร ตามที่ ขท.ปราจีนบุรี เสนอ</td><td>ขท.ปราจีนบุรี</td></tr>
</table>

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ลำดับที่ ๑ จังหวัดภูเก็ต

๑. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓

๒. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต) ๑) ความเป็นมาของโครงการ ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมถึงการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อไป โดยในส่วนของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขณะนี้อยู่ระหว่าง สนข. ปรับปรุงรายงานตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลการปรับแก้ไขแบบรายละเอียดจาก รฟม. ให้แล้วเสร็จก่อน จึงจะนำเสนอ คชก. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ๒) ความคืบหน้าและแผนการดำเนินงานโครงการ ผู้แทน รฟม. รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ระยะทางรวมของโครงการ ๔๑.๗ กิโลเมตร มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๑ สถานี โดยรูปแบบสถานีจะแบ่งเป็นสถานียกระดับ ๑ สถานี ที่สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต สถานีใต้ดิน ๑ สถานี ที่สถานีถลาง และสถานีระดับดิน รวม ๑๙ สถานี โดยโครงการฯ จัดให้มีอาคารจอดและจร (Park and Ride) จำนวน ๒ ที่ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ตแห่งที่ ๒ และสถานีฉลอง มีรูปแบบโครงการเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (TRAM) โดยวิ่งเป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง ทั้งนี้ตามแผนการดำเนินงานโครงการ เมื่อ รฟม. ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ จะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาให้ความเห็นชอบในรูปแบบการร่วมลงทุนภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จากนั้นจะเริ่มจะดำเนินการประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุน พร้อมทั้งเสนอ คค. และ ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างโครงการได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙	สนข. รฟม. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ความเห็นที่ประชุม ๓.๑) ประธานฯ ได้สอบถามความคืบหน้าการจัดทำรายงาน EIA ของโครงการด้านคมนาคมที่ดำเนินการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งทราบว่าอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก. หลายโครงการ รวมทั้งโครงการรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนในพื้นที่ให้ความสนใจ จึงขอให้แต่ละหน่วยงานชี้แจงปัญหาข้อติดขัด โดยทางจังหวัดภูเก็ตยินดีให้การสนับสนุนเพื่อช่วยเร่งรัดผลักดันโครงการอีกทางหนึ่ง ๓.๒) สืบเนื่องจากในคราวประชุมตรวจราชการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) และการประชุม ครม. นอกสถานที่ ณ จังหวัดภูเก็ต ระหว่างวันที่ ๒ - ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ได้มีข้อสั่งการให้ รฟม. ดำเนินการพิจารณาศึกษาเทคโนโลยีรถไฟฟ้าในปัจจุบันให้เหมาะสมและสอดคล้องกับต้นทุนการก่อสร้าง โดยที่ประชุมได้สอบถามความชัดเจนของรูปแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตและสนับสนุนรูปแบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้ารางเบา (TRAM) โดยมีข้อกังวลในเรื่องของระยะเวลาที่ใช้ในการก่อสร้างที่อาจจะต้องล่าช้าออกไป หากต้องมีการปรับรูปแบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าจากระบบรถไฟฟ้ารางเบาเป็นรถไฟฟ้าล้อยาง ทั้งนี้ รฟม. ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบเพิ่มเติมว่ารูปแบบเทคโนโลยีของระบบรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต ณ ปัจจุบันยังคงรูปแบบเดิม อย่างไรก็ดี รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาทางเลือกเทคโนโลยีรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตตามข้อสั่งการของ รวค. แล้ว และจะนำเสนอ รวค. เพื่อพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าว ๓.๓) ผู้แทนสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดภูเก็ตมีความเห็นว่า เมื่อ รฟม. มีความชัดเจนของรูปแบบเทคโนโลยีของโครงการรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ตแล้ว ขอให้ รฟม. จัดประชาสัมพันธ์แถลงข่าวให้กับสื่อมวลชนและประชาชนจังหวัดภูเก็ต เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและรับทราบข้อเท็จจริง เนื่องจากประเด็นดังกล่าวอยู่ในความสนใจของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบ รฟม. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผน พร้อมทั้งเร่งรัดการพิจารณารูปแบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว ผู้แทน รฟม. รายงานว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ ได้มีการเสนอปรับเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีไปเป็นระบบ Autonomous Rail Rapid Transit ซึ่งเป็นระบบที่มีความทันสมัยไม่จำเป็นต้องก่อสร้างราง โดยใช้เพียงการปรับโครงสร้างทางให้สามารถรองรับกับระบบเทคโนโลยี ซึ่งจะสามารถลดค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการ ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธาน ที่ประชุมได้รับทราบการเสนอเปลี่ยนระบบเทคโนโลยี และมีมติมอบหมายให้ รฟม. สนข. และจังหวัดภูเก็ตประชุมร่วมกัน เพื่อพิจารณาหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอที่ประชุมในคราวต่อไป ทั้งนี้ คค. รฟม. กทพ. และ สนข. ได้ประชุมหารือร่วมกันถึงแนวทางการบูรณาการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ และโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เพื่อลดผลกระทบด้านปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อจังหวัดภูเก็ต ตามที่ สนข. รายงานภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ต เพื่อหารือกับจังหวัดภูเก็ตต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม ๑) มีข้อกังวลว่าการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีมีความเหมาะสมจริงหรือไม่ ทั้งนี้ จังหวัดภูเก็ตได้มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนในวงกว้างมาโดยตลอด ซึ่งประชาชนมีความคาดหวังอย่างมากกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต (Tram ภูเก็ต) หากจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี ขอให้ คค. และ รฟม. มีข้อสรุปและมีแผนงาน/แผนกิจกรรมที่กำหนดชัดเจนเป็นรูปธรรม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอีก และเร่งรัดการดำเนินการโดยเร็ว ๒) เสนอให้ คค. รฟม. และ กทพ. พิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ ไปใช้แนวเส้นทางของทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว ก่อนจะเชื่อมต่อเข้าสู่แนวเส้นทางเดิมของโครงการฯ พร้อมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตเชื่อมต่อไปยังหาดป่าตอง เนื่องจากคาดว่ากลุ่มผู้ใช้บริการหลักคือนักท่องเที่ยว ซึ่งเดินทางระหว่างท่าอากาศยานภูเก็ต - ตัวเมืองภูเก็ต - หาดป่าตอง ทั้งนี้ จังหวัดภูเก็ตอยู่ระหว่างขออนุมัติดำเนินโครงการรถเมล์ไฟฟ้า ซึ่งให้บริการในแนวเส้นทางเดียวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ โดยสามารถรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวบางส่วนและประชาชนตามเส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง) และมอบหมายให้ รฟม. หาข้อสรุปการดำเนินการที่ชัดเจนโดยเร็ว	
๒. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รายงานความคืบหน้าทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต สรุปได้ ดังนี้ ๑) ความเป็นมาของโครงการ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) นอกสถานที่ ณ จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ ครม. ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดย กทพ. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต และต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ กทพ. จึงได้เริ่มดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการและจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ บริเวณถนนพระเมตตา ขนาด ๔ ช่องจราจร โดยแบ่งเป็นช่องจราจรสำหรับรถยนต์ ๒ ช่องจราจร และช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจร จากนั้นจะเป็นโครงสร้างทางยกระดับจนถึงบริเวณเขานาคเกิด ระยะทางประมาณ ๙๐๐ เมตร แล้วเข้าสู่โครงสร้างอุโมงค์ ความยาวประมาณ ๑.๘๕ กิโลเมตร หลังจากนั้นเป็นทางยกระดับระยะทาง ๑.๒๓ กิโลเมตร สิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๓.๙๘ กิโลเมตร	กทพ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ความคืบหน้าการดำเนินโครงการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบรายงาน EIA รวมถึง รวค. ได้เห็นชอบรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างนำเสนอโครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ จากนั้นจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติให้ดำเนินโครงการ รวมทั้งเริ่มกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบ กทพ. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผน ผู้แทน กทพ. รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการทางพิเศษกะทู้ - ป่าตอง ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้ให้ความเห็นชอบโครงการแล้ว เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเตรียมเสนอ ครม. อนุมัติหลักการให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนและอนุมัติร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ซึ่งคาดว่าจะสามารถเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ภายในเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๔ และหาก ครม. อนุมัติโครงการแล้ว กทพ. จะดำเนินการคู่ขนานสองส่วน คือ ๑) การจัดกรรมสิทธ์ที่ดิน และ ๒) การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ซึ่งตามแผนการดำเนินงานจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้กลางปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้าง/ขุดเจาะอุโมงค์ประมาณ ๔ ปี กำหนดเปิดให้บริการเดือนมิถุนายน ๒๕๗๐ ประธานฯ คาดหวังว่าโครงการจะสามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน ทั้งนี้ จังหวัดภูเก็ตจะประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจกับประชาชนอีกทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าโครงการทางพิเศษกะทู้ - ป่าตอง และขอให้ กทพ. ดำเนินการตามแผนการดำเนินงานต่อไป	
๓. โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ผู้แทนสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ภูเก็ต รายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต สืบเนื่องจากท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตประสบปัญหามีความยาวหน้าท่าไม่เพียงพอทำให้เรือโดยสารระหว่างประเทศขนาดใหญ่และเรือสินค้าที่มีความยาวเกินกว่า ๑๕๐ เมตร ไม่สามารถจอดเทียบท่าพร้อมกันได้ โดยบริษัท ภูเก็ต ดีพซี พอร์ท จำกัด ได้รับสัมปทานจากกรมธนารักษ์ในการบริหารท่าเรือเป็นเวลา ๓๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ เมษายน ๒๕๙๑ เป็นผู้ดำเนินการปรับปรุงท่าเรือภูเก็ต การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ปัจจุบันมีผลการก่อสร้างในภาพรวมคิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๒ คงเหลืองานก่อสร้างสะพานทางเชื่อมกับหลักผูกจอดเรือ ขณะนี้กรมเจ้าท่า (จท.) อยู่ระหว่างพิจารณาอนุญาตให้ดำเนินการ	จท. กรมธนารักษ์

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประธานฯ มีความเห็นว่า จังหวัดภูเก็ตควรมีการพัฒนาท่าเทียบเรือให้มีความทันสมัยที่เป็นมาตรฐานสากล เพื่อให้จังหวัดภูเก็ตสามารถเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำของอาเซียน โดยมีข้อเสนอขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการพัฒนาท่าเทียบเรืออ่าวฉลองหรือพื้นที่ศักยภาพอื่น ๆ ที่สามารถพัฒนาให้เป็นท่าเทียบเรือในระดับสากลเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจการท่องเที่ยวทางเรือสำราญที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคตได้ รวมถึงควรวางแนวทางการพัฒนาท่าเรือที่สามารถทำให้ชุมชนได้ประโยชน์และสามารถสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบ จท. และกรมธนารักษ์เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผน รวมทั้งให้การสนับสนุนข้อเสนอการพัฒนาท่าเทียบเรือของจังหวัดภูเก็ตในอนาคต ผู้แทนสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ภูเก็ตรายงานว่า ปัจจุบันกรมเจ้าท่า (จท.) ได้อนุญาตให้ก่อสร้างหลักผูกเรือ โดยผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบงานให้กรมธนารักษ์ดำเนินการแล้ว **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ที่ประชุมเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาถึงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวของรัฐที่ได้มาตรฐานด้วย ดังตัวอย่างของท่าเรือท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สิงคโปร์ และลังกาวี มาเลเซีย เป็นต้น ทั้งนี้ ปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีท่าเทียบเรือท่องเที่ยวทั้งหมด ๒๑ ท่า เป็นท่าเรือมารีน่าของเอกชน ๕ แห่ง แต่ยังไม่มีท่าเรือมารีน่าของรัฐที่ได้มาตรฐานทัดเทียมประเทศเพื่อนบ้าน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าโครงการท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และมอบหมายให้สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ภูเก็ต และ จท. พิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือมารีน่าระดับมาตรฐานสากลต่อไป	
๔. โครงการถนนทางหลวงแนวใหม่ ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตรายงานความคืบหน้าโครงการตามแผนพัฒนาทางหลวงในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต จำนวน ๓ โครงการ รายละเอียดสรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการถนนทางหลวงแนวใหม่ สายบ้านเมืองใหม่ - บ้านเกาะแก้ว (สายบ้านคู - บ้านเกาะแก้ว) มีระยะทางรวม ๒๒.๔ กิโลเมตร วงเงิน ๒๒,๗๑๘ ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้างจำนวน ๑๑,๕๖๘ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๑๑,๑๕๐ ล้านบาท โดยเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ ขนาด ๔ ช่องจราจร เชื่อมต่อการเดินทางจากสนามบินภูเก็ตและทางด้านเหนือของเกาะภูเก็ต และเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรของถนน ทล.๔๐๒ (ถนนเทพกระษัตรี) ซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัด ปัจจุบันกรมทางหลวง (ทล.) ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ และมีแผนก่อสร้างโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ใช้เวลาในการก่อสร้าง ๓ ปี คาดว่าจะแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘	ทล.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) โครงการก่อสร้างขยายถนน ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ สายท่าเรือ - เมืองใหม่ (รวมปรับปรุงทางแยกสนามบิน) มีระยะทางรวม ๒๐.๘ กิโลเมตร วงเงินโครงการรวม จำนวน ๒,๓๕๐ ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง จำนวน ๑,๒๐๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๑,๑๕๐ ล้านบาท โดยแบ่งโครงการออกเป็น ๓ ตอน ได้แก่ ตอนที่ ๑ ช่วงบ้านท่าเรือ - ป่าคลอก ระยะทาง ๕.๙ กิโลเมตร ตอนที่ ๒ ช่วงบ้านป่าคลอก - บ้านพารา ระยะทาง ๘.๔ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง และตอนที่ ๓ ช่วงบ้านพารา - บ้านป่าคลอก ระยะทาง ๖.๕ กิโลเมตร เนื่องจากช่วงปลายเส้นทางของโครงการเป็นช่วงทางยกระดับ (Overpass) ข้ามพื้นที่ป่าชายเลน จึงต้องทำการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ชายเลนตามขั้นตอนของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) พร้อมทั้งจัดทำรายงาน EIA โดย ทล. อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอรายงาน EIA ต่อ ทส. พิจารณาภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ และมีแผนก่อสร้างโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ใช้เวลาก่อสร้าง ๒ ปี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๓) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๕ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ (แยกท่าเรือ) ก่อสร้างเป็นอุโมงค์ทางลอดใต้ทางแยกขนาด ๔ ช่องจราจร (ไป - กลับ) วงเงินค่าก่อสร้าง จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ โครงการต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากผ่านพื้นที่โบราณสถานบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร ปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เสนอ ทส. พิจารณารายงาน EIA ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และมีแผนก่อสร้างโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ใช้เวลาก่อสร้าง ๓ ปี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ **ความเห็นที่ประชุม** โครงการตามแผนพัฒนาทางหลวงในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตทั้ง ๓ โครงการ เป็นโครงการที่ประชาชนในจังหวัดภูเก็ตให้ความสำคัญ เนื่องจากโครงการที่นำเสนอมีแผนจะแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ดังนั้น ในช่วงระหว่างกระบวนการศึกษาออกแบบรวมถึงการจัดทำรายงาน EIA จึงมีข้อเสนอขอให้มีการพิจารณาใช้กระบวนการเร่งรัดโครงการด้วยวิธีพิเศษ (Fast Track) ซึ่งในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID - 19 ทำให้ไม่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาจึงยังไม่สะท้อนสภาพปัญหาจราจรมากนัก อย่างไรก็ดี เมื่อสถานการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ และหากโครงการต้องล่าช้าออกไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตในอนาคตได้ ทั้งนี้ ประธานฯ เห็นว่า ควรมีการจัดประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ตอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง เนื่องจากมีหลายโครงการสำคัญที่จะต้องเร่งรัดติดตาม และเพื่อให้เห็นความคืบหน้าของแต่ละโครงการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่ง สนข. จะได้ประสานสำนักงานจังหวัดภูเก็ตในฐานะอนุกรรมการและเลขานุการ อจร.จังหวัดภูเก็ต เพื่อประสานการประชุมในโอกาสต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบ ทล. เร่งรัดการศึกษาโครงการและการจัดทำรายงาน EIA และจัดส่งให้ ทส. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. การแก้ไขปัญหาการจราจรของถนนเทพกระษัตรี ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต รายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนเทพกระษัตรี สืบเนื่องจากจังหวัดภูเก็ตได้รับเรื่องร้องเรียนกรณีการสัญจรบนถนนเทพกระษัตรี เกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าโรบินสันบริเวณใกล้เคียงวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร บนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ซึ่งมีแผนก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยได้มีการประชุมเตรียมความพร้อมด้านการแก้ไขปัญหาการจราจร ช่วงก่อนการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าโรบินสันเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา โดยมีผู้แทนจากห้างสรรพสินค้าโรบินสัน เทศบาลศรีสุนทร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมหารือแนวทาง การจัดการจราจรและความปลอดภัย ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากในช่วงที่มีการก่อสร้างมีรถบรรทุกอุปกรณ์ก่อสร้างและรถยนต์รับ - ส่งคนงาน โดยใช้ถนนเทพกระษัตรีเป็นช่องทางเข้า - ออก จำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ภายหลังจากการประชุมหารือจึงได้แก้ไขปัญหา โดยการปิดการใช้ช่องทางเข้า - ออกดังกล่าว และให้รถทุกชนิดเปลี่ยนไปใช้ช่องทางเข้า - ออก ฝั่งถนนศรีสุนทรแทน ซึ่งมีปริมาณจราจรไม่หนาแน่นมากนัก พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (เช้า - เย็น) และมีการรายงานสภาพการจราจรผ่านกลุ่มไลน์ (LINE Application) เป็นต้น **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) ควรมีการพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทรในอนาคตเมื่อห้างสรรพสินค้าโรบินสันเปิดให้บริการ เนื่องจากปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างห้างสรรพสินค้าโรบินสัน ทั้งนี้ เมื่อห้างสรรพสินค้าโรบินสันก่อสร้างแล้วเสร็จอาจจะทำให้การจราจรแออัดเพิ่มขึ้น ๒) ที่ประชุมได้มีข้อหารือเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดทำทางเข้า - ออก ห้างสรรพสินค้าโรบินสันเชื่อมกับถนนทางหลวง โดยแขวงทางหลวงจังหวัดภูเก็ตชี้แจงว่าปัจจุบันอยู่ระหว่างรอประสานขอทำทางเชื่อมเข้า - ออก รวมถึงการกำหนดจุดติดตั้งป้ายรถประจำทางบริเวณหน้าห้างฯ ทั้งนี้ ที่ประชุมมีความเห็นว่าควรให้มีผู้แทนจากห้างสรรพสินค้าโรบินสันเข้าร่วมประชุมหารือ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนก่อนที่ห้างฯ จะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เพื่อลดผลกระทบปัญหาด้านการจราจรให้ได้มากที่สุด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบกลุ่มงานยุทธศาสตร์ สำนักงานจังหวัดภูเก็ต นัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แขวงทางหลวงภูเก็ต สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต เทศบาลเมืองภูเก็ต และห้างสรรพสินค้าโรบินสัน เพื่อหาแนวทางการจัดทำทางเข้า - ออก ห้างสรรพสินค้า และการกำหนดจุดติดตั้งป้ายรถประจำทางตามข้อเสนอของที่ประชุมต่อไป	สำนักงานจังหวัดภูเก็ต แขวงทางหลวงภูเก็ต สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต เทศบาลเมืองภูเก็ต ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน ตำรวจภูธรถลาง

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตรายงานว่า ตามที่ห้างสรรพสินค้าโรบินสันได้ดำเนินการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ นั้น ปัจจุบันไม่มีงานก่อสร้างขนาดใหญ่แล้ว จึงไม่พบปัญหาการจราจรจากการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดแนวทางการจัดการจราจร หากจะกลับมาดำเนินการก่อสร้างและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ โดยกำหนดให้ใช้เฉพาะเส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๕ (ถนนศรีสุนทร - เชิงทะเล) ไม่อนุญาตให้ขนส่งเข้า - ออก ทางถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ซึ่งมีปริมาณการจราจรแออัด ประธานการประชุมได้ให้ข้อมูลว่า จังหวัดภูเก็ตได้พยายามหารือกับห้างสรรพสินค้าฯ เพื่อขอให้จัดสรรพื้นที่ห้างสรรพสินค้าฯ ฝั่งถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ เป็นช่องทางจราจร ๑ ช่องทาง สำหรับรถที่ชะลอเข้า - ออก ห้างสรรพสินค้าฯ แต่ไม่ได้รับความร่วมมือ ทำให้ต้องใช้พื้นที่ถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ที่มีช่องทางจราจร ๓ ช่องทาง ซึ่งมีปริมาณจำนวนรถแออัดอยู่แล้ว ดังนั้น จึงกำหนดให้ห้างสรรพสินค้าฯ ใช้ทางเข้า - ออก จากถนนทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๕ เป็นหลัก ส่วนฝั่งถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ อนุญาตให้ใช้เป็นทางเข้าห้างสรรพสินค้าฯ เท่านั้น **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเจรจาหารือกับห้างสรรพสินค้าฯ เพื่อขอรับการสนับสนุนการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ และระยะ ๕๐๐ เมตร รอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ด้วย ๒) เสนอให้พิจารณาแนวเส้นทางเลี่ยง (By Pass) เป็นวงแหวนด้านนอกเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๕) ก่อนถึงวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เพื่อลดปริมาณจราจรบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ๓) ที่ปรึกษาโครงการของ กทพ. เห็นว่าการใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรจะทำให้เกิดแถวคอยยาวขึ้นในบางทิศทาง โดยได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมคาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๕ จะมีรถยนต์ที่เข้าสู่วงเวียนอนุสาวรีย์ฯ จากทุกทิศทางสูงถึง ๗๐,๐๐๐ คันต่อวัน ซึ่งเป็นทิศทางจากถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ มากกว่า ๔๐,๐๐๐ คันต่อวัน แนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม คือการแยกจุดตัดทางแยก ปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดอุโมงค์ทางลอดบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ โดยมอบหมายให้ตำรวจภูธรถลาง แขวงทางหลวงภูเก็ต พิจารณาแนวการแก้ไขปัญหาในระยะสั้นเพิ่มเติมต่อไป	
๖. การทำป้ายทางลัดเข้าสู่เมืองภูเก็ต แขวงทางหลวงภูเก็ต (ขท.ภูเก็ต) รายงานผลการจัดทำป้ายทางลัดเข้าสู่เมืองภูเก็ต ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๘ ป้าย โดยที่ประชุมมีข้อเสนอขอให้ ขท.ภูเก็ต จัดทำป้ายแบบสองภาษาทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวให้สามารถใช้เส้นทางลัดในการเดินทาง ซึ่งจะสามารถช่วยระบายปริมาณการจราจรในเส้นทางหลักได้อีกทางหนึ่ง	ขท.ภูเก็ต ขทช.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต (ขทช.ภูเก็ต) ชี้แจงว่าในส่วนของป้ายเส้นทางลัดที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขทช.ภูเก็ต ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายทางลัดทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษครบถ้วนแล้ว อย่างไรก็ดี หากที่ประชุมเห็นว่าควรมีการติดตั้งป้ายทางเลี่ยง/ทางลัดเพิ่มเติมก็จะรับไปดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบ และมอบ ขท.ภูเก็ต และ ขทช.ภูเก็ต พิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอของที่ประชุมต่อไป	
๗. การจัดทำไฟกระพริบชะลอความเร็วก่อนถึงวงเวียนท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร แขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานความคืบหน้าการจัดทำไฟกระพริบชะลอความเร็วบริเวณวงเวียนท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร โดยได้ดำเนินการติดตั้งไฟกระพริบเรียบร้อยแล้วทั้งสองฝั่ง ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อหารือเพิ่มเติม เรื่องขอให้ปรับปรุงเวลาเปิด - ปิดสัญญาณไฟจราจร ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากบางจุดมีรอบสัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับสภาพปริมาณจราจรปัจจุบัน และการจัดการสัญญาณไฟที่ไม่เหมาะสมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓** รับทราบ และมอบตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต
๘. ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ต ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอสภาพปัญหาการคมนาคมของจังหวัดภูเก็ตในปัจจุบัน ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่สำคัญในจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย ๑) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ๒) โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ๓) โครงการทางพิเศษกะทู้ - ป่าตอง ๔) โครงการขยายถนน ทล.๔๐๒๗ สายท่าเรือ - เมืองใหม่ ๕) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ ๒ ๖) โครงการท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต พร้อมทั้งนำเสนอแผนแม่บท MR - MAP การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ จากการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ เปรียบเทียบในสองกรณี คือ ๑) กรณีที่ ๑ พัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ตามแผนการดำเนินการเดิม คือ เริ่มก่อสร้างเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการเดือนธันวาคม ๒๕๖๙ ขณะที่โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เริ่มก่อสร้างเดือนตุลาคม ๒๕๖๘ เปิดให้บริการ Service Road ทิศทางละ ๑ ช่องจราจร ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการทางพิเศษในเดือนตุลาคม ๒๕๗๑ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ พบว่า มีระดับบริการของถนน (Level of Service : LOS) อยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำมาก (D, E, F)	สนข. ทล. กทพ. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) กรณีที่ ๒ เลื่อนการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ออกไปภายหลังจากโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เปิดให้บริการ Service Road โดยเริ่มก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ประมาณปลายปี ๒๕๖๙ เปิดให้บริการกลางปี ๒๕๗๒ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ พบว่า มี LOS อยู่ในระดับดีมาก ถึงปานกลาง (A, B, C) **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้กรมทางหลวง (ทล.) เร่งรัดดำเนินโครงการขยายช่องจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ ตลอดเส้นทาง พร้อมทั้งเร่งรัดการขอใช้พื้นที่จากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อปรับปรุงสามแยกสนามบินเป็นสี่แยก ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ เพื่อให้รถที่มาจากจังหวัดพังงาสามารถใช้ถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๗ แทนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ จนมาบรรจบวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกษัตรีท้าวศรีสุนทร โดยสามารถเลี้ยวซ้ายเข้าตัวเมืองภูเก็ตได้ ๒) เสนอให้ ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรแบบอัจฉริยะ เพื่อประมวลผลปริมาณการจราจรในทุกทิศทางบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว ในระหว่างที่ ทล. ดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ในอนาคต ๓) ขอให้ กทพ. เร่งรัดการก่อสร้างโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตต่อไปได้ โดยไม่ล่าช้าจากแผนการดำเนินการเดิม และให้ กทพ. พิจารณาแนวทางที่สามารถเร่งรัดการดำเนินการให้ได้เร็วกว่าแผนงานที่ได้ประมาณการไว้ เช่น เร่งรัดแผนการสร้าง Service Road ให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อที่จะได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตได้เร็วกว่าแผนงานเดิม เป็นต้น ๔) เสนอให้กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการเชื่อมต่อถนนทางหลวงชนบทและถนน Local Road เข้ากับถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ เพื่อสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดหรือทางฉุกเฉินในระหว่างที่โครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ และโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว ยังไม่แล้วเสร็จ ๕) เสนอให้ ทล. และตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต พิจารณาการเพิ่มจุดกลับรถบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ เนื่องจากจุดกลับรถแต่ละจุดมีระยะทางไกล จึงส่งผลให้เกิดรถติดสะสม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ต และมอบหมายให้ ทล. กทพ. ทช. และตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตดำเนินการตามความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุมต่อไป	

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ผู้แทน กทพ. ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จะมีการก่อสร้าง Service Road ทั้งสองฝั่งข้างแนวเขตทางพิเศษ เพื่อให้บริการประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรไปมาระหว่างกัน ส่งผลให้ต้องมีแนวเขตทางรวมกว้างขึ้นจากเดิม ๘๐ เมตร ไปเป็น ๑๐๐ - ๑๒๐ เมตร กทพ. จึงต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม โดยมีกระบวนการขออนุมัติรายงาน EIA ขออนุมัติโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน การออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๘ โดย กทพ. จะเร่งก่อสร้างทาง Service Road และเปิดให้บริการ ๒ ช่องจราจรก่อน เพื่อให้สามารถระบายปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ และ รฟม. สามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ ต่อไปได้ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ปัจจุบันสภาพพื้นที่ของจังหวัดภูเก็ตเปลี่ยนแปลงไปมากส่งผลให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสูงขึ้นหลายเท่า จึงขอให้ กทพ. เร่งรัดการดำเนินการโดยเร็ว และพิจารณาดำเนินการก่อสร้าง Service Road เป็นตอน โดยเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่จะผ่องถ่ายปริมาณการจราจรจากถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ก่อน เพื่อให้โครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ สามารถดำเนินการได้เร็วขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบความคืบหน้าโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และมอบหมายให้ กทพ. เร่งรัดการดำเนินงานต่อไป	กทพ.
๑๐. การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุปเปอร์ชีป สาขาใหญ่ ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต (ขท.ภูเก็ต) ได้รายงานว่า ขท.ภูเก็ต ได้ดำเนินการติดตั้งท่อระบายน้ำขนานแนวถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ จากบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าฯ ไปถึงจุดระบายน้ำบริเวณคลองสาธารณะก่อนถึงสถานีบริการน้ำมัน ระยะทางประมาณ ๑.๓ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๙๐ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จต้นเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ ผู้แทนศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต ๑๘ ภูเก็ต (ศปภ. เขต ๑๘ ภูเก็ต) รายงานว่า ศปภ. เขต ๑๘ ภูเก็ต อยู่ระหว่างการขอรับงบประมาณ งบอุดหนุนเฉพาะกิจ เพื่อดำเนินการขุดลอกคลองสาธารณะที่จะมีการปล่อยน้ำจากระบบท่อระบายน้ำของ ขท. ภูเก็ต ซึ่งหากได้รับการจัดสรรงบประมาณ ศปภ. เขต ๑๘ ภูเก็ต สามารถดำเนินการขุดลอกได้ทันที	ขท.ภูเก็ต ศปภ. เขต ๑๘ ภูเก็ต ทต.รัษฎา มรภ.

ผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ภาคใต้

****

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนเทศบาลตำบลรัษฎา (ทต.รัษฎา) รายงานว่า ทต.รัษฎา ได้ตั้งงบประมาณวงเงิน ๔๕ ล้านบาท เพื่อเชื่อมต่อระบบระบายน้ำ ซึ่งต้องผ่านพื้นที่มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต (มรภ.) ปัจจุบันติดขัดปัญหาข้อกำหนดที่ให้มีการทบทวนสัญญาการใช้พื้นที่ทุก ๔ ปี และระดับคุณภาพน้ำที่อนุญาตให้ผ่านพื้นที่ จึงขอให้จังหวัดภูเก็ตเร่งรัดประสานงานกับ มรภ. เพื่อให้ ทต.รัษฎา สามารถดำเนินการต่อไปด้วย ทั้งนี้ ประธานการประชุมจะเร่งรัดประสาน มรภ. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔** รับทราบการดำเนินการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุปเปอร์ชีป สาขาใหญ่ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเร่งรัดการจัดสรรงบประมาณให้ศปภ. เขต ๑๘ ภูเก็ต ดำเนินการต่อไป	