

สรุปผลการดำเนินงาน
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สรุปผลการดำเนินงาน
คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

คำนำ

เอกสาร “สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖” เล่มนี้ ได้จัดทำขึ้นโดยการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ในภูมิภาคทั่วประเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) 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.	๖
	๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจร	๖
	๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๑๓
	๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	๒๐
	๒.๒.๔ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๒๓
	๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ	๒๖
๓.	**ผลการดำเนินงาน อจร. ในภาพรวม**	**๓๑**
๔.	**ข้อเสนอแนะ**	**๓๔**
	ภาคผนวก	
	ภาคผนวก ก สถิติการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	
	ภาคผนวก ข ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.	

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ ๑	ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๓
ภาพที่ ๒	จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งของการจัดประชุม อจร. ในรายภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	๕
ภาพที่ ๓	ประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๓๒

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๑	ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๓
ตารางที่ ๒	ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคเหนือ	๔
ตารางที่ ๓	ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๔
ตารางที่ ๔	ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและภาคตะวันออก	๔
ตารางที่ ๕	ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคใต้	๕
ตารางที่ ๖	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคเหนือ	๗
ตารางที่ ๗	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๘
ตารางที่ ๘	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๙
ตารางที่ ๙	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคใต้	๑๒
ตารางที่ ๑๐	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ	๑๓
ตารางที่ ๑๑	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๔
ตารางที่ ๑๒	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๑๗
ตารางที่ ๑๓	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคใต้	๑๙
ตารางที่ ๑๔	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคเหนือ	๒๐
ตารางที่ ๑๕	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๑
ตารางที่ ๑๖	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๒๒
ตารางที่ ๑๗	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคใต้	๒๓
ตารางที่ ๑๘	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคเหนือ	๒๔
ตารางที่ ๑๙	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๔
ตารางที่ ๒๐	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๒๕
ตารางที่ ๒๑	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคใต้	๒๖
ตารางที่ ๒๒	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคเหนือ	๒๗
ตารางที่ ๒๓	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๘
ตารางที่ ๒๔	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๒๙
ตารางที่ ๒๕	ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคใต้	๓๑
ตารางที่ ๒๖	สรุปประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๓๓
ตารางที่ ๒๗	การจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖	๓๔

สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)
****

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 ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ขึ้นใหม่ โดยเรียกชื่อย่อว่า “อจร.” และให้ อจร. มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริม/สนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง กำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติ ติดตาม 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) ส่งเสริม/สนับสนุนการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๒) จัดทำแผนประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๓) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด

๔) ให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดก่อนนำเสนอหน่วยงานต้นสังกัด หรือนำเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพิจารณาแล้วแต่กรณี

๕) กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งกำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด

๖) เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในจังหวัด

๗) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด

๘) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมอบหมาย

๑๐) รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

๑.๓ การสนับสนุนการดำเนินการ อจร. ของสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) มีอำนาจหน้าที่ในการประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด และส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาค รวมทั้งมีบทบาทในการเสนอแนะ สนับสนุนงานด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค 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 ๒๕๖๕ - กันยายน ๒๕๖๖ เสนอผู้บริหารตามลำดับทราบและพิจารณา รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานของ อจร. ต่อไป

๑.๕ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

๑.๕.๑ ประสานและรวบรวมข้อมูลการประชุม อจร. ที่มีการประชุมในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ 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

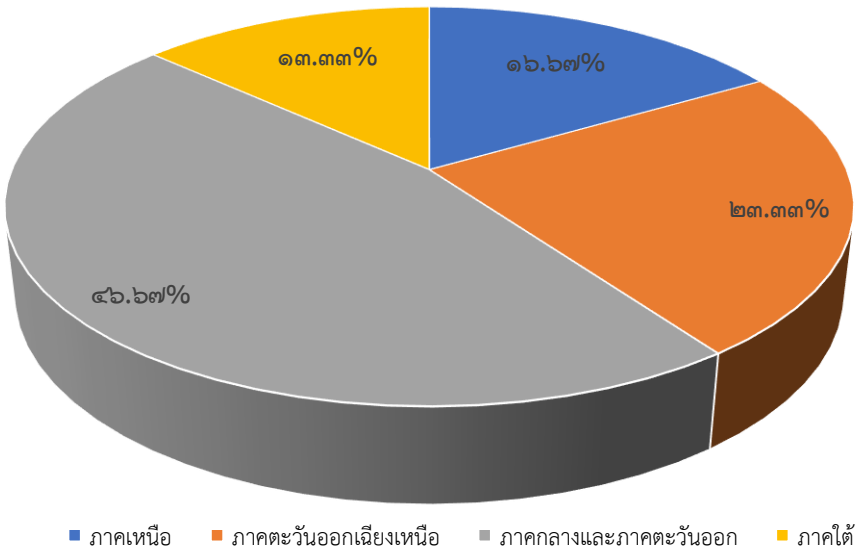
ในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สนข. มีการประสานและเข้าร่วมการประชุม อจร. ร่วมกับจังหวัดในภูมิภาค เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด จำนวน ๕๑ ครั้ง ใน ๓๐ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๔๗ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. ซึ่งแสดงข้อมูลจำนวนการประชุม อจร. ในภาพรวมได้ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ภาค	จำนวน (จังหวัด)	จำนวนจังหวัดที่มีการประชุมฯ (จังหวัด)	จำนวนการประชุมฯ (ครั้ง)
๑. ภาคเหนือ	๑๗	๕	๙
๒. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๐	๗	๑๒
๓. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๒๕	๑๔	๒๓
๔. ภาคใต้	๑๔	๔	๗
รวม	**๗๖**	**๓๐**	**๕๑**

ทั้งนี้ หากจะพิจารณาจำนวนการประชุม อจร. ในรายภาค จะแสดงข้อมูลตามภาพที่ ๑ ดังนี้

การประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๖



ภาพที่ ๑ ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๒.๑.๑ ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด) มีการประชุม ๙ ครั้ง ใน ๕ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๖๗ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	เชียงใหม่	๒
๒	ลำปาง	๑
๓	ลำพูน	๒
๔	เชียงราย	๑
๕	แพร่	๓
รวมทั้งสิ้น		**๙**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๒ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด) มีการประชุม ๑๒ ครั้ง ใน ๗ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๓๓ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	บึงกาฬ	๑
๒	หนองคาย	๑
๓	อุดรธานี	๓
๔	นครพนม	๑
๕	ชัยภูมิ	๒
๖	นครราชสีมา	๓
๗	อุบลราชธานี	๑
รวมทั้งสิ้น		**๑๒**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๓ ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด) มีการประชุม ๒๓ ครั้ง ใน ๑๔ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๖๗ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและภาคตะวันออก

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	พระนครศรีอยุธยา	๒
๒	นนทบุรี	๒
๓	ปทุมธานี	๒
๔	นครปฐม	๑
๕	สมุทรปราการ	๔
๖	สุพรรณบุรี	๑
๗	ประจวบคีรีขันธ์	๑
๘	สมุทรสงคราม	๑
๙	สมุทรสาคร	๑

ตารางที่ ๔ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑๐	ฉะเชิงเทรา	๑
๑๑	ชลบุรี	๑
๑๒	ระยอง	๒
๑๓	จันทบุรี	๑
๑๔	นครนายก	๓
รวมทั้งสิ้น		**๒๓**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒

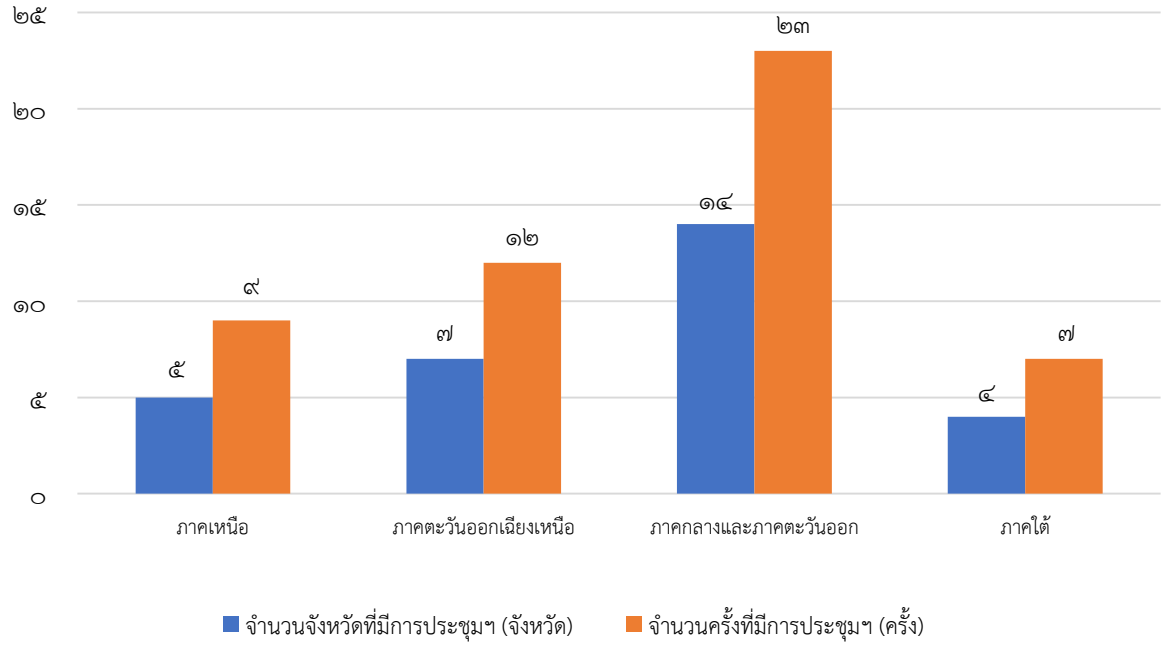
๒.๑.๔ ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด) มีการประชุม ๗ ครั้ง ใน ๔ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๓๓ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคใต้

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	ชุมพร	๑
๒	สงขลา	๑
๓	พังงา	๑
๔	ภูเก็ต	๔
รวมทั้งสิ้น		**๗**

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒

ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ในแต่ละภาค แสดงได้ดังภาพที่ ๒



ภาพที่ ๒ จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งของการจัดประชุม อจร. ในรายภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๒.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก) พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีประเด็นปัญหาและอุปสรรค ด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดภูมิภาคที่ได้มีการพิจารณา และแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วยประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑) การแก้ไขปัญหาจราจร ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาการจราจร การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การพิจารณาการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร การก่อสร้างทางลอดทางแยก การปรับรูปแบบการจราจร การพิจารณาการปรับและการขอติดตั้งสัญญาณไฟจราจร การย้ายและการกำหนดที่หยุดรถโดยสารประจำทาง การจัดระเบียบการจราจร การบริหารจัดการน้ำท่วมขัง ปัญหาเรื่องร้องเรียนกรณีรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้า การแก้ไขปัญหาบริเวณจุดกลับรถ ปัญหาการตั้งร้านขายของบริเวณใต้ทางด่วน การบริหารจัดการเส้นทางจักรยาน การแก้ไขปัญหารถบรรทุกจอดบริเวณไหล่ทางและรถบรรทุกสารเคมีไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย การเตรียมความพร้อมด้านการจราจรในการจัดงาน แนวทางการรองรับปัญหาการจราจรในช่วงเทศกาลและวันหยุด แนวทางการแก้ปัญหาดินสไลด์และปัญหาคลื่นกัดเซาะชายฝั่ง และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมอุปกรณ์ของทางราชการ

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย การก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซม และขยายโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ถนน สะพาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น แผนปฏิบัติงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ การพัฒนาท่าอากาศยาน การศึกษาออกแบบและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและขนส่ง และความคืบหน้าการดำเนินโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข.

๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ความคืบหน้าโครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค การพัฒนาสถานีรถไฟ สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะ การแต่งตั้งคณะทำงานจัดระเบียบรถรับจ้างไม่ประจำทาง ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) และการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

๔) มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ แผนการป้องกัน แก้ไข และลดอุบัติเหตุ การกำหนดอัตราความเร็ว การจอดรถบรรทุกกีดขวางการจราจร การปรับปรุงจุดกลับรถและจุดอันตราย การติดตั้งไฟส่องสว่างสัญญาณไฟจราจร และแบริเออร์ การกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร

๕) เรื่องอื่น ๆ เช่น การจัดระเบียบรถและรถเก่าที่จอดทิ้งไว้ข้างทางหลวง ความคืบหน้าโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน การอนุรักษ์สถานีรถไฟ การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุ โครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า แผนการดำเนินการก่อสร้างวางท่อก๊าซ และการจัดระเบียบร้านค้าบนทางหลวงสายต่าง ๆ เป็นต้น

๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาจราจร

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีการพิจารณาประเด็นปัญหาการจราจรในพื้นที่จำนวน ๘๗ เรื่อง และได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๘ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๖๙ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด ๑๑ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
๑.๑ รายงานผลการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา	✓	-
๑.๒ ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ	✓	-
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง	-	✓
๒.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งในเขตเทศบาลนครลำปาง บริเวณถนนรอบเวียงซอย ๒ และถนนรอบเวียงซอย ๓ หน้าโรงเรียนลำปางกัลยาณี	✓	-
๒.๓ ปัญหาป้ายบอกเส้นทางในเขตเมืองลำปาง	-	✓
๓. จังหวัดลำพูน		
๓.๑ แนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบริเวณแยกดอยติ จังหวัดลำพูน	-	✓
๓.๒ การพิจารณาการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่เมืองลำพูน (การจัดระบบจราจรบนถนนรอบเมืองนอก โดยให้เดินรถทางเดียวตั้งแต่ร้านถุงแก้วถึงแยกประตูช้างสี)	-	✓
๓.๓ ข้อหารือการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในการห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูน	-	✓
๓.๔ การพิจารณาการออกข้อบังคับการเดินรถช่วงเวลาเร่งด่วนในถนนหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือ	-	✓
๔. จังหวัดเชียงราย		
๔.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงราย	-	✓
๕. จังหวัดแพร่		
๕.๑ ข้อเสนอของนายปัญจพล ประสิทธิโศภิน อดีตประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดแพร่ เรื่อง การปรับเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจร	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๑ เรื่อง	**๓**	**๘**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๕ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดบึงกาฬ		
๑.๑ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบึงโขงหลง (ทล.๒๐๒๖ หนองทิ้ง - เหล่าหลวง)	-	✓
๒. จังหวัดอุดรธานี		
๒.๑ การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดอุดรธานี	-	✓
๒.๒ ปัญหาการขอใช้พื้นที่ รฟท. ในการขยายถนนเป็น ๖ ช่องจราจร ถนนเลี่ยงเมือง บริเวณโตโยต้าชิณณ์นนท์ อุดรธานี	-	✓
๓. จังหวัดนครพนม		
๓.๑ ขอให้มีการเดินรถทางเดียวบริเวณจากแยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ - ลานพญาศรีสัตตนาคราช และบริเวณจากแยกถนนนิตโยตัดถนนศรีเทพ ฝั่งขาเข้า (แยกร้านวัวล้วนล้วน) เลี้ยวซ้ายแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ - แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ)	-	✓
๔. จังหวัดชัยภูมิ		
๔.๑ ข้อเสนอมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในพื้นที่ จ.ชัยภูมิ	-	✓
๔.๒ โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงสายรองทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ระยะทาง ๔๗ กิโลเมตร	-	✓
๕. จังหวัดนครราชสีมา		
๕.๑ การก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี) และบริเวณทางแยกประโดก	-	✓
๕.๒ โครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ - บ้านท่ามะปรางค์ อำเภอปากช่อง - อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา	-	✓
๕.๓ ความคืบหน้างานปรับปรุงผิวจราจรในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา	-	✓
๕.๔ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถบริเวณถนนราชดำเนินและถนนชุมพล (พื้นที่ระหว่างสวนรักกับสวนอนุสรณ์สถานวีรชนคนโคราช)	-	✓
๕.๕ ปรับรูปแบบการจราจรบริเวณถนนพลเสน	✓	-
๕.๖ การพิจารณาปรับเฟสสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกหน้าโรงเรียนสุรนารี	-	✓
๕.๗ การขยายถนนริมบุ่ง (ช่วงบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อม)	-	✓
๕.๙ การขอติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๖+๖๐๐ (บริเวณหน้าบริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน))	-	✓
๖. จังหวัดอุบลราชธานี		
๖.๑ มาตรการและการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองอุบลราชธานี	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๑๕ เรื่อง	**๒**	**๑๓**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๕๐ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดนนทบุรี		
๑.๑ ย้ายที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนาธิเบศร์	-	✓
๑.๒ การกำหนดการหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน	-	✓
๑.๓ แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณหน้าทางเข้าเทศบาลเมืองบางกรวยและสำนักงานใหญ่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.)	-	✓
๑.๔ (ร่าง) ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ว่าด้วยการจัดระบบการเดินรถในเขตจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. ๒๕๖๕	-	✓
๑.๕ รูปแบบการเปิดช่องทางเข้า - ออก บริเวณสถาบันโรคทรวงอก	-	✓
๑.๖ ขอปิดใช้สัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกสหกรณ์ ๓ ถนนเลี่ยงเมืองปากเกร็ด ในชั่วโมงเร่งด่วน	-	✓
๑.๗ การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางพลู	-	✓
๑.๘ การจัดการจราจรบริเวณหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีถึงห้างเอสพลานาด กำหนดรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit)	-	✓
๑.๙ การเปิดใช้จุดกลับรถบริเวณหน้าการไฟฟ้านครหลวง เขตนนทบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ใช้เส้นทางสัญจร	-	✓
๑.๑๐ การติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์ส่วนควบบริเวณจุดกลับรถและทางแยกเข้า - ออก ด้านหน้าสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช) และสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	✓	-
๒. จังหวัดปทุมธานี		
๒.๑ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหน้าตลาดรังสิต ตั้งแต่ถนนพหลโยธินถึงสะพานข้ามทางรถไฟ ทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง	-	✓
๒.๒ การจัดการจราจร การปรับปรุงเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางและโครงข่ายการเข้าถึงสถานี มธ. ศูนย์รังสิต	-	✓
๒.๓ การประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ภาคเอกชน สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จังหวัดปทุมธานี มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	-	✓
๒.๔ การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธิน ช่วงตลาดสี่มุมเมือง อำเภอลำลูกกา	-	✓
๒.๕ การพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถ และสัญญาณไฟจราจร บริเวณ ทล. ๓๑๑๑ ตอนปทุมธานี - สามโคก	-	✓

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓. จังหวัดสมุทรปราการ		
๓.๑ การจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน	✓	-
๓.๒ การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนของประชาชน กรณีรถบรรทุกวิ่งผ่านเข้าซอยสุขุมวิท ๗๘	-	✓
๓.๓ ผลการประชุมคณะทำงานชุดเฉพาะกิจ เพื่อติดตามผลการแก้ไขปัญหาและการจัดระบบการจราจร	✓	-
๓.๔ การบริหารจัดการน้ำท่วมขังบริเวณถนนศรีนครินทร์ และถนนสุขุมวิทในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๓.๕ การกำหนดจุดวิกฤตเพื่อเป็นพื้นที่นำร่องในการแก้ไขปัญหาการจราจร	-	✓
๓.๖ ผลการลงพื้นที่ของคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๓.๗ ปัญหาเรื่องร้องเรียนกรณีรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช้างเอราวัณ	-	✓
๓.๘ การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชนผ่านศูนย์ดำรงธรรม กรณีการปิดจุดกลับรถภายหลังการสร้างสะพานยกระดับ บริเวณถนนศรีนครินทร์ (ช่วงสามแยกการไฟฟ้าถึงสี่แยกเทพารักษ์)	✓	-
๓.๙ แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนพุทธรักษา	-	✓
๓.๑๐ การบริหารจัดการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ (ถนนเทพรัตน)	-	✓
๓.๑๑ การจัดเก็บข้อมูลการจราจรบริเวณจุดกลับรถมิตรอุดม และจุดกลับรถสันติคาม ถนนสุขุมวิท	✓	-
๓.๑๒ การรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงพยาบาลเมืองสมุทรปากน้ำ	-	✓
๓.๑๓ การแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณถนนศรีนครินทร์	✓	-
๓.๑๔ การแก้ไขปัญหาสัญญาณไฟจราจรแยกบางบ่อ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๗ (ถนนปานวิถี) แยกบายพาส ทางหลวงหมายเลข ๓๔๑๓ (ถนนเลี่ยงเมืองบางบ่อ)	-	✓
๓.๑๕ การปิดเบี่ยงการจราจรเพื่อดำเนินการติดตั้งชิ้นส่วนคานสะพานของโครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถ บนทางหลวงหมายเลข ๓๔ บริเวณบางบ่อ	✓	-
๓.๑๖ การร้องเรียนของประชาชน กรณีขอให้ตรวจสอบและแก้ไขปัญหาการตั้งร้านขายของบริเวณใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๓.๑๗ ปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณถนนกิ่งแก้วตัดกับถนนบางนา - ตราด กิโลเมตรที่ ๑๒ (แยกโฮมโปร)	-	✓

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดสุพรรณบุรี		
๔.๑ โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนอู่ทองเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเขตเทศบาลตำบลอู่ทองในระยะยาว	-	✓
๔.๒ โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช	-	✓
๕. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		
๕.๑ ประเด็นแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางจักรยานถนนเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	-	✓
๖. จังหวัดสมุทรสาคร		
๖.๑ ปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาคร	-	✓
๗. จังหวัดฉะเชิงเทรา		
๗.๑ การจัดการจราจรบริเวณโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ทล.๓๗๐๒ ตอน บางควาย - เขาดิน	-	✓
๗.๒ การติดตาม เร่งรัดติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงเบียร์บน ทล.๓๑๔ที่ กม.๑๙+๙๖๘ และการปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกโรงเรียนเทศบาล ๒	-	✓
๗.๓ ปัญหารถบรรทุก ๑๐ ล้อ ขึ้นสะพานและข้ามสะพานเข้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	-	✓
๘. จังหวัดชลบุรี		
๘.๑ การแก้ไขปัญหารถบรรทุกจอดบริเวณไหล่ทางและรถบรรทุกสารเคมีไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย	✓	-
๘.๒ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓๑	✓	-
๘.๓ ข้อเสนอขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรตามนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี	-	✓
๙. จังหวัดระยอง		
๙.๑ ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนท่าบรรทุกและถนนเลียบชายหาดพีเอ็มวาย (PMY) และความคืบหน้าการออกแบบและก่อสร้างถนนท่าบรรทุก ตั้งแต่แยกทับมา - แยกนางยักษ์	-	✓
๙.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญระยอง โรงเรียนเซนต์โยเซฟระยอง และโรงเรียนอื่นที่มีปัญหาการจราจร	-	✓
๑๐. จังหวัดจันทบุรี		
๑๐.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี	-	✓
๑๑. จังหวัดนครนายก		
๑๑.๑ การเตรียมความพร้อมด้านการจราจรในการจัดงาน “ฟังเพลงพ่อคลอเสียงน้ำ” ในวันที่ ๓ - ๔ ธันวาคม ๒๕๖๕	✓	-

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑๑. จังหวัดนครนายก (ต่อ)		
๑๑.๒ แนวทางการรองรับปัญหาการจราจรในช่วงเทศกาลและวันหยุดประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖	✓	-
๑๑.๓ การติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) ในบริเวณทางแยกที่สำคัญ	-	✓
๑๑.๔ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา	-	✓
๑๑.๕ การแก้ไขปัญหาการติดตั้งแบริเออร์ บริเวณ ทล.๓๐๕๑	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๕๐ เรื่อง	**๑๒**	**๓๘**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๑ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๐ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๙

ตารางที่ ๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดชุมพร		
๑.๑ การจัดระเบียบวินัยจราจรและวินัยสังคมในเขตเทศบาลเมืองชุมพร	-	✓
๒. จังหวัดพังงา		
๒.๑ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดพังงา	-	✓
๓. จังหวัดภูเก็ต		
๓.๑ แนวทางการแก้ปัญหาดินสไลด์บน ทล.๔๐๒๙ (ถนนพระบารมี ตอนกะทู้ - ป่าตอง) ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา กิโลเมตรที่ ๓+๕๐๐) และ ทล.๔๐๒๘ (ตอนห้าแยกฉลอง - ป่าตอง)	✓	-
๓.๒ การจัดระบบการจราจรบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	-	✓
๓.๓ ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาคลื่นกัดเซาะชายฝั่ง จังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๔ ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาเส้นทางเข้า - ออก จังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๕ ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมอุปกรณ์ของทางราชการที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะจังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๖ ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาจุดกลับรถบริเวณสามแยก (สถานีขนส่งแห่งที่ ๒)	-	✓
๓.๗ ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยก ทล.๔๐๒	-	✓
๓.๘ การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดระยะสั้น	-	✓
๓.๙ แนวทางการบูรณาการสัญญาณไฟจราจรระบบใหม่	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๑ เรื่อง	**๑**	**๑๐**

๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๘๐ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๗๙ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๐

ตารางที่ ๑๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
๑.๑ ผลการดำเนินงานโครงการที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ความคืบหน้าโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อแสดงให้เห็นภาพรวมของโครงการด้านจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗	-	✓
๑.๒ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๑.๓ การปรับปรุง/ขยายทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ แม่สะเรียง - ฮอด จังหวัดเชียงใหม่	-	✓
๑.๔ ความคืบหน้าการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	-	✓
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก และด้านตะวันตก	-	✓
๒.๒ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๓. จังหวัดลำพูน		
๓.๑ ความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาทางเลี่ยงเมืองลำพูน	-	✓
๓.๒ แผนปฏิบัติงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรทางบกและทางรางที่สำคัญในพื้นที่จังหวัดลำพูน	-	✓
๓.๓ โครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓

ตารางที่ ๑๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดเชียงราย		
๔.๑ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๕. จังหวัดแพร่		
๕.๑ การศึกษาออกแบบและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการจราจรและการขนส่ง ระหว่างสถานีรถไฟทางคู่เด่นชัย - ท่าอากาศยานแพร่ - สถานีขนส่งจังหวัดแพร่ - เขตเศรษฐกิจจังหวัดแพร่ เพื่อเชื่อมโยงและพัฒนาการค้า การลงทุนในจังหวัดแพร่	-	✓
๕.๒ ข้อเสนอการพัฒนาเส้นทางถนน	-	✓
๕.๓ โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ในพื้นที่จังหวัดแพร่และเชื่อมโยงภูมิภาค	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๓ เรื่อง	**๐**	**๑๓**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๙ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๑

ตารางที่ ๑๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดบึงกาฬ		
๑.๑ ความคืบหน้าโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมจังหวัดอุดรธานี - จังหวัดบึงกาฬ	-	✓
๑.๓ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)	-	✓
๑.๔ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๑.๕ แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) เส้นทางสาย MR๓ (บึงกาฬ - สุรินทร์) ระยะทาง ๔๗๙ กิโลเมตร	-	✓
๑.๖ โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ และ ๒๒๒	-	✓
๑.๗ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองจังหวัดบึงกาฬ	-	✓

ตารางที่ ๑๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒. จังหวัดหนองคาย		
๒.๑ ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๑) การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว (หนองคาย - เวียงจันทน์) แห่งที่ ๒	✓	-
๒.๒ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๓. จังหวัดอุดรธานี		
๓.๑ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุดรธานี	-	✓
๓.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก ปี พ.ศ. ๒๕๖๙	-	✓
๓.๓ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดอุดรธานี	-	✓
๓.๔ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๓.๕ การพัฒนาถนน Local Road เชื่อมต่อจากถนนเลียบทางรถไฟจากห้าแยกรถไฟบ้านหนองตะไก้ถึงใจกลางเมืองอุดรธานี (UD Town) ระยะทาง ๑๖ กิโลเมตร	-	✓
๔. จังหวัดนครพนม		
๔.๑ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๕. จังหวัดชัยภูมิ		
๕.๑ ความก้าวหน้าโครงการทางถนนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และโครงการที่จะเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗	-	✓
๕.๒ ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบราง	-	✓
๕.๓ การออกแบบทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ	-	✓
๕.๔ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓

ตารางที่ ๑๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๕. จังหวัดชัยภูมิ (ต่อ)		
๕.๕ แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) เส้นทางสาย MR๔ (ตาก (ด่านแม่สอด) - นครพนม (ด่านนครพนม)) ระยะทาง ๘๔๐ กิโลเมตร และสาย MR๕ (นครสวรรค์ - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖)) ระยะทาง ๗๑๓ กิโลเมตร	-	✓
๕.๖ โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่องสำราญ - หนองบัวโคก ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๕๗.๖๐ กิโลเมตร	-	✓
๕.๗ โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวรอบบึงละหาน ตำบลละหาน และตำบลหนองบัวใหญ่ อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ ระยะทาง ๒๙.๒๕๐ กิโลเมตร	-	✓
๖. จังหวัดนครราชสีมา		
๖.๑ ความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุรนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	-	✓
๖.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ทล.๒๙๐ และโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยก ทล.๒๙๐ กับ ทล.๓๐๔	-	✓
๖.๓ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๖.๔ ความคืบหน้าถนนผังเมือง ง.๑ และ ง.๒	-	✓
๗. จังหวัดอุบลราชธานี		
๗.๑ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของจังหวัดอุบลราชธานี	-	✓
๗.๒ โครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๗.๓ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน)	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๒๙ เรื่อง	**๑**	**๒๘**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๕ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๕ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๒

ตารางที่ ๑๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		
๑.๑ รายงานผลการดำเนินงานโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	-	✓
๑.๒ หารือการจัดโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	-	✓
๑.๓ โครงการขยายช่องจราจร จาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ตอนบ้านหว้า - ปากกราน กม.๐+๐๐๐ - กม.๒+๔๕๗	-	✓
๑.๔ โครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	-	✓
๑.๕ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐)	-	✓
๒. จังหวัดนนทบุรี		
๒.๑ การขยายช่องจราจรบริเวณถนนใต้ทางด่วนศรีรัช ฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน	-	✓
๓. จังหวัดปทุมธานี		
๓.๑ โครงการก่อสร้างและแผนงานก่อสร้างถนนของ ขท.ปทุมธานี	-	✓
๓.๒ โครงการก่อสร้างถนนสาย ข๓ (ถนนเสมาฟ้าคราม) ผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี	-	✓
๔. จังหวัดนครปฐม		
๔.๑ โครงข่ายคมนาคมในจังหวัดนครปฐม	-	✓
๔.๒ รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๕. จังหวัดสุพรรณบุรี		
๕.๑ โครงการถนนผังเมืองสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยินดี)) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี)	-	✓
๕.๒ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง	-	✓
๕.๓ การพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์ (ถนน สพ.๓๐๘๗)	-	✓

ตารางที่ ๑๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๖. จังหวัดสมุทรสงคราม		
๖.๑ ความคืบหน้าโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๖.๒ โครงการสำคัญของแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม (ขทช.สมุทรสงคราม) ที่จะขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘	-	✓
๗. จังหวัดสมุทรสาคร		
๗.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ (M๘๒)	-	✓
๗.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร	-	✓
๗.๓ การปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย	-	✓
๗.๔ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพื่อยกระดับมาตรฐานทาง สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๓๐๐) - บ้านชายทะเลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	-	✓
๘. จังหวัดฉะเชิงเทรา		
๘.๑ การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรแยกบางพระ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ บริเวณสี่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑	-	✓
๙. จังหวัดชลบุรี		
๙.๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓ สายพัทยา - สัตหีบ ตอน ๒ และการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนขอคัดค้านการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว กม.๑๖๗-๙๕๐	-	✓
๑๐. จังหวัดระยอง		
๑๐.๑ ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยองของกรมทางหลวง (ทล.)	-	✓
๑๐.๒ ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยองของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-	✓
๑๐.๓ ความก้าวหน้าโครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	-	✓
๑๐.๔ ข้อเสนอการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดระยอง	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๒๕ เรื่อง	**๐**	**๒๕**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๓ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดชุมพร		
๑.๑ ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดชุมพร และความคืบหน้าโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จังหวัดชุมพร	-	✓
๑.๒ การเชื่อมโยงเส้นทางเข้าเมืองชุมพรกับโครงข่ายถนนหลัก	-	✓
๒. จังหวัดสงขลา		
๒.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนและทางเลี่ยงเมือง ในพื้นที่อำเภอสะเดา อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี และอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา	-	✓
๒.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย ง (ในเขตผังเมืองรวมเมืองสงขลา แยกอ่างทอง - บ้านบ่ออิฐ)	-	✓
๒.๓ ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดสงขลา และความคืบหน้าโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสงขลา	-	✓
๒.๔ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา บริเวณท่าแพขนานยนต์สงขลา เพื่อเชื่อมต่ออำเภอเมืองสงขลา กับอำเภอสิงหนคร	-	✓
๓. จังหวัดภูเก็ต		
๓.๑ ความก้าวหน้าโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๒ ความก้าวหน้าโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๓ ความก้าวหน้าก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่	-	✓
๓.๔ ความก้าวหน้าโครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗	-	✓
๓.๕ โครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับจังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๖ การขยายถนนเส้นเจ้าฟ้าตะวันตก บริเวณแยกนาคา - ห้าแยกฉลอง	-	✓
๓.๗ การก่อสร้างถนนเส้นทางเลียบสายไฟฟ้าแรงสูง ช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติช - ทล.๔๐๒๔	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๒๕ เรื่อง	**๐**	**๑๓**

๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๔๒ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓๙ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๑ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๔

ตารางที่ ๑๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
๑.๑ ความคืบหน้าระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่	-	✓
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	-	✓
๓. จังหวัดลำพูน		
๓.๑ ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	-	✓
๓.๒ ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่	-	✓
๔. จังหวัดเชียงราย		
๔.๑ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	-	✓
๔.๒ โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	-	✓
๔.๓ การจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงราย เชื่อมต่อสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว	-	✓
๕. จังหวัดแพร่		
๕.๑ ข้อเสนอการบริการของรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองแพร่	-	✓
๕.๒ การพัฒนาสถานีรถไฟในจังหวัดแพร่ให้มีประสิทธิภาพ	-	✓
๕.๓ สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะภายในจังหวัดแพร่และระหว่างจังหวัด	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๑ เรื่อง	**๐**	**๑๑**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๗ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๗ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๕

ตารางที่ ๑๕ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดหนองคาย		
๑.๑ การแต่งตั้งคณะทำงานจัดระเบียบรถรับจ้างไม่ประจำทาง ณ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย - เวียงจันทน์)	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	✓
๑.๓ ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	-	✓
๑.๔ ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดหนองคาย	-	✓
๒. จังหวัดอุดรธานี		
๒.๑ ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	-	✓
๒.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	✓
๒.๓ ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	-	✓
๒.๔ ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	-	✓
๒.๕ การพิจารณาทบทวนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ บริเวณกิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ตำบลหนองขอนกว้าง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	-	✓
๒.๖ ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่	-	✓
๒.๗ ความคืบหน้าแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ ๒ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น จุดตัด ทล. ๒๑๖	-	✓
๓. จังหวัดนครพนม		
๓.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	-	✓
๔. จังหวัดนครราชสีมา		
๔.๑ ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย	-	✓
๔.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ และช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	-	✓
๔.๓ ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)	-	✓
๔.๔ ความคืบหน้าโครงการศึกษาการวางแผนเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงจังหวัดนครราชสีมา	-	✓

ตารางที่ ๑๕ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๕. จังหวัดอุบลราชธานี		
๕.๑ โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๗ เรื่อง	**๐**	**๑๗**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๐ เรื่อง การดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๖

ตารางที่ ๑๖ ข้อมูลการพิจารณาในประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดปทุมธานี		
๑.๑ สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีรถไฟรังสิต	✓	-
๑.๒ การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี	✓	-
๒. จังหวัดนครปฐม		
๒.๑ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้	-	✓
๓. จังหวัดสมุทรปราการ		
๓.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๓.๒ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)	-	✓
๓.๓ โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล (Monorail)	-	✓
๓.๔ โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) เส้นทางสถานีเคหะสมุทรปราการ	-	✓
๔. จังหวัดสมุทรสงคราม		
๔.๑ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	-	✓
๕. จังหวัดชลบุรี		
๕.๑ ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหารถโดยสารสาธารณะสายชลบุรี - ปลวกแดง มีปริมาณไม่เพียงพอทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน	-	✓

ตารางที่ ๑๖ ข้อมูลการพิจารณาในประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๖. จังหวัดระยอง		
๖.๑ ความก้าวหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Public Transit Master Plan : EPMP)	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๐ เรื่อง	**๒**	**๘**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๔ เรื่อง การดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๗

ตารางที่ ๑๗ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดพังงา		
๑.๑ ความก้าวหน้าของการก่อสร้างทางรถไฟสายทับปุด - ท่านุ่น	-	✓
๒. จังหวัดภูเก็ต		
๒.๑ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง)	-	✓
๒.๒ ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนบุคคล อัลตร้า พีอาร์ที (Ultra Light Transit Personnel Rapid Transit : Ultra PRT)	✓	-
๒.๓ การให้บริการรถประจำทางโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ของ อบจ.ภูเก็ต	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	**๑**	**๓**

๒.๒.๔ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๓๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๕ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๙ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๖ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๘

ตารางที่ ๑๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
๑.๑ ผลการดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖	✓	-
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ การจอดรถบรรทุกบดบังทัศนวิสัยและกีดขวางการจราจร บนถนนพหลโยธิน ตำบลชมพู อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง	-	✓
๒.๒ การกำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชนบนถนนเลียบแม่น้ำวัง และถนนภายในหมู่บ้านสุขสวัสดิ์	-	✓
๒.๓ การใช้งานสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกถนนช้างเผือกตัดกับถนนทิพย์ช้าง	-	✓
๒.๔ การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร	-	✓
๒.๕ ปัญหาจุดอันตรายบริเวณทางเข้า - ออกหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี	-	✓
๓. จังหวัดแพร่		
๓.๑ ความคืบหน้าการปรับปรุงจุดกลับรถสี่แยกแม่แขมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีความสะดวกในการสัญจร	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๗ เรื่อง	**๑**	**๖**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๘ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๖ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๙

ตารางที่ ๑๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดหนองคาย		
๑.๑ การแก้ไขการจราจรเพื่อปรับปรุงจุดอันตรายในเขตชุมชน	-	✓
๒. จังหวัดอุดรธานี		
๒.๑ การเตรียมการด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๖	✓	-
๒.๒ รายงานสถิติและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอุดรธานี	✓	-
๒.๓ การเตรียมการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ และการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร	✓	-

ตารางที่ ๑๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓. จังหวัดชัยภูมิ		
๓.๑ ความร่วมมือการบูรณาการดำเนินงานเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๗ เมษายน ๒๕๖๖	✓	-
๓.๒ ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ (ศปภ.จังหวัดชัยภูมิ)	✓	-
๔. จังหวัดนครราชสีมา		
๔.๑ การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด - หนองปลิง	-	✓
๕. จังหวัดอุบลราชธานี		
๕.๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (ช่วงมกราคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๕) และการจัดเตรียมมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๘ เรื่อง	**๖**	**๒**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๐ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๐

ตารางที่ ๒๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดนครปฐม		
๑.๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดนครปฐม	✓	-
๑.๒ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธมณฑล	-	✓
๒. จังหวัดสมุทรปราการ		
๒.๑ การดำเนินการจุดเสี่ยงบริเวณเชิงสะพานภูมิพล ๑ และเชิงสะพานภูมิพล ๒	-	✓
๒.๒ จุดเสี่ยงและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับนักเรียน ครู ผู้ปกครองบริเวณหน้าสถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๒.๓ ผลการกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร	✓	-
๒.๓ ผลการกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร	✓	-
๒.๔ การติดตามปัญหาจุดกลับรถถนน ทล.๓๐๓ (ถนนสุขสวัสดิ์) และ ทล.๓๑๑๓ (ปู่เจ้าสมิงพราย)	-	✓
๒.๕ ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร และการกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้ย้ายรถ พ.ศ. ๒๕๖๕	✓	-
๓. จังหวัดสมุทรสาคร		
๓.๑ การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร	-	✓
๔. จังหวัดฉะเชิงเทรา		
๔.๑ การประกาศให้สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ และทางม้าลายปลอดภัย เป็นวาระจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๖๖	✓	-

ตารางที่ ๒๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดฉะเชิงเทรา (ต่อ)		
๔.๒ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ณ บริเวณถนนศรีโสธรตัดใหม่ แยกตัดกับถนนมหาจักรพรรดิ์	-	✓
๔.๓ ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางจราจรบริเวณจุดกลับรถปากทางแยกปองพล	-	✓
๔.๔ ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางถนน อบจ.ฉช.๓๐๑๔ (บ้านหนามแดง - บ้านคลองประเวศบุรีรมย์)	-	✓
๕. จังหวัดชลบุรี		
๕.๑ รายงานผลการจับกุมคดีจราจรจังหวัดชลบุรี	✓	-
๕.๒ ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	✓	-
๖. จังหวัดระยอง		
๖.๑ โครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อป้องกันและลดอุบัติภัยทางถนน	-	✓
๗. จังหวัดนครนายก		
๗.๑ การติดตั้งแบริเออร์บนเกาะกลางถนน ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๗ เรื่อง	**๗**	**๑๐**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๑

ตารางที่ ๒๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดสงขลา		
๑.๑ การปรับปรุงถนนเก้าแสนเชื่อมต่อถนนชลาทัศน์บริเวณโค้งหักศอกเก้าแสน		✓
๒. จังหวัดพังงา		
๒.๑ ความปลอดภัยด้านการจราจร	✓	
รวมทั้งสิ้น ๒ เรื่อง	**๑**	**๑**

๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ พบว่า การประชุม อจร. มีการพิจารณาประเด็นอื่น ๆ อาทิ การจัดระเบียบรถและรถเก่าที่จอดทิ้งไว้ข้างทางหลวง ความคืบหน้าโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน การอนุรักษ์สถานีรถไฟ การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุ โครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า แผนการดำเนินการก่อสร้างวางท่อก๊าซ และการจัดระเบียบร้านค้าบนทางหลวงสายต่าง ๆ เป็นต้น จำนวน ๕๐ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๔ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๓๖ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๑ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๒

ตารางที่ ๒๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
๑.๑ การพิจารณามอบอำนาจการดำเนินคดีศาลปกครองเชียงใหม่	-	✓
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ การจัดระเบียบรถและรถเก่าที่จอดทิ้งไว้ข้างทางหลวงในเขตเมืองลำปาง	-	✓
๒.๒ โครงการพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์ในจังหวัดลำปาง	-	✓
๓. จังหวัดลำพูน		
๓.๑ คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก ที่ ๓/๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด	✓	-
๔. จังหวัดเชียงราย		
๔.๑ คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม ในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงราย	✓	-
๔.๒ ความคืบหน้าโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย	-	✓
๕. จังหวัดแพร่		
๕.๑ ความคืบหน้าการจัดตั้งจุด Container Yard (CY) ณ สถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่	-	✓
๕.๒ แนวทางการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดแพร่	✓	-
๕.๓ ข้อเสนอของสภาอุตสาหกรรมจังหวัดแพร่ เรื่อง การปรับเปลี่ยนผังเมืองเพื่อรองรับบริบทของเมืองและรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ	-	✓
๕.๔ การนำเสนอโครงงานศึกษาวิจัย โครงการศึกษาแผนที่นำทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit Oriented Development: TOD) รองรับจุดหมายการท่องเที่ยวอัจฉริยะ (Smart Tourism Destination) จังหวัดแพร่	-	✓
๕.๕ ร่างคำสั่งคณะทำงานกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนเมืองแพร่และพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดแพร่	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๑ เรื่อง	**๓**	**๘**

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๖ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๑๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๓

ตารางที่ ๒๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดบึงกาฬ		
๑.๑ ความคืบหน้าโครงการติดตั้งเครื่องหมายจราจร ตีเส้นจราจร ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว และอาณัติสัญญาณต่าง ๆ ด้านการจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (บริเวณถนนสาย บก.๒๐๐๕ บ้านศรีวิไล หมู่ที่ ๑ ตำบลศรีวิไล - บ้านนาแสง หมู่ที่ ๑ ตำบลนาแสง อำเภอศรีวิไล จังหวัดบึงกาฬ)	-	✓
๑.๒ โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ	-	✓
๑.๓ ข้อเสนอแนะสำหรับการจัดงานครบรอบ ๑๒ ปีจังหวัดบึงกาฬ	✓	-
๒ จังหวัดหนองคาย		
๒.๑ แต่งตั้งอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมใน อจร.จังหวัดหนองคาย	✓	-
๒.๒ โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ	-	✓
๓ จังหวัดอุดรธานี		
๓.๑ การสรรหาคณะอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งแทนอนุกรรมการฯ ท่านเดิม	✓	-
๓.๒ โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ	-	✓
๓.๓ ภาพรวมการประชุม อจร. จังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	✓	-
๓.๔ การแก้ไขปัญหาเรื่องรถรับ - ส่งนักเรียน	-	✓
๔ จังหวัดนครพนม		
๔.๑ ความคืบหน้าโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	-	✓
๕ จังหวัดชัยภูมิ		
๕.๑ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑)	-	✓
๖ จังหวัดนครราชสีมา		
๖.๑ ความคืบหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค	-	✓
๖.๒ การขุดท่อร้อยสายไฟบริเวณห้าแยกหัวรถไฟ	-	✓
๖.๓ การอนุรักษ์สถานีรถไฟนครราชสีมา	-	✓

ตารางที่ ๒๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๗ จังหวัดอุบลราชธานี		
๗.๑ คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ ๓/๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ (คำสั่ง คจร.ที่ ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้ง อจร.จังหวัดอุบลราชธานี)	✓	-
๗.๒ การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุ	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๖ เรื่อง	**๕**	**๑๑**

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๒ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๖ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๖ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๔

ตารางที่ ๒๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		
๑.๑ ปัญหาความสกปรกบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา	-	✓
๑.๒ โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	-	✓
๒. จังหวัดนนทบุรี		
๒.๑ แผนการก่อสร้างงานปรับปรุงระบายน้ำหน้าศาลากลางจังหวัดนนทบุรี	-	✓
๒.๒ แนวคิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการนนทบุรี	-	✓
๒.๓ การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ นบ.๙๗๓ ตำบลปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี	-	✓
๒.๔ โครงการการพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัดในเขตพื้นที่จังหวัดนนทบุรี	-	✓
๒.๕ รายงานผลการหารือแนวทางการดำเนินการก่อสร้างทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) จากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี บริเวณสถานีกรมชลประทานต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณหน้าวัดชลประทานรังสฤษดิ์พระอารามหลวง	-	✓
๒.๖ คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดนนทบุรี	✓	-
๓. จังหวัดปทุมธานี		
๓.๑ โครงการนำร่องการพัฒนาระบบ ITS ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี”	-	✓

ตารางที่ ๒๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดสมุทรปราการ		
๔.๑ โครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง บนถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์	-	✓
๔.๒ โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า	-	✓
๔.๓ การลงนาม MOU การใช้มาตรการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างตำรวจและกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	✓	-
๔.๔ แผนการดำเนินการก่อสร้างวางท่อก๊าซทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์)	-	✓
๕. จังหวัดชลบุรี		
๕.๑ โครงการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	-	✓
๕.๒ เสนอให้มีจุดจอดรถบริเวณหอพระพุทธสิหิงค์	-	✓
๖. จังหวัดระยอง		
๖.๑ การจัดทำร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง อัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	-	✓
๗. จังหวัดนครนายก		
๗.๑ การรื้อถอนป้ายที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ติดตั้งในเขตทางหลวง	✓	-
๗.๒ การจัดระเบียบร้านค้าบนทางหลวงสายต่าง ๆ	-	✓
๗.๓ สรุปผลการดำเนินงาน อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)	✓	-
๗.๔ การปลูกฝังวินัยจราจรให้เด็กนักเรียน	✓	-
๗.๕ ความก้าวหน้าการก่อสร้างท่อระบายน้ำ (ท่อลอด) บริเวณสะพานลำรางหนองอ้อ สะพานลำรางหนองตาดำ และสะพานลำรางหนองแจงแมง อำเภอเมืองนครนายก และอำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก ถนนสุวรรณศร เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม	-	✓
๗.๖ การจัดงานขุนด่านมาราธอนประจำปี ๒๕๖๖	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๒๒ เรื่อง	**๖**	**๑๖**

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๕

ตารางที่ ๒๕ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดภูเก็ต		
๑.๑ หารือที่ประชุมในประเด็นองค์ประกอบของ อจร.จังหวัดภูเก็ต	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑ เรื่อง	**๐**	**๑**

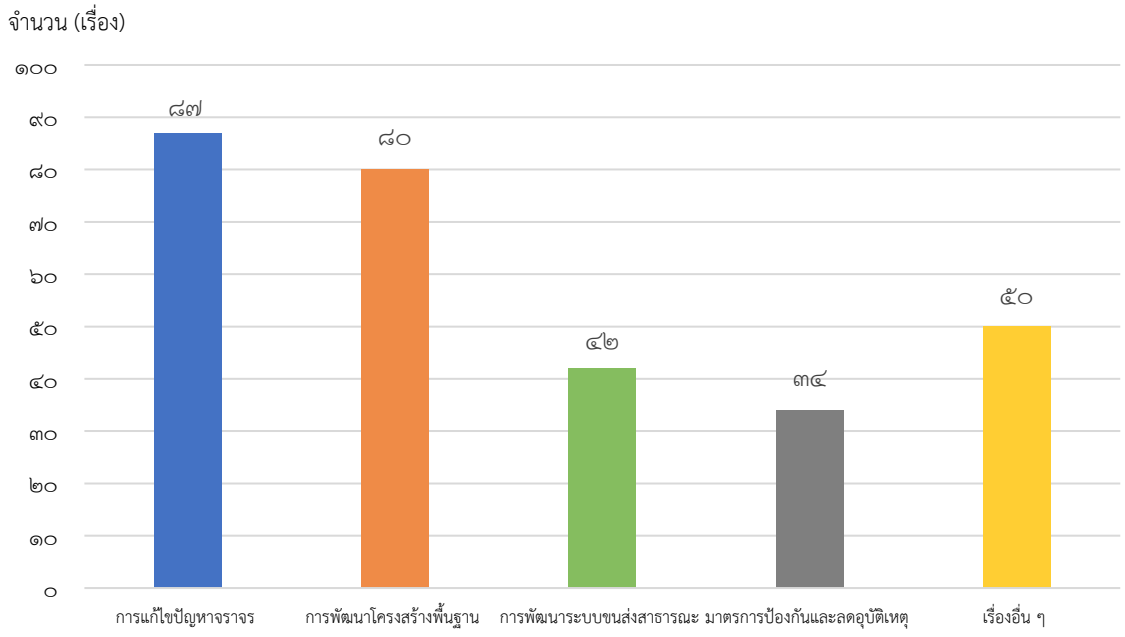
๓. ผลการดำเนินงาน อจร.จังหวัดในภาพรวม

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก) พบว่า

๓.๑ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีการประชุม อจร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัด จำนวน ๕๑ ครั้ง ใน ๓๐ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๔๗ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. (ทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด)

๓.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่สำคัญของจังหวัดในภูมิภาคที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วย ๕ ประเด็นปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ซึ่งรวมเรื่องที่มีการพิจารณาทั้งสิ้น จำนวน ๒๙๕ เรื่อง

๓.๓ จากประเด็นที่ประชุม อจร. พิจารณาทั้ง ๕ ประเด็น จำนวน ๒๙๓ เรื่อง พบว่า ประเด็นที่มีการพิจารณามากที่สุด ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน ๘๗ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๖๙ สำหรับประเด็นการพิจารณารองลงมา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๘๐ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๐ เรื่องอื่น ๆ จำนวน ๕๐ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๐๖ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๓๓ และมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๓๔ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๖๐ โดยประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทั้ง ๕ ประเด็น อจร. ได้นำไปสู่การดำเนินการแล้ว จำนวน ๕๑ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๔๑ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๒๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๕๙ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด ดังภาพที่ ๓ และตารางที่ ๒๖



ภาพที่ ๓ ประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ตารางที่ ๒๖ สรุปประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ภาค	การแก้ไขปัญหาจราจร			การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ			มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ			เรื่องอื่น ๆ			รวมทั้งหมด		
	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม
เหนือ	๓	๘	๑๑	๐	๑๓	๑๓	๐	๑๑	๑๑	๑	๖	๗	๓	๘	๑๑	๗	๔๖	๕๓
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๒	๑๓	๑๕	๑	๒๘	๒๙	๐	๑๗	๑๗	๖	๒	๘	๕	๑๑	๑๖	๑๔	๗๑	๘๕
กลางและตะวันออก	๑๒	๓๘	๕๐	๐	๒๕	๒๕	๒	๘	๑๐	๗	๑๐	๑๗	๖	๑๖	๒๒	๒๗	๙๗	๑๒๖
ใต้	๑	๑๐	๑๑	๐	๑๓	๑๓	๑	๓	๔	๑	๑	๒	๐	๑	๑	๓	๒๘	๓๑
รวม	**๑๘**	**๖๙**	**๘๗**	**๑**	**๗๙**	**๘๐**	**๓**	**๓๙**	**๔๒**	**๑๕**	**๑๙**	**๓๔**	**๑๔**	**๓๖**	**๕๐**	**๕๑**	**๒๔๒**	**๒๙๓**
ร้อยละ	**๒๐.๖๙**	**๗๙.๓๑**	**๑๐๐**	**๑.๒๕**	**๙๘.๗๕**	**๑๐๐**	**๗.๑๔**	**๙๒.๘๖**	**๑๐๐**	**๔๔.๑๒**	**๕๕.๘๘**	**๑๐๐**	**๒๘.๐๐**	**๗๒.๐๐**	**๑๐๐**	**๑๗.๔๑**	**๘๒.๕๙**	**๑๐๐**
รวมทั้งสิ้น	**๘๗**			**๘๐**			**๔๒**			**๓๔**			**๕๐**			**๒๙๓**		
ร้อยละ	**๒๙.๖๙**			**๒๗.๓๐**			**๑๔.๓๓**			**๑๑.๖๐**			**๑๗.๐๖**					

๓.๔ เปรียบเทียบการดำเนินงานในมิติของประสิทธิภาพและประสิทธิผล พบว่า

๓.๔.๑ **มิติประสิทธิภาพ** พิจารณาจากจำนวนจังหวัดที่ได้มีการจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ พบว่า การผลักดันให้จังหวัดใช้กลไก อจร. ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งและพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัดในภูมิภาค ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ มีจำนวน ดังตารางที่ ๒๗

ตารางที่ ๒๗ การจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖

ภาค	จำนวนจังหวัดที่จัดประชุม (จังหวัด)					จำนวนครั้งที่จัดการประชุม (ครั้ง)				
	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖
เหนือ	๘	๘	๒	๖	๕	๑๕	๑๕	๔	๙	๙
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๖	๗	๕	๕	๗	๑๐	๑๒	๗	๘	๑๒
กลางและตะวันออก	๑๑	๙	๑๑	๑๐	๑๔	๒๖	๒๐	๒๐	๑๘	๒๓
ใต้	๒	-	๑	๔	๔	๒	-	๒	๕	๗
รวม	**๒๗**	**๒๔**	**๑๙**	**๒๕**	**๓๐**	**๕๓**	**๔๗**	**๓๓**	**๔๐**	**๕๑**
ร้อยละของ อจร. ทั่วประเทศ	**๓๕.๕๓**	**๓๑.๕๘**	**๒๕.๐๐**	**๓๒.๘๙**	**๓๙.๔๗**					

จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งที่มีการจัดประชุม อจร. ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ ในปี ๒๕๖๒ มีการประชุม ๕๓ ครั้ง ใน ๒๗ จังหวัด ปี ๒๕๖๓ การประชุม ๔๗ ครั้ง ใน ๒๔ จังหวัด ปี ๒๕๖๔ มีการประชุม ๓๓ ครั้ง ใน ๑๙ จังหวัด ปี ๒๕๖๕ มีการประชุม ๔๐ ครั้ง ใน ๒๕ จังหวัด และปี ๒๕๖๖ มีการประชุม ๕๑ ครั้ง ใน ๓๐ จังหวัด หรือคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๕๓ ๓๑.๕๘ ๒๕.๐๐ ๓๒.๘๙ และ ๓๙.๔๗ ของ อจร. ทั่วประเทศ ตามลำดับ ซึ่งจำนวนของจังหวัดที่มีการประชุมในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีจำนวนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ ๖.๕๘ เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ลดความรุนแรงลง ส่งผลให้จำนวนการประชุมเพิ่มมากขึ้น

๓.๔.๒ **มิติประสิทธิผล** พิจารณาจากการนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งให้กระทรวงคมนาคมทราบ ซึ่งได้มีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดหาแนวทางการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด รวมจำนวน ๒๙๓ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕๑ เรื่อง (ร้อยละ ๑๗.๔๑) และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๒๔๒ เรื่อง (ร้อยละ ๘๒.๕๙) โดยประเด็นที่ได้มีการพิจารณามากที่สุด คือ การแก้ไขปัญหาจราจร ส่วนประเด็นรองลงมา คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เรื่องอื่น ๆ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ตามลำดับ นอกจากนี้การดำเนินงาน อจร. ก่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในพื้นที่และส่วนกลางได้อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนขึ้น

๔. ข้อเสนอแนะ

อจร. เป็นการขยายเครือข่ายเพื่อสร้างกระบวนการทำงาน การสื่อสารอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง และมีการติดตามผลการประชุมเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ รวมทั้งเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ การดำเนินงานของ อจร. มีประเด็นที่กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และจังหวัดได้ร่วมกันให้ความสำคัญ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งทางบก น้ำ ราง และอากาศ เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยการวางแผนการพัฒนาให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพในทุกมิติ

ภาคผนวก ก

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

(ตุลาคม ๒๕๖๕ - กันยายน ๒๕๖๖)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๕			๒๕๖๖								
		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	-												
๓. ลำปาง	๑						✓						
๔. ลำพูน	๒				✓							✓	
๕. เชียงราย	๑											✓	
๖. น่าน	-												
๗. พะเยา	-												
๘. แพร่	๓					✓				✓		✓	
๙. ตาก	-												
๑๐. พิษณุโลก	-												
๑๑. เพชรบูรณ์	-												
๑๒. สุโขทัย	-												
๑๓. อุตรดิตถ์	-												
๑๔. กำแพงเพชร	-												
๑๕. นครสวรรค์	-												
๑๖. พิจิตร	-												
๑๗. อุทัยธานี	-												
รวม	**๙**	**-**	**-**	**-**	**๒**	**๑**	**๑**	**-**	**๑**	**๑**	**-**	**๓**	**-**
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)													
๑. บึงกาฬ	๑					✓							
๒. เลย	-												
๓. หนองคาย	๑				✓								
๔. หนองบัวลำภู	-												
๕. อุดรธานี	๓			✓				✓					✓
๖. นครพนม	๑										✓		
๗. มุกดาหาร	-												
๘. สกลนคร	-												
๙. กาฬสินธุ์	-												
๑๐. ขอนแก่น	-												
๑๑. มหาสารคาม	-												
๑๒. ร้อยเอ็ด	-												
๑๓. ชัยภูมิ	๒						✓						✓
๑๔. นครราชสีมา	๓					✓			✓		✓		
๑๕. บุรีรัมย์	-												
๑๖. สุรินทร์	-												
๑๗. ยโสธร	-												
๑๘. ศรีสะเกษ	-												
๑๙. อำนาจเจริญ	-												
๒๐. อุบลราชธานี	๑			✓									
รวม	**๑๒**	**-**	**-**	**๒**	**๑**	**๒**	**๑**	**๑**	**๑**	**-**	**๒**	**-**	**๒**

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

(ตุลาคม ๒๕๖๔ - กันยายน ๒๕๖๕)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๔			๒๕๖๕								
		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	-												
๒. พระนครศรีอยุธยา	๒							✓		✓			
๓. ลพบุรี	-												
๔. สระบุรี	-												
๕. สิงห์บุรี	-												
๖. อ่างทอง	-												
๗. นนทบุรี	๒					✓				✓			
๘. ปทุมธานี	๒						✓					✓	
๙. นครปฐม	๑			✓									
๑๐. สมุทรปราการ	๔			✓		✓			✓				✓
๑๑. กาญจนบุรี	-												
๑๒. ราชบุรี	-												
๑๓. สุพรรณบุรี	๑				✓								
๑๔. ประจวบคีรีขันธ์	๑				✓								
๑๕. เพชรบุรี	-												
๑๖. สมุทรสงคราม	๑									✓			
๑๗. สมุทรสาคร	๑										✓		
๑๘. ฉะเชิงเทรา	๑										✓		
๑๙. ชลบุรี	๑	✓											
๒๐. ระยอง	๒		✓				✓						
๒๑. จันทบุรี	๑			✓									
๒๒. ตราด	-												
๒๓. นครนายก	๓			✓		✓					✓		
๒๔. ปราจีนบุรี	-												
๒๕. สระแก้ว	-												
รวม	**๒๓**	**๑**	**๑**	**๔**	**๒**	**๓**	**๒**	**๒**	**-**	**๓**	**๓**	**๑**	**๑**
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)													
๑. ชุมพร	๑			✓									
๒. นครศรีธรรมราช	-												
๓. พัทลุง	-												
๔. สุราษฎร์ธานี	-												
๕. สงขลา	๑	✓											
๖. กระบี่	-												
๗. ตรัง	-												
๘. พังงา	๑	✓											
๙. ภูเก็ต	๔		✓			✓			✓			✓	
๑๐. ระนอง	-												
๑๑. สตูล	-												
๑๒. นราธิวาส	-												
๑๓. ปัตตานี	-												
๑๔. ยะลา	-												
รวม	**๗**	**๒**	**๑**	**๑**	**-**	**๑**	**-**	**๑**	**-**	**-**	**-**	**๑**	**-**
รวมทั้งสิ้น	**๕๑ ครั้ง ๓๐ จังหวัด**												

ภาคผนวก ข

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.จังหวัด

ลำดับที่ ๑ จังหวัดเชียงใหม่

๑. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. รายงานผลการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถบริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภา ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ กรมทางหลวง (ทล.) ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการทดลองปรับจุดกลับรถหน้าหมู่บ้านคุรุสภาและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด บริเวณแยกหมู่บ้านคุรุสภาที่มีปัญหามาอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการปรับปรุงทางกายภาพจัดทำช่องกลับรถโดยเฉพาะเพื่อดำเนินการแก้ไขเบื้องต้นแล้ว แต่เนื่องจากปริมาณการจราจรของรถเส้นทางหลักมีปริมาณมาก ก่อให้เกิดปัญหารอคิวกลับรถนาน เนื่องจากรถในเส้นทางหลักใช้ความเร็วสูง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยในอนาคตแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ มีแผนในการปรับปรุงจุดกลับรถให้เป็นระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมแบบ Adaptive Control ประกอบด้วย (๑) ไฟสัญญาณจราจร (๒) ไฟฟ้าแสงสว่างชนิดติดตั้งบนหัวเสา (๓) ก่อสร้างเกาะแบ่งถนนและขยายความยาวของช่องรอกลับรถเพิ่มเติม (๔) ทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่ โดยในช่วงที่ไม่มีรถเข้ามาบริเวณจุดกลับรถ รถที่วิ่งเส้นทางหลักจะได้สัญญาณไฟเขียวทั้ง ๒ ทิศทาง เมื่อมีรถมารอ บริเวณจุดกลับรถระบบจะบริหารจัดการให้มีสัญญาณไฟเขียวเพื่อเลี้ยวรถได้ ในขณะที่เส้นทางหลักฝั่งตรงข้ามจะได้สัญญาณไฟแดงจะทำให้การกลับรถมีความสะดวก และปลอดภัยมากขึ้น แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ประมาณการงบประมาณในการดำเนินการก่อสร้าง ประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งยังไม่มีงบประมาณรองรับ ทั้งนี้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณจาก ทล. ส่วนกลาง และจะขอใช้งบประมาณพัฒนาจังหวัดเพื่อใช้ในการดำเนินการแก้ไขปัญหา แต่ไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ทำให้ปัจจุบันบริเวณจุดกลับรถดังกล่าวยังเป็นการจัดการจราจรแบบใช้ concrete barrier ไปวางเป็นเกาะกลางถนนเพื่อให้รถที่มาจากทางแยกแม่กวงและรถที่มาจากดอยสะเก็ดสามารถกลับรถได้แต่รถที่ออกจากหมู่บ้านคุรุสภาที่จะเลี้ยวขวาต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถในจุดกลับรถถัดไป ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้รับรายงานความเดือดร้อนและไม่มีอุบัติเหตุรุนแรงจากการบังคับการจราจรในบริเวณดังกล่าว **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) ปัจจุบันการจราจรบนเส้นทางหลักต่าง ๆ มีปริมาณการจราจรมาก ขอให้พิจารณาบริเวณที่มีจุดกลับรถสองทิศทางซึ่งมีอยู่หลายจุด ซึ่งทำให้กลับรถได้ยากขึ้นและมีความล่าช้าโดยขอให้พิจารณาให้มีการกลับรถเฉพาะทิศทางเดียวเพื่อลดการบดบังทัศนวิสัยและการเกิดอุบัติเหตุ ๒) ขอให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการตามขั้นตอนในการของบประมาณในปีถัดไป ส่วนการของบประมาณพัฒนาจังหวัดอาจจะยังไม่ได้รับการจัดสรร เนื่องจากต้องใช้งบประมาณไปดำเนินการในเรื่องที่จำเป็นเร่งด่วนก่อน ซึ่งในการแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวจะได้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในลำดับต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท.เชียงใหม่ที่ ๒
๒. ผลการดำเนินงานแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ (ปภ.จังหวัดเชียงใหม่) รายงานว่า ปภ. จังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ สรุปได้ ดังนี้ ๑) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุ ๑๓ ครั้ง บาดเจ็บ ๑๔ ราย เสียชีวิต ๔ ราย ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ - ๔ มกราคม ๒๕๖๖ เกิดอุบัติเหตุ ๗๑ ครั้ง บาดเจ็บ ๗๒ ราย เสียชีวิต ๕ ราย ๓) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ เกิดอุบัติเหตุ ๑๑ ครั้ง บาดเจ็บ ๑๑ ราย เสียชีวิต ๑ ราย	ปภ.จังหวัดเชียงใหม่

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ดังตาราง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	พฤติกรรมเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ	ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ
- ดื่มแล้วขับ ร้อยละ ๓๙.๐๒ - ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๑๘.๒๙ - ทัศนวิสัยไม่ดี ร้อยละ ๑๔.๖๓ - ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ ๑๐.๙๘ - สภาพถนน ร้อยละ ๖.๑๐ - สภาพรถ ร้อยละ ๔.๘๗ - หลับใน ร้อยละ ๒.๔๔ - มีสิ่งกีดขวางบนถนน ร้อยละ ๒.๔๔ - แซงรถผิดกฎหมาย ร้อยละ ๑.๒๒	- ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๔๕.๓๖ - ดื่มแล้วขับ ร้อยละ ๒๒.๖๘ - ฝ่าสัญญาณไฟจราจรและเครื่องหมายจราจร ร้อยละ ๑๐.๓๑ - ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๖.๑๘ - ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ ๔.๑๒ - อื่น ๆ ร้อยละ ๓.๑๐ - รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ ๒.๐๖ - ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ ๒.๐๖ - นั่งท้ายกระบะ ร้อยละ ๒.๐๖ - ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ ๑.๐๓ - หลับใน ร้อยละ ๑.๐๓	- จักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๙.๑๙ - รถกระบะ ร้อยละ ๘.๑๑ - รถยนต์ ร้อยละ ๑.๓๕ - รถบรรทุก ๖ ล้อ ร้อยละ ๑.๓๕	- ทางตรง ร้อยละ ๗๓.๒๔ - ทางโค้งปกติ ร้อยละ ๒๓.๓๕ - ทางโค้งหักศอก ร้อยละ ๑.๔๑ - ทางหลวง ร้อยละ ๔๙.๓ - ถนนในหมู่บ้าน ร้อยละ ๔๓.๖๖ - ทางหลวงชนบท ร้อยละ ๒.๘๒ - ถนนเทศบาล ร้อยละ ๑.๔๑

เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอ พบว่า

• อำเภอที่ไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอกัลยาณิวัฒนา อำเภอแม่วาง และอำเภออมก๋อย

• อำเภอที่มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอสันกำแพง อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอฝาง อำเภอสันทราย และอำเภอหางดง อำเภอละ ๑ ราย

• อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๒๒ อำเภอ ได้แก่ (๑) อำเภอแม่แตง ๑๒ ครั้ง (๒) อำเภอแม่ริม ๖ ครั้ง (๓) อำเภอดอยเต่า อำเภอแม่แจ่ม อำเภอสันกำแพง และอำเภอสารภี อำเภอละ ๔ ครั้ง (๔) อำเภอจอมทอง อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอฝาง อำเภอพร้าว อำเภอแม่อาย อำเภอเวียงแหง อำเภอสะเมิง และอำเภอฮอด อำเภอละ ๓ ครั้ง (๕) อำเภอดอยหล่อ อำเภอเมืองเชียงใหม่ อำเภอสันทราย อำเภอสันป่าตอง และอำเภอหางดง อำเภอละ ๒ ครั้ง และ (๖) อำเภอเชียงดาว อำเภอไชยปราการ และอำเภอแม่ออน อำเภอละ ๑ ครั้ง

ผลการดำเนินการตามเป้าหมาย

• เป้าหมายหลัก จำนวนครั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง

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

• เป้าหมายรอง จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตตามสาเหตุ ลดลงร้อยละ ๕ ของค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง

เป้าหมาย		เป้าหมาย	ปีใหม่ ๒๕๖๖	ลดลง/เพิ่มขึ้น	คิดเป็นร้อยละ
เสียชีวิต/บาดเจ็บที่เป็นเยาวชนเมาแล้วขับ		๓	๑	– ๒	๖๖.๖๖
เสียชีวิต/บาดเจ็บที่เป็นเยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย		๑๓	๗	– ๖	๔๖.๑๕
เสียชีวิต/บาดเจ็บจากการไม่สวมหมวกนิรภัย		๗๖	๔๔	– ๓๒	๔๒.๑๐
เสียชีวิต/บาดเจ็บบนทางข้าม		๐	๐	๐	๑๐๐
เสียชีวิตอำเภอสีแดง	อำเภอสันทราย	๓	๑	– ๒	๖๖.๖๖
	อำเภอเมืองเชียงใหม่	๒	๐	– ๒	๑๐๐
	อำเภอสันป่าตอง	๒	๐	– ๒	๑๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปภ.จังหวัดเชียงใหม่ ได้วิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าวในรูป SWOT Analysis ดังตาราง

Strength (จุดแข็ง)	– มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการฯ ในทุกระดับ – หน่วยงานและบุคลากรมีความพร้อมตามยุทธศาสตร์ ๕ เสาหลัก – มีภาคีเครือข่ายที่มีความพร้อม ทั้งภาครัฐเอกชน – มีการบูรณาการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรวดเร็ว – มีการลงพื้นที่วิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนน – ดำเนินการ "ด่านชุมชน" เข้มแข็ง – กวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกกรณี – ขอความร่วมมือสถานประกอบการ งดจำหน่ายแอลกอฮอล์ – ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจร ห้ามรถโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นดอย – นำนวัตกรรมกล้อง AI, CCTV, Speed/Red light Camera มาใช้
Weakness (จุดอ่อน)	– งบประมาณที่สนับสนุนยังไม่เพียงพอกับอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ – จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอตลอด ๒๔ ชั่วโมง – บางตำบลไม่มีหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
Opportunity (โอกาส)	– ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา – มีการสนับสนุนจากภาคเอกชน อาทิ งบประมาณ และสิ่งของจำเป็นในการตั้งจุดตรวจ จุดบริการ – มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
Threat (อุปสรรค)	– ยังมีสถานประกอบการบางแห่งจำหน่ายแอลกอฮอล์ให้เยาวชน – ประชาชนยังฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมาแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินกำหนด – จังหวัดเชียงใหม่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้คนเดินทางเข้ามาจำนวนมาก จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง – สภาพแวดล้อมมีหมอกในช่วงเช้าส่งผลต่อทัศนวิสัย มีทางลัดทางเลี่ยงจำนวนมาก ทำให้หลบหลีกด่านได้ง่าย

โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

• บังคับใช้กฎหมาย ๒๔ ชั่วโมง โดยเฉพาะการตั้งด่านตรวจ จุดสกัดต่าง ๆ

• รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ต่อเนื่อง เน้นการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% และไม่ใช้ความเร็วเกินกำหนด

• ขอความร่วมมือผู้ประกอบการกวดขันการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะเยาวชน และให้ปฏิบัติตามมาตรการของคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดเชียงใหม่อย่างเคร่งครัด

• จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ

• บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเยาวชนเมาแล้วขับอย่างเข้มงวด หากมีการกระทำผิดกฎหมายให้ดำเนินคดีจนถึงที่สุด

• ตรวจสอบความพร้อมของรถกู้ชีพ กู้ภัย ให้มีความพร้อม รวมทั้ง พิจารณาติดตั้ง GPS ทุกคัน

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

---

๓. ความคืบหน้าระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) — รฟม.

ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง มีเส้นทางตั้งแต่โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี โดยจะวิ่งตามแนวเส้นทางแนวถนนโชตนา (ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗) จนถึงบริเวณแยกศาลเชียงใหม่ เลี้ยวขวาวิ่งตามแนวถนนสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ไปจนแยกสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ ๗๐๐ ปี ข้ามคลองชลประทานเลี้ยวซ้ายไปตามถนนคันคลองชลประทานไปจนถึงบริเวณสี่แยกหนองฮ่อ แล้วเลี้ยวซ้ายขนานไปกับถนนหนองฮ่อ (ทล.๑๓๖๖) ไปจนถึงแยกกองกำลังผาเมือง ซึ่งจุดนี้ ทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีแดงจะเปลี่ยนจากทางวิ่งระดับดินเป็นทางวิ่งใต้ดิน จากนั้นเลี้ยวขวาไปตามแนวถนนโชตนาอีกครั้ง ลอดผ่านทางลอดที่แยกข่วงสิงห์ (ถนนเลียบคูเมืองด้านนอกฝั่งทิศเหนือ) และเลี้ยวขวาไปจนถึงแจ่งหัวลิน จึงเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนบุญเรืองฤทธิ์ผ่านโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ จนถึงแจ่งกู่เฮืองไปตามถนนมหิดล (ทล.๑๑๔๑) ไปจนถึงแยกท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (ทชม.) วิ่งตรงไปยังแนวคลองระบายน้ำด้าข้าง ทชม. ซึ่งจะเปลี่ยนจากระดับใต้ดินเป็นทางวิ่งระดับดิน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แล้ววิ่งออกไปที่ถนนเชียงใหม่ - หางดง (ทล.๑๐๘) ไปสิ้นสุดบริเวณแยกแม่เหียะสมานสามัคคี โดยมีระยะทางทั้งหมด ๑๕.๗ กิโลเมตร แบ่งเป็นระบบใต้ดิน ๖.๕ กิโลเมตร และระบบวิ่งระดับดิน ๙.๒ กิโลเมตร มีสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด ๑๖ สถานี ประมาณการของเงินลงทุนเบื้องต้นอยู่ที่ ๒๙,๕๒๓.๓๐ ล้านบาท

อย่างไรก็ดี โครงการมีผลตอบแทนการลงทุนต่ำ กระทรวงคมนาคม (คค.) จึงให้ รฟม.ทบทวนระบบรถไฟฟ้าเพื่อลดวงเงินลงทุนโครงการโดย รฟม. ได้เริ่มงานศึกษาทบทวนโครงการตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ และจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างนำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบระบบขนส่งมวลชน และผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

โดยมีรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ๓ ทางเลือก ประกอบด้วย

ทางเลือกที่ ๑ รูปแบบโครงสร้างผสม (ใต้ดิน+ระดับดิน)/ระบบรถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะ บริเวณในเมืองเป็นโครงสร้างใต้ดิน ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้จะเป็นระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบเหนือศีรษะ (Overhead Catenary System)

ทางเลือกที่ ๒ รูปแบบโครงสร้างระดับดินทั้งเส้นทาง/ระบบรถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะ บริเวณในเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางร่วมกับยานพาหนะอื่น ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้จะเป็นระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบ Battery

ทางเลือกที่ ๓ รูปแบบโครงสร้างระดับดินทั้งเส้นทาง/ระบบรถรางไฟฟ้าล้อยาง (Rubber–Tyred Tram) บริเวณนอกเมืองเป็นระดับดินเขตทางเฉพาะ บริเวณในเมืองจะเป็นทางวิ่งที่มีเขตทางร่วมกับยานพาหนะอื่น ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่ใช้จะเป็นระบบจ่ายไฟฟ้าเป็นแบบ Battery

ผลการเปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม

ทางเลือกที่ ๓ เป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากค่าลงทุนงานก่อสร้างและเครื่องจักร คาบำรุงรักษาและดำเนินการ คาเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง และผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างน้อยกว่าระบบอื่นๆ

ทางเลือกที่ ๒ มีความเหมาะสมรองลงมา ซึ่งแม้ว่ามีความน่าเชื่อถือของเทคโนโลยีมากกว่าระบบรถรางไฟฟ้าลอยาง แต่มีมูลค่าการลงทุนกอสร่างและเครื่องจักร คาบำรุงรักษาและดำเนินการรวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสรางมากกว่าระบบรถรางไฟฟาแบบลอยาง

ทางเลือกที่ ๑ เปนรูปแบบที่มีคะแนนความเหมาะสมน่อยที่สุด ซึ่งแมวาจะมีความนาเชื่อถือของระบบสูงแตมีคาลงทุนกอสรางและเครื่องจักร คาบำรุงรักษาและดำเนินการ คาเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งผลกระทบตอสิ่งแวดลอมในระยะกอสรางมากกวาระบบอื่นๆ

ผลการประชุมรับฟงความคิดเห็นของประชาชนตอผลการเปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการดำเนินงาน

๑) ความคิดเห็นตอรูปแบบแนวเสนทางโครงการที่เหมาะสม

รูปแบบแนวเสนทางโครงการ	รอยละ
รูปแบบโครงสรางระดับดินทั้งเสนทาง โดยบริเวณพื้นที่นอกเมืองจะเปนทางวิ่งที่มีเขตทางเฉพาะสวนบริเวณพื้นที่ในเมืองจะเปนทางวิ่งที่มีเขตทางรวมกับยานพาหนะอื่น หรือรูปแบบที่ รฟม. เห็นวาเหมาะสมตามผลการศึกษาเปรียบเทียบ	๔๙.๔๐
รูปแบบโครงสรางผสมระหวางใตดินและระดับดิน โดยบริเวณพื้นที่นอกเมืองจะเปนทางวิ่งระดับดินที่มีเขตทางเฉพาะ สวนบริเวณพื้นที่ในเมืองจะเปนทางวิ่งใตดิน	๔๗.๕๐
ไมแสดงความคิดเห็น	๓.๑๐

๒) ความคิดเห็นตอระบบเทคโนโลยีรถไฟฟาที่เหมาะสม

ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟา	รอยละ
ระบบรถรางไฟฟาลอยาง (Rubber-Tyred Tram) หรือเปนรูปแบบที่ รฟม. เห็นวาเหมาะสมตามผลการศึกษาเปรียบเทียบ	๖๓.๑๐
ระบบรถรางไฟฟาลอเหล็ก (Steel Wheel Tram)	๓๐.๖๐
ไมแสดงความคิดเห็น	๖.๓๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) ความคิดเห็นตอรูปแบบของอัตราคาโดยสารประเภทตาง ๆ

รูปแบบอัตราคาโดยสาร	ร้อยละ
อัตราคาโดยสารตามระยะทาง (Distance–based Fare) โดยกำหนดอัตราคาโดยสารเริ่มตนเทากับ ๑๔ บาท และอัตราคาโดยสารสูงสุดเทากับ ๓๐ บาท	๔๓.๑๐
อัตราคาโดยสารแบบขั้นบันได (Step Fare) โดยกำหนดอัตราคาโดยสาร ๑๕ บาท สำหรับการเดินทาง ๑ - ๘ สถานี และ อัตราคาโดยสาร ๒๐ บาท สำหรับการเดินทาง ๙ – ๑๖ สถานี	๒๙.๔๐
อัตราคาโดยสารแบบคงที่ (Flat Fare) โดยคิดอัตราคาโดยสารในอัตรา ๒๐ บาท ตลอดทั้งเสนทาง	๑๘.๘๐
อัตราคาโดยสารอื่นๆ	๘.๗๐

๔) แผนการดำเนินงาน

แผนงาน	ปี พ.ศ.
ศึกษารูปแบบการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม	มิถุนายน ๒๕๖๕ – ธันวาคม ๒๕๖๕
ขออนุมัติรูปแบบการลงทุน	พฤษภาคม ๒๕๖๖ – มิถุนายน ๒๕๖๗
คัดเลือกเอกชน (PPP)	พฤศจิกายน ๒๕๖๗ – สิงหาคม ๒๕๖๘
เริ่มงานกอสร้าง	กันยายน ๒๕๖๘
เปิดบริการ	ธันวาคม ๒๕๗๑

ความเห็นของที่ประชุม

๑) ขอให้มีการบริหารจัดการด้านการจราจร โดยเฉพาะการวิ่งรถบนดินในเขตเมือง เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ ซึ่งในเวลาเร่งด่วนในบริเวณดังกล่าวจะมีปัญหาการจราจรติดขัดมากจึงขอให้มีการวิเคราะห์และเก็บข้อมูลประกอบด้วย

๒) บริเวณแยกข่วงสิงห์ไปถึงแยกประตูช้างเผือก ปัจจุบันเป็นถนน ๔ ช่องจราจร ซึ่งมีปัญหารถติดตั้งแต่แยกข่วงสิงห์ถึงมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ หากจะให้วิ่งรถบนดินอีก ๒ ช่องจราจร จะทำให้ผิวจราจรเหลือ ๒ ช่องจราจร และในอนาคตฟุตบาทจะโดนเบียดเพื่อขยายช่องจราจร ซึ่งคนเชียงใหม่ต้องการฟุตบาทที่เพิ่มขึ้น ต้องการต้นไม้ และนำสายไฟลงดิน หากมีการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาได้

๓) ระยะเวลาในการคำนวณความคุ้มค่าของการลงทุนควรจะขยายมากกว่า ๓๐ ปี ซึ่งจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวจะทำให้การลงทุนมีความคุ้มค่ามากที่สุด ทั้งนี้ ในการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งที่เป็นรูปแบบผสมระหว่างระบบบนดินและใต้ดินน่าจะมีความเหมาะสมมากกว่าสำหรับเมืองเชียงใหม่ จึงขอให้ รฟม. รับไปพิจารณาด้วย

๔) ควรพิจารณาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ โดยวางโครงข่ายจากนอกเมืองเข้ามาสู่ในเมือง เพื่อรองรับคนที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวเข้ามาใช้ ขอให้เพิ่มเติมในการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนสายสีแดงไว้ด้วย ซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาคู่ขนานกันไปได้

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ขอให้ รฟม. นำประเด็นข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไปด้วย

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะ สมานสามัคคี ระยะทาง ๑๕.๘ กิโลเมตร วงเงินลงทุน ๒๕,๗๓๖ ล้านบาท ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างศึกษารูปแบบเทคโนโลยีที่เหมาะสมต่อการลงทุนโครงการฯ ตลอดจนรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ ซึ่ง รฟม. ได้รับมอบนโยบายจาก คค. ให้พิจารณาแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อยางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาคเพื่อให้มูลค่าการลงทุนโครงการมีความเป็นไปได้ต่อการเปิดให้บริการเดินรถ เมื่อได้ข้อสรุปแล้ว รฟม. จะเสนอ คค. เพื่อพิจารณา คาดว่าจะนำเสนอ ครม. ในช่วงกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จากนั้นจะดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗ – สิงหาคม ๒๕๖๘ โดยจะดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืนที่ดินควบคู่ไปด้วยให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ จากนั้นจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๑

ผู้แทนหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ มีข้อเสนอแนะว่า เมื่อได้ข้อสรุปรูปแบบเทคโนโลยีของระบบขนส่งมวลชนที่จะนำมาใช้ในเส้นทางสายสีแดงแล้ว ขอให้ รฟม. จัดประชุมเพื่อรับฟังความเห็นของประชาชน

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จังหวัดเชียงใหม่อีกครั้ง โดยเฉพาะหากเป็นรูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ผิวจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่ร่วมกับการจราจรปกติ โดยมีความกังวลเนื่องจากถนนในเขตเมืองเชียงใหม่ที่อยู่ในแนวเส้นทางสายสีแดงมีความกว้างไม่เกิน ๔ ช่องจราจร หากมีระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าล้อยางเพิ่มเข้าไปอีกเกรงว่าจะกระทบต่อการเดินทางและการใช้ชีวิตของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๔. ผลการดำเนินงานโครงการที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ความคืบหน้าโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อแสดงให้เห็นภาพรวมของโครงการด้านจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗ ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าภาพรวมโครงการสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาด้านคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้ ๑) มิติการพัฒนาทางถนน (๑) แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดเชียงใหม่ โครงการขนาดใหญ่ตามแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๖ จำนวน ๑๔ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๔ โครงการ ได้แก่ (๑.๑) โครงการที่เปิดดำเนินการแล้ว	ทช. ทล. รฟท. ทอท.

ลำดับที่	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ
๑.	๑๒๑	ทางลอดทางแยก ทล. ๑๒๑ กับ ทล. ๑๐๗	๓.๕๑๐	๕๙๘.๖๕	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ลอด
๒.	๒๒	สะพานลอยที่จุดตัด ทล. ๑๑ กับ ทล. ๑๒๑	๑.๐๐๐	๓๔๓.๙๓	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ลอด
๓.	๑๒๑	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก ตอน ๑ (เหมืองกุง – ต้นเปา)	๑๒.๓๙๐	๕๙๘.๔๓	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๔.	๑๑	ทางลอดที่จุดตัด ทล. ๑๑ กับ ทล. ๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง)	๓.๐๔๐	๑,๑๗๒.๗๗	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ลอด
๕.	๑๑	สามแยกดอยติ - เชียงใหม่	๒๔.๓๕๐	๑,๔๗๗	ขยายเป็น ๖ ช่องจราจร
๖.	๑๑๘	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน ต.ป่าเมี่ยง - บ.ปางน้ำถุ	๙.๒๕๐	๖๓๔.๕	ขยายเป็น ๑ ช่องจราจร
๗.	๑๑๘	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ปางน้ำถุ - บ.โป่งป่าตอง ตอน ๑, ตอน ๒	๑๒.๗๕๐	๔๗๕.๕	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๘.	๑๒๑	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ) ตอน ต.ต้นเปา - ต.ดอนแก้ว ตอน ๑, ตอน ๒	๑๖.๓๓๐	๖๑๗	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๙.	๑๑๘	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด - ต.ป่าเมี่ยง ตอน ๑, ตอน ๒	๒๒.๓๐๐	๑,๕๓๐	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร
๑๐.	๑๐๙๙	อ.ฮอด - อ.อมก๋อย - บ. แม่ตื่น (เป็นตอน ๆ)	๓๐.๐๐๐	๑๑๘	ปรับเป็นมาตรฐานทาง ชั้น ๔
รวม			**๑๓๔.๙๒**	**๗,๕๖๕.๗๘**	

(๑.๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ งบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะโครงการ	สถานะ/ความก้าวหน้า (%)
๑.	๑๐๐๑	เชียงใหม่ - บ.โป่ง	๑๔.๕๐๐	๕๙๒	ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	๕๐.๙๗
๒.	๑๐๘๘	ออบหลวง - แม่ซา (เป็นตอน ๆ)	๔๗.๗๑๐	๑๗๔	บูรณะทางสายหลัก	๔๓.๘๐
๓.	๑๒๖๓	ปางอุ๋ง – แม่นาจร (เป็นตอน ๆ)	๓๓.๕๖๐	๑๓๑	บูรณะทางสายหลัก	๘๓.๖๐
๔.	๑๒๑ และ ๑๓๑๗	ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.๑๒๑ ตัด ทล.๑๓๑๗ (แยกสันกลาง)	–	๑,๐๐๐	สะพานข้ามแยก/อุโมงค์ลอด	อยู่ระหว่างจัดทำ TOR
รวม			**๙๕.๗๗**	**๑,๘๙๗**		

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๒) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิง อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ เชื่อมโยงชุมชน ตำบลสันมหาพน อำเภอแม่แตง กับ ตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (เริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๕ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗) ลักษณะโครงการก่อสร้างสะพานพร้อมถนนเชื่อมต่อ ขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้าง ๘ เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง ๑ - ๑.๕๐ เมตร ความยาวสะพาน ๑๒๐ เมตร ถนนเชื่อมต่อยาว ๒๐ เมตร วงเงินทั้งสิ้น ๔๒.๔๑๖ ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี ซึ่งเป็นงบประมาณผูกพัน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗ ความก้าวหน้าการก่อสร้างร้อยละ ๒๘.๕๘ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑๒.๓๙ **๒) มิติการพัฒนาทางราง** (๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) โดยอยู่ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ ก่อนเสนอเรื่องไปที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ต่อไป (๒) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ คค. และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย - ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ โดยได้ดำเนินการศึกษาช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๑ เบื้องต้นได้ประมาณการวงเงินลงทุนเป็น ๒ ช่วง คือ (๑) ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๑๒ แสนล้านบาท (๒) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๓๒ แสนล้านบาท และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ ทั้งนี้ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ สรุปดังนี้ ๑) การประมาณการผลตอบแทนของโครงการในแนวเส้นทางอ้อมเมืองลพบุรี จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบสถานีในทางที่ดีขึ้นกว่าในแนวเส้นทางเดิมของ JICA ๒) การปรับปรุงข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการโดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน พบว่าอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มผลประโยชน์ของโครงการฯ ได้แก่ การคำนวณมูลค่าคาร์บอนเครดิต การพิจารณาผลประโยชน์ทางอ้อมจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น การทบทวนการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยกรอบระยะเวลาการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ จะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ **๓) มิติการพัฒนาทางน้ำ** การดำเนินงานขุดลอกในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๖๔ ร่องน้ำ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๖๓ ร่องน้ำ และปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๑๒๔ ร่องน้ำ **โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในจังหวัดเชียงใหม่** คือ โครงการขุดลอกแม่น้ำปิง ตำบลแม่ก๊า และตำบลท่าวังพร้าว อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ **โครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖** งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) จำนวน ๑๘ ร่องน้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๖ ร่องน้ำ ผลงานสะสม ร้อยละ ๕ **โครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗** งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔) มิติการพัฒนาทางอากาศ

ความก้าวหน้าโครงการพัฒนา ทชม.

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๙) ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจากปัจจุบัน ๘ ล้านคน/ปี เพิ่มเป็น ๑๖.๕ ล้านคน/ปี ส่วนการพัฒนาในระยะที่ ๒ จะดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๘ ซึ่งการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ดังกล่าวจะรองรับปริมาณผู้โดยสารเพิ่มเป็น ๒๐ ล้านคน/ปี

นอกจากนี้ ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ทชม. แห่งที่ ๒ เพื่อพัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เพิ่มขึ้น โดยมีพื้นที่โครงการอยู่ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นและความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการพัฒนา ทชม. แห่งที่ ๒ (Preliminary Feasibility Study) ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรมและการออกแบบโครงการ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) แนวทางการได้มาซึ่งที่ดิน การชดเชยและเวนคืน และการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มศึกษาในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ รายงานความคืบหน้าโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ ดังนี้

โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แก่ (๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง (๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง (๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความปลอดภัย และ ๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด ดำเนินการแล้วเสร็จ เบิกจ่ายครบถ้วน

โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง ในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สรุปดังนี้

๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง

แผนงาน	จำนวนแผน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานเสริมผิวทางแอสฟัลต์	๑	๑๐๐๙	บ่อหลวง – แม่ตื่น	๑๔.๙๙๙	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานหยอดรอยต่อแผ่นคอนกรีต	๑	๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่	๕.๐๐๐	แล้วเสร็จ
งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	๑	๑๐๘	ปากทางท่าลี่ – สะพานแม่กลาง	๓๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานฟื้นทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ	๒	๑๐๘ ๑๒๗๐	สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว กองลอย – แม่แฮใต้	๖๔.๙๙๙	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานบูรณะทางหลวงระหว่างภาค	๒	๑๐๘ ๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่ ปากทางท่าลี่ – สะพานแม่กลาง	๕๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานจุดพักรถ	๑	๑๐๑๓	พระบาทตะเมาะ – ฮอด	๖.๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน	๑	๑๒๗๐	กองลอย – แม่แฮใต้	๒๔.๔๙๖	อยู่ระหว่างดำเนินการ
รวม	๙			๒๐๐.๔๙๔	

๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง

แผนงาน	จำนวนแผน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานปรับปรุงย่านชุมชน	๑	๑๐๙๙	บ่อหลวง – แม่ตื่น	๓๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๑	๑๐๘	สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว	๗๗.๕๙๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
รวม	๒			๑๐๗.๕๙๐	–

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความปลอดภัย

แผนงาน	จำนวนแผน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๑	๑๐๘ ๑๐๑๓	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่ สันป่าตอง – บ้านกาด	๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
งานราวกันอันตราย	๓	๑๐๐๙ ๑๐๘	จอมทอง – ดอยอินทนนท์ สะพานแม่กลาง – บ้านบ่อแก้ว	๒๒.๘๑๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
รวม	๔			๒๗.๘๑๐	–

๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด

แผนงาน	จำนวนแผน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
โครงการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจท้องถิ่น					
กิจกรรมย่อยที่ ๖ บูรณะปรับปรุงทางหลวง	๑	๑๑๐๓	พระบาทตะเมาะ – ฮอด	๒๒.๐๘๓	อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
กิจกรรมย่อยที่ ๔ จัดทำป้ายเข้าหมู่บ้านชุมชนท่องเที่ยวหัตถกรรมบ้านถวาย	๑	๑๐๘	เชียงใหม่ – ปากทางท่าลี่	๒.๖๐๖	อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
รวม	๒			๒๔.๖๘๙	–

โครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง ในพื้นที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ สรุปดังนี้

๑) แผนงานและงบประมาณ งานบูรณะทางหลวง

แผนงาน	จำนวนแผน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน
งานเสริมผิวทางแอสฟัลต์	๒	๓๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะผิวคอนกรีต	๑	๑๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	๑๑	๒๑๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงไหล่ทางและทางเท้า	๑	๗.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงระบบระบายน้ำ	๓	๖๑.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	๑	๓๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ	๓	๙๖.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานบูรณะทางหลวงระหว่างภาค	๓	๗๕.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
งานส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน	๒	๔๐.๐๐๐	อยู่ระหว่างเสนอแผนงาน
รวม	๒๗	๕๖๙.๐๐๐	–

๒) แผนงานและงบประมาณ งานพัฒนาทางหลวง

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

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) แผนงานและงบประมาณ งานอำนวยความปลอดภัย

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

๔) แผนงานและงบประมาณตามแผนพัฒนาจังหวัด

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

ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ รายงานการดำเนินงาน ดังนี้

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้แก่ (๑) งบประมาณของ ทล.๒๐ แผนงาน งบประมาณ ๒๕๑ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ (๒) งบประมาณจากงบพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๗ โครงการ งบประมาณ ๗๖ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ

งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จาก ทล. งบประมาณ ๓๐๕ ล้านบาท จำนวน ๑๕ โครงการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาทาง งานป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ระบบไฟสัญญาณไฟฟ้าแสงสว่าง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองชลประทานบน ทล.๑๒๑ ซึ่งก่อสร้างผ่านพื้นที่ชุมชน ช่วงต่อขยาย ทล.๑๐๐๑ อำเภอสันทราย - อำเภอพร้าว อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ส่วนงบประมาณที่ได้รับจากงบพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณ ๗๙ ล้านบาท ขณะนี้ได้รับการอนุมัติแล้ว ๕ โครงการ โดยอยู่ระหว่างหาตัวผู้รับจ้าง ๑ โครงการ ได้แก่ งานไฟฟ้าแสงสว่างและติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณทางขึ้นดอยสุเทพ และอีก ๑ โครงการซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา คือ งานปรับปรุงทางแยกสนามบิน - กองบิน ๔๑ เนื่องจากขอใช้พื้นที่บางส่วนที่อยู่ในกองบิน ๔๑

ในส่วนของการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ได้เสนอของบประมาณไปยัง ทล. ทั้งหมด ๔๘ โครงการ งบประมาณ ๕๐๑ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา ประกอบด้วย งานบูรณะ งานบำรุงทางตามกำหนดเวลา และงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ รวมถึงการดูแลป้ายจราจรและไฟฟ้าแสงสว่าง และงานทางหลวงผ่านแยกชุมชน ส่วนการของบประมาณจากจังหวัดเชียงใหม่ได้ของบประมาณทั้งหมด ๗ โครงการ วงเงิน ๑๒๖ ล้านบาท เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความสามารถในการท่องเที่ยวมูลค่าสูงใน ทล.๑๓๑๗ (สันกลางใต้ - ห้วยแก้ว) โดยบูรณะผิวทางแอสฟัลท์ติกคอนกรีตที่มีสภาพเสื่อมโทรม รวมถึงการปรับปรุงไฟฟ้าแสงสว่างในเส้นทางสำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๓ รายงานผลการดำเนินงาน ดังนี้

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ	
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
งบพัฒนาจังหวัด					
๑.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๑ แผน			
	๑.๑ งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย งานติดตั้งราวกันอันตรายชนิด ๒ ชั้น Double W-Beam Guardrail) ทล.๑๒๔๙ ตอน แม่งอน – หนองเต่า ระหว่าง กม.๑๗+๐๐๐ – กม.๒๕+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่งอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๒.๐๐๐ กิโลเมตร	๔,๙๖๓,๐๐๐	√	
งบประมาณจาก ทล.					
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑๕ แผน			
	๑.๑ งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่	๒ แผน	๒๙,๙๙๐,๐๐๐	√	
	๑.๒ งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์	๒ แผน	๓๖,๙๗๐,๐๐๐	√	
	๑.๓ งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๕ แผน	๖๕,๑๔๔,๐๐๐	√	
	๑.๔ งานฟื้นฟูทางหลวง	๕ แผน	๔๓,๙๘๒,๐๐๐	√	
	๑.๕ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	๑ แผน	๕๐,๐๐๐,๐๐๐	√	
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๗ แผน			
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๔ แผน	๑๐,๒๕๓,๐๐๐	√	
	๒.๒ งานป้ายจราจร และงานติดตั้งราวกันอันตราย	๓ แผน	๔,๙๕๑,๐๐๐	√	

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๖

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด						
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑ แผน				
	๑.๑ งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์สายแม่แตง - เชียงดาว ทล.๑๐๗ ตอน แม่ทะลาย - หัวโท ระหว่าง กม.๖๖+๙๔๐ - กม.๖๘+๓๓๐ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑.๓๙๐ กิโลเมตร	๒๒,๐๐๐,๐๐๐	✓		
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๔ แผน	๑๗,๙๘๘,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๑ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างชนิดกิ่งเดี่ยว สายเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน ทล.๑๐๙๕ ตอน หนองโค้ง - กิ่วคอหมา ระหว่าง กม.๐+๑๗๕ - กม.๓+๘๕๐ ต.ขี้เหล็ก อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	๑๐๖ ต้น	๕,๔๘๘,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๒ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Double W-Beam Guardrail) ฝาง - ดอยอ่างขาง ทล.๑๒๔๙ ตอน แม่งอน - หนองเต่า ระหว่าง กม.๘+๐๐๐ - กม.๑๗+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่งอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๐.๙๐๔ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด						
	๒.๓ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Single W-Beam Guardrail) สายพร้าว - เวียงป่าเป้า ทล.๑๑๕๐ ตอน กิ่วไฮ - ขุนแจ๋ ระหว่าง กม.๑๖+๐๐๐ - กม.๕๓+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ต.บ้านโป่ง ต.เวียง ต.ป่าตุ้ม ต.แม่แวน อ.พร้าว จ.เชียงใหม่	๑.๕๒๘ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๔ งานติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว สายแม่แตง - เชียงดาว ทล.๑๐๗ ตอนแม่ทะลาย - หัวโท บริเวณ กม.๖๖+๕๒๕ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑ แห่ง	๒,๕๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ

ผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๖

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	
งบพัฒนาจังหวัด						
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑ แผน				
	๑.๑ งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์สายแม่แตง - เชียงดาว ทล.๑๐๗ ตอน แม่ทะลาย - หัวโท ระหว่าง กม.๖๖+๙๔๐ - กม.๖๘+๓๓๐ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑.๓๙๐ กิโลเมตร	๒๒,๐๐๐,๐๐๐	✓		
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๔ แผน	๑๗,๙๘๘,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๑ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างชนิดกิ่งเดี่ยว สายเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน ทล.๑๐๙๕ ตอน หนองโค้ง - กิ่วคอหมา ระหว่าง กม.๐+๑๗๕ - กม.๓+๘๕๐ ต.ขี้เหล็ก อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	๑๐๖ ต้น	๕,๔๘๘,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๒ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Double W-Beam Guardrail) ฝาง - ดอยอ่างขาง ทล.๑๒๔๙ ตอน แม่งอน - หนองเต่า ระหว่าง กม.๘+๐๐๐ - กม.๑๗+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่งอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๐.๙๐๔ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๓ งานติดตั้งราวกันอันตราย (Single W-Beam Guardrail) สายพร้าว - เวียงป่าเป้า ทล.๑๑๕๐ ตอน กิ่วไฮ - ขุนแจ๋ ระหว่าง กม.๑๖+๐๐๐ - กม.๕๓+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ) ต.บ้านโป่ง ต.เวียง ต.ป่าตุ้ม ต.แม่แวน อ.พร้าว จ.เชียงใหม่	๑.๕๒๘ กิโลเมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ
	๒.๔ งานติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว สายแม่แตง - เชียงดาว ทล.๑๐๗ ตอนแม่ทะลาย - หัวโท บริเวณ กม.๖๖+๕๒๕ ต.แม่นะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๑ แห่ง	๒,๕๐๐,๐๐๐		✓	อยู่ระหว่างรออนุมัติ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)	ดำเนินการ		หมายเหตุ
				แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	
งบประมาณจาก ทล.						
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๙ แผน				
	๑.๑ งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๖ แผน	๙๒,๙๙๔,๐๐๐		✓	
	๑.๒ ก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน	๑ แผน	๓๕,๐๐๐,๐๐๐		✓	
	๑.๓ พัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	๑ แผน	๖,๕๐๐,๐๐๐		✓	
	๑.๔ ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	๑ แผน	๕๐,๐๐๐,๐๐๐		✓	
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๖ แผน				
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง และไฟสัญญาณจราจร	๒ แผน	๔,๐๐๐,๐๐๐		✓	
	๒.๒ งานเครื่องหมายนำทาง	๒ แผน	๒,๙๐๐,๐๐๐		✓	
	๒.๓ งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและอันตรายข้างทางหลวง	๒ แผน	๒๐,๐๐๐,๐๐๐		✓	

โครงการที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๗

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)
งบจัดสรรฯ จังหวัด			
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑ แผน	๒๘,๓๔๑,๐๐๐
	๑.๑ พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวดอยม่อนล้าน ทล.๑๑๕๐ ตอน ปิงโค้ง - กิ่วไฮ ระหว่าง กม.๘+๐๐๐ - กม.๖+๐๐๐ ต.ปิงโค้ง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	๘.๐๐๐ กิโลเมตร	๒๘,๓๔๑,๐๐๐
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๔ แผน	๓๑,๒๘๒,๐๐๐
	๒.๑ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชนดอยปู่หมื่น - ลาหู่โอมสเตย์ งานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทล.๑๐๗ ตอน ล้องอ้อ - เมืองงาม ระหว่าง กม.๑๔๐+๔๐๐ – กม.๑๔๘+๔๘๖ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่สูน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๑๓๖ ต้น	๗,๙๘๒,๐๐๐
	๒.๒ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวน้ำตกบัวตอง งานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทล.๑๐๐๑ ตอน บ้านโป่ง - พร้าว ระหว่าง กม.๓๕+๔๒๕ - กม.๔๒+๑๒๕ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่หอพระ อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	๑๘๕ ต้น	๘,๕๐๐,๐๐๐
	๒.๓ ยกระดับอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยวดอยอ่างขาง งานติดตั้งราวกันอันตรายและไฟฟ้าส่องสว่าง ทล.๑๒๔๙ ตอน แม่งอน - หนองเต่า ระหว่าง กม.๑๙+๐๐๐ - กม.๒๘+๗๓๗ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่งอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๘๖ ต้น ๑,๑๐๒ เมตร	๙,๘๐๐,๐๐๐
	๒.๔ ยกระดับปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยวดอยอ่างขาง งานติดตั้งราวกันอันตราย ทล.๑๑๗๘ ตอน สินไชย - บ้านหลวง ระหว่าง กม.๖๐+๐๐๐ - กม.๗๔+๓๔๙ (เป็นช่วง ๆ) ต.แม่งอน อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	๙๒๘ เมตร	๕,๐๐๐,๐๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	วงเงิน (บาท)
	งบประมาณจาก ทล.		
๑.	งานบำรุงรักษาและปรับปรุงผิวทาง	๑๖ แผน	
	๑.๑ งานบูรณะผิวทาง	๑๑ แผน	๒๐๑,๐๐๐,๐๐๐
	๑.๒ ก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน	๑ แผน	๕๐,๐๐๐,๐๐๐
	๑.๓ พัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	๑ แผน	๔,๐๐๐,๐๐๐
	๑.๔ ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	๑ แผน	๔๕,๐๐๐,๐๐๐
	๑.๕ ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	๒ แผน	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐
๒.	งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยและงานปรับปรุงทางแยกและจุดอันตราย	๒๔ แผน	
	๒.๑ งานไฟฟ้าแสงสว่าง ไฟสัญญาณจราจร และงานเครื่องหมายนำทาง	๒๔ แผน	๗๐,๐๕๐,๐๐๐

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ นำเสนองบประมาณที่ได้รับการจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖ และงบประมาณที่เสนอขอในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวนโครงการที่ได้รับการอนุมัติ	จำนวนโครงการที่ของบประมาณ	หมายเหตุ
๒๕๖๕	๔๓	–	ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒๕๖๖	๕๑	–	– ลงนามสัญญาแล้ว ๓๐ โครงการ – อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง ๑๔ โครงการ – อยู่ระหว่างการประกาศการจัดซื้อจัดจ้าง ๗ โครงการ – อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการจากจังหวัด ๕ โครงการ
๒๕๖๗	–	๖๖	ประกอบด้วยงานยกระดับมาตรฐานทาง งานบำรุงรักษาและงานอำนวยความปลอดภัย

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

ส่วนงบพัฒนาจังหวัดปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ได้ของบประมาณ ๙,๙๕๐,๐๐๐ บาท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ สายทาง ชม.๓๐๒๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ - บ้านเมืองคอง ตำบลเมืองคอง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

---

๕. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว — สนข.

ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงินทั้งสิ้น ๕๒.๘๖๘๐ ล้านบาท ระยะเวลา ๒๒ เดือน ในการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ดังนี้

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

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) วัตถุประสงค์ (๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ (๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุนและการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ (๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับ (๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วยแผนงาน แผนการลงทุนและการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง แผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค (๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๖. การปรับปรุง/ขยายทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ แม่สะเรียง – ฮอด จังหวัดเชียงใหม่ ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ รายงานว่า ได้ร่วมกับนายอำเภอฮอดและประชาชนจิตอาสาในพื้นที่จัดกิจกรรมจิตอาสาภัยพิบัติ ตำบลหางดง อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากนายอำเภอฮอดว่า ทล.๑๐๘ แม่สะเรียง – ฮอด เป็นถนนแคบทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เส้นทางสัญจรผ่านภูมิประเทศที่เป็นป่าเขาช่วงฤดูฝนจะเกิดน้ำป่าไหลหลากท่วมเส้นทางทำให้รถไม่สามารถผ่านได้ รวมทั้งสาเหตุจากน้ำในแม่น้ำแจ่มหนุนสูงประกอบกับเส้นทางดังกล่าวมีการขนส่ง	ขท.เชียงใหม่ที่ ๑

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สินค้าเกษตรของหลายพื้นที่ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาปรับปรุง/ขยายถนนดังกล่าว โดย ทล.๑๐๘ ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานตำรวจภูธรฮอด ชำรุดเสียหาย ๗ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณ กม.๘๙+๗๓๙ คอสะพานข้ามห้วยแม่ลองชำรุดเสียหายเนื่องจากน้ำกัดเซาะคอสะพาน ช่วงเกิดอุทกภัย ขณะนี้ได้ใช้สะพานเบลีย์เป็นการชั่วคราว ซึ่งรถที่จะข้ามสะพานต้องรอเนื่องจากเป็นสะพาน ๑ ช่องจราจร เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักระหว่างเชียงใหม่ไปแม่สะเรียงมีปริมาณการจราจรมากจึงต้องใช้ระยะเวลาในการรอข้ามสะพานเป็นเวลานาน ๒) บริเวณ กม.๙๑+๙๐๐ – กม.๙๑+๙๓๒ ด้านขวาทางและลาดคันทางถูกแม่น้ำแจ่มกัดเซาะเข้ามาในเขตถนนบางส่วน ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ได้วางกรวยและป้ายเตือน เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ๓) บริเวณ กม.๙๕+๕๐ ด้านขวาทาง และลาดคันทางถูกแม่น้ำแจ่มกัดเซาะ เนื่องจากเป็นทางโค้งมีน้ำกัดเซาะถนนเข้ามาในเขตถนนบางส่วน ๔) บริเวณ กม.๙๖+๒๐๐ – กม.๙๗+๒๑๖ ท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมผิวทาง ซึ่งจะเกิดขึ้นทุกปี เนื่องจากลำน้ำแม่แจ่มขึ้นสูงระบายน้ำไม่ทันจึงทำให้น้ำเอ่อล้นท่วมถนน ทำให้รถวิ่งสัญจรไม่ได้ ขณะนี้ได้มีการขุดทรายที่อุดตันออกแล้ว ๕) บริเวณ กม.๙๘+๖๐๐ – กม.๙๘+๘๐๐ น้ำท่วมผิวทาง โดยเฉพาะช่วงมรสุมทำให้น้ำท่วมเส้นทางรถสัญจรไม่ได้ต้องรอน้ำลด ๖) บริเวณ กม.๑๐๖+๘๘๐ – กม.๑๐๗+๐๕๐ ด้านขวาทางและคันทางทรุดตัว ถนนชำรุดเสียหายเหลือช่องจราจรทางเดียว ๗) บริเวณ กม.๑๐๘+๒๐๐ – กม.๑๐๘+๒๓๒ ด้านขวาทางและคันทางทรุดตัว ซึ่งแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ รายงานการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) บริเวณ กม.๘๙+๗๓๙ คอสะพานข้ามห้วยแม่ลอง ได้ของบประมาณในการก่อสร้างสะพานใหม่โดยยืดระยะคอสะพานให้ยาวขึ้นเพื่อป้องกันน้ำกัดเซาะในอนาคต วงเงินงบประมาณ ๒๒ ล้านบาท ขณะนี้ได้บรรจุอยู่ในงบประมาณงบกลางปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คาดว่าในไตรมาสที่ ๒ จะได้รับทราบการพิจารณางบประมาณดังกล่าว ๒) บริเวณ กม.๙๑+๙๐๐ - กม. ๙๑+๙๓๒ ด้านขวาทาง จะใช้งบประมาณฉุกเฉินจาก ทล. ประมาณ ๒.๔ ล้านบาท เบื้องต้นได้ตั้งป้ายเตือนการสัญจร เพื่อรอการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการต่อไป ๓) บริเวณ กม.๙๕+๕๐ ด้านขวาทาง เกิดจากน้ำที่ไหลมาจากซ้ายทางพาตะกอนทรายมาอุดสะสมในท่อ ซึ่งไม่สามารถลอกออกมาได้เนื่องจากท่อมีขนาดเล็ก จึงได้เสนอของบประมาณ ๓ ล้านบาท เพื่อเปลี่ยนจากท่อกลมเป็นท่อลอดเหลี่ยม จำนวน ๒ แห่ง เพื่อแก้ปัญหาท่ออุดตัน ซึ่งขณะนี้รอการจัดสรรงบประมาณงบกลาง ๔) บริเวณ กม.๙๖+๒๐๐ - กม.๙๗+๒๑๖ การแก้ไขปัญหาเบื้องต้นการออกแบบจะยกระดับคันทางให้พ้นจากระดับน้ำท่วม ซึ่งจะทำให้ฐานของคันทางกว้างขึ้นโดยส่วนหนึ่งจะลงไปอยู่ในลำน้ำแจ่มและอีกส่วนหนึ่งจะต้องตัดไหล่เขาทางด้านซ้ายทาง ซึ่งบริเวณนี้จะอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติออบหลวง จึงจะต้องขออนุญาตในการใช้พื้นที่อุทยานแห่งชาติ รวมทั้งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกอบในการขออนุญาตด้วย การดำเนินการดังกล่าวยังไม่ได้กำหนดงบประมาณ ทั้งนี้ ในการดำเนินการจะแบ่งเป็น ๓ ช่วง คาดว่าจะใช้งบประมาณ ๒๐๐ – ๔๐๐ ล้านบาท ๕) บริเวณ กม.๙๘+๖๐๐ – กม.๙๘+๘๐๐ ได้สำรวจและออกแบบและได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๕๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุญาตใช้พื้นที่อุทยานแห่งชาติออบหลวง โดยการดำเนินการจะเป็นลักษณะการเจาะเข็มเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๖ นิ้ว ความยาว ๑๖ เมตร ในลักษณะปูพรมเต็มพื้นที่ระยะทาง ๑๗๐ เมตร และก่อสร้างผิวถนนเป็นคอนกรีตซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวได้ ๖) บริเวณ กม.๑๐๘+๒๐๐ – กม.๑๐๘+๒๓๒ จะดำเนินการออกแบบโดยการเรียงกล่องเกเบียนเป็นกำแพงกันดินโดยจะใช้งบประมาณ ๒.๖ ล้านบาท ซึ่งได้ของบประมาณฉุกเฉินไปยัง ทล. แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดชำรุดเสียหายดังกล่าวต่อไป	
๗. ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ กรมทางหลวง (ทล.) รายงานว่า แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ อยู่ระหว่างปรับปรุงทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑ ตอนดอนจั่น – เชียงใหม่ ระหว่าง กม.๐+๒๗๖ – กม.๐+๙๔๓ ตลอดจนเส้นทางภายในกองบิน ๔๑ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางเข้า ทชม. และพื้นที่บริเวณโดยรอบ โดยได้รับงบประมาณจากงบพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงิน ๓๔.๙ ล้านบาท เพื่อปรับปรุงถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ เชื่อมต่อกับทางเข้า ทชม. และกองบิน ๔๑ รวมถึงถนนศรีวิชัยในกองบิน ๔๑ – ประตูทางออกบริเวณทางแยกตลาดต้นพยอม โดยได้ดำเนินการทำสัญญาจ้างเหมากับบริษัท แอลพี กรุ๊ป ๒๐๑๓ จำกัด เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๖ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔๐ วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เนื้องานประกอบด้วย (๑) ขยายผิวจราจรถนนทางเข้า ทชม. จากเดิม ๒ ช่องจราจรต่อทิศทางเป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง พร้อมปรับปรุงทางเท้าและระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในฤดูฝน (๒) ปรับปรุงผิวจราจร พร้อมทั้งตีเส้นจราจรถนนศรีวิชัยภายในกองบิน ๔๑ โดยดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ในระหว่างวันที่ ๑๕ – ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖ (๓) ปรับระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ๒ แห่ง คือ ทางแยกสนามบินและทางแยกรูปตัว Y บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เชียงใหม่ แอร์พอร์ตให้สัมพันธ์กัน (๔) ติดตั้งเครื่องนับปริมาณจราจร ๕ จุด บริเวณโดยรอบที่จะเข้าไปยัง ทชม. (๕) ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ตั้งแต่แยกสนามบิน – กองบิน ๔๑ **ความเห็นของที่ประชุม** (๑) บริเวณด้านหน้า บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จังหวัดเชียงใหม่ในช่วงฤดูฝนจะมีน้ำขัง ขอให้มีการปรับท่อลอดเพื่อให้ระบายน้ำได้สะดวกขึ้น โดยแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ชี้แจงว่า ได้ดำเนินการทำความสะอาดตะกอนดินในท่อ ซึ่งทำให้สามารถระบายน้ำได้ดีขึ้นและจะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการเปิดช่องทางน้ำในลำรางที่จะระบายน้ำไปยังคลองแม่ข่า ที่ปัจจุบันมีวัชพืชขึ้นปกคลุมทำให้ลำรางแคบลงเพื่อเพิ่มการไหลของน้ำก็จะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ (๒) ในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงผิวทางขอให้มีการวางแผนการระบายน้ำบนผิวทางในช่วงฤดูฝนไปพร้อมกันด้วย หากไม่มีการวางแผน เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จจะเกิดปัญหาตามมาทำให้ต้องมาแก้ปัญหาอีกครั้ง โดยเฉพาะช่วงฤดูฝนถนนศรีวิชัยในกองบิน ๔๑ – ประตูทางออกบริเวณทางแยกตลาดต้นพยอมจะมีน้ำขัง โดยแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ชี้แจงว่า ได้ตรวจสอบท่อเหลี่ยมที่ช่วยในการระบายน้ำจำนวน ๒ ท่อ พบว่าอุดตัน ๑ ท่อ จึงได้ดำเนินการแก้ไขแล้วคาดว่าน่าจะเพียงพอในการระบายน้ำ ทั้งนี้ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ จะได้ประสานและขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท. เชียงใหม่ที่ ๒
๘. การพิจารณามอบอำนาจการดำเนินคดีศาลปกครองเชียงใหม่ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ รายงานว่า ศาลปกครองเชียงใหม่ได้มีคำสั่งคดีหมายเลขดำที่ ๙๒/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๖ เรียกให้คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ทำคำให้การแก้คำฟ้องยื่นต่อศาลภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งศาลปกครองเชียงใหม่ ในคดีระหว่างนายธีรภัทร หลอดเข็ม ผู้ฟ้องคดี กับ คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ผู้ถูกฟ้องคดี ในมูลคดีที่คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ได้มีมติที่ประชุมในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ กรณีการออกกฎให้จำกัดความเร็วรถบนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตั้งแต่แยกดอนจั่นถึงแยกรินคำ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร โดยกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นการออกกฎเพื่อใช้บังคับกับประชาชนทั่วไปอย่างไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของสภาพถนนที่มีการก่อสร้างปรับปรุงกว้างขวางมีความปลอดภัย ซึ่งการจำกัดความเร็วดังกล่าวกระทบต่อการใช้ชีวิตอันเป็นปกติ	สนง.จังหวัดเชียงใหม่ ขท. เชียงใหม่ที่ ๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ของประชาชนและผู้ฟ้องคดี เป็นการริดรอนสิทธิโดยไม่สมเหตุสมผล อีกทั้งไม่มีข้อเท็จจริงที่จะแสดงให้เห็นว่าการจำกัดความเร็วนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อการลดอุบัติเหตุ เพราะข้อเท็จจริงอุบัติเหตุเกิดจากการไม่มีวินัยในการขับรถ เช่น ดื่มสุรามึนเมาหรือขับรถด้วยความประมาท โดยผู้ฟ้องคดีเห็นว่าคณะอนุกรรมการฯ พึงจัดให้มีการทำประชาพิจารณ์รับฟังความเห็นของประชาชนก่อน ตามนัยมาตรา ๗๗ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงขอให้ศาลปกครองเชียงใหม่มีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้เพิกถอนมติดังกล่าว ในการนี้ ที่ประชุมเห็นว่าแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้จัดทำข้อมูลเพื่อประกอบการแก้คำฟ้อง รวมทั้งอัยการจังหวัดเชียงใหม่ได้เตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องไว้แล้วเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นควรพิจารณามอบอำนาจให้ประธานอนุกรรมการฯ เป็นผู้ลงนามในเอกสารหลักฐานแก้คำฟ้องต่อศาลปกครองเชียงใหม่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบและมอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะประธานอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ เป็นผู้ลงนามในเอกสารหลักฐานแก้คำฟ้องต่อศาลปกครองเชียงใหม่ต่อไป	
๙. ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ คค. และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยได้ดำเนินการศึกษาช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เบื้องต้นได้ประมาณการวงเงินลงทุนเป็น ๒ ช่วง คือ (๑) ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๑๒ แสนล้านบาท (๒) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๓๒ แสนล้านบาท และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ สรุปดังนี้ (๑) การประมาณการผลตอบแทนของโครงการในแนวเส้นทางอ้อมเมืองลพบุรี จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบสถานีในทางที่ดีขึ้นกว่าในแนวเส้นทางเดิมของ JICA (๒) การปรับปรุงข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการโดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มผลประโยชน์ของโครงการฯ ได้แก่ การคำนวณมูลค่าคาร์บอนเครดิต การพิจารณาผลประโยชน์ทางอ้อมจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการทบทวนการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นประธานการประชุม พร้อมด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สศช. รฟท. และผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น ประกอบด้วย MLIT JICA และสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ได้ร่วมกันพิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ รวมถึงความร่วมมือในอนาคต พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๓ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวกตลอดระยะเวลาดำเนินการ จึงมีความคุ้มค่าในทางเศรษฐศาสตร์ โดย ขร. จะสรุปข้อมูลเสนอ คค. เพื่อรายงานต่อ ครม. จากนั้นจะมีการศึกษารายละเอียดรูปแบบการลงทุนและเทคโนโลยีที่เหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขร. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐.ความคืบหน้าการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างเร่งรัดการเพิ่มพื้นที่รองรับปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ทชม. ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณมากกว่าเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วโดยรื้อย้ายสำนักงานที่อยู่ภายในอาคารผู้โดยสารที่ไม่จำเป็นออกบางส่วนเพื่อเพิ่มพื้นที่รองรับผู้โดยสาร ขณะเดียวกันได้เร่งรัดงานก่อสร้างอาคารเอนกประสงค์ซึ่งจะช่วยลดความแออัดในช่วง ๓ ปีแรกนี้ได้ ส่วนโครงการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑ อยู่ระหว่างออกแบบโดยคาดว่าเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก ๘ ล้านคน/ปี เป็น ๑๖.๕ ล้านคน/ปี ผู้แทนหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ เสนอแนะว่า เพื่อเป็นการวางแผนรองรับปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะยาว ทอท. ควรวางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ ซึ่งจะสนับสนุนการให้บริการของท่าอากาศยานเชียงใหม่ปัจจุบันที่มีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาให้บริการระหว่าง ๐๖.๐๐ – ๒๔.๐๐ น. เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบในช่วงกลางคืน ทำให้ผู้โดยสารต่างชาติไม่สามารถเดินทางและสายการบินต่างชาติไม่สามารถให้บริการในช่วงเวลาที่เหมาะสมกับช่วงเวลาเดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้ เช่น กรณีออกเดินทางจากสนามบินเชียงใหม่ เวลา ๐๒.๐๐ น. และเดินทางถึงประเทศจุดหมายปลายทางในช่วงเช้า เป็นต้น ดังนั้น หากมีการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ จะช่วยลดข้อจำกัดช่วงเวลาการเดินทางโดยเครื่องบินระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และต่างประเทศได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ทอท.

ลำดับที่ ๒ จังหวัดลำปาง

๑. การประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการระบบรางที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดลำปาง ดังนี้ ๑) ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ระยะทางรวม ๓๒๔ กิโลเมตร มีสถานี ๒๖ แห่ง ผ่าน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย มีสถานีรถไฟขนาดใหญ่ ๓ แห่ง อยู่ที่สถานีแพร่ สถานีพะเยา และสถานีเชียงราย โดยเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านจังหวัดแพร่ ระยะทาง ๗๗ กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี จังหวัดลำปาง ระยะทาง ๕๒ กิโลเมตร จำนวน ๓ สถานี จังหวัดพะเยา ระยะทาง ๕๕ กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี จังหวัดเชียงราย ระยะทาง ๑๔๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๑ สถานี ทั้งนี้ แนวเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านจังหวัดลำปาง ระยะทาง ๕๒ กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ ๖ ตำบลในอำเภองาว โดยเป็นสถานีขนาดเล็ก ๑ แห่ง คือ สถานีงาว และป้ายหยุดรถไฟ ๒ แห่ง ที่สถานีแม่ตีบและสถานีปงเตา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างโครงการฯ จำนวน ๓ สัญญา เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ระยะเวลาก่อสร้าง ๗๑ เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ได้แก่ สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย – งาว ระยะทาง ๑๐๓ กิโลเมตร สัญญาที่ ๒ ช่วงงาว – เชียงราย ระยะทาง ๑๓๕ กิโลเมตร และสัญญาที่ ๓ ช่วงเชียงราย – เชียงของ ระยะทาง ๘๗ กิโลเมตร ทั้งนี้ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ โดย รฟท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ (ระยะเวลา ๖ เดือน) คาดว่าจะดำเนินการเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ และทยอยมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างได้ทั้งหมดภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ความก้าวหน้าในการดำเนินงานปัจจุบันจึงเป็นการเวนคืนที่ดินและทยอยมอบให้ผู้รับจ้างเพื่อเริ่มงานก่อสร้าง โดยสัญญาที่ ๑ งานเวนคืนที่ดินมีความคืบหน้า ร้อยละ ๕๔ สัญญาที่ ๒ งานเวนคืนที่ดินมีความคืบหน้า ร้อยละ ๒๙ และสัญญาที่ ๓ งานเวนคืนที่ดินมีความคืบหน้า ร้อยละ ๔๙ ส่วนงานก่อสร้างภาพรวมทั้งโครงการมีความคืบหน้า ร้อยละ ๐.๗๕ ทั้งนี้ ในส่วนของสัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย – งาว จะมีงานอุโมงค์ความยาว ๖.๒ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่คาบเกี่ยว ๒ จังหวัด ได้แก่ บริเวณอำเภอสอง จังหวัดแพร่ และอำเภองาว จังหวัดลำปาง อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง และสัญญาที่ ๒ ช่วงงาว – เชียงราย จะมีงานอุโมงค์ความยาว ๒.๗ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่คาบเกี่ยว ๒ จังหวัด ได้แก่ บริเวณอำเภองาว จังหวัดลำปาง และอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ปัจจุบันได้เริ่มงานขุดอุโมงค์ฝั่งจังหวัดพะเยา มีความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๕ ส่วนงานในพื้นที่จังหวัดลำปางอยู่ระหว่างดำเนินการรังวัดที่ดิน คาดว่าโครงการฯ จะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๒) ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเส้นใหม่ขนานกับแนวเส้นทางเดิม ประกอบด้วย (๑) สายทางระดับพื้นดิน ระยะทาง ๑๓๗ กิโลเมตร และทางยกระดับ ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร (๒) อุโมงค์รถไฟ จำนวน ๘ แห่ง ระยะทางรวม ๑๖ กิโลเมตร (๓) สถานีรถไฟใหม่ จำนวน ๑๔ สถานี และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๓ สถานี และมีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๒ แห่ง บริเวณสถานีห้างฉัตรจังหวัดลำปาง และสถานีสารภีจังหวัดเชียงใหม่ (๔) โรงซ่อมบำรุง (Depot) จำนวน ๑ แห่ง ในพื้นที่จังหวัดลำปางจะมีสถานีรถไฟ ๘ สถานี แบ่งเป็นสถานีขนาดเล็ก ๖ สถานี สถานีขนาดกลาง ๑ สถานี และสถานีขนาดใหญ่พิเศษ ๑ สถานี โดยมีอุโมงค์รถไฟความยาว ๗.๓ กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย อยู่ในพื้นที่คาบเกี่ยว ๒ จังหวัด ได้แก่ บริเวณอำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง	รฟท. ขร.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และอำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) โดยอยู่ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒ ก่อนเสนอเรื่องไปที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คาดว่าจะส่งให้ สผ. ได้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ๓) ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบรางระหว่าง ไทย – ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยได้ดำเนินการศึกษาช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เบื้องต้นได้ประมาณการวงเงินลงทุนเป็น ๒ ช่วง คือ (๑) ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๑๒ แสนล้านบาท (๒) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๓๒ แสนล้านบาท และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ สรุปดังนี้ (๑) การประมาณการผลตอบแทนของโครงการในแนวเส้นทางอ้อมเมืองลพบุรี จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบสถานีในทางที่ดีขึ้นกว่าในแนวเส้นทางเดิมของ JICA (๒) การปรับปรุงข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการโดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มผลประโยชน์ของโครงการฯ ได้แก่ การคำนวณมูลค่าคาร์บอนเครดิต การพิจารณาผลประโยชน์ทางอ้อมจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น การทบทวนการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยกรอบระยะเวลาการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ จะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ทั้งนี้ การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นประธานการประชุม พร้อมด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รฟท. และผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น ประกอบด้วย MLIT JICA และสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ได้ร่วมกันพิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ รวมถึงความร่วมมือในอนาคต พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๓ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวกตลอดระยะเวลาดำเนินการ จึงมีความคุ้มค่าในทางเศรษฐศาสตร์ โดย ขร. จะสรุปข้อมูลเสนอ คค. เพื่อรายงานต่อคณะรัฐมนตรี จากนั้นจะมีการศึกษารายละเอียดรูปแบบการลงทุนและเทคโนโลยีที่เหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๒. การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก และด้านตะวันตก ผู้แทนแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ กรมทางหลวง (ทล.) รายงานการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ สายทางเลี่ยงเมืองลำปางตอนทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก กม.๐+๐๐๐ – กม.๙+๘๗๕ (เริ่มตั้งแต่ทางแยกหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปบรรจบกับโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันตกที่หน้าปางหลวงการ์เด้น ลำปาง) รวมระยะทาง ๙.๘๗๕ กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลพระบาท และตำบลพิชัย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง พ.ศ. .... โดย ทล. ได้รับ	ขท. ลำปางที่ ๑ ขทช.ลำปาง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ สำหรับก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปาง เป็นเงินงบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างโดยศูนย์สร้างทางลำปาง ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการจ่ายค่าชดเชยเวนคืนที่ดินในส่วนที่ยอมรับราคาค่าทดแทนที่ดิน (ขั้นปรองดอง) และที่ดินของส่วนราชการ ภาพรวมของงานก่อสร้างโดยศูนย์สร้างทางลำปางได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณ กม.๒+๒๐๐ – กม.๔+๔๐๐ ระยะทาง ๒ กิโลเมตร มีความก้าวหน้าร้อยละ ๐.๔๕ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทลำปาง กรมทางหลวงชนบท (ทช.) รายงานการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันตก ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ ช่วงลำปาง – เชียงใหม่กม.๓+๘๐๐ ถึงทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๗๑๒+๓๐๐ อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง (เริ่มต้นจากจุดกลับรถบริเวณหน้า บริษัท พี.เอ. คอนกรีต จำกัด ตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑๕๗ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑ บริเวณหน้าปางหลวงการ์เด้นลำปาง) ระยะทางรวม ๑๓.๓๕๔ กิโลเมตร งบประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยจะสามารถเปิดใช้เส้นทางได้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ปัจจุบันมีความคืบหน้าการเวนคืน ร้อยละ ๙๖ **ความเห็นของที่ประชุม** ในการก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันตก ในช่วงแรกระยะทางประมาณ ๘๐๐ เมตร ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๑ และมีสะพานข้ามแม่น้ำวัง ๑ แห่ง หากสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ก่อน จะช่วยบรรเทาการจราจรที่มาจากทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ออกมายังถนนซุปเปอร์ไฮเวย์ และจากถนนซุปเปอร์ไฮเวย์เข้าไปยังอำเภอแจ้ห่ม และอำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง เพื่อช่วยบรรเทาการจราจรที่ติดขัดก่อนเข้าเมืองลำปาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	
๓. การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปาง ผู้แทนแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ทล. รายงานว่า แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ได้เสนอเรื่องการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณสะพานข้ามทางแยก และทางรถไฟกาดเมฆ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗ ตอนเลี่ยงเมืองลำปางไปยัง ทล. ส่วนกลาง ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างสะพานให้สูงขึ้นไปในระดับ ๓ ยกข้ามแนวระดับรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ซึ่งสำนักออกแบบ ทล. ได้มีการประชุมแล้วโดยที่ประชุมได้มีมติให้รอการออกแบบของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายพิษณุโลก – เชียงใหม่ ช่วงที่ผ่านบริเวณนี้ เนื่องจากหากมีการก่อสร้างสะพานในระดับที่สูงขึ้นจะมีประเด็นที่ต้องพิจารณาในเรื่องของจุดขึ้น – ลง รวมทั้งระยะความชันของทางที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมทั้งผลกระทบต่อแนวระยะปลอดภัยอากาศยานของพื้นที่ขยายทางวิ่งท่าอากาศยานลำปางด้วย ผู้แทนแขวงบำรุงทางลำปาง รฟท. รายงานว่า ตามที่แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ จะขออนุญาตใช้พื้นที่ก่อสร้างทางชั่วคราวจาก รฟท. เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้เส้นทางบริเวณดังกล่าว โดยเสนอทางเลือกก่อสร้างทางด้านขวาทางในระดับเดียวกับทางรถไฟ พร้อมติดตั้งระบบเครื่องกั้นการจราจร และระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อบรรเทาปัญหาจุดคอขวดของการจราจรบริเวณสะพานข้ามทางแยกและทางรถไฟ (Overpass) ที่อยู่ใกล้เคียง แขวงบำรุงทางลำปางได้ประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ และ รฟท. ส่วนกลางแล้ว โดยที่ประชุมเห็นว่าไม่สามารถอนุญาตให้ใช้พื้นที่ได้ เนื่องจากติดหลักเกณฑ์หลายประการในการพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล. ลำปางที่ ๑ รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. การจอดรถบรรทุกบดบังทัศนวิสัยและกีดขวางการจราจร บนถนนพหลโยธิน ตำบลชมพู อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ขนส่งจังหวัดลำปาง รายงานว่า รถบรรทุกที่จอดบนไหล่ทางบนถนนพหลโยธิน ตำบลชมพู อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง บริเวณตั้งแต่แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ จนถึงทางแยกเข้าหมู่บ้านทองประเสริฐ ทั้ง ๒ ฝั่งถนน บดบังทัศนวิสัยด้านการจราจร กีดขวางทางเข้า – ออกของหน่วยงานราชการ สถานประกอบการ และทางร่วมทางแยก และในยามวิกาลรถบรรทุกไม่เปิดสัญญาณไฟเตือนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางได้ดำเนินการเก็บรวบรวมหลักฐานการจอดรถในเขตห้ามจอดของผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดลำปางทุกครั้งที่มีการประชุม เพื่อให้มีหลักฐานในการดำเนินการตามขั้นตอนของหน่วยงานภาครัฐ และตำรวจภูธรเขลางค์นคร ได้ดำเนินการตรวจสอบรถที่จอดในเขตห้ามจอด หากพบการกระทำผิดให้ดำเนินการตามกฎหมายอย่างต่อเนื่อง และทำหนังสือแจ้งสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางได้มีหนังสือแจ้งให้ห้างหุ้นส่วนจำกัดเหนือไพศาลขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทราบว่า เจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเขลางค์นคร ได้ออกใบสั่งติดไว้ที่รถบรรทุกที่จอดรถในเขตห้ามจอด หากประสงค์จะดำเนินการใด ๆ ทางทะเบียนและภาษีรถที่ได้รับใบสั่งขอให้นำหลักฐานการชำระค่าปรับมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ ก่อนขอดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ และได้มีหนังสือแจ้งสถานีตำรวจภูธรเขลางค์นครว่าได้แจ้งผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ก่อนขอดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถทุกคัน ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ซึ่งผู้ประกอบการรายดังกล่าวจะต้องมีการต่อใบอนุญาตในช่วงกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางจะได้นำไปเป็นหลักฐานเพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและให้สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางดำเนินการตามอำนาจหน้าที่อย่างต่อเนื่องต่อไป	สขจ.ลำปาง สภ.เขลางค์นคร
๕. การแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งในเขตเทศบาลนครลำปาง บริเวณถนนรอบเวียงซอย ๒ และถนนรอบเวียงซอย ๓ หน้าโรงเรียนลำปางกัลยาณี ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองลำปาง รายงานว่า ตำรวจภูธรเมืองลำปางได้ปรับเปลี่ยนเส้นทางจราจรเป็นการเดินรถทางเดียวบริเวณถนนรอบเวียงซอย ๒ และถนนรอบเวียงซอย ๓ หน้าโรงเรียนลำปางกัลยาณี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งซึ่งได้มีการประชาสัมพันธ์มาระยะหนึ่ง และได้ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรเพื่อบังคับใช้ตามกฎหมายแล้ว ขณะนี้เทศบาลนครลำปางอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำป้ายจราจรและอุปกรณ์ต่าง ๆ และในช่วงปิดภาคเรียนจะดำเนินการตีเส้นจราจรให้แล้วเสร็จก่อนเปิดภาคเรียนในต้นเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ โดยจะดำเนินการ ดังนี้ ๑) ติดป้ายประชาสัมพันธ์ ช่องซ้ายสุดสำหรับรับ – ส่ง นักเรียนโรงเรียนอนุบาลเขลางค์รัตน์อนุสรณ์ ๒) ถนนวังโค้ง และถนนฉัตรไชย ช่องซ้ายทั้งสองฝั่งห้ามจอดตลอดแนวในช่วงเวลาเร่งด่วน (ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ – ๐๘.๐๐ น. และตั้งแต่เวลา ๑๕.๐๐ – ๑๗.๓๐ น.) ๓) บริเวณแยกดอนปาน ช่องซ้ายทั้งสองฝั่งห้ามจอดตลอดแนวในช่วงเวลาเร่งด่วน ตั้งแต่ทางเข้าร้านสยามทีวี – ทางข้ามทางรถไฟทั้งสองฝั่ง (ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ – ๐๘.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ – ๑๗.๓๐ น.) ๔) บริเวณหน้าโรงเรียนลำปางวิทยา ถนนสุเรนทร์ ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ช่องซ้ายทั้งสองฝั่งห้ามจอดตลอดแนวในช่วงเวลาเร่งด่วน (ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ – ๐๘.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ – ๑๗.๓๐ น.) ๕) หน้าโรงเรียนบุญวาทย์วิทยาลัย วางกรวยยางช่องซ้ายสุดเพื่อเป็นแนวให้รถยนต์ต่อแถวรับ – ส่งนักเรียน ในขณะที่ช่องขวาสามารถขับตรงไปได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สภ.เมืองลำปาง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. การจัดระเบียบรถและรถเก่าที่จอดทิ้งไว้ข้างทางหลวง ในเขตเมืองลำปาง แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ รายงานว่า การจัดระเบียบรถและรถเก่าที่จอดทิ้งไว้ข้างทางหลวงในเขตเมืองลำปาง ได้ดำเนินการแจ้งเตือนเจ้าของกิจการให้ทำการขนย้ายยานพาหนะ (รถเก่า) ออกไปจากเขตทางทั้งหมด ซึ่งการดำเนินการแจ้งเตือนจะดำเนินการ ๓ ระยะ คือ ครั้งที่ ๑ แจ้งเตือนให้ดำเนินการภายใน ๑๕ วัน ครั้งที่ ๒ ภายใน ๗ วัน และครั้งสุดท้ายให้ดำเนินการโดยทันที ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ หมวดทางหลวงพระบาทได้ไปตรวจสอบบริเวณดังกล่าวจากที่มีการแจ้งเตือนครั้งที่ ๑ ภายใน ๑๕ วัน พบว่าเจ้าของยานพาหนะได้ดำเนินการแก้ไขไปบางส่วนโดยจอดรถชิดแนวเขตทางแต่ยังไม่เคลื่อนย้ายรถออกไปจากเขตทางทั้งหมด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรเขลางค์นคร แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ และเทศบาลนครลำปาง บูรณาการร่วมกันลงพื้นที่และรายงานให้ที่ประชุมทราบครั้งต่อไป	ขท. ลำปางที่ ๑ สภ. เขลางค์นคร ทน.ลำปาง
๗. การกำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชนบนถนนเลียบแม่น้ำวัง และถนนภายในหมู่บ้านสุขสวัสดิ์ ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง รายงานว่า ตำรวจภูธรจังหวัดลำปางได้จัดระเบียบโดยกำหนดความเร็วในเขตพื้นที่ชุมชนบนทางเลียบแม่น้ำวัง ตั้งแต่เชิงสะพานนาก่วมจนถึงแยกสถานีสูบน้ำเชิงสะพานวัดปงแสนทอง ตำบลชมพู และถนนภายในหมู่บ้านสุขสวัสดิ์ โดยกำหนดความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่ถนน ดังนี้ ๑) ถนนเลียบแม่น้ำวัง ตำบลชมพู อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ตั้งแต่เชิงสะพานเฉลิมพระเกียรติฝั่งตะวันออก – สถานีสูบน้ำเสียเทศบาลนครลำปาง ๒) ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลพระบาท อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ๒.๑) ถนนสุขสวัสดิ์ ๑ ซอย ๑ – ซอย ๓๗ ๒.๒) ถนนสุขสวัสดิ์ ๒ ซอย ๑ – ซอย ๒๔ ๒.๓) ถนนสุขสวัสดิ์ ๓ ซอย ๑ – ซอย ๒๐ ๒.๔) ถนนสุขสวัสดิ์ ๔ ซอย ๑ – ซอย ๑๓ โดยได้ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรและจะรายงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ก่อนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จัดทำและติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วตามมาตรฐานที่กำหนดต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบเทศบาลนครลำปางจัดทำป้ายจราจรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ต่อไป	ภ.จว.ลำปาง ทน.ลำปาง
๘. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้ ๑) พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาคระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๓.๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๓.๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓.๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดลำปางเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๙. การใช้งานสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกถนนช้างเผือกตัดกับถนนทิพย์ช้าง เทศบาลนครลำปาง รายงานว่า จังหวัดลำปางได้แจ้งไปยังเทศบาลนครลำปางขอให้พิจารณาดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟเตือนและเส้นชะลอความเร็ว บริเวณสี่แยกจวนผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง ถนนช้างเผือก ตำบลหัวเวียง อำเภอเมืองลำปาง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีประชาชนใช้รถสัญจรเป็นจำนวนมากประกอบกับเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน อย่างไรก็ดี สะพานช้างเผือกซึ่งก่อสร้างโดยกรมโยธาธิการและผังเมืองเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ต่อมาได้ถ่ายโอนความรับผิดชอบและมอบให้ ทช. ดูแล แต่เนื่องจากติดปัญหาด้านเอกสารการส่งมอบจาก ทช. ให้แก่เทศบาลนครลำปาง จึงยังไม่ได้ดำเนินการใด ๆ บริเวณสะพานช้างเผือก ทั้งนี้เทศบาลนครลำปางได้รับข้อสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดลำปางให้เข้าไปดูแลบริเวณดังกล่าวซึ่งเกิดปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งในการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรชนิดโซล่าเซลล์บริเวณแยกช้างเผือกแล้ว ส่วนในเรื่องของการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เทศบาลนครลำปางจะได้ดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้เทศบาลนครลำปางตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป	ทน.ลำปาง ทช.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐.โครงการพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียวและโลจิสติกส์ในจังหวัดลำปาง ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่ง (ศว.จร.) ภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ รายงานว่า ผลการรับฟังความคิดเห็นโครงการฯ ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ คณะนักวิจัยของโครงการฯ ได้นำเสนอรูปแบบระบบขนส่งอัจฉริยะประกอบการจัดทำแผนที่นำทาง (Road Map) โดยได้เสนอระบบขนส่งสาธารณะในลักษณะฉากทัศน์ ๓ รูปแบบ คือ (๑) ลักษณะการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลเพียงอย่างเดียว (๒) ลักษณะการเดินทางที่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาร่วม (๓) ลักษณะที่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาร่วมและมีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางได้ ในการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและที่ประชุมมีความเห็นว่าฉากทัศน์ที่ ๓ มีความเหมาะสม ซึ่งประชาชนต้องการให้มีรถสาธารณะส่วนบุคคล มีการจัดการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเส้นทางหลักและมีระบบขนส่งสาธารณะที่ปรับเปลี่ยนเส้นทางในชั่วโมงเร่งด่วนได้ด้วยซึ่งจะมีการนำเทคโนโลยีนวัตกรรมขนส่งอัจฉริยะเข้ามาใช้ จึงได้จัดทำแผนที่นำทางตามกรอบแนวคิดตามฉากทัศน์ที่ ๓ โดยมีการจัดทำ Road Map เป็น ๓ ระยะ คือ ระยะสั้น (๕ ปี) ระยะกลาง (๑๐ ปี) และระยะยาว (๑๕ ปี) ประกอบด้วย ๕ แผนงาน คือ (๑) แผนงานการยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายถนน (๒) แผนงานการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการจราจรบนโครงข่ายคมนาคม (๓) แผนงานการพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (๔) แผนงานการพัฒนาระบบเทคโนโลยีรองรับระบบขนส่งอัจฉริยะ และ (๕) การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค ซึ่งจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๓ (ครั้งสุดท้าย) ในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณา และเสนอความเห็นต่าง ๆ ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ต่อไป	ศว.จร. ภาคเหนือตอนบน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๑.การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร อำเภอห้างฉัตรได้รับเรื่องร้องเรียนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร จำนวน ๒ จุด คือ จุดที่ ๑ บริเวณจุดกลับรถหน้าวัดดอนมูล และจุดที่ ๒ บริเวณหน้าปั๊ม ปตท.สาขาห้างฉัตร โดยทั้งสองจุดเป็นจุดกลับรถสองทิศทาง ซึ่งอำเภอห้างฉัตรได้ประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำท้องถิ่นเพื่อหาสาเหตุและแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยในการประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนจังหวัดลำปาง (ศปถ.จังหวัดลำปาง) เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ ผู้ว่าราชการจังหวัดลำปางได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบบริเวณดังกล่าว และในการประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนอำเภอห้างฉัตร ที่ประชุมได้มีความเห็นให้มีการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าปั๊ม ปตท.ห้างฉัตร และต่อมาในการประชุมคณะกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประชาชนในพื้นที่เสนอว่าเห็นควรให้มีการปิดจุดกลับรถทั้งสองจุด ซึ่งหากมีการปิดจุดกลับรถทั้งสองจุดจะเกิดปัญหาการใช้รถของประชาชนที่ใช้เส้นทาง และเมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมเห็นควรปิดจุดใดจุดหนึ่งและได้นำเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง รวมทั้งเสนอแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ด้วย โดยแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ได้แจ้งกับอำเภอห้างฉัตรว่า กรณีที่จะมีการปิดจุดกลับรถให้เหลือจุดกลับรถทิศทางเดียวทั้งสองจุดเห็นควรนำเรื่องเข้าที่ประชุม ศปถ.จังหวัดลำปาง เพื่อให้มีมติมอบหมายแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ซึ่งจะใช้มติดังกล่าวประกอบในการเสนอเรื่องให้สำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. เข้ามาตรวจสอบความปลอดภัยทางด้านวิศวกรรม โดยในการประชุม ศปถ.จังหวัดลำปาง เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ได้มีมติมอบแขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ประสานงานให้สำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. มาตรวจสอบบริเวณจุดดังกล่าวแล้ว เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป **ความเห็นของที่ประชุม** บริเวณจุดกลับรถที่มีเสาจราจรบังคับแนวช่องจราจรรถจักรยานยนต์จะแทรกช่องระหว่างเสาซึ่งจะตัดกระแสรถทางตรง ขอเสนอให้ใช้แบริเออร์วางแทนเพื่อไม่ให้รถจักรยานยนต์สามารถวิ่งแทรกเข้ามาตัดกระแสจราจรเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้มีการปิดจุดกลับรถทั้งสองจุด และให้แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ประสาน ทล. ส่วนกลางเพื่อมาตรวจสอบทางวิศวกรรมต่อไป	ขท. ลำปางที่ ๑

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒.ปัญหาจุดอันตรายบริเวณทางเข้า – ออกหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี บริเวณทางเข้า – ออกหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี หลังจากที่มีการปรับผิวถนนแล้วเสร็จจะมีลักษณะเป็นเนินจึงค่อนข้างอันตราย หากรถที่มีขนาดใหญ่ที่จะเลี้ยวไปจังหวัดแพร่ซึ่งจะมีวงเลี้ยวที่กว้างรถที่ลงจากเนินจะมองไม่เห็นทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และถนนคู่ขนานที่มีการปรับผิวจราจรแล้วเสร็จมีการอนุญาตให้ผู้มาใช้บริการโรงพยาบาลสามารถจอดรถได้ทำให้ถนนแคบจะก่อให้เกิดอันตรายได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อไม่ให้มีการจอดรถบริเวณไหล่ทางคู่ขนานดังกล่าวต่อไป	ขท. ลำปางที่ ๑
๑๓.ปัญหาป้ายบอกเส้นทางในเขตเมืองลำปาง ป้ายบอกเส้นทางในเขตเมืองลำปางบางป้ายสร้างความสับสน เช่น กรณีรถที่มาจากจังหวัดเชียงใหม่จะมีป้ายบอกเส้นทางที่จะไปศาลากลางจังหวัดลำปาง รวมถึงบอกทางไปจังหวัดแพร่ด้วย และกรณีมีป้ายบอกเส้นทางแต่ไม่มีถนนทางเข้าซึ่งทำให้ประชาชนเกิดความสับสน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายให้แขวงทางหลวงลำปางที่ ๑ รับไปพิจารณาและรายงานในที่ประชุมครั้งต่อไปด้วย	ขท. ลำปางที่ ๑

ลำดับที่ ๓ จังหวัดลำพูน

๑. การประชุม อจร.จังหวัดลำพูน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดลำพูน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก ที่ ๓/๒๕๕๓ – ๗๗/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานอำนาจหน้าที่ของ อจร.จังหวัด ตามคำสั่ง คจร.ที่ ๓/๒๕๕๓ – ๗๗/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ กำหนดอำนาจหน้าที่ของ อจร.จังหวัด ดังนี้ ๑) ส่งเสริม/สนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๒) จัดทำแผนประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๓) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๔) ให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการ ด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ก่อนนำเสนอหน่วยงานต้นสังกัด หรือนำเสนอต่อ คจร. พิจารณา แล้วแต่กรณี ๕) กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง กำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด ๖) เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในจังหวัด ๗) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการ ที่กำหนด ๘) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น ๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คจร. มอบหมาย ๑๐) รายงานผลการดำเนินการต่อ คจร. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาทางเลี่ยงเมืองลำพูน ผู้แทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูนรายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองสาย ค๑ และสาย ค๓ และถนนเชื่อมต่อสาย ก๑ และสาย ข๒ จังหวัดลำพูน จำนวน ๔ สายทาง ระยะทางรวม ๑๓.๐๖๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย – ถนนสาย ค๑ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกเหมืองง่า) สิ้นสุดสายทางบริเวณ ทล.๑๐๑๕ (แยกโรงพยาบาลลำพูน) ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๓๐ - ๖๐ เมตร ความยาวประมาณ ๕.๑๓๘ กิโลเมตร – ถนนสาย ค๓ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๑๕ (แยกโรงพยาบาลลำพูน) สิ้นสุดสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกท่าจักร) ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๓๐ - ๖๐ เมตร ความยาวประมาณ ๕.๕๕๔ กิโลเมตร – ถนนสาย ก๑ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกเทศบาลเมืองลำพูน) สิ้นสุดสายทางบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสาย ค๑ ขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๑๙ - ๓๐ เมตร ความยาวประมาณ ๑.๓๒๔ กิโลเมตร – ถนนสาย ข๒ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกวัดศรีสองเมือง) จุดสิ้นสุดสายทางบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสาย ค๑ ขนาด ๒ - ๔ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๑๙ - ๓๐ เมตร ความยาวประมาณ ๑.๐๔๗ กิโลเมตร โครงการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว แบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างระยะที่ ๑ (งบประมาณผูกพันปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๐) ประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนลาดยางชนิดแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด ๒ - ๔ ช่องจราจร และขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ และงานติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในสายทาง ระยะทางรวม ๒.๙๙๘ กิโลเมตร วงเงินรวม ๘๐.๐๑๙๘ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐	ยผ.จังหวัดลำพูน ทล. ทช. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) งานก่อสร้างระยะที่ ๒ (งบประมาณผูกพันปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) ประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนผิวจราจรชนิดแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด ๒ - ๔ ช่องจราจร และขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ และงานติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในสายทาง ระยะทางรวม ๑๐.๐๖๕ กิโลเมตร วงเงินรวม ๔๕๖.๐๐ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ โครงการดังกล่าวดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้ง ๒ ระยะ และเปิดให้ประชาชนใช้บริการแล้ว ซึ่งกรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และผูกพันงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบสัญญาณไฟจราจร งานปรับปรุงพื้นที่เกาะกลางถนน รวมทั้งการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และติดตั้งเครื่องกั้นรถไฟ ตามแผนพัฒนาผังเมืองรวมเมืองลำพูนของถนนเลี่ยงเมืองสาย ค๑ และสาย ค๓ และถนนเชื่อมต่อสาย ก๑ และสาย ข๒ วงเงินรวม ๑๐๘.๗๔ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗๐๐ วัน สิ้นสุดสัญญาจ้างเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ ผลงานมีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๕ โดยโครงการฯ ยังอยู่ระหว่างการติดตั้งเครื่องกั้นรถไฟ เนื่องจากต้องรอการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อนุญาตเรื่องรูปแบบเครื่องกั้นทางรถไฟและการให้ใช้พื้นที่ของ รฟท. ก่อนจึงจะเข้าดำเนินการได้ ปัจจุบัน รฟท. ได้อนุญาตให้ดำเนินการแล้ว ข้อร้องเรียนและการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่ผ่านมาโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูน มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) ประชาชนขอให้เปิดทางแยกเพิ่มเติม จำนวน ๒ จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนสาย ค๑ (กิโลเมตรที่ ๒+๔๔๙) กับถนนสายบ้านหนองเส้ง – บ้านประตูป่า และจุดตัดถนนสาย ค๓ (กิโลเมตรที่ ๗+๗๔๖) กับถนนสายบ้านสันต้นธง – บ้านจักรคาภิมุข เนื่องจากการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองลำพูน ได้ปิดจุดกลับรถที่ใช้อยู่เดิม ทำให้ต้องไปกลับรถค่อนข้างไกล ปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยการรื้อถอนโครงสร้างเกาะกลางถนนและขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการเปิดทางแยกพร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามคำร้องขอของประชาชนทั้ง ๒ จุด ๒) ประชาชนขอให้ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง ปัจจุบันได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างแล้ว แต่สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูนยังประสบปัญหาเรื่องค่าไฟฟ้าส่องสว่างสองข้างทาง เนื่องจากไม่ได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมมือกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่จะสามารถขอใช้เป็นไฟฟ้าสาธารณะได้ ทำให้ค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นเป็นภาระของสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูน ๓) ประชาชนขอให้ปรับปรุงสภาพผิวจราจรที่ชำรุดและเป็นหลุมบ่อ โดยเฉพาะบริเวณใกล้แยกโรงพยาบาลลำพูน โดยระยะเร่งด่วนสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูน ได้ขอความอนุเคราะห์แขวงทางหลวงชนบทลำพูนและองค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูนดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุดในเบื้องต้นก่อน โดยได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ยผ. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรถนนทางเลี่ยงเมืองลำพูน โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างขอความเห็นชอบความเหมาะสมของราคาค่าก่อสร้างจากสำนักงบประมาณก่อนการลงนามในสัญญาจ้างต่อไป ทั้งนี้ ยผ. อยู่ระหว่างประสานกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อมอบโครงการดังกล่าวให้ ทล. เป็นหน่วยงานดูแลรับผิดชอบต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูน รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองสาย ค๑ และสาย ค๓ และถนนเชื่อมต่อสาย ก๑ และสาย ข๒ จังหวัดลำพูน จำนวน ๔ สายทาง ระยะทางรวม ๑๓.๐๖๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย – ถนนสาย ค๑ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกเหมืองง่า) สิ้นสุดสายทางบริเวณ ทล.๑๐๑๕ (แยกโรงพยาบาลลำพูน) ขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๓๐ – ๖๐ เมตร ความยาวประมาณ ๕.๑๓๘ กิโลเมตร	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
– ถนนสาย ค๓ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๑๕ (แยกโรงพยาบาลลำพูน) สิ้นสุดสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกท่าจักร) ขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๓๐ – ๖๐ เมตร ความยาวประมาณ ๕.๕๕๔ กิโลเมตร – ถนนสาย ก๑ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกเทศบาลเมืองลำพูน) สิ้นสุดสายทางบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสาย ค๑ ขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๑๙ – ๓๐ เมตร ความยาวประมาณ ๑.๓๒๔ กิโลเมตร – ถนนสาย ข๒ จุดเริ่มต้นสายทางบริเวณ ทล.๑๐๖ (แยกวัดศรีสองเมือง) จุดสิ้นสุดสายทางบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสาย ค๑ ขนาด ๒ – ๔ ช่องจราจร เขตทางกว้าง ๑๙ – ๓๐ เมตร ความยาวประมาณ ๑.๐๔๗ กิโลเมตร โครงการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว แบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างระยะที่ ๑ (งบประมาณผูกพันปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๖๐)ประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด ๒ – ๔ ช่องจราจร และขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ และงานติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในสายทาง ระยะทางรวม ๒.๙๙๘ กิโลเมตร วงเงินรวม ๘๐.๐๑๙๘ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐ ๒) งานก่อสร้างระยะที่ ๒ (งบประมาณผูกพันปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑) ประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด ๒ – ๔ ช่องจราจร และขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ และงานติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กในสายทาง ระยะทางรวม ๑๐.๐๖๕ กิโลเมตร วงเงินรวม ๔๕๖.๐๐ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ โครงการดังกล่าวดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้ง ๒ ระยะ และเปิดให้ประชาชนใช้บริการแล้ว ในส่วนระยะที่ ๓ กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) อยู่ระหว่างดำเนินการโดยมีความก้าวหน้า สรุปดังนี้ ๑) ปัญหาระบบไฟฟ้าส่องสว่างและระบบสัญญาณไฟจราจร ยผ. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และผูกพันงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบสัญญาณไฟจราจร งานปรับปรุงพื้นที่เกาะกลางถนน รวมทั้งการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และติดตั้งเครื่องกั้นรถไฟ ตามแผนพัฒนาผังเมืองรวมเมืองลำพูนของถนนเลี่ยงเมืองสาย ค๑ และสาย ค๓ และถนนเชื่อมต่อสาย ก๑ และสาย ข๒ วงเงินรวม ๑๐๘.๗๔ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗๐๐ วัน สิ้นสุดสัญญาจ้างเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ ซึ่งได้รับการขยายเวลาก่อสร้างโดยงดค่าปรับจำนวน ๔๐ วัน และได้รับการแก้ไขค่าปรับเป็นอัตราร้อยละ ๐ ตามมาตรการช่วยผู้ประกอบการเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรน่า (COVID – ๑๙) จำนวน ๔๘๕ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑๐ ธันวาคม ๒๕๖๕ – ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาของผู้รับจ้าง มีความก้าวหน้างานก่อสร้างร้อยละ ๙๘.๕ คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ ๒) ปัญหาผิวจราจรชำรุดเสียหาย ยผ. ได้รับจัดสรรงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และ พ.ศ. ๒๕๖๗ สำหรับดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรถนนเลี่ยงเมืองลำพูนที่ชำรุดเสียหาย ในวงเงิน ๑๙,๘๗๗,๐๐๐ บาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการของผู้รับจ้างในส่วนของการขออนุมัติวัสดุและการทดสอบเพื่อออกแบบ อัตราส่วนผสม สำหรับงาน Pavement in-place Recycling และงาน Asphaltic Concrete คาดว่าจะเข้าดำเนินการได้ในช่วงต้นเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๓) ปัญหาการส่งมอบทรัพย์สินสิ่งปลูกสร้างตามโครงการให้หน่วยงานอื่นดูแลและบำรุงรักษาภายหลังการดำเนินการแล้วเสร็จ ยผ. ได้ดำเนินการส่งมอบทรัพย์สินตามโครงการให้หน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องเพื่อดูแลและบำรุงรักษา โดยได้ดำเนินการ ดังนี้ ๓.๑) แจ้งส่งมอบให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน แต่องค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน แจ้งว่างบประมาณ เครื่องจักรกล และกำลังคนไม่เพียงพอที่จะรับผิดชอบดูแลและบำรุงรักษาโครงการขนาดใหญ่ดังกล่าวให้อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลาได้ ๓.๒) แจ้งส่งมอบให้กรมทางหลวง (ทล.) แต่ ทล. ยังไม่ได้ตอบรับซึ่งจากการประสานงานทราบว่าติดปัญหาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ ยผ. จัดสรรงบประมาณมาดำเนินการต่อเนื่องทำให้โครงการติดเงื่อนไขการรับประกันสัญญาความชำรุดบกพร่องของงานก่อสร้าง	

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>๓.๓) ปัจจุบันสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูนได้ส่งเอกสารให้แขวงทางหลวงชนบทลำพูน เพื่อรายงานกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้พิจารณารับมอบทรัพย์สินตามโครงการฯ เนื่องจากจะต้องเร่งรัดการส่งมอบทรัพย์สินเพื่อให้ทรัพย์สินได้รับการดูแล และบำรุงรักษา ประกอบกับการก่อสร้าง ระยะที่ ๓ ที่กำลังจะแล้วเสร็จ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกระแสไฟฟ้าของระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่ ยผ. ไม่มีงบประมาณรองรับ จึงต้องเร่งส่งมอบให้หน่วยงานที่มีภารกิจและข้อตกลงในเรื่องการใช้กระแสไฟฟ้าในเขตทางหลวงกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาครับไปดูแล
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้เร่งรัดการดำเนินการต่อไปด้วย</td><td></td></tr>
<tr><td>๓. แนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบริเวณแยกดอยติ จังหวัดลำพูน
ผู้แทนแขวงทางหลวงลำพูนรายงานว่า ช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่ผ่านมา บริเวณแยกดอยติจะประสบปัญหาจราจรติดสะสมและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวแขวงทางหลวงลำพูนอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่สามารถแปรผันตามสภาพจราจร (Adaptive Traffic Signal Control) โดยจะเริ่มติดตั้งในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และคาดว่าจะเริ่มทดลองใช้ได้ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ทั้งนี้ ได้ประสานขอความร่วมมือกับตำรวจภูธรเหมืองจี้เพื่อจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรและดำเนินการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ แขวงทางหลวงลำพูน ขนส่งจังหวัดลำพูน ตำรวจภูธรจังหวัดลำพูน และสมาคมกู้ภัยทางหลวงลำพูนเพื่อร่วมแก้ไขปัญหาดังกล่าว และในการแก้ไขปัญหาในระยะยาว แขวงทางหลวงลำพูนอยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ โครงการศึกษาออกแบบและดำเนินการขยายเส้นทางเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในอนาคตต่อไป
ผู้แทนตำรวจภูธรเหมืองจี้ให้ความเห็นว่า ควรมีการปรับปรุงป้ายจราจรบริเวณแยกดอยติ – แม่ทา เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมองเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณแยกดอยติได้อีกทางหนึ่ง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป</td><td>ขท.ลำพูน
สภ.เหมืองจี้
สขจ.ลำพูน
ภ.จว.ลำพูน
สมาคมกู้ภัยทางหลวงลำพูน</td></tr>
<tr><td>๔. แผนปฏิบัติงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรทางบกและทางรางที่สำคัญในพื้นที่จังหวัดลำพูน
ผู้แทน สนข. รายงานภาพรวมโครงการสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาด้านคมนาคมในจังหวัดลำพูนทั้ง ๔ มิติ ประกอบด้วย มิติการพัฒนาทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รายละเอียด ดังนี้
๑) มิติการพัฒนาทางถนน
๑.๑) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดลำพูน ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๖ มีโครงการขนาดใหญ่ตามแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จำนวน ๔ โครงการ ระยะทางรวม ๕๔.๔๓ กิโลเมตร วงเงินรวม ๓,๔๔๗ ล้านบาท โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ โครงการ ระยะทางรวม ๒๔.๓๕ กิโลเมตร วงเงินรวม ๑,๙๙๗ ล้านบาท และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ โครงการ ระยะทางรวม ๓๐.๐๘ กิโลเมตร วงเงินรวม ๑,๔๕๐ ล้านบาท สรุปดังนี้
<table>
<tr><th>ลำดับที่</th><th>โครงการ</th><th>ระยะทาง (กิโลเมตร)</th><th>วงเงิน (ล้านบาท)</th><th>ลักษณะโครงการ</th><th>สถานะโครงการ</th></tr>
<tr><td>๑</td><td>โครงการก่อสร้างขยาย ทล.๑๑ สาย สามแยกดอยติ - เชียงใหม่</td><td>๒๔.๓๕๐</td><td>๑,๔๗๗</td><td>ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร</td><td>ดำเนินการแล้วเสร็จ</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ ทล.๑๑๔ กม.ที่ ๐+๓๓๖</td><td>-</td><td>๕๒๐</td><td>สะพานข้ามทางแยกรถไฟ</td><td>ดำเนินการแล้วเสร็จ</td></tr>
<tr><td>๓</td><td>โครงการก่อสร้าง ทล.๑๐๖ สาย บ้านม่วงโตน – บ้านบ่อหิน</td><td>๑๖.๑๘๐</td><td>๘๐๐</td><td>ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร</td><td>ความคืบหน้า ร้อยละ ๑๒.๙๒</td></tr>
<tr><td>๔</td><td>โครงการก่อสร้าง ทล.๑๐๖ สาย บ้านแม่ป่าไผ่ – ตำบลแม่ตืน</td><td>๑๓.๙๐๐</td><td>๖๕๐</td><td>ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร</td><td>อยู่ระหว่างพิจารณาราคากลาง</td></tr>
<tr><td colspan="2">รวม</td><td>๕๔.๔๓๐</td><td>๓,๔๔๗</td><td></td><td></td></tr>
</table>
๑.๒) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดลำพูน มีโครงการขนาดใหญ่ ๑ โครงการ คือ โครงการบำรุงสะพาน สาย ลพ.๐๐๖ สะพานเฉลิมพระเกียรติ อำเภอป่าซาง และอำเภอดอยหล่อ เพื่อเสริมกำลังการรับน้ำหนักของสะพาน และป้องกันการกัดเซาะของฐานราก (สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖) วงเงินรวม ๑๒.๗๔๑ ล้านบาท ความคืบหน้าโครงการร้อยละ ๗๐.๐๙</td><td>ทล.
ทช.
จท.
ทอท.</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒) มิติการพัฒนาทางราง

การพัฒนาทางรางในพื้นที่จังหวัดลำพูน ประกอบด้วย

๒.๑) แผนการพัฒนาด้านระบบรางโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ

๒.๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย - ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ทั้ง ๒ ช่วง คือ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร และช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร โดย JICA ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ปัจจุบัน คค. และ MLIT ได้มีการหารือร่วมกันเพื่อพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการ โดยฝ่ายญี่ปุ่นได้เสนอให้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ และได้จัดตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อหารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไปในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ และได้จัดตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อหารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไป

๓) มิติการพัฒนาทางน้ำ

กรมเจ้าท่า (จท.) ได้ดำเนินโครงการขุดลอกแม่น้ำปิง ตำบลแม่ก๊า และตำบลท่าวังพร้าว อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการขุดลอกแม่น้ำลี้ ตำบลศรีเตี้ย อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน

๔) มิติการพัฒนาทางอากาศ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) แห่งที่ ๒ ซึ่งมีที่ตั้งบริเวณอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เพื่อพัฒนา ทชม. ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เพิ่มขึ้น ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นและความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการพัฒนา ทชม. แห่งที่ ๒ (Preliminary Feasibility Study) ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรมและการออกแบบโครงการ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) แนวทางการได้มาซึ่งที่ดิน การชดเชยและเวนคืน และการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มศึกษาในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

ผู้แทนแขวงทางหลวงลำพูน รายงานโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ สรุปดังนี้

๑) แผนงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑.๑) สำนักแผนงาน ทล.

ลำดับที่	งาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)
๑	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๑๑๖	ป่าสัก – สะปุ๋ง	๑๓+๙๗๕ – ๑๔+๙๘๕	๒๘.๐๕๑	แล้วเสร็จ
๒	กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	๑๐๘๗	ลี้ – ก้อทุ่ง	๓๕+๐๐๐ – ๓๗+๑๐๐	๒๒.๒๑๗	แล้วเสร็จ
๓	ก่อสร้างทางหลวงพัฒนาระดับภาค	๑๑๓๖	เหมืองง่า – ลำพูน	๐+๑๔๕ – ๑+๐๘๐	๔๙.๙๑๘	๑๑.๑๘

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๒) สำนักบริหารบำรุงทาง ทล.

ลำดับที่	งาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลงาน (ร้อยละ)
๑	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๑๔๗	สันป่าฝ้าย – ห้วยไซ	๐+๐๕๐ – ๑+๑๐๐	๗.๘๙๙	แล้วเสร็จ
๒	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๑๐๓	ลี้ – พระบาทตะเมาะ	๔+๑๗๕ – ๖+๐๐๐	๗.๓๙๘	แล้วเสร็จ
๓	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๐๖	ลี้ – ม่วงโตน ตอน ๒	๘๙+๕๙๐ – ๙๑+๑๔๐ (๑๘๓+๔๘๑ – ๑๘๕+๐๓๑)	๖.๗๗๙	แล้วเสร็จ
๔	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๐๓๓	แม่ทา – ท่าจักร	๑๖+๗๐๐ – ๒๐+๐๐๐	๑๔.๙๗๐	แล้วเสร็จ
๕	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๒๑๙	แม่เทย – ทุ่งหัวช้าง	๐+๐๐๖ – ๓+๖๕๐	๑๓.๙๕๘	แล้วเสร็จ
๖	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๐๖	ลี้ – ม่วงโตน ตอน ๑	๑๐๐+๐๐๐ – ๑๐๓+๕๑๐ (๑๙๓+๘๙๑ – ๑๙๗+๔๐๑)	๑๔.๖๓๘	แล้วเสร็จ
๗	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๑๘๔	แม่อาว – ดอนมูล	๐+๐๐๖ – ๓+๘๐๐	๑๔.๙๒๗	แล้วเสร็จ
๘	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๐๖	ห้วยหญ้าไซ – ลี้	๓๘+๕๕๐ – ๔๑+๔๓๐ (๑๓๒+๔๔๑ – ๑๓๕+๓๒๑)	๑๔.๙๑๗	แล้วเสร็จ
๙	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	๑๒๗๔	ลี้ – แม่บอน	๘+๕๕๐ – ๑๒+๓๒๕	๑๔.๗๒๘	แล้วเสร็จ
๑๐	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	๑๑	ขุนตาน – อุโมงค์	๕๐๐+๓๐๗ – ๕๐๒+๙๐๐	๒๔.๙๔๐	แล้วเสร็จ
๑๑	ซ่อมแซมที่พักอาศัย (แขวงฯ)	๑๐๖	ท่าจักร – อุโมงค์	๑๕๓+๙๐๓	๐.๔๙๙	แล้วเสร็จ
๑๒	ก่อสร้างที่พักอาศัย บ้านพักระดับ ๓-๖ หมวดลี้	๑๐๖	ห้วยหญ้าไซ – ลี้	๔๑+๒๐๐ (ด้านขวาทาง) (หมวดลี้)	๑.๑๙๗	แล้วเสร็จ

๑.๓) สำนักบริหารบำรุงทาง ทล. (งบกลาง)

ลำดับที่	งาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลงาน (ร้อยละ)
๑	งานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยฯ	๑๐๖	ลี้ – ม่วงโตน	๒๐๖+๙๖๑ – ๒๐๗+๓๔๑	๕.๗๘๐	๐.๓๙

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๔) สำนักอำนวยความปลอดภัย ทล.

ลำดับที่	งาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผลงาน (ร้อยละ)
๑	งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	๑๑	ขุนตาน – อุโมงค์ ตอน ๑	๕๐๓+๔๐๐ – ๕๑๑+๐๐๐	๑.๒๙๔	แล้วเสร็จ
๒	งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	๑๑	ขุนตาน – อุโมงค์ ตอน ๒	๕๑๕+๕๐๐ – ๕๒๑+๐๐๐	๑.๖๕๔	แล้วเสร็จ
๓	งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	๑๐๖	ลี้ – ม่วงโตน ตอน ๔	๕๕+๐๐๐ – ๖๐+๕๐๐	๐.๙๕๘	แล้วเสร็จ
๔	งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	๑๐๖	ท่าจักร – อุโมงค์	๑๖๓+๑๓๐ – ๑๖๗+๒๐๔	๐.๖๑๘	แล้วเสร็จ
๕	งานไฟสัญญาณจราจร	๑๑๔๗	สันป่าฝ้าย – ห้วยไซ	๓+๑๙๔ – ๓+๑๙๖	๒.๔๘๙	แล้วเสร็จ
๖	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	๑๐๖	ลี้ – ม่วงโตน	๕๒+๐๐๐ – ๑๑๘+๕๓๓ (เป็นช่วงๆ)	๕.๓๓๔	แล้วเสร็จ
๗	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	๑๐๖	ห้วยหญ้าไซ – ลี้	๒๘+๕๐๗ – ๕๒+๐๐๐ (เป็นช่วงๆ)	๓.๓๓๓	แล้วเสร็จ
๘	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	๑๑	ขุนตาน – อุโมงค์ ตอน ๑	๕๐๕+๕๐๐ – ๕๐๖+๗๐๐ (เป็นช่วงๆ)	๑.๘๔๔	แล้วเสร็จ
๙	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	๑๑	ขุนตาน – อุโมงค์ ตอน ๒	๕๐๘+๗๐๐ – ๕๑๐+๒๐๐	๒.๘๓๔	แล้วเสร็จ

๒) ร่างแผนงานงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญรายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ ๓

แขวงทางหลวงชนบทลำพูน รายงานโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังนี้

๑) งบประมาณจังหวัดลำพูนประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๑.๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวหัตถอุตสาหกรรม ถนนสาย ลพ.๓๐๒๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ – บ้านหัวห้วย อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน ระยะทาง ๕.๖๓๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๗,๙๘๕,๐๐๐ บาท ดำเนินการแล้วเสร็จ

๑.๒) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวสาย ลพ.๒๐๓๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ – บ้านใหม่ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน ระยะทาง ๔.๖๕๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๙,๙๘๐,๐๐๐ บาท ดำเนินการแล้วเสร็จ

๑.๓) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ถนนสาย ลพ.๕๐๓๔ บ้านต้นผึ้ง บ้านน้ำโจ้ – บ้านทุ่งปู่แดง และสาย ลพ.๓๐๐๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ – บ้านท่าหลุก อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน ระยะทาง ๑.๒๓๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๖,๒๕๐,๐๐๐ บาท (ขึ้นประกาศแผนจัดซื้อจัดจ้าง)

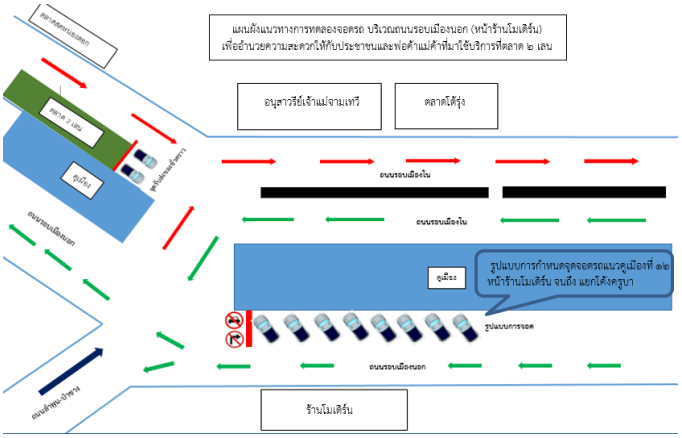
๒) งบประมาณจังหวัดลำพูนประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗

๒.๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวสาย ลพ.๒๐๓๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ – บ้านใหม่ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑.๒) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของหัตถอุตสาหกรรม ถนนสาย ลพ.๒๐๔๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ – บ้านห้วยไซเหนือ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวสาย ลพ.๓๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ – บ้านผาต้าย อำเภอลี้ จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๑.๔) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวสาย ลพ.๔๐๑๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๓ – บ้านผาเงิบ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓) งบบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (เส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยว) ๓.๑) งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สายทาง ลพ.๕๐๒๘ แยกทางหลวงชนบท ลพ.๓๐๐๔ – บ้านหนองปลาสะวาย อำเภอเวียงหนองล่อง จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๑๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๒) งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สายทาง ลพ.๓๐๐๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ – บ้านท่าหลุก อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๑๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๓) งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สายทาง ลพ.๔๐๐๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๐ – บ้านหนองเขียด อำเภอเวียงหนองล่อง จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๔) งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สายทาง ลพ.๔๐๑๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๓ – บ้านผาเงิบ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๑๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๕) งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สายทาง ลพ.๓๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ – บ้านผาต้าย อำเภอลี้ จังหวัดลำพูน งบประมาณ ๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๕. โครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS สนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ รายละเอียดดังนี้ ๑) พื้นที่ศึกษา จำนวน ๓๗ จังหวัด ประกอบด้วย พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการของ สนข. สามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่จังหวัดลำพูนเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS สนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ รายละเอียดดังนี้ ๑) พื้นที่ศึกษา จำนวน ๓๗ จังหวัด ประกอบด้วย พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย โดยที่ปรึกษาได้ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ให้กับ สนข. เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ และคาดว่าจะจัดประชุมสัมมนาแนะนำโครงการฯ และเริ่มลงพื้นที่ตั้งแต่ช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๓๗ จังหวัด ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. การพิจารณาการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่เมืองลำพูน (การจัดระบบจราจรบนถนนรอบเมืองนอก โดยให้เดินรถทางเดียวตั้งแต่ร้านถุงแก้วถึงแยกประตูช้างสี) ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองลำพูนและผู้แทนเทศบาลเมืองลำพูน รายงานผลการทดลองจัดระบบจราจรในเขตเทศบาลเมืองลำพูน บริเวณถนนรอบเมืองนอก เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถไม่เป็นระเบียบ การจอดรถริมทางเท้า และปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๕ โดยตำรวจภูธรเมืองลำพูนและเทศบาลเมืองลำพูนได้ร่วมดำเนินการ ดังนี้ ๑) การทดลองให้เดินรถทางเดียวตั้งแต่ร้านถุงแก้วจนถึงแยกประตูช้างสี  ๒) การกำหนดช่วงเวลาการจอดรถ วันคู่ – วันคี่ บริเวณถนนเจริญราษฎร์ จากเดิม ห้ามจอดวันคี่ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. เปลี่ยนเป็น ห้ามจอดวันคี่ ตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน โดยช่วงเวลาอื่นสามารถจอดรถได้ตามเดิม ๓) การกำหนดจุดจอดรถของพ่อค้าแม่ค้าและผู้มาซื้อสินค้าที่ตลาด บริเวณคูเมืองที่ ๑๒ หน้าร้านโมเดิร์น จนถึงแยกโค้งครูบา จำนวน ๒ ช่องจราจร (ตลาดเย็น) ตั้งแต่เวลา ๑๗.๐๐ - ๒๒.๐๐ น.  ทั้งนี้ เทศบาลเมืองลำพูนได้มีการจัดทำป้ายจราจร ป้ายเตือน ช่วงทดลองเดินรถชั่วคราว เพื่อให้ประชาชนได้ทราบในระหว่างการดำเนินการ และหลังจากได้ดำเนินการทดลองจัดระบบจราจรในเขตเทศบาลเมืองลำพูนมาแล้ว ๓ เดือน เทศบาลเมืองลำพูนได้จัดทำแบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นของคนในพื้นที่จากการดำเนินการข้างต้น พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่เห็นว่าควรให้ดำเนินการต่อไป ที่ประชุมได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ความเห็นชอบการดำเนินการของเทศบาลเมืองลำพูนและตำรวจภูธรจังหวัดลำพูนใน ๕ ประเด็น ดังนี้ ๑) การเดินรถทางเดียวบนถนนรอบเมืองนอก ตั้งแต่แยกโค้งครูบา (ร้านถุงแก้ว) จนถึงแยกประตูช้างสี ๒) กำหนดให้จอดรถทางด้านขวาของทางเดินรถ (ฝั่งติดกับคูเมือง) บริเวณถนนรอบเมืองนอก ตั้งแต่แยกโค้งครูบาจนถึงแยกประตูช้างสี	ภ.จว.ลำพูน ทม.ลำพูน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) กำหนดให้เดินรถทางเดียวบริเวณถนนรอบเมืองนอก ตั้งแต่แยกวัดสันดอนรอม จนถึงแยกโค้งครูบา (เฉพาะช่วงระหว่าง เวลา ๑๗.๐๐ - ๒๒.๐๐ น.) ๔) กำหนดให้จอดรถทางด้านขวาของทางเดินรถ (ฝั่งติดกับคูเมือง) บริเวณถนนรอบเมืองนอก ตั้งแต่แยกหน้าธนาคารกสิกรไทยจนถึงแยกโค้งครูบา (เฉพาะช่วงเวลา ๑๗.๐๐ – ๒๒.๐๐ น.) ๕) กำหนดห้ามจอดรถ วันคู่ – วันคี่ บริเวณถนนเจริญราษฎร์ เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเช้า ตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และช่วงบ่าย ตั้งแต่เวลา ๑๕.๐๐ - ๑๗.๐๐ น.) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้เทศบาลเมืองลำพูน และตำรวจภูธรจังหวัดลำพูนดำเนินการทั้ง ๕ ประเด็นในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๗. ข้อหารือการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในการห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูน ผู้แทนเทศบาลเมืองลำพูนรายงานว่า เทศบาลเมืองลำพูนอยู่ระหว่างดำเนินโครงการเมืองเดินได้เดินดี และได้มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ในเขตเมืองเก่าให้น่าอยู่ ซึ่งเทศบาลเมืองลำพูนเห็นว่า ควรห้ามไม่ให้รถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูนตลอด ๒๔ ชั่วโมง เนื่องจากจะทำให้สาธารณูปโภคและภูมิทัศน์ที่สวยงามในเขตเมืองลำพูนชำรุดเสียหาย ซึ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองจังหวัดลำพูน และมีโครงข่ายถนนเชื่อมต่อที่มีเส้นทางค่อนข้างครอบคลุม ที่ประชุมมีความเห็นว่า บริเวณในเขตเทศบาลเมืองลำพูนมีกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การค้า การลงทุน การก่อสร้างปรับปรุงอาคาร เป็นต้น อย่างไรก็ดี ในเขตเมืองมีโบราณสถานและวัดเก่าจำนวนมาก ทั้งนี้ การกำหนดห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูนตลอด ๒๔ ชั่วโมง อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองได้ ดังนั้น เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ เทศบาลเมืองลำพูนควรจัดทำประชาคมเพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ก่อน โดยควรพิจารณาแนวเส้นทาง กิจกรรมและการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เพื่อใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการดำเนินการ และแนวทางการแก้ไขปัญหา กำหนดระยะเวลาที่จะห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูนให้เหมาะสม ก่อนการดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบให้เทศบาลเมืองลำพูนทบทวนแผนการดำเนินงาน การทำประชาคม และจัดทำรายละเอียดแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้มีความชัดเจนก่อน และนำมารายงานให้ที่ประชุมทราบในการประชุม อจร.จังหวัดลำพูน ครั้งต่อไป นายกเทศมนตรีเมืองลำพูน รายงานว่า จังหวัดลำพูนถือได้ว่าเป็นเมืองเก่าที่อยู่ในยุคหริภุญชัย เป็นราชธานีแห่งแรกในภาคเหนือที่ยังทรงคุณค่า อีกทั้งยังเป็น ๑ ใน ๑๐ เมืองเก่าที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี มีสิ่งปลูกสร้าง โบราณสถานที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์มากมาย ควรค่าแก่การอนุรักษ์สืบทอดไปยังลูกหลานให้ได้รับทราบและชื่นชม โดยต้องทำการอนุรักษ์อย่างถูกต้อง ถูกวิธี เทศบาลเมืองลำพูนได้เล็งเห็นความสำคัญของการอนุรักษ์เส้นทางประวัติศาสตร์ อนุรักษ์เมืองเก่า สถาปัตยกรรมท้องถิ่น โบราณสถาน อีกทั้งยังได้ดำเนินโครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่มรดกทางวัฒนธรรมเมืองลำพูน การดำเนินการจัดทำสาธารณูปโภคใต้ดินเป็นการจัดระเบียบสายสื่อสารและสายไฟฟ้าลงใต้ดิน ปรับสภาพภูมิทัศน์ภายในบริเวณเขตเมืองเก่าให้มีความเป็นระเบียบและเห็นสมควรกำหนดมาตรการ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรโดยเฉพาะการที่รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งเข้ามาในเขตเทศบาลเมืองลำพูนอาจทำให้โบราณสถานสำคัญได้รับความเสียหาย ประกอบกับปัจจุบันมีถนนเลี่ยงเมืองเป็นเส้นทางรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่อยู่แล้ว เทศบาลเมืองลำพูนจึงขอให้พิจารณาห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเทศบาลเมืองลำพูน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง เว้นแต่ผู้ที่มีกิจการหรือมีการก่อสร้างภายในเขตเทศบาลเมืองลำพูนหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรและเทศบาลเมืองลำพูน ดังนี้ ๑) ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถบนถนนรอบเมืองนอก ๒) ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถบนถนนรอบเมืองใน ๓) ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถบนถนนอินทยงยศ	ทม.ลำพูน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ เทศบาลเมืองลำพูนได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของคนในชุมชนรวมทั้งผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือได้ประโยชน์จากข้อบังคับดังกล่าว จากผลการสุ่มสำรวจความคิดเห็นตามแบบสอบถาม จำนวน ๒๐๐ ชุด ได้รับแบบสำรวจความคิดเห็นจำนวน ๑๓๖ ชุด พบว่า เป็นผู้ที่พักอาศัยในเขตเทศบาล คิดเป็นร้อยละ ๙๗.๗๙ ผู้ตอบแบบสำรวจร้อยละ ๙๖.๓๒ เห็นด้วยว่าหากรถบรรทุกขนาดตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเมืองเก่าลำพูน จะทำให้ถนนเกิดความชำรุดเสียหายผู้ตอบแบบสำรวจร้อยละ ๙๒.๖๕ เห็นด้วยว่าหากรถบรรทุกขนาดตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเมืองเก่าลำพูน จะส่งผลกระทบทำให้โบราณสถานได้รับความเสียหาย และผู้ตอบแบบสำรวจร้อยละ ๖๒.๖๕ เห็นด้วยกับการห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถภายในเขตเมืองเก่าลำพูนกำหนดตลอด ๒๔ ชั่วโมง เว้นแต่ผู้ที่มีกิจการหรือมีการก่อสร้างภายในเขตเทศบาลเมืองลำพูนหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือเทศบาลเมืองลำพูน ข้อเสนอแนะจากการสำรวจความคิดเห็น สรุปดังนี้ ๑) หากมีเหตุจำเป็นต้องใช้เส้นทางควรมีการกำหนดเวลาให้ชัดเจนในการเดินรถ ๒) ในกรณีที่จะนำรถเข้าเมืองต้องมีใบอนุญาตที่ออกจากเจ้าพนักงานจราจรหรือเทศบาลเมืองลำพูน ๓) หากต้องการนำรถบรรทุกเข้าเมืองเพื่อขนส่งสินค้าเห็นควรขออนุญาตเพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตเพื่อเข้าเมืองอย่างน้อย ๑ วัน ๔) การจะนำรถเข้า – ออกในเขตเทศบาลเมืองลำพูน เห็นควรขออนุญาตเจ้าพนักงานจราจรหรือเทศบาลเมืองลำพูน ๕) เห็นควรอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่ต้องการขนส่งด้วยรถบรรทุกในเขตเทศบาลเมืองลำพูนเข้า – ออกตามเวลาที่ทางผู้อนุญาตกำหนด ๖) เห็นควรกำหนดเวลาให้รถบรรทุกเข้าเมืองเวลา ๒๔.๐๐ – ๐๓.๐๐ น. **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) การห้ามรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเดินรถในเขตเมืองลำพูนเป็นสิ่งที่ดีเพื่ออนุรักษ์เมืองเก่า แต่มีข้อห่วงใยในกรณีที่เป็นรถบรรทุกที่ไม่ใช่รถบรรทุกของผู้ประกอบการที่หลงทางเข้ามาขอให้ทำป้ายเตือนบริเวณทางแยกต่าง ๆ ก่อนเข้ามาในเขตเมืองลำพูน เช่น บริเวณแยกดอยติ แยกป่าสัก แยกอำเภอ เป็นต้น ๒) ในเขตเทศบาลเมืองลำพูนจะเป็นถนนแคบ หากมีการห้ามรถบรรทุกเข้ามาในเขตเมืองจะไม่ทำให้การจราจรติดขัด แต่เป็นห่วงรถบรรทุกที่ไม่ได้มองป้ายและหลงทางเข้ามาขอให้มีมาตรการผ่อนปรนและขอให้เทศบาลและตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกด้วย ๓) การกำหนดเวลาให้รถบรรทุกเข้าเมืองเวลา ๒๔.๐๐ – ๐๓.๐๐ น. อาจจะไม่สะดวกสำหรับผู้ประกอบการ จึงเสนอให้มีการประชาสัมพันธ์และกำหนดเวลาให้มีความเหมาะสม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบในหลักการโดยให้จัดทำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ขอให้เทศบาลเมืองลำพูนและตำรวจจราจรไปหารือในการจัดทำแผนดังกล่าว โดยขอให้ทำการประชาสัมพันธ์สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบ และมีระยะเวลาที่เหมาะสม หากไม่มีปัญหาในทางปฏิบัติขอให้เจ้าพนักงานจราจรดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๘. ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ ผู้แทน สนข. รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่ มีระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเส้นใหม่ ขนานกับแนวเส้นทางเดิม ประกอบด้วย ๑) ทางรถไฟระดับพื้นดิน ระยะทางประมาณ ๑๓๗ กิโลเมตร และทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ ๓๖ กิโลเมตร ๒) อุโมงค์รถไฟ จำนวน ๘ แห่ง ระยะทางประมาณ ๑๖ กิโลเมตร ๓) การก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ จำนวน ๑๔ สถานี และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิมจำนวน ๓ สถานี เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัยและสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ และมีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๒ แห่ง บริเวณสถานีห้างฉัตร จังหวัดลำปาง และสถานีสารภี จังหวัดเชียงใหม่ ๔) โรงซ่อมบำรุง (Depot) จำนวน ๑ แห่ง	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สถานีในเขตจังหวัดลำพูน ประกอบด้วย – สถานีขนาดใหญ่ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีลำพูน (ปรับปรุงสถานีเดิม) – สถานีขนาดเล็ก จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแม่ทา (สถานีใหม่) – สถานีขนาดเล็ก (ยกระดับ) จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีป่าเส้า (สถานีใหม่) ความคืบหน้าของการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ได้พิจารณารายงาน EIA ฉบับชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖ โดยมีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของ คชก. โดยให้จัดทำเป็นรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๓ เสนอไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อเสนอ คชก. พิจารณา ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๙. ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ผู้แทน สนข. รายงานว่า กระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น (MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาเพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยได้ดำเนินการศึกษาช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เบื้องต้นได้ประมาณการวงเงินลงทุนเป็น ๒ ช่วง คือ (๑) ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๑๒ แสนล้านบาท (๒) ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร วงเงินลงทุนประมาณ ๒.๓๒ แสนล้านบาท และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และเห็นชอบรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ สรุปดังนี้ ๑) การประมาณการผลตอบแทนของโครงการในแนวเส้นทางอ้อมเมืองลพบุรี จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบสถานีในทางที่ดีขึ้นกว่าในแนวเส้นทางเดิมของ JICA ๒) การปรับปรุงข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการโดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มผลประโยชน์ของโครงการฯ ได้แก่ การคำนวณมูลค่าคาร์บอนเครดิต การพิจารณาผลประโยชน์ทางอ้อมจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการทบทวนการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นประธานการประชุม พร้อมด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานสภาการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รฟท. และผู้แทนฝ่ายญี่ปุ่น ประกอบด้วย MLIT JICA และสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ได้ร่วมกันพิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ฉบับสมบูรณ์ รวมถึงความร่วมมือในอนาคต พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๓ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวกตลอดระยะเวลาดำเนินการ จึงมีความคุ้มค่าในทางเศรษฐศาสตร์ โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จะสรุปข้อมูลเสนอ คค. เพื่อรายงานต่อคณะรัฐมนตรี จากนั้นจะมีการศึกษารายละเอียดรูปแบบการลงทุนและเทคโนโลยีที่เหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขร. รฟท. สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐.การพิจารณาการออกข้อบังคับการเดินรถช่วงเวลาเร่งด่วนในถนนหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านธิ (ศปถ.อำเภอบ้านธิ) ได้รับหนังสือจากวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือ ขอให้ออกข้อบังคับการเดินรถในช่วงเวลาเร่งด่วนในถนนหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือ ซึ่งเป็นทางหลวงชนบทลำพูน สาย ลพ.๒๐๐๑ แยก ทล.๑๑ (กม.ที่ ๗๔+๑๐๐) – บ้านเหมืองกวัก อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน เป็นถนน ๒ ช่องจราจรไป – กลับ และไม่สามารถขยายไหล่ทางได้ ทำให้การจราจรติดขัดซึ่งมีทั้งรถของประชาชนและนักศึกษา มีชุมชน ร้านค้า วัด สถานศึกษา และมีทางร่วมทางแยกทำให้การจราจรหนาแน่น เนื่องจากรถรอสวนและรอเลี้ยว รวมทั้งไม่มีเจ้าหน้าที่ในการอำนวยการจราจร จึงเสนอห้ามมิให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไปเดินรถในระหว่างเวลา ๐๖.๐๐ – ๐๘.๐๐ น. การดำเนินการที่ผ่านมาบริเวณสี่แยกก่อนถึงวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือซึ่งมีลักษณะทางโค้งไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงได้เสนอให้มีสัญญาณไฟจราจรแต่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนเบื้องต้นจึงได้นำกรวยไปวางเพื่อแบ่งช่องจราจรเพื่อให้มีการชะลอตัวของรถที่วิ่งผ่าน และเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และนโยบายของกระทรวงศึกษาธิการ “ถนนปลอดภัย เด็กไทยไม่สูญเสีย” โดยขอให้ดำเนินการ ดังนี้ ๑) ห้ามมิให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป เดินรถในช่วงเวลา ๐๖.๐๐ – ๐๘.๐๐ น. ๒) ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดลำพูน ๓) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวิจัยจราจร บนถนนสาย ลพ.๒๐๐๑ บริเวณหน้าวิทยาลัยตามที่เห็นสมควร ๔) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยการจราจรหน้าวิทยาลัยฯ ในช่วงเวลาเช้า – เย็น ในระหว่างวันจันทร์ – วันศุกร์ ๕) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกก่อนถึงวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) พื้นที่บริเวณถนนสาย ลพ.๒๐๐๑ แยก ทล. ๑๑ (กม.ที่ ๗๔+๑๐๐) สถานีตำรวจภูธรนิคมอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบ ในส่วนของวิทยาลัยฯ สถานีตำรวจภูธรบ้านธิ เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งเป็นพื้นที่คาบเกี่ยวจึงมีปัญหาในด้านการจัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกด้านจราจรและหากมีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรแล้ว หากไม่มีตำรวจจราจรไปบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีใครปฏิบัติตามและไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ เห็นควรให้มีการบูรณาการของสถานีตำรวจทั้ง ๒ แห่ง ๒) เสนอให้มีการนำกรวยไปวางให้มีระยะไกลขึ้น ซึ่งอาจจะกีดขวางการจราจรแต่จะทำให้เกิดการชะลอความเร็วของรถจะทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ๓) แขวงทางหลวงชนบทลำพูนได้ดำเนินการตีเส้นจราจร จุดห้ามจอด ป้ายจำกัดความเร็ว สัญญาณไฟกระพริบก่อนถึงบริเวณทางแยก ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณสี่แยกเพื่อช่วยชะลอความเร็วบริเวณทางร่วมทางแยก ส่วนบริเวณไหล่ทางซึ่งเป็นพื้นที่ของเอกชนจะมีต้นไม้บดบังทัศนวิสัย เบื้องต้นได้พยายามติดต่อประสานงานเพื่อขออนุญาตตัดกิ่งไม้แต่ไม่พบเจ้าของ จึงขอให้ติดตามและดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป และสามารถให้การสนับสนุนเรื่องป้ายเตือนต่างๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** ๑) เห็นชอบในหลักการและขอให้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบเพื่อนำข้อมูลมาพิจารณาในครั้งต่อไป ๒) ขอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกก่อนถึงวิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครูภาคเหนือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยขอให้แขวงทางหลวงชนบทลำพูนพิจารณาในการของบประมาณมาดำเนินการต่อไป	ศปถ.อำเภอบ้านธิ ทช.

ลำดับที่ ๕ จังหวัดเชียงราย

๑. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงราย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่งการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงราย ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานผลการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่งการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้มีคำสั่งที่ ๗๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยข้อ ๑.๑๗ ในคำสั่งดังกล่าว กำหนดให้จังหวัดแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด ไม่เกิน ๗ คน ซึ่งจังหวัดเชียงรายได้ดำเนินการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว ตามคำสั่งจังหวัดเชียงรายที่ ๓๕๑๙/๒๕๖๖ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ มีรายชื่อ ดังนี้ ๑) ผช.ดร.นาวิน พรมใจสา รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ๒) นายวิทยาศักดิ์ รุจิวรกุล รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ๓) รศ.วิเชษฐ์ ทิพย์ประเสริฐ ผู้อำนวยการสำนักงานบริหาร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนาเชียงราย ๔) นายสมเกียรติ ปูกา ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเชียงราย ๕) นายครรชิต ชมภูแดง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทนหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย ๖) นายพิเชษฐ์ เรือนสอน นักผังเมืองชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการและผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดเชียงราย ๗) นายพรเทพ อินทะชัย กรรมการรองเลขาธิการหอการค้าจังหวัดเชียงราย เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคเหนือ หอการค้าไทย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายงานว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ ระยะทาง ๓๒๒ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ วงเงินค่าก่อสร้างรวม ๓๒,๘๓๕ ล้านบาท เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ๖ ปี การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย – งาว ระยะทาง ๑๐๓ กิโลเมตร ความคืบหน้า ร้อยละ ๑.๑๖ สัญญาที่ ๒ ช่วงงาว – เชียงราย ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร ความคืบหน้า ร้อยละ ๒.๕๙ และสัญญาที่ ๓ ช่วงเชียงราย – เชียงของ ระยะทาง ๘๗ กิโลเมตร ความคืบหน้า ร้อยละ ๑.๕๔ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ – เมษายนของทุกปี จังหวัดเชียงรายจะประสบปัญหาฝุ่น PM ๒.๕ รวมถึงงานก่อสร้างช่วงอุโมงค์รถไฟที่มีการขุดเจาะภูเขาพบปัญหาอุปสรรคในช่วงการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทำให้งานอุโมงค์มีความล่าช้าจากคนงานไม่สามารถทำงานได้ โดยจังหวัดเชียงรายจะประกาศเป็นช่วงรณรงค์แก้ปัญหาฝุ่นและห้ามการเผาป่า ทั้งนี้ จังหวัดเชียงรายได้จัดทำแผนเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไปแล้ว ๒) ขอให้จังหวัดเชียงรายเตรียมการการจ้างงานผู้สำเร็จการศึกษาจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ เพื่อรองรับการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ฯ ด้วย	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) การวางและการจัดทำผังเมืองในพื้นที่จังหวัดเชียงรายจะดำเนินการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อเชื่อมต่อกับสนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย จึงขอนำแผนของ รฟท. มาประกอบในการจัดทำผังเมืองโดยเฉพาะผังด้านการคมนาคมขนส่งที่จะไปเชื่อมต่อเพื่อให้สอดคล้องตามแผนของ รฟท. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๓. ความคืบหน้าโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย รายงานว่า โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงรายมีที่ตั้งอยู่ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายประชิดด่านพรมแดนเชียงของบริเวณสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ – ห้วยทราย) มีเนื้อที่ ๓๓๕–๑–๑๐.๖ ไร่ (เป็นที่ดิน ส.ป.ก. ๒๐๗–๒–๒๙ ไร่) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ ๑) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R๓A (ไทย – ลาว – จีนตอนใต้) เชื่อมต่อโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ๒) เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ ๓) เชื่อมต่อโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ๔) รองรับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R๓A (ไทย – ลาว – จีนตอนใต้) ๕) เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ๖) เป็นศูนย์ One Stop Service ดำเนินพิธีการที่เกี่ยวกับการนำเข้า – ส่งออกได้ในจุดเดียว การดำเนินการโครงการ แบ่งเป็น ๒ ระยะ คือ – การก่อสร้างระยะที่ ๑ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓) งบประมาณ ๑,๓๖๐ ล้านบาท เปิดให้บริการเดือนเมษายน ๒๕๖๔ – การก่อสร้างระยะที่ ๒ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘) งบประมาณ ๖๔๙.๔๓ ล้านบาท มีแผนเปิดให้บริการ พ.ศ. ๒๕๖๘ รองรับปริมาณสินค้า ๒๗๐ TEUs รูปแบบการร่วมลงทุน ให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลาร่วมลงทุน ๑๕ ปี ดังนี้ – ภาครัฐลงทุนค่าที่ดิน (รวมค่าตอบแทน ส.ป.ก.) และค่าก่อสร้างทั้ง ๒ ระยะ มูลค่า ๒,๘๓๔.๖๑ ล้านบาท – ภาคเอกชนลงทุนงานระบบ เครื่องมืออุปกรณ์ยกขน มูลค่าประมาณ ๓๐.๑๒ ล้านบาท โดยเอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) งานโครงสร้างพื้นฐานระยะที่ ๑ และโครงสร้างพื้นฐานระยะที่ ๒ ตลอดระยะเวลา ๑๕ ปี รวมประมาณ ๗๙๐ ล้านบาท และเอกชนเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้และจ่ายค่าสัมปทานให้ภาครัฐตลอดระยะเวลา ๑๕ ปี เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑๔๗ ล้านบาท การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เห็นชอบให้บริษัท เค.เอ็น.อาร์.กรุ๊พ จำกัด เป็นเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกของโครงการฯ พร้อมให้ความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนของสำนักงานอัยการสูงสุด ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับภาคเอกชนได้ภายในไตรมาสที่ ๑ ของปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สขจ.เชียงราย บ. เค.เอ็น.อาร์.กรุ๊พ จำกัด
๔. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานว่า ขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด)	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดเชียงรายเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป ปัจจุบัน สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มลงพื้นที่ตั้งแต่ช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๓๗ จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ผู้แทน สนข. รายงานว่า ขอบเขตงานการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค สรุป ดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย เขตผังเมืองรวมและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง จำนวน ๑๑ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อศึกษาสำรวจข้อมูลการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ๒) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ๓) เพื่อศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมือง จำนวน ๑๑ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) ฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและข้อมูลการจราจรในเขตเมืองหลักในภูมิภาคที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ๒) แบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๓) ต้นแบบการสำรวจ การจัดเก็บข้อมูล การติดตามและการประเมินผลการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๔) แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเขตเมืองของทั้ง ๑๑ จังหวัด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถวิเคราะห์ความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นในรูปแบบของการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดเชียงรายเกี่ยวกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม การจัดลำดับความสำคัญของเส้นทาง รูปแบบเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งแผนงาน โครงการ และมาตรการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบการจราจรในเมือง ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างพิจารณาลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา คาดว่าจะเริ่มงานได้ภายในต้นเดือนกันยายน ๒๕๖๖ และจะลงพื้นที่ตั้งแต่ช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๖ เพื่อสำรวจและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวมทั้งจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับทั้ง ๑๑ จังหวัด **ความเห็นของที่ประชุม** ในจังหวัดต่าง ๆ ภาคเอกชนพยายามที่จะทำระบบขนส่งสาธารณะภายในเขตเมือง อย่างไรก็ดี ภาคเอกชนประสบปัญหาภาระด้านต้นทุนที่สูง จึงขอให้ภาครัฐลงทุนในเส้นทางหลักและพิจารณาระบบขนส่งสาธารณะในเส้นทางเสริมเพื่อให้เอกชนมาร่วมลงทุน รวมทั้งขอให้มีการพิจารณาเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ ด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สนข.
๖. การจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงราย เชื่อมต่อสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย นำเสนอแนวทางการจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงรายเชื่อมต่อสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว ดังนี้ ๑) รถโดยสารประจำทางหมวด ๑ มีเส้นทาง ดังนี้ – สายที่ ๑ เส้นทางรอบเวียง - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ ๒	สขจ.เชียงราย

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
– สายที่ ๓ เส้นทางสถานีขนส่ง - ราชภัฏเชียงราย – สายที่ ๕ เส้นทางสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานเชียงราย ผ่านสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ และ ๒ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงราย สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๒ (เชียงราย) ศูนย์ปฏิบัติการงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงรายกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย สำนักงานเทศบาลนครเชียงราย โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม วิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย วิทยาลัยเทคนิคเชียงราย โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ศรีบุรินทร์ สำนักงานสหกรณ์เชียงราย สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดเชียงราย โรงพยาบาลโอเวอร์บรุ๊ค แขวงทางหลวงเชียงรายที่ ๑ บ้านดู่ และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงรายสวนตุงและโคมเฉลิมพระเกียรติ ๗๕ พรรษา ถนนคนเดินเชียงราย พิพิธภัณฑ์ชาวเขา วัดกลางเวียง วัดมุงเมืองหอนาฬิกาเชียงราย วัดพระแก้ว วัดพระสิงห์ อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช ๒) รถโดยสารประจำทางหมวด ๔ มีเส้นทาง ดังนี้ – สาย ๑๒๔๑ เส้นทางเชียงราย - แม่สาย – สาย ๑๒๔๔ เส้นทางเชียงราย - พาน – สาย ๑๔๔๖ เส้นทางเชียงราย - แม่ขะจาน – สาย ๒๔๔๑ เส้นทางเชียงราย - บ้านหนองเก้าห้อง – สาย ๑๒๔๕ เส้นทางเชียงราย - เชียงของ – สาย ๒๒๒๔ เส้นทางเชียงราย - บ้านกิ่วพร้าว – สาย ๒๒๔๓ เส้นทางเชียงราย - สันสลีก (พญาเม็งราย) – เชียงของ – สาย ๒๓๒๒ เส้นทางเชียงราย – เวียงแก่น – สาย ๒๓๗๘ เส้นทางแม่สรวย - บ้านดอยช้าง – บ้านร่องขุ่น – สาย ๒๔๐๒ เส้นทางเชียงราย - บ้านผาตั้ง (รถตู้โดยสาร) – สาย ๒๔๓๒ เส้นทางเชียงราย - แม่บง – เชียงของ – สาย ๒๔๓๖ เส้นทางแม่จัน - บ้านแม่สลอง – สาย ๒๔๔๕ เส้นทางบ้านสันกอง - พระธาตุดอยตุง – สาย ๒๔๔๖ เส้นทางบ้านห้วยไคร้ - แม่สาย – สาย ๑๒๔๖ เส้นทางเชียงราย - แม่ขะจาน ผ่านสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แห่งที่ ๑ แขวงทางหลวงเชียงรายที่ ๑ บ้านดู่ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงราย มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง โรงพยาบาลแม่จัน สำนักงานเทศบาลตำบลแม่จัน อำเภอแม่จัน สถานีขนส่งผู้โดยสารแม่สาย อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ อำเภอเวียงชัย อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเชียงของ อำเภอเวียงชัย อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเวียงแก่น อำเภอแม่สรวยไปดอยช้าง อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอเชียงของ อำเภอแม่สลอง ดอยหัวแม่คำ อำเภอแม่สรวย อำเภอเวียงป่าเป้า ดอยแม่สลอง บ้านหัวแม่คำ (เชื่อมต่อสาย ๒๔๓๖ เส้นทางแม่จัน - บ้านแม่สลอง) ดอยตุง (เชื่อมต่อสาย ๒๔๔๕ เส้นทางบ้านสันกอง พระธาตุดอยตุง) ด่านพรมแดนไทย - เมียนมา (เชื่อมต่อสาย ๑ สถานีขนส่งผู้โดยสารแม่สาย - ชายแดนไทย - เมียนมา) วัดร่องขุ่น สิงห์ปาร์ค ๓) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน (รถแท็กซี่) บุคคลธรรมดา ๗๐ คัน นิติบุคคล ๑๒๐ คัน จุดจอดสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ และ ๒ สนามบินแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ศูนย์การค้าเซ็นทรัล เชียงราย ๔) รถยนต์บริการธุรกิจ (รถแท็กซี่สนามบิน) จำนวน ๕๙ คัน จุดจอดสนามบินแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ๕) รถยนต์รับจ้างสามล้อ (รถตุ๊ก ๆ) จำนวน ๑๗๙ คัน จุดจอดสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ และ ๒ หน้าห้างเซ็นทรัลเชียงราย หน้าโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ๖) รถจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวน ๓๗๗ คัน - ที่ตั้งวิน สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ หน้าห้างเซ็นทรัลเชียงราย บิ๊กซี บ้านดู่ บ้านดู่เมืองใหม่	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นของที่ประชุม ปัจจุบันรถโดยสารหมวด ๑ สาย ๕ เส้นทางสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ ๒ – ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ได้หยุดให้บริการ หากมีการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถโดยเริ่มต้นจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงซึ่งจะตอบสนองความต้องการของประชาชน และอาจจะมีผู้ประกอบการใหม่ให้ความสนใจได้ การวิเคราะห์ข้อมูลความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะขอให้ดูรายละเอียดการบริการให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการด้วย การแก้ไขปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย ขอให้หน่วยงานของรัฐรับไปพิจารณาแก้ไขปัญหารวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริม อาทิ กำหนดตารางเวลาการให้บริการและความถี่การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะให้มีความแน่นอน เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบข้อมูลเส้นทางและการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงราย และมอบสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย พิจารณาแนวทางให้มีผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมสนามบินแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ทดแทนรายเดิมที่ยกเลิกการให้บริการ	
๗. การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงราย ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองเชียงราย รายงานปัญหาการจราจรในเมืองเชียงรายแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ ๑) ในช่วงหยุดต่อเนื่องหลายวัน บริเวณจากวัดร่องขุ่นการจราจรติดขัดเป็นระยะทางยาว เนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก รวมถึงการท่องเที่ยวต่อเนื่องในจังหวัดเชียงรายซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง ๒) ช่วงจราจรเร่งด่วน (ช่วงเช้าเวลา ๐๗.๓๐ – ๐๘.๓๐ น. และช่วงเย็นเวลา ๑๕.๓๐ – ๑๖.๓๐ น.) โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออก รวมถึงบริเวณสถานศึกษาจะมีการจราจรติดขัด อย่างไรก็ดี เนื่องจากในระยะยาวคาดว่าจะมีปริมาณรถมากขึ้นจึงมีความห่วงใยสภาพของถนนบางจุด โดยเฉพาะบริเวณที่มีข้อจำกัดด้านกายภาพ เช่น ถนนบริเวณศูนย์ราชการเป็นถนนแคบและมีสถานที่ราชการตั้งอยู่หลายหน่วยงาน หากมีการหยุดต่อเนื่องหลายวันจะทำให้ประชาชนจำนวนมากมาติดต่อราชการในวันเปิดทำการ โดยเฉพาะการให้บริการประชาชนแบบ Drive Through ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย จะทำให้มีปริมาณรถติดสะสมเกิดปัญหาจราจรติดขัดยาว รวมทั้งบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เช่น ถนนบริเวณวัดร่องเสือเต้น ซึ่งเป็นถนนแคบทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด จึงเสนอให้มีการขยายถนนในเส้นทางดังกล่าวด้วย ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทเชียงราย กรมทางหลวงชนบท (ทช.) รายงาน ดังนี้ ๑) การขยายถนนบริเวณสามแยกปากมิน – สถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงราย ทช. มีแผนในการขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งขณะนี้ได้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แล้วเสร็จ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จะขอรับการสนับสนุนเพื่อจ่ายค่าเวนคืนและจะของบประมาณ เพื่อดำเนินการก่อสร้างในลำดับถัดไป ๒) บริเวณแยกศูนย์ราชการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ทช. ได้เสนอคำขอรับสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างเป็นอุโมงค์ทางลอดบริเวณถนน ๔ ช่องจราจรเดิม งบประมาณ ๘๐๐ ล้านบาท **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงรายจัดทำแผนรองรับการให้บริการประชาชนแบบ Drive Through ในช่วงที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดต่อเนื่องออกไปยังถนนสาธารณะด้านนอก	สภ.เมืองเชียงราย ขทช.เชียงราย สขจ.เชียงราย

ลำดับที่ ๔ จังหวัดแพร่

๑. การประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าการปรับปรุงจุดกลับรถสี่แยกแม่แขมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีความสะดวกในการสัญจร ผู้แทนแขวงทางหลวงแพร่ รายงานความคืบหน้าการปรับปรุงเส้นทางสัญจรบริเวณสี่แยกแม่แขม ในทิศทางจากอำเภอลองไปจังหวัดเชียงใหม่ที่ปัจจุบันต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถใต้สะพานและใช้เส้นทางร่วมกับรถที่มาจากอำเภอเด่นชัยบน ทล.๑๑ ซึ่งระยะทางกลับรถค่อนข้างไกลและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นเส้นทางร่วมของรถที่มาจากทางตรงและใช้ความเร็วสูง หากปรับเปลี่ยนการใช้เส้นทางดังกล่าว โดยยกเลิกสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกแม่แขมและให้รถที่มาจากอำเภอลองสามารถวิ่งตรงไปทางอำเภอวังชิ้น เพื่อกลับรถใต้สะพานและเลี้ยวซ้ายไปจังหวัดเชียงใหม่ จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัยและมีความสะดวกในการสัญจรมากขึ้น ซึ่งขณะนี้กรมทางหลวง (ทล.) อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงเส้นทาง ทล.๑๐๒๓ ตามแผนจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และจะของบประมาณเพื่อติดตั้งป้ายแขวนสูงเพิ่มเติมบริเวณสี่แยกแม่แขมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ในส่วนของการยกเลิกสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวจะต้องเสนอเรื่องไปที่ ทล. ส่วนกลาง เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์และปรับเรขาคณิตของทางแยกเพื่อให้เกิดความปลอดภัย **ความเห็นของที่ประชุม** ๑) ขอให้มีการปรับรูปแบบให้ใช้งานได้จริง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒) การแก้ไขปัญหาในระยะสั้น ในเส้นทางจากอำเภอวังชิ้น - จังหวัดลำปาง - จังหวัดเชียงใหม่ ขอให้ใช้ป้ายบอกทางและสีตีเส้นจราจรในการอำนวยความสะดวกการใช้เส้นทางให้มีความชัดเจนเพื่อความปลอดภัย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้แขวงทางหลวงแพร่รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการโดยขอให้ปรับรูปแบบให้ใช้งานได้จริงและมีความปลอดภัยต่อไป ในคราวประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้แขวงทางหลวงแพร่พิจารณาดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณสี่แยกแม่แขม และติดตั้งป้ายบอกทาง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่ใช้สัญจรจากจังหวัดแพร่ – จังหวัดลำปาง – จังหวัดเชียงใหม่ รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูง ซึ่งบริเวณแยกแม่แขมเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกันระหว่างรถที่มาจากอำเภอเด่นชัย (ทางตรง) และรถที่มาจากอำเภอลอง (ทางด้านขวาของสี่แยกแม่แขม) ที่ต้องใช้ช่องจราจรด้านซ้ายไปกลับรถใต้สะพานเพื่อไปจังหวัดเชียงใหม่ จึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แขวงทางหลวงแพร่รายงานว่า ได้ติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราวให้มีความชัดเจน เพื่อลดความสับสนในการใช้เส้นทางของผู้ใช้รถใช้ถนนแล้ว ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับปรุงขยายช่องจราจรของกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งเมื่อ ทล. ดำเนินโครงการแล้วเสร็จจะมีการติดตั้งป้ายถาวรต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขทท.แพร่
๒. ความคืบหน้าการจัดตั้งจุด Container Yard (CY) ณ สถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายงานว่า รฟท. ได้รับหนังสือเลขที่ ปชป.พร.๐๐๒/๒๕๖๖ จากคุณศิริวรรณ ปราศจากศัตรู สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อพรรคประชาธิปัตย์แจ้งว่าประชาชนในพื้นที่ตำบลทุ่งกวาว ตำบลทุ่งโฮ้ง ตำบลร่องฟอง และตำบลเหมืองหม้อ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ร้องขอให้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาเปลี่ยนแปลงแบบแปลนการก่อสร้างสถานีแพร่ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ โดยขอให้มีการดำเนินการ ดังนี้ (๑) เปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาซึ่งเป็นคันดินถมสูงประมาณ ๘ เมตร	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะทางยาวประมาณ ๑.๔ กิโลเมตร ปรับเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รับน้ำซึ่งจะได้รับผลกระทบด้านการระบายน้ำ (๒) ปรับย้าย CY จากสถานีแพร่ไปอยู่สถานีอื่นที่มีความพร้อมด้านการขนส่งและอยู่ห่างจากเขตชุมชน เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อชุมชน การประกอบธุรกิจ และการอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีในพื้นที่ เนื่องจากจะมีการจราจรพลุกพล่านทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถเทรลเลอร์ขนาดใหญ่เข้า – ออกในพื้นที่ รฟท. ได้นัดประชุมหารือกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาหาแนวทางการเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมสำนักงานสนามโครงการก่อสร้างทางรถไฟฯ สถานีรถไฟเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ สรุปผลการประชุมได้ ดังนี้ ๑) รูปแบบสถานีรถไฟแพร่ตามสัญญาจ้างก่อสร้างและรูปแบบใหม่ที่นำเสนอ ขั้นตอนที่ ๑ รฟท. ได้แจ้งให้ที่ปรึกษาพิจารณาและตรวจสอบถึงเหตุผลความจำเป็นในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านราคา ด้านเอกสารสัญญา ด้านระเบียบต่าง ๆ รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับ เพื่อออกคำสั่งงานเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างสถานีแพร่ ขั้นตอนที่ ๒ เมื่อคำสั่งงานออกแล้ว ให้ที่ปรึกษาและผู้รับจ้างปรับปรุงรูปแบบใหม่พร้อมสรุปราคาค่าก่อสร้าง ขั้นตอนที่ ๓ นำเสนอท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลเมืองแพร่ องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบและแสดงความคิดเห็นและรายงานไปยังนายอำเภอเมืองแพร่ เพื่อเสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่มีหนังสือถึง รฟท. ขั้นตอนที่ ๔ ผู้ว่าการ รฟท. สั่งการให้แก้ไขแบบตามที่ได้นำเสนอให้กับท้องถิ่นพิจารณา ๒) การย้าย CY จากสถานีแพร่ไปที่สถานีเด่นชัย พร้อมการปรับปรุงผังย่านสถานีเด่นชัย ขั้นตอนที่ ๑ รฟท. ได้แจ้งให้ที่ปรึกษาพิจารณาและตรวจสอบถึงเหตุผลความจำเป็นในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านราคา ด้านเอกสารสัญญา ด้านระเบียบต่าง ๆ รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับ เพื่อออกคำสั่งงานเปลี่ยนแปลงการก่อสร้าง CY ที่สถานีเด่นชัย ขั้นตอนที่ ๒ เมื่อคำสั่งงานออกแล้วให้ที่ปรึกษาและผู้รับจ้างปรับปรุงรูปแบบใหม่พร้อมสรุปค่าก่อสร้าง ขั้นตอนที่ ๓ นำเสนอท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลเมืองแพร่ อบต. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ประชาชนได้รับทราบและแสดงความคิดเห็นและสรุปเป็นบันทึกการประชุมรายงานไปยังนายอำเภอเมืองแพร่ เพื่อเสนอเรื่องให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่มีหนังสือถึง รฟท. ขั้นตอนที่ ๔ ผู้ว่าการ รฟท. สั่งการให้แก้ไขแบบตามที่ได้นำเสนอให้กับท้องถิ่นพิจารณา **ความเห็นของที่ประชุม** ขอให้จัดการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อให้ประชาชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของสถานี เพื่อกำหนดอัตลักษณ์ของสถานีในจังหวัดแพร่ต่อไปด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบในหลักการให้เปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง และให้ปรับย้าย CY จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ในคราวประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พิจารณาปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้างสถานีแพร่จากรูปแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง และให้ปรับย้าย CY จากสถานีแพร่ไปยังสถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่ รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของสถานีเพื่อกำหนดอัตลักษณ์ของสถานีรถไฟในจังหวัดแพร่ ผู้แทน รฟท. ได้รายงานรูปแบบสถานีแพร่เบื้องต้น รูปแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง ประกอบด้วยโครงสร้างทางรถไฟมีความสูง ๘ เมตร (สูงกว่าระดับน้ำท่วมถึง) โดยใช้รูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟของสถานีหัวหินเป็นต้นแบบ การสร้างอัตลักษณ์ของสถานีแพร่ที่มีความโดดเด่นด้านไม้สัก ซึ่ง รฟท. จะใช้ไม้สักที่ได้รับจากการเวนคืนพื้นที่ของประชาชนมาร่วมตกแต่งสถานีและจัดทำเรื่องราวที่มาของไม้สักที่ได้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
นำมาตกแต่ง ทั้งนี้ เมื่อ รฟท. ได้รูปแบบสถานีแพร่ที่เหมาะสมจะนำไปประกอบการพิจารณาให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับต่อไป ที่ประชุมให้ความเห็น ดังนี้ ๑) เรื่องพื้นที่ตั้งสถานีแพร่ ขอให้ รฟท. พิจารณารูปแบบการก่อสร้างที่คำนึงถึงแนวทางการแก้ปัญหาน้ำท่วมบริเวณดังกล่าว เนื่องจากพื้นที่สถานีแพร่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำท่วมถึง ๒) ปัญหาเรื่องนกพิราบที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่อาจรบกวนและส่งผลกระทบต่อความสะอาด รวมถึงความสวยงามของสถานีแพร่ในอนาคต จึงขอให้ รฟท. พิจารณารูปแบบการก่อสร้างที่สามารถป้องกันปัญหาดังกล่าวด้วย ๓) ฝ่ายเลขานุการฯ ควรจัดตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณารูปแบบสถานีแพร่ที่แสดงถึงความเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดแพร่ การบริหารจัดการย่านกองเก็บตู้สินค้า ณ สถานีเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ การเข้าถึงสถานีรถไฟและย่านกองเก็บตู้สินค้า เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ จึงเห็นควรให้จัดตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด ๔) เนื่องจากแขวงทางหลวงแพร่ได้รับงบประมาณในการขยายถนนหลายเส้นทาง เช่น ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ๑๒๙ ๑๐๒๒ และ ๑๐๒๓ จึงขอให้ รฟท. พิจารณาแนวเส้นทางรูปแบบการก่อสร้างและจุดตัดทางรถไฟต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาระหว่างดำเนินงาน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑) มอบฝ่ายเลขานุการฯ จัดตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อติดตามผลการดำเนินงานการปรับปรุงรูปแบบสถานีแพร่และการจัดตั้งและการบริหารย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดแพร่ ประธานหอการค้าจังหวัดแพร่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดแพร่ ขนส่งจังหวัดแพร่ตลอดจนผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รฟท. สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดแพร่ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดแพร่ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดแพร่ เป็นต้น ร่วมเป็นคณะทำงาน ๒) มอบผู้แทน รฟท. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป ในคราวประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันพุธที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีมติมอบฝ่ายเลขานุการฯ จัดตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อติดตามผลการดำเนินงานการปรับปรุงรูปแบบสถานีแพร่และการจัดตั้งและการบริหารย่านกองเก็บตู้สินค้า และมอบหมายผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการพิจารณารูปแบบการก่อสร้างที่คำนึงถึงแนวทางการแก้ปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีแพร่ ปัญหาเรื่องนกพิราบที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่ซึ่งอาจรบกวนและส่งผลกระทบต่อความสะอาด เส้นทางการเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่สถานี และจุดตัดทางรถไฟต่าง ๆ รวมถึงความสวยงามของสถานีแพร่ที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัด ซึ่งผู้แทน รฟท. ได้นำเสนอรูปแบบสถานีแพร่โดยเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างสถานีที่เป็นคันดินสูง ๖ – ๘ เมตร ปรับมาเป็นรูปแบบอาคารสถานีระดับพื้นและทางรถไฟยกระดับ ชานชาลายาวประมาณ ๓๐๐ เมตร โดยในตัวอาคารสถานีจะมีบันไดและลิฟท์เพื่ออำนวยความสะดวก ให้แก่ผู้มาใช้บริการ ทั้งนี้ การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานีดังกล่าวเพื่อลดปัญหาการร้องเรียนของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณด้านหลังสถานี ซึ่งการก่อสร้างสถานีแบบคันดินสูงจะทำให้บดบังบ้านพักอาศัยของประชาชนและอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำได้ นอกจากนี้ ผู้แทน รฟท. รายงานความคืบหน้ารูปแบบสถานีขนาดเล็ก ได้แก่ สถานีสูงเม่น สถานีแม่คำมี และสถานีสอง ซึ่งชานชาลามีขนาดความกว้าง ๖ เมตร ยาว ๒๑๐ เมตร รูปแบบสถานีมีการออกแบบตามหลัก Universal Design เช่น คนพิการ ผู้สูงอายุ โดยให้มีทางขึ้น – ลง และที่จอดรถที่สะดวก รองรับการใช้บริการสำหรับคนพิการ มีห้องน้ำในตัวอาคาร มีลิฟท์ และมีสะพานลอยทางเดินเชื่อมระหว่างชานชาลา ที่ประชุมเสนอให้ รฟท. พิจารณารูปแบบสถานีแพร่ที่ตัวอาคารยกสูง ใต้อาคารเปิดโล่ง เพื่อจัดทำเป็นลานจอดรถหรือใช้เป็นลานกิจกรรมต่าง ๆ ได้ โดยพิจารณาภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณของ รฟท. ที่ได้รับจัดสรร และนำมาเสนอที่ประชุมอีกครั้ง พร้อมทั้งขอให้ รฟท. พิจารณารูปแบบที่แสดงถึงอัตลักษณ์ของความเป็นเมืองแพร่ พร้อมทั้งเสนอให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการจัดตั้งคณะทำงานร่วมกับสถาปนิกผู้ทรงคุณวุฒิ ปราชญ์ชาวบ้านในจังหวัดแพร่ รวมถึงหน่วยงานทั่วไป เพื่อร่วมออกแบบรูปแบบสถานีต่าง ๆ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ของจังหวัดแพร่ โดยคำนึงถึงกรอบการดำเนินงานที่สามารถทำได้และไม่ส่งผลกระทบต่องบประมาณโครงการ ทั้งนี้ เมื่อคณะทำงานพิจารณามีข้อสรุปอย่างไรแล้วให้นำผลการพิจารณาดังกล่าวมาเสนอที่ประชุม อจร.จังหวัดแพร่ เพื่อทราบด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟท. และฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการตามความเห็นของที่ประชุม และนำมารายงานให้ที่ประชุมทราบในครั้งต่อไป	
๓. การศึกษาออกแบบและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการจราจรและการขนส่งระหว่างสถานีรถไฟทางคู่เด่นชัย – ท่าอากาศยานแพร่ – สถานีขนส่งจังหวัดแพร่ – เขตเศรษฐกิจจังหวัดแพร่ เพื่อเชื่อมโยงและพัฒนาการค้า การลงทุนในจังหวัดแพร่ ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค (ศว.จร.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) รายงานว่า ตามที่จังหวัดแพร่เห็นควรให้มีการวางแผนการพัฒนาเมือง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับรถไฟทางคู่ที่จะผ่านมายังจังหวัดแพร่ รวมถึงการมี CY ซึ่งจะทำให้จังหวัดแพร่เป็นเมืองศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบรางและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภาคเหนือ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาเมืองไปพร้อมกัน เพื่อให้จังหวัดได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนในอนาคต จึงควรผลักดันให้เกิดโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาเมืองเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งของจังหวัด การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ การจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับระบบขนส่งสาธารณะ การเชื่อมโยงสนามบินและพื้นที่เมืองใหม่ รวมถึงการค้าระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงการค้าชายแดนโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ทั้งนี้ จังหวัดลำปาง จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดพิษณุโลก ได้มีการดำเนินโครงการขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยในประเด็นต่าง ๆ ดังกล่าวจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) แล้ว จังหวัดแพร่จึงควรนำมาเป็นแนวทางเพื่อเสนอขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก วช. ซึ่งในการรับทุนในลักษณะงานวิจัยนี้ จะต้องมีเป้าหมายและการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน ยกตัวอย่างการขอรับทุนวิจัยของจังหวัดลำปางมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City ซึ่งสามารถนำไปใช้ต่อยอดในเมืองรองอื่น ๆ ได้ ดังนั้น ในการดำเนินการขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก วช. ของจังหวัดแพร่ จะต้องหาเรื่องเป้าหมายและทิศทางของจังหวัดแพร่ในการดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้ มช. ดำเนินการขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก วช. ต่อไป ทั้งนี้ ขอให้ มช. เตรียมข้อมูลกรอบงานวิจัยที่จะดำเนินการให้จังหวัดแพร่มานำเสนอต่อที่ประชุมในครั้งต่อไปด้วย ในคราวประชุม อจร.จังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) ดำเนินการศึกษาออกแบบและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการจราจรและการขนส่ง ระหว่างสถานีรถไฟทางคู่เด่นชัย – ท่าอากาศยานแพร่ – สถานีขนส่งจังหวัดแพร่ – เขตเศรษฐกิจจังหวัดแพร่ เพื่อเชื่อมโยงและพัฒนาการค้า การลงทุนในจังหวัดแพร่และขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยจากสำนักงานวิจัยแห่งชาติ ทั้งนี้ มช. ได้รายงานร่างข้อเสนอโครงการ สรุปดังนี้ **ชื่อโครงการ** : โครงการพัฒนาแผนที่นำทางระบบขนส่งอัจฉริยะสำหรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งทางรางในจังหวัดแพร่ **วัตถุประสงค์โครงการ** ๑) รวบรวมแนวคิดและแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งทางรางจังหวัดแพร่จากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ๒) ศึกษาความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง เพื่อวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งทางรางจังหวัดแพร่ ๓) ศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีให้ตอบสนองต่อรูปแบบการเดินทางที่เชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ๔) จัดทำผังแม่บทการออกแบบและกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งทางรางอย่างมีประสิทธิภาพ ๕) เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เอื้อต่อการเดินทางโดยระบบขนส่งทางรางเชื่อมโยงระบบขนส่งอัจฉริยะอย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อบริบทของพื้นที่จังหวัดแพร่	ศว.จร. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ขอบเขตงาน ๑) ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ๒) วิเคราะห์ปัจจัยการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาและวางแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งทางราง (TOD) ๓) นำเสนอแบบจำลองแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ (เบื้องต้น) ๔) จัดระดมความคิดเห็นร่วมกับภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ๕) สรุปผลการศึกษาเบื้องต้น ๖) การวิเคราะห์เชิงลึกในด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความเป็นไปได้ในการลงทุนและเศรษฐกิจฐานราก ๗) นำเสนอแบบจำลองแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเชื่อมระบบขนส่งอัจฉริยะ ๘) จัดประชุมสัมมนาด้านการพัฒนาโครงการ ๙) จัดทำผังแม่บทการออกแบบและกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสม **ตัวชี้วัดโครงการ** ๑) มีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบภูมิสถาปัตยกรรม และแนวทางด้านการพัฒนาการออกแบบที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด ๒) มีแผนพัฒนาและแผนปฏิบัติการของชุมชนในเขตพื้นที่สถานีรถไฟ ในด้านภูมิสถาปัตยกรรมสำหรับพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน จำนวน ๑ แผน ๓) มีแผนพัฒนาการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับเมือง สามารถดึงงบประมาณมาลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น จำนวน ๑ แผน ๔) มีพื้นที่ส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสวัสดิภาพทางด้านสิ่งแวดล้อมของเมืองและมีคุณภาพชีวิตที่ดี ๕) มีหน่วยงานที่นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ดังนั้น โครงการดังกล่าวจะช่วยเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐ กระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่น เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว ธุรกิจชุมชน เพิ่มความน่าอยู่ คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และภูมิสังคมให้ดียิ่งขึ้น ที่ประชุมมีความเห็นว่า ควรพิจารณาสถานีรถไฟอื่น ๆ ในจังหวัดแพร่เพิ่มเติมด้วย เช่น สถานีแพร่ และสถานีแม่คำมี ซึ่งเป็นสถานีที่มีความสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะการเดินทางจากจังหวัดน่านที่ไม่มีเส้นทางรถไฟ จึงควรศึกษาพัฒนาด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าต่อไป เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองในอนาคต ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า ควรเพิ่มการศึกษาด้านเส้นทางการคมนาคมในจังหวัดและเส้นทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมเพื่อให้มีความครอบคลุมในพื้นที่และสะดวกต่อการเดินทางของประชาชน ผู้แทน รฟท. ให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขนส่งและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟในจังหวัดแพร่ โดยสถานีเด่นชัยจะเป็นสถานีหลักที่สามารถขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนสถานีแม่คำมีจะสามารถขนส่งสินค้าประเภทหีบห่อเท่านั้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบโครงการดังกล่าวและมอบให้ มช. รับข้อคิดเห็นจากที่ประชุมเพื่อนำไปปรับร่างข้อเสนอโครงการให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งมอบฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมข้อมูลจากคณะทำงานย่อยเพื่อติดตามผลการดำเนินงานการปรับปรุงรูปแบบสถานีแพร่ การจัดตั้งและการบริหารย่านกองเก็บตู้สินค้า ส่งให้ มช. เพิ่มเติมต่อไป	
๔. แนวทางการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดแพร่ ผู้แทน สนข. รายงานว่า ตามคำสั่ง คจร. ที่ ๓/๒๕๕๓ – ๗๗/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้ง อจร.จังหวัด รวม ๗๕ จังหวัด และคำสั่ง คจร. ที่ ๒/๒๕๕๕ สั่ง ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ เรื่อง แต่งตั้ง อจร.จังหวัดบึงกาฬ ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของ อจร.จังหวัด ซึ่งการดำเนินงานของ อจร.จังหวัดสามารถให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการแก้ไขปัญหา การพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรเพื่อมอบหมายให้	สนข. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ รวมทั้งให้ความเห็นต่อการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานตลอดจนบูรณาการการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ทั้งนี้ ในส่วนของการดำเนินงานของ อจร.จังหวัดแพร่ในอนาคต เนื่องจากจังหวัดแพร่มีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแพร่ โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ รวมทั้งจังหวัดจะขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก วช. ตลอดจน สนข. จะดำเนินโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ซึ่ง สนข. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และผูกพันงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๖๘ เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ จัดทำแผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ จัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ซึ่ง สนข. จะลงพื้นที่จังหวัดแพร่เพื่อประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอันจะเป็นประโยชน์กับจังหวัดแพร่ โดยจะได้นำเสนอความคืบหน้าโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อ อจร.จังหวัดแพร่ในการประชุมครั้งต่อ ๆ ไป ดังนั้น อจร.จังหวัดแพร่สามารถพิจารณาให้ความเห็นเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๕. ข้อเสนอของสภาอุตสาหกรรมจังหวัดแพร่ เรื่อง การปรับเปลี่ยนผังเมืองเพื่อรองรับบริบทของเมืองและรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ จากการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ เนื่องจากจะมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมตามมาอีกมาก ซึ่งผังเมืองจังหวัดแพร่เป็นผังเมืองเชิงอนุรักษ์ การพัฒนาอุตสาหกรรมจึงทำได้ยากจึงขอเสนอให้มีการปรับเปลี่ยนผังเมืองเพื่อรองรับบริบทของเมืองและรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในอนาคตต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้สำนักงานจังหวัดแพร่นำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปเป็นข้อมูลประกอบการประชุมคณะกรรมการผังเมืองรวมจังหวัดแพร่ต่อไปด้วย	สำนักงานจังหวัดแพร่
๖. ข้อเสนอของนายปัญจพล ประสิทธิโศภิน อดีตประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดแพร่ เรื่อง การปรับเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจร ๑) ขอให้ปรับเปลี่ยนระบบสัญญาณไฟจราจรเขียวพร้อมกันทั้งสองฝั่งจราจรเป็นสัญญาณไฟจราจรเขียวทีละฝั่งจราจร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดของรถที่รอเลี้ยว เช่น บริเวณแยกเจริญเมืองที่มีจุดตัดกับถนนยันตรกิจโกศล เป็นต้น ผู้แทนเทศบาลเมืองแพร่ รายงานว่า ได้ตั้งงบประมาณในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในเขตเทศบาลเมืองแพร่แล้ว จำนวน ๘ จุด คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ ๒) การปรับระบบสัญญาณไฟจราจร ช่วงเปลี่ยนจากสัญญาณไฟเขียวเป็นสัญญาณไฟแดงขอให้มีการแจ้งเตือน เช่น ไฟกระพริบหรือตัวเลขบอกเวลา โดยเฉพาะเส้นทางหลวงที่มีการใช้ความเร็วและจะต้องหยุดรถกะทันหันจะทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้แทนเทศบาลเมืองแพร่ รายงานว่า เทศบาลเมืองแพร่มีงบประมาณในการดำเนินงานและสามารถดำเนินการได้ทันที ผู้แทนแขวงทางหลวงแพร่ รายงานว่า ในส่วนพื้นที่ที่แขวงทางหลวงแพร่รับผิดชอบจะดำเนินการตรวจสอบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ๓) ขอให้ปรับปรุงการตีเส้นจราจร ในเส้นทางที่มีการใช้งานมานานทั้งเส้นแบ่งช่องทางจราจร เครื่องหมายจราจร ทางม้าลาย จุดจอดรถ เป็นต้น รวมถึงบริเวณแยกโรงพยาบาล ซึ่งมีทัศนวิสัยไม่ดีในการเข้า – ออก รวมทั้งสัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน	ขท. แพร่ ทม.แพร่

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนเทศบาลเมืองแพร่ ชี้แจงว่า ขณะนี้เทศบาลเมืองแพร่ยังไม่มีงบประมาณในการดำเนินการ หากได้รับงบประมาณแล้วจะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ในส่วนของบริเวณแยกโรงพยาบาลจะพิจารณาดำเนินการเป็นอันดับแรก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายแขวงทางหลวงแพร่และเทศบาลเมืองแพร่ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๗. ข้อเสนอการบริการของรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองแพร่ การบริการของรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองแพร่ และเชื่อมไปยังอำเภอต่าง ๆ มีรถวิ่งแต่ยังไม่มีการกำหนดตารางเวลาและจุดจอดที่ชัดเจน จึงเสนอให้มีการดำเนินการดังกล่าวเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีรถส่วนตัวเมื่อเดินทางมายังจังหวัดแพร่สามารถใช้บริการเดินทางได้สะดวก ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดแพร่อีกทางหนึ่งด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ และมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. ข้อเสนอการพัฒนาเส้นทางถนน ขอให้พิจารณาโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟทางคู่สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียงของจังหวัดแพร่ เช่น ผ้าหม้อฮ่อม ของตำบลทุ่งโฮ้ง ไม้แกะสลักและเฟอร์นิเจอร์ไม้ของอำเภอสูงเม่น เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงแหล่งผลิตได้ในอนาคต ขอให้มีการศึกษาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสถานีเด่นชัยและสถานีแพร่ โดยขอให้ออกแบบวิธีการกระจายสินค้าสำเร็จรูปไปยังอำเภอเชียงของ และส่งออกไปยังจีนตอนใต้หรือแหลมฉบังเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะสินค้าเกษตรที่ซึ่งเดิมจะใช้รถขนาดใหญ่ในการขนส่ง หากเปลี่ยนวิธีการขนส่งมาใช้ระบบรางจะทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ รวมถึงขอให้มีการศึกษาระบบ Feeder เชื่อมต่อการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานีเด่นชัย และสถานีแพร่ด้วย เขตเมืองของจังหวัดแพร่ถูกกำหนดให้เป็นเมืองเก่า ดังนั้น การพัฒนาเส้นทางถนนควรจะกำหนดให้การออกแบบต้องสอดรับและเหมาะสมกับอัตลักษณ์ของเมืองด้วย เสนอให้แขวงทางหลวงแพร่ดำเนินการปรับปรุงถนนและทางแยกต่าง ๆ ที่จะไปยังสถานีแพร่ รวมถึงถนนที่จะไปยังศาลากลางจังหวัดแพร่แห่งใหม่ ในอนาคตอาจจะต้องสร้างเป็นทางลอดเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและกำหนดให้รถขนาดใหญ่ใช้เส้นทางเลี่ยง เพื่อไม่ให้รถขนาดใหญ่วิ่งเข้าเขตเมืองชั้นใน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ และมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การพัฒนาสถานีรถไฟในจังหวัดแพร่ให้มีประสิทธิภาพ รฟท. รายงานผลการลงพื้นที่สถานีรถไฟเด่นชัย เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๖ ร่วมกับรองผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ (นางสาวนิติยา พงษ์พานิช) พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ และเสริมสร้างโอกาสในการแข่งขันของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ ในการรองรับและเชื่อมโยงเส้นทางระบบขนส่งทางรางสายใหม่ “รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ” โดยผลการลงพื้นที่พบว่า สถานีรถไฟส่วนใหญ่ติดปัญหาเรื่องการเข้าถึงสถานี เช่น ถนนทางเข้าไปยังสถานีรถไฟ มีความคับแคบ รถโดยสารขนาดใหญ่อาจไม่สะดวกในการเข้าไปยังสถานี ไม่มีป้ายหยุดรถโดยสาร รวมถึงไม่มีรถโดยสารสาธารณะที่เข้าถึงสถานีรถไฟแต่ละแห่ง เป็นต้น ที่ประชุมให้ความเห็นว่า ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงทางหลวงแพร่ แขวงทางหลวงชนบทแพร่ สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป	รฟท. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. การนำเสนอโครงงานศึกษาวิจัย โครงการศึกษาแผนที่นำทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) รองรับจุดหมายการท่องเที่ยวอัจฉริยะ (Smart Tourism Destination) จังหวัดแพร่ ผู้แทนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ รายงานแนวทางการศึกษาวิจัยโครงการพัฒนาแผนที่นำทางระบบขนส่งอัจฉริยะสำหรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งทางรางในจังหวัดแพร่ เพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ โดยได้รับแนวทางการศึกษาฯ จากการประชุม	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>หารือพิจารณากำหนดแนวทางการขับเคลื่อนเมืองแพร่และพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดแพร่ไปใช้ประกอบการพิจารณา โดยในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จังหวัดแพร่จะมีสถานีรถไฟแพร่ซึ่งเป็นสถานีรถไฟแห่งใหม่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นเมืองใหม่พร้อมกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบมีศักยภาพในระดับพื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมใหม่ จึงได้มีการปรับหัวข้อการศึกษาเป็นการศึกษาการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีแพร่ โดยสนับสนุนเมืองแห่งธรรมชาติและภูมิปัญญา โดยการศึกษาครั้งนี้จะเป็นการศึกษาเมืองใหม่ มีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเมืองเก่าและพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟแพร่ที่ดึงดูดการเดินทางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดทั้งทางธรรมชาติที่มีความโดดเด่นเรื่องป่าไม้ที่สมบูรณ์ งานวิจัยดังกล่าวจะศึกษาผังการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟแพร่ตามฉากทัศน์ต่าง ๆ และความเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ เช่น โครงข่ายทางถนน โครงข่ายการขนส่งสาธารณะ การรักษาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่รับน้ำ ควบคู่กับการส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) พร้อมนี้จะมีการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของการลงทุนพื้นที่รอบสถานี เพื่อนำรายได้เข้ามาสู่ระบบและเป็นการพัฒนาอย่างเป็นพลวัตต่อไป ทั้งนี้ เมื่อมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้ส่งข้อเสนอโครงการวิจัยดังกล่าวไปยัง วช. แล้ว จะใช้เวลาพิจารณาประมาณ ๓ เดือน และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จะรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>๑๑.โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ในพื้นที่จังหวัดแพร่และเชื่อมโยงภูมิภาค
ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานโครงการด้านคมนาคมที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่อยู่ระหว่างขอรับการสนับสนุนงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ รายละเอียด ดังนี้
๑) โครงการด้านคมนาคมที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประกอบด้วย โครงการตามแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ ในพื้นที่จังหวัดแพร่ จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๔๐.๐๐ ล้านบาท โครงการตามแผนปฏิบัติราชการของจังหวัดแพร่ จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๕๓.๙๐ ล้านบาท โครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของแขวงทางหลวงชนบทแพร่ จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๑๒๖.๑๐ ล้านบาท และโครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของสำนักงานทางหลวงที่ ๒ (แพร่) จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๕๔๙.๕๐ ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้
<table>
<tr><th>ลำดับที่</th><th>โครงการ/กิจกรรม</th><th>หน่วยดำเนินงาน</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th><th>หมายเหตุ</th></tr>
<tr><td colspan="5">โครงการตามแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ ในพื้นที่จังหวัดแพร่</td></tr>
<tr><td>๑</td><td>โครงการบูรณาการการค้าการลงทุน
กิจกรรมหลัก : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒
กิจกรรมย่อย : บูรณะทางหลวงหมายเลข ๑๐๓ ตอนควบคุม ๐๑๐๑ – ๐๑๐๒ ตอน ร้องกวาง - แม่ยางฮ่อ – แม่ตีบ ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๒+๓๑๐ - ๕+๕๕๐
(เริ่มสัญญา ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ สิ้นสุดสัญญา ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ (๒๑๐ วัน))</td><td>แขวงทางหลวงแพร่</td><td>๔๐.๐๐</td><td>อยู่ระหว่างดำเนินการ (ความคืบหน้าร้อยละ ๘๙)</td></tr>
</table></td><td>สนข.
ทล.
ทช.</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยดำเนินงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
โครงการตามแผนปฏิบัติราชการของจังหวัดแพร่				
๑	โครงการส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการค้า การลงทุน – กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๒๙ ตอน ทางเลี่ยงเมืองแพร่ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๔.๕๐ ล้านบาท) – กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๓ ตอน แพร่ – แยกแม่แขม อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๓๐.๐๐ ล้านบาท) ตอน ห้วยแก๊ต – ขุนสถาน ตำบลไผ่โทน อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๙.๔๐ ล้านบาท) – กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน ภายในจังหวัดแพร่ บนทางหลวงหมายเลข ๑๒๑๖	แขวงทางหลวงแพร่	๕๓.๙๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ
โครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของแขวงทางหลวงชนบทแพร่				
๑	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก พร.๔๐๐๑ แยก ทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๒ – บ้านกลาง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ระยะทาง ๓๒.๔๕๗ กิโลเมตร (เริ่มสัญญา ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ สิ้นสุดสัญญา ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗)	แขวงทางหลวงชนบทแพร่	๑๒๖.๑๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ
โครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของสำนักงานทางหลวงที่ ๒ (แพร่)				
๑	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๔ สาย อำเภอเถิน – อำเภอวังชิ้น ตอน บ้านปางกุ่ม – อำเภอวังชิ้น ช่วงกิโลเมตรที่ ๑+๖๐๐ – ๙+๑๐๐ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๑+๔๕๐ – ๒๗+๕๐๐ ช่วงกิโลเมตรที่ ๒๙+๐๐๐ – ๓๐+๐๐๐ และช่วงกิโลเมตรที่ ๔๙+๕๐๐ – ๕๑+๒๘๐ (ระยะทางรวม ๒๖.๓๓๐ กิโลเมตร) (เริ่มสัญญา ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ สิ้นสุดสัญญา ๔ มิถุนายน ๒๕๖๘ (๗๒๐ วัน))	แขวงทางหลวงแพร่	๕๔๙.๕๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ

๒) โครงการด้านคมนาคมที่อยู่ระหว่างขอรับการสนับสนุนงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกอบด้วย โครงการตามแผนปฏิบัติราชการของจังหวัดแพร่ จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณรวม ๒๑๖.๑๐ ล้านบาท และโครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของกรมทางหลวง (ทล.) โดยสำนักงานทางหลวงที่ ๒ (แพร่) จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยดำเนินงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)
โครงการตามแผนปฏิบัติราชการของจังหวัดแพร่			
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก ด้านอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดแพร่ เพื่อลดอุบัติเหตุบนทางหลวง – กิจกรรมหลักที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกปากจั๊วะ – แยกเจริญราษฎร์ ตำบลเวียงทอง อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๒๐.๐๐ ล้านบาท) – กิจกรรมหลักที่ ๒ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงด้านอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกปากจั๊วะ – แยกเจริญราษฎร์ ตำบลน้ำชำ ตำบลพระหลวง ตำบลร่องกาศ อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๒.๕๐ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงแพร่	๓๒.๕๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยดำเนินงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๒	โครงการปรับปรุงถนนสายทางเข้าสู่อ่างเก็บน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการเกษตร – กิจกรรมหลักที่ ๑ ปรับปรุงถนนลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต อ่างเก็บน้ำแม่มาน สายบ้านหัวฝาย – บ้านแม่จั๊วะ ตำบลหัวฝาย อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๘.๖๙ ล้านบาท) – กิจกรรมหลักที่ ๒ ปรับปรุงถนนลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต อ่างเก็บน้ำแม่ถาง สายบ้านเวียง หมู่ ๑๔ – บ้านถิ่น ตำบลน้ำเลา อำเภอร้องกวาง ตำบลบ้านถิ่น อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๘.๔๒ ล้านบาท) – กิจกรรมหลักที่ ๓ ปรับปรุงถนนลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต อ่างเก็บน้ำแม่สอง สายบ้านท่อสมาน – บ้านแม่ยางร้อง ตำบลเตาปูน อำเภอสอง ตำบลแม่ยางร้อง อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๘.๖๙ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงชนบทแพร่	๕๕.๘๐	
๓	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก เพื่อสนับสนุนเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน ในพื้นที่จังหวัดแพร่ – กิจกรรมหลักที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกนาแหลม – หนองห้า ตอนที่ ๑ ตำบลทุ่งโฮ้ง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๕๐.๐๐ ล้านบาท) – กิจกรรมหลักที่ ๒ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกนาแหลม – หนองห้า ตอนที่ ๒ ตำบลทุ่งโฮ้ง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๙.๘๐ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงแพร่	๕๙.๘๐	
๔	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักด้านอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพื่อพัฒนาระบบ Logistic การค้า การลงทุน ในจังหวัดแพร่ – กิจกรรมหลักเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๔๐๕ ตอน ทางเลี่ยงสนามบินแพร่ ตำบลเหมืองหม้อ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๙.๕๐ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงแพร่	๙.๕๐	
๕	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในจังหวัดแพร่ – กิจกรรมหลักที่ ๑ ปรับปรุงทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๒ ตอน แยกนาจักร – น้ำกาย ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๒๖.๐๐ ล้านบาท) – กิจกรรมหลักที่ ๒ บำรุงรักษาทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๒ ตอน ห้วยขึม – ปากห้วยอ้อย ตำบลบ้านเวียง อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๙.๕๐ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงแพร่	๔๕.๕๐	
๖	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน ในจังหวัดแพร่ – กิจกรรมหลักปรับปรุงทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกนาแหลม – หนองห้า ตำบลแม่หล่าย อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (มูลค่าโครงการ ๑๓.๐๐ ล้านบาท)	แขวงทางหลวงแพร่	๑๓.๐๐	
รวม ๖ โครงการ			๒๑๖.๑๐	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	หน่วยดำเนินงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)
โครงการที่ดำเนินการภายใต้งบประมาณของ ทล. (โดยสำนักงานทางหลวงที่ ๒ (แพร่)			
๑	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๓ สาย ร้องกวาง – งาว ตอน บ้านวังดิน – บ้านแม่ตีบหลวง ระยะทาง ๑๙.๓๒ กม.	แขวงทางหลวงแพร่	๑,๘๐๐.๐๐

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุปดังนี้

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

วัตถุประสงค์

๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค

๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด
ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดแพร่ เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป ปัจจุบันได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาฯ เรียบร้อยแล้ว เริ่มงานศึกษาตั้งแต่วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๓๗ จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือต่อไป
ที่ประชุมได้เสนอแนะโครงการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของจังหวัดแพร่ที่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีที่ผ่านมา เช่น การพัฒนาถนนเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันตก ถนนสาย ฉ การพัฒนาถนนทางหลวงชนบท สาย พร. ๓๐๑๗ ที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟแม่คำมีถึงสถานีหนองเสี้ยว และถนนเลียบคลองชลประทานจากอำเภอเมืองแพร่ถึงอำเภอสอง ซึ่งจะช่วยให้เกิดการขยายตัวของเมืองแพร่ได้
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมผลักดันโครงการที่ช่วยพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดแพร่ต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>๑๒. สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะภายในจังหวัดแพร่และระหว่างจังหวัด
ผู้แทนขนส่งจังหวัดแพร่ รายงานสถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะภายในจังหวัดแพร่และระหว่างจังหวัด รายละเอียด ดังนี้
๑) รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการภายในจังหวัดทั้งหมด ๑๑ เส้นทาง แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ จำนวน ๒ เส้นทาง และรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ จำนวน ๙ เส้นทาง รายละเอียด ดังนี้
<table>
<tr><th>ลำดับที่</th><th>เส้นทาง</th><th>ชื่อเส้นทาง</th><th>ชื่อผู้ประกอบการ</th></tr>
<tr><td colspan="4">หมวด ๑</td></tr>
<tr><td>๑</td><td>สายที่ ๓</td><td>รอบเวียง – สามแยกโรงพยาบาล</td><td>สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>สายที่ ๔</td><td>ทุ่งโฮ้ง – รอบเวียง</td><td>ห้างหุ้นส่วนจำกัด พ.ยนต์ทรานสปอร์ต</td></tr>
<tr><td colspan="4">หมวด ๔</td></tr>
<tr><td>๑</td><td>สายที่ ๑๑๘๒</td><td>แพร่ – ร้องกวาง</td><td>บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>สายที่ ๑๑๘๓</td><td>แพร่ – สอง – ป่าแดง</td><td>บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด</td></tr>
<tr><td>๓</td><td>สายที่ ๒๑๔๕</td><td>แพร่ – น้ำเลา</td><td>บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด</td></tr>
<tr><td>๔</td><td>สายที่ ๒๑๔๖</td><td>แพร่ – ห้วยหม้าย</td><td>บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด</td></tr>
<tr><td>๕</td><td>สายที่ ๒๒๐๔</td><td>แพร่ – สรอย</td><td>สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด</td></tr>
<tr><td>๖</td><td>สายที่ ๒๓๙๖</td><td>ร้องกวาง – บ้านห้วยเอียด
ช่วงร้องกวาง – บ้านน้ำพุสูง</td><td>บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด</td></tr>
<tr><td rowspan="2">๗</td><td rowspan="2">สายที่ ๒๕๙๑</td><td>แพร่ – วังชิ้น</td><td rowspan="2">สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด</td></tr>
<tr><td>แพร่ – วังเบอะ</td></tr>
<tr><td>๘</td><td>สายที่ ๒๕๙๒</td><td>แพร่ – ป่าแดง</td><td>สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด</td></tr>
<tr><td>๙</td><td>สายที่ ๒๕๙๓</td><td>แพร่ – ห้วยไร่</td><td>สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด</td></tr>
</table>
๒) รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการระหว่างจังหวัดทั้งหมด ๒๓ เส้นทาง แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ จำนวน ๘ เส้นทาง และรถโดยสารประจำทาง หมวด ๓ จำนวน ๑๕ เส้นทาง รายละเอียด ดังนี้</td><td>สขจ.แพร่</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	เส้นทาง	ชื่อเส้นทาง	ชื่อผู้ประกอบการ
หมวด ๒			
๑	สายที่ ๔๗	กรุงเทพฯ – ทุ่งช้าง	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๒	สายที่ ๙๖	กรุงเทพฯ – น่าน	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๓	สายที่ ๙๐๙	กรุงเทพฯ – เชียงราย	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๔	สายที่ ๙๑๐	กรุงเทพฯ – น่าน	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๕	สายที่ ๙๒๒	กรุงเทพฯ – พะเยา	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๖	สายที่ ๙๒๓	กรุงเทพฯ – แพร่	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๗	สายที่ ๙๕๗	กรุงเทพฯ – แม่สาย	บริษัท ขนส่ง จำกัด
๘	สายที่ ๙๖๒	กรุงเทพฯ – เชียงของ	บริษัท ขนส่ง จำกัด
หมวด ๓			
๑	สายที่ ๑๔๓	เด่นชัย – เฉลิมพระเกียรติ ช่วงเด่นชัย – เฉลิมพระเกียรติ (บ้านห้วยโก๋น) และช่วงเด่นชัย – น่าน	บริษัท นครน่านยานยนต์ขนส่ง จำกัด
๒	สายที่ ๑๔๔	แพร่ – เชียงราย	บริษัท แพร่ยานยนต์ขนส่ง จำกัด
๓	สายที่ ๑๖๙	เชียงใหม่ – ทุ่งช้าง	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
๔	สายที่ ๖๑๓	พิษณุโลก – น่าน – ทุ่งช้าง	บริษัท สุโขทัยธานี จำกัด
๕	สายที่ ๖๑๔	ลำปาง – แพร่	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
๖	สายที่ ๖๒๒	พิษณุโลก – แม่สาย	บริษัท สุโขทัยธานี จำกัด
๗	สายที่ ๖๓๗	เชียงราย – ขอนแก่น	บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด
๘	สายที่ ๖๕๑	นครราชสีมา – แม่สาย	บริษัท นครชัยทัวร์ จำกัด
๙	สายที่ ๖๖๐	ระยอง – แม่สาย	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
๑๐	สายที่ ๖๖๑	เชียงราย – นครพนม	บริษัท อีสานทัวร์ จำกัด
๑๑	สายที่ ๖๖๓	เชียงราย – นครสวรรค์	บริษัท คิงด้อมออโต้คาร์พิษณุโลก จำกัด
๑๒	สายที่ ๗๘๐	ภูเก็ต – เชียงราย	บริษัท โชครุ่งทวีทัวร์ จำกัด
๑๓	สายที่ ๘๗๗	แม่สาย – ด่านนอก	บริษัท ปิยะชัยพัฒนา จำกัด
๑๔	สายที่ ๕๘๗	อุบลราชธานี – เชียงใหม่	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
๑๕	สายที่ ๘๔๑	บึงกาฬ – แม่สาย	บริษัท โชครุ่งทวีทัวร์ จำกัด

ปัจจุบันการใช้บริการรถโดยสารประจำทางจังหวัดแพร่มีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากประชาชนใช้รถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องลดต้นทุนการประกอบกิจการ โดยการลดความถี่ในการให้บริการและจำนวนเที่ยวเดินรถลง เพื่อช่วยลดต้นทุนและชะลอการขาดทุนของกิจการขนส่งจังหวัดแพร่ ได้สำรวจการให้บริการรถโดยสารประจำทางจังหวัดแพร่ พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ ผู้มาใช้บริการโรงพยาบาล นักเรียน/นักศึกษา และพ่อค้าแม่ค้าที่ไปค้าขายตามตลาดสด สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปจะมาใช้บริการเพียงเล็กน้อย ส่วนด้านผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการร่วมบริการรายย่อยและเป็นผู้สูงอายุที่พร้อมจะเลิกประกอบกิจการ โดยสภาพปัญหาการให้บริการรถโดยสารประจำทางจังหวัดแพร่ มีดังนี้

๑) การให้บริการรถโดยสารประจำทางบางเส้นทางไม่ได้ให้บริการเดินรถเป็นเวลา หรือให้บริการเดินรถตลอดแนวเส้นทาง แต่มีการรับ – ส่ง ผู้โดยสารเป็นบางช่วงเวลาหรือเฉพาะกลุ่มเท่านั้น

๒) ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ ทำให้ไม่สามารถส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการได้

๓) ผู้ประกอบการไม่มีทุนในการจัดการเดินรถให้มีคุณภาพตามความต้องการของประชาชน

๔) สภาพตัวรถมีอายุการใช้งานเฉลี่ยมากกว่า ๑๐ ปี และไม่ได้รับการปรับปรุง

๕) ปัญหาราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลต่อต้นทุนการประกอบกิจการเพิ่มขึ้นผู้ประกอบการประสบภาวะขาดทุนต่อเนื่อง ทำให้การปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้ดีขึ้นทำได้ยาก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) ขาดความร่วมมือจากผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถร่วมบริการรายย่อย ๗) ขาดการอุดหนุนจากภาครัฐในการช่วยสนับสนุนการดำเนินกิจการเดินรถของภาคเอกชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายขนส่งจังหวัดแพร่รายงานแนวทาง การแก้ไขปัญหาแนวเส้นทางการเดินรถที่จะพัฒนา รวมทั้งทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งสาธารณะในที่ประชุมครั้งต่อไป	
๑๓.ร่างคำสั่งคณะทำงานกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนเมืองแพร่ และพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดแพร่ ที่ประชุมให้ความเห็นว่า คณะทำงานกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนเมืองแพร่ และพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดแพร่ควรเป็นคนในพื้นที่ เนื่องจากมีเข้าใจถึงปัญหาและความต้องการของคนในจังหวัดแพร่ได้เป็นอย่างดี รวมทั้งสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธานคณะทำงาน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดแพร่เป็นคณะทำงานและเลขานุการ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดแพร่ และนักวิเคราะห์นโยบายและแผนที่ได้รับมอบหมาย เป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ และมีคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยบุคลากรจากหลายหน่วยงาน ดังนี้ ๑) ประธานสภาวัฒนธรรมอำเภอลอง ๒) ประธานเครือข่ายลูกหลานเมืองแพร่ ๓) ชมรมอนุรักษ์สถาปัตยกรรมท้องถิ่นแพร่ ๔) ประธานหอศิลป์เมืองแพร่ ๕) นายต่อพงษ์ ทับทิมโต (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๖) นายสายัณห์ กาวีวงค์ (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๗) นายเสรี ทรงศักดิ์ (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๘) นายพฤตินัย เลือดนักรบ (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๙) นายสุภวัฒน์ ศุภศิริ (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๑๐) นายปัญจพล ประสิทธิโศภิณ (อนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน อจร.จังหวัดแพร่) ๑๑) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดแพร่ ๑๒) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๒ (แพร่) ๑๓) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงแพร่ ๑๔) ประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดแพร่ ๑๕) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดแพร่ ๑๖) ประธานบริษัทประชารัฐรักสามัคคีแพร่ (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด โดยมีหน้าที่และอำนาจ ๑) นำเสนอประเด็นปัญหาและข้อมูลในการขับเคลื่อนจังหวัดแพร่ในประเด็นที่เกี่ยวข้องด้านการจัดการจราจรทางบก โดยให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ ในการขับเคลื่อนและปฏิบัติงานให้บรรลุตามยุทธศาสตร์และนโยบายรัฐบาลต่อไป ๒) พิจารณาและกำหนดรูปแบบสถาปัตยกรรมการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟในพื้นที่ร่วมกับ รฟท. ๓) ประสานงานและเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทั้งในจังหวัด ภูมิภาค และระดับประเทศในการขับเคลื่อนงานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกของจังหวัดแพร่ ได้อย่างครอบคลุมและครบถ้วน ๔) ดำเนินการตามที่ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่มอบหมาย ที่ประชุมให้ความเห็นว่าควรเพิ่มหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้เกิดการดำเนินงานในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมมากขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** เห็นชอบและมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๑ จังหวัดบึงกาฬ

๑. การประชุม อจร.จังหวัดบึงกาฬ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ ที่ปรึกษากรมท่าอากาศยาน (ทย.) รายงานต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด ได้แก่ ผังแม่บททางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยคาดว่าร่างรายงานฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และรายงาน EIA จะแล้วเสร็จและนำเสนอต่อ สผ. ได้ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ตามแผนงานของ ทย. คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติโครงการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ สำหรับพื้นที่ที่จะก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬอยู่ในพื้นที่ตำบลโป่งเปือยและตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ อยู่ห่างเขตเมืองบึงกาฬประมาณ ๑๒ กิโลเมตร เชื่อมโยงด้วยทางหลวงชนบทสาย บก.๓๐๑๓ มีพื้นที่โดยประมาณ ๔,๔๐๐ ไร่ ขนาดทางวิ่งกว้าง ๔๕ เมตร ยาว ๒,๙๙๐ เมตร ลานจอดเครื่องบินสามารถรองรับอากาศยานแบบ ๑๘๐ ที่นั่ง และ ๓๐๕ ที่นั่ง รวมได้ ๓ ลำพร้อมกัน รวมทั้งยังได้มีการออกแบบพื้นที่รับน้ำ (Catchment Area) เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมในฤดูฝน จากผลการศึกษาได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ จำนวน ๑๔๙,๑๗๒ คน/ปี จำนวนเที่ยวบิน ๑,๒๔๔ เที่ยวบิน/ปี โดยเฉลี่ย ๔ เที่ยวบิน/วัน และพบว่าโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (Economics Internal Rate of Return: EIRR) ร้อยละ ๑๒.๓๔ และมีอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) ๑.๐๓ ซึ่งถือว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุน ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารผู้โดยสาร โดยจะมีการออกแบบให้มีความสอดคล้องกับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดบึงกาฬ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้ ทย. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดบึงกาฬสำหรับการพิจารณารูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารผู้โดยสาร เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม ๒) ขอให้เร่งดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดบึงกาฬ ๓) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในเรื่องเงินค่าเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้รับเงินค่าเวนคืนอย่างครบถ้วนและตรงเวลา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการต่อไป	ทย. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดบึงกาฬ ผู้แทนแขวงทางหลวงบึงกาฬ รายงานว่า โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร เส้นทางแนวใหม่เชื่อมโยง ทล.๒ – ทล.๒๒๒ (อุดรธานี – บึงกาฬ) ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๙๖ ล้านบาท โดยแนวเส้นทางของโครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี บริเวณ ทล.๒ กิโลเมตรที่ ๔๒๓+๘๐๐ และจุดสิ้นสุดของโครงการบริเวณ ทล.๒๔๔ ทางเลี่ยงเมืองจังหวัดบึงกาฬที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง บริเวณตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ระยะทางรวมของโครงการประมาณ ๑๕๕.๕๓๑ กิโลเมตร การสำรวจและออกแบบได้กำหนดพื้นที่ศึกษาครอบคลุมระยะ ๕๐๐ เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และจังหวัดบึงกาฬ ครอบคลุมพื้นที่ ๑๐ อำเภอ ๒๙ ตำบล และ ๑๐๐ หมู่บ้าน ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทาง **ความเห็นที่ประชุม** ขอให้เร่งดำเนินการโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดบึงกาฬ และเพื่อช่วยส่งเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ และท่าอากาศยานบึงกาฬที่มีแผนจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท.บึงกาฬ

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

๓. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ – บอลิคำไซ)

ผู้แทนแขวงทางหลวงบึงกาฬ รายงานว่า โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) แบ่งเป็น ๓ ตอน โดยมีผลการดำเนินงาน สรุปได้ ดังนี้

ตอน	รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แผนงานรวม (ร้อยละ)	ผลงานรวม (ร้อยละ)	หมายเหตุ
๑	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) ตอน ๑ งานถนนฝั่งไทย จังหวัดบึงกาฬ ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐ – กิโลเมตรที่ ๙+๔๐๐ และทางแยก ทล.๒๒๒	๘๓๑.๑๑	๘๗.๐๑๒	๘๖.๖๖๑	ล่าช้า ร้อยละ ๐.๓๕๑
๒	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) ตอน ๒ งานถนนฝั่งไทย และด่านพรมแดนฝั่งไทย จังหวัดบึงกาฬ ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๙+๔๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๒+๐๘๒	๘๓๑.๑๑	๘๑.๙๖๘	๗๙.๒๔๕	ล่าช้า ร้อยละ ๒.๗๒๓
๓	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) ตอน ๓ งานสะพานข้ามแม่น้ำโขง ฝั่งไทย (รวมงานปรับปรุงสี่แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ และลานอเนกประสงค์ใต้สะพาน) จังหวัดบึงกาฬ ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๑๒+๐๘๒ – กิโลเมตรที่ ๑๓+๐๓๒	๗๘๖.๕๒	๔๒.๗๘๘	๔๐.๕๔๔	ล่าช้า ร้อยละ ๒.๒๓๔

ทั้งนี้ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๗ อย่างไรก็ดี การเปิดให้บริการขึ้นอยู่กับความพร้อมของโครงการฯ ฝั่ง สปป. ลาว ด้วย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

</td><td>ขท.บึงกาฬ</td></tr>
<tr><td>

๔. ความคืบหน้าโครงการติดตั้งเครื่องหมายจราจร ตีเส้นจราจร ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว และอาณัติสัญญาณต่าง ๆ ด้านการจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (บริเวณถนนสาย บก.๒๐๐๕ บ้านศรีวิไล หมู่ที่ ๑ ตำบลศรีวิไล – บ้านนาแสง หมู่ที่ ๑ ตำบลนาแสง อำเภอศรีวิไล จังหวัดบึงกาฬ)

ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดบึงกาฬ (อบจ.บึงกาฬ) รายงานว่า อบจ.บึงกาฬ ได้ดำเนินโครงการติดตั้งเครื่องหมายจราจร ตีเส้นจราจร ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว และอาณัติสัญญาณต่าง ๆ ด้านการจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๒๗๔,๐๐๐ บาท ซึ่งได้ดำเนินการที่บริเวณถนนสาย บก.๒๐๐๕ บ้านศรีวิไล หมู่ที่ ๑ ตำบลศรีวิไล – บ้านนาแสง หมู่ที่ ๑ ตำบลนาแสง อำเภอศรีวิไล จังหวัดบึงกาฬ โดยได้ติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรทั้งหมด ๕ ประเภท จำนวน ๒๓ ชุด ได้แก่ ๑) ป้ายเตือนทางโค้งซ้าย จำนวน ๓ ชุด ๒) ป้ายเตือนทางโค้งขวา จำนวน ๓ ชุด ๓) ป้ายเตือนทางสามแยก จำนวน ๑ ชุด ๔) ป้ายเตือนแนวทางโค้งขวา (๒ แผ่นป้าย/ชุด) จำนวน ๘ ชุด และ ๕) ป้ายเตือนสี่แยก พร้อมไฟกระพริบสีเหลือง จำนวน ๘ ชุด ซึ่งได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จครบทุกจุด ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ อบจ.บึงกาฬ ได้รับจัดสรรงบประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายจราจรในพื้นที่บริเวณถนน ๒ สายทาง ในอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งเป็นถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อบจ.บึงกาฬ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างเจ้าหน้าที่ อบจ.บึงกาฬ ดำเนินการสำรวจพื้นที่ดังกล่าว

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

</td><td>อบจ.บึงกาฬ</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุปได้ ดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) เส้นทางสาย MR๓ (บึงกาฬ – สุรินทร์) ระยะทาง ๔๗๙ กิโลเมตร ผู้แทน สนข. รายงานว่า กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorways – Railways Master plan: MR – Map) เพื่อแก้ปัญหาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอดีตที่พัฒนาทางหลวงเพื่อการขนส่งตัดผ่านชุมชนเกิดการใช้งานร่วมกันของรถขนส่งบรรทุกและรถในท้องถิ่น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง และการพัฒนาแนวเส้นทางถนนและทางรถไฟไม่มีการควบคุมการเข้า – ออกที่สมบูรณ์ ทำให้เกิดการตัดผ่านทางรถไฟในระดับเดียวกันกับถนนท้องถิ่น รวมถึงทางลักผ่านที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงหลาย ๆ ครั้งที่ผ่านมา นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการหลายโครงการในพื้นที่เดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาการเวนคืนที่ดินไม่พร้อมกัน และการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชน ซึ่งขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน หลักการพัฒนาโครงข่ายจะคำนึงถึงการใช้สิทธิของเขตทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟร่วมกัน ลดการเวนคืนพื้นที่โดยไม่จำเป็นและการแบ่งแยกชุมชน พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่ายทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ โดยบรรเทาความแออัดการจราจรโดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่ เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองโดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง และปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของเครือข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก ซึ่งได้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยหลักการของ MR – Map การเวนคืนพื้นที่ เพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางจะดำเนินการพร้อมกันในคราวเดียว แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน ความก้าวหน้าผลการดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) ของ คค. โดยกรมทางหลวง (ทล.) ปัจจุบัน ทล. ได้จัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) แล้วเสร็จ ๑๐ เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ ๖,๙๘๐ กิโลเมตร โดยมีเส้นทางที่พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีระยะทางทั้งหมด ๔,๗๖๐ กิโลเมตร แบ่งเป็นแนวเหนือ – ใต้ ๓ เส้นทาง แนวตะวันออก – ตะวันตก ๖ เส้นทาง และแนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๑ เส้นทาง ได้แก่ ๑) เส้นทาง MR๑ เชียงราย – นราธิวาส ระยะทาง ๒,๑๒๕ กิโลเมตร ๒) เส้นทาง MR๒ กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) – หนองคาย (ด่านหนองคาย) ระยะทาง ๘๘๖ กิโลเมตร โดยเป็นมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๑๙๖ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๖๙๐ กิโลเมตร ๓) เส้นทาง MR๓ บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) – สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) ระยะทาง ๔๗๐ กิโลเมตร ๔) เส้นทาง MR๔ ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม) ระยะทาง ๘๔๐ กิโลเมตร ๕) เส้นทาง MR๕ กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) – อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๖) ระยะทาง ๘๓๒ กิโลเมตร ๖) เส้นทาง MR๖ กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน) – สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) ระยะทาง ๓๙๐ กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางมอเตอร์เวย์ สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๙๖ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๒๙๔ กิโลเมตร ๗) เส้นทาง MR๗ กรุงเทพฯ – ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด่านคลองใหญ่) ระยะทาง ๔๖๗ กิโลเมตร โดยเป็นมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ – พัทยา – มาบตาพุด ที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๘๑ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๒๘๖ กิโลเมตร ๘) เส้นทาง MR๘ ชุมพร – ระนอง ระยะทาง ๙๔ กิโลเมตร ๙) เส้นทาง MR๙ สุราษฎร์ธานี – ภูเก็ต ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร	สนข. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐) เส้นทาง MR๑๐ เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทาง ๖๔๘ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๓ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๒ (ถนนกาญจนาภิเษก) เปิดให้บริการแล้ว ๑๖๘ กิโลเมตร ส่วนที่ ๒ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (แผนในอนาคต) ๔๕๕ กิโลเมตร และส่วนที่ ๓ เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบที่ ๒ และ ๓ ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๒๕ กิโลเมตร) ช่วงบ้านแพ้ว – ปากท่อ ๕๔ กิโลเมตร และช่วงบางปะอิน – สุพรรณบุรี ๕๕ กิโลเมตร ทั้งนี้ เส้นทาง MR๓ บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) – สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) จะเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญโดยเชื่อมจากจังหวัดบึงกาฬไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคตะวันออกที่มีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้า (Gateway) ในขณะที่ปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬอยู่ระหว่างปรับปรุงถนนสายเดิมและก่อสร้างโครงข่ายถนนเชื่อมโยงจังหวัดใกล้เคียงและสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๕ เชื่อมไปยัง สปป.ลาว ดังนั้น เส้นทาง MR๓ จะทำให้จังหวัดบึงกาฬมีบทบาทในการเป็นเมืองการค้าชายแดนและประตูการค้าเชื่อมโยง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ในอนาคต **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๗. โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ และ ๒๒๒ แขวงทางหลวงบึงกาฬ รายงานว่า โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรบริเวณ ทล.๒๑๒ (อำเภอโพนพิสัย – อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ตอนหอคำ – บึงกาฬ) และ ทล.๒๒๒ (อำเภอพังโคน – อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ตอน อำเภอศรีวิไล – บึงกาฬ) มีผลการดำเนินงาน ดังนี้ **ตอน** / **รายการ** / **งบประมาณ (ล้านบาท)** / **แผนงานรวม (ร้อยละ)** / **ผลงานรวม (ร้อยละ)** / **หมายเหตุ** ๑ / โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๒๑๒ (โพนพิสัย – บึงกาฬ ตอน ตำบลหอคำ – บึงกาฬ) ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๑๐๘+๙๘๔ – กิโลเมตรที่ ๑๒๕+๙๑๖ และ กิโลเมตรที่ ๑๒๖+๖๙๔ – กิโลเมตรที่ ๑๒๗+๑๘๙ ระยะทาง ๑๖.๙๒๖ กิโลเมตร / ๖๓๑.๕๔ / ๙๕.๕๖๙ / ๙๘.๘๘๑ / ล่าช้า ร้อยละ ๐.๖๘๘ ๒ / โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๒๒๒ (พังโคน – บึงกาฬ ตอน ศรีวิไล – บึงกาฬ) ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๙๗+๕๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๑๓+๔๐๐ ระยะทาง ๑๕.๙๐๐ กิโลเมตร / ๕๔๔.๒๗ / ๑๐๐ / ๑๐๐ / - ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรบริเวณ ทล.๒๑๒ (อำเภอโพนพิสัย – อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ตอนหอคำ – บึงกาฬ) คาดว่าจะแล้วเสร็จและส่งมอบงานได้ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท.บึงกาฬ
๘. โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองจังหวัดบึงกาฬ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทบึงกาฬ รายงานว่า สืบเนื่องจากเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนทางเลี่ยงเมืองจังหวัดบึงกาฬ โดยมีจุดเริ่มต้นที่ด่านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ ตัดผ่าน ทล.๒๑๒ และสิ้นสุดที่ ทล.๒๒๒ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ระยะทางรวม ๔.๘ กิโลเมตร ซึ่งได้ทำการสำรวจออกแบบแล้วเสร็จ หลังจากนั้นได้มีการเสนอให้ทำการสำรวจออกแบบเส้นทางส่วนต่อขยายเริ่มต้นที่แยก ทล.๒๒๒ ผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำหนองกุดทิง และสิ้นสุดที่ ทล.๒๑๒ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ระยะทางรวม ๕ กิโลเมตร โดย ทช. จะขอรับงบประมาณในการสำรวจออกแบบส่วนต่อขยายและการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๖๘ รวม ๑๕ ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และจะสำรวจอสังหาริมทรัพย์และออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขทช.บึงกาฬ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบึงโขงหลง (ทล.๒๐๒๖ หนองทิ้ง – เหล่าหลวง) ผู้แทนแขวงทางหลวงบึงกาฬ รายงานว่า ทล. ได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๑.๕ ล้านบาท เพื่อดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบึงโขงหลง (ทล.๒๐๒๖ หนองทิ้ง – เหล่าหลวง) กิโลเมตรที่ ๓๖+๖๐๐ แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวยังไม่ผ่านหลักเกณฑ์ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ได้แก่ ๑) ไม่พบรายงานอุบัติเหตุต่อเนื่องตั้งแต่ ๕ ครั้งขึ้นไป ในระยะเวลา ๑๒ เดือน ๒) ไม่มีโรงเรียนตั้งอยู่ใกล้ทางแยกดังกล่าว และ ๓) ปริมาณการจราจรทางเอก ๒ ทิศทาง ในช่วงดังกล่าวรวมกันเท่ากับ ๒๙๒ คัน/ชั่วโมง ซึ่งน้อยกว่า ๖๐๐ คัน/ชั่วโมง ทำให้ไม่ได้รับงบประมาณในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ทล. จะได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ต่อไป ที่ประชุมมีความเห็นเพิ่มเติม โดยขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ที่รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวเป็นผู้ดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณโครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบึงโขงหลง (ทล.๒๐๒๖ หนองทิ้ง – เหล่าหลวง) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบ อปท. ที่รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวพิจารณาดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณโครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบึงโขงหลง (ทล.๒๐๒๖ หนองทิ้ง – เหล่าหลวง)	ขท.บึงกาฬ อปท.
๑๐.โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานว่า จากข้อมูลพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ กลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road User: VRU) เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นต้น มีสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ ๘๕.๔ ของประเภทยานพาหนะทั้งหมด โดยพบว่าอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าและกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงถึง ๕๕ ราย ต่ออุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง ดังนั้น สำนักงานการวิจัยแห่งชาติจึงได้ร่วมกับมหาวิทยาลัย ๕ แห่ง ได้แก่ ๑) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ๒) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ๓) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ๔) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ ๕) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินโครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรมสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางการวิเคราะห์ กำหนดพื้นที่ศึกษา พัฒนานวัตกรรมเครื่องมือในการสำรวจ สังเกต วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงของอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงระบบ และดำเนินมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในความรับผิดชอบของ อปท. ทล. และ ทช. และเพื่อประเมินประสิทธิผลของโครงการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง สำหรับการดำเนินงานจะมีการสำรวจระบุพื้นที่เสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางการแก้ไข ดำเนินการปรับปรุงตามแนวทางที่ได้วิเคราะห์ และจัดทำเป็นคู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง พร้อมทั้งมีการถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดบึงกาฬเห็นว่าพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับเป็นพื้นที่ศึกษาสามารถประสานงานมาที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อศึกษาวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ต่าง ๆ ด้วย ที่ประชุมมีความเห็นเพิ่มเติม โดยขอให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้แทนหน่วยงาน อปท. ในพื้นที่จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ ผู้แทนแขวงทางหลวงบึงกาฬ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทบึงกาฬ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบึงกาฬ เป็นต้น เพื่อให้ได้รับข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๑.ข้อเสนอแนะสำหรับการจัดงานครบรอบ ๑๒ ปีจังหวัดบึงกาฬ ๑) สำหรับการจัดงานครบรอบ ๑๒ ปีจังหวัดบึงกาฬในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการประชาสัมพันธ์ในเรื่องการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของจังหวัดบึงกาฬในอนาคตเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน ๒) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เส้นทางถนนทางหลวงสายต่าง ๆ ให้มีความหมาะสม เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ๓) ในกรณีที่จะมีการปรับผังเมืองเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ขอให้สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดบึงกาฬพิจารณาถึงบริบทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬประกอบการพิจารณาด้วยมติที่ประชุม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๒ จังหวัดหนองคาย ๑. การประชุม อจร.จังหวัดหนองคาย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แต่งตั้งอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม ใน อจร.จังหวัดหนองคาย ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ เพื่อให้การดำเนินงานของ อจร.จังหวัดหนองคาย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีองค์ประกอบของ อจร.จังหวัดหนองคาย ครบถ้วน จังหวัดหนองคายจึงได้มีคำสั่ง ที่ ๓๔๒/๒๕๖๖ สั่ง ณ วันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๖ แต่งตั้งอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ใน อจร.จังหวัดหนองคาย ดังนี้ ๑) นายณรงค์ จันทร์แก้ว ๒) นายสมพร สีดา ๓) นายชวมัย สืบนุการณ์ ๔) นายเดชวิชัย พิมพ์โคตร ๕) นางสาวนงลักษณ์ พิทักษ์กุล ๖) นายธัชชัย วรวิริยะประเสริฐ ๗) นายพิพัฒน์ พงษ์ลิมศรี **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๑) การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว (หนองคาย – เวียงจันทน์) แห่งที่ ๒ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดหนองคาย รายงานที่ประชุม ดังนี้ กรมทางหลวง (ทล.) โดยที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๑) การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว (หนองคาย – เวียงจันทน์) แห่งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุมพันล้าน คอนเวนชั่นฮอลล์ โรงแรมพันล้าน บูติค รีสอร์ท หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน ๑๗๐ คน ซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอที่มาของการดำเนินโครงการฯ และที่ประชุมได้มีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ ดังนี้ ๑) ด้านวิศวกรรม เช่น ขอให้ทบทวนรูปแบบการก่อสร้างสะพาน เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อศาสนสถานที่สำคัญในพื้นที่ เสนอให้มีการปรับปรุงความสวยงามของสะพานเก่าและสะพานใหม่ไปพร้อมกัน เป็นต้น ๒) ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ข้อกังวลผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ขอให้มีการตรวจวัดค่า PM ๒.๕ เป็นต้น ๓) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เช่น ข้อสงสัยในเรื่องผลประโยชน์ที่จะเกิดกับจังหวัดหนองคายและประชาชนในพื้นที่จากโครงการฯ และการดำเนินโครงการของภาครัฐในอนาคตขอให้เชิญประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมให้มากขึ้น เป็นต้น โดยที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ทล.
๓. การแต่งตั้งคณะทำงานจัดระเบียบรถรับจ้างไม่ประจำทาง ณ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย – เวียงจันทน์) ผู้แทนสำนักงานจังหวัดหนองคาย รายงานที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากจังหวัดหนองคายได้ประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวรเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ หลังจากที่มีการปิดด่านในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID – ๑๙) ส่งผลให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวเดินทางเข้า – ออก บริเวณด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๑ เพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการให้บริการที่ไม่เป็นระเบียบของรถรับจ้างไม่ประจำทางโดยเฉพาะรถรับจ้างสามล้อเครื่อง (สามล้อสกายแลป) จังหวัดหนองคายจึงได้มี	สนข. ขบ. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
คำสั่งที่ ๔๒๗๘/๒๕๖๕ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๕ แต่งตั้งคณะทำงานจัดระเบียบรถรับจ้างไม่ประจำทาง ณ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย – เวียงจันทน์) โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคาย (กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ) เป็นประธานคณะทำงาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ ประกอบด้วย รองผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงภายในจังหวัดหนองคาย ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรจังหวัดหนองคาย ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย ผู้กำกับการตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดหนองคาย ขนส่งจังหวัดหนองคาย พาณิชย์จังหวัดหนองคาย ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดหนองคาย และนายอำเภอเมืองหนองคาย โดยหัวหน้าสำนักงานจังหวัดหนองคายเป็นฝ่ายเลขานุการ คณะทำงานฯ มีอำนาจหน้าที่จัดระเบียบรถรับจ้างไม่ประจำทาง พิจารณาอัตราค่าโดยสาร ณ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย – เวียงจันทน์) กำหนดมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งดำเนินการเพื่อให้ความร่วมมือในการป้องกันปัญหามิให้ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การท่องเที่ยว โดยหากมีความคืบหน้าการดำเนินงาน สำนักงานจังหวัดหนองคายจะนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป ผู้แทนหอการค้าจังหวัดหนองคาย ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ปัญหาเรื่องราคาค่าโดยสารรถรับจ้างสามล้อเครื่อง (รถสามล้อสกายแลป) เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมานานและยังไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาแก้ไข และสืบเนื่องจากรถสามล้อสกายแลปเป็นรถที่ไม่สามารถขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างได้ เนื่องจากไม่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) สำหรับรถสามล้อสกายแลปรองรับ จึงส่งผลให้ไม่สามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวกับรถรับจ้างมาใช้ควบคุมราคาค่าโดยสารได้ ดังนั้น หากต้องการแก้ไขปัญหาเรื่องดังกล่าว ควรพิจารณาให้รถสามล้อสกายแลปสามารถขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างได้ถูกต้องตามกฎหมาย จึงขอให้ สนข. พิจารณาดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ผู้แทน สนข. ชี้แจงว่า สนข. เป็นหน่วยงานด้านนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) การสั่งการในเรื่องดังกล่าวหาก สนข. ได้รับเรื่องจะนำเสนอ คค. เพื่อพิจารณามอบหมายให้ ขบ. ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการให้บริการรถรับจ้างสาธารณะเป็นหน่วยงานดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๔. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ผู้แทน สนข. รายงานว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง ๒๕,๘๔๒ ล้านบาท สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เสนอคณะกรรมการ สศช. พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เสนอเรื่องไปยัง คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาอนุมัติโครงการฯ ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	รฟท.
๕. ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้	รฟท.

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑.๐	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๐๐
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย – จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด กรณีข้อร้องเรียนผลการประกวดราคา
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๔๑
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๗.๔๙
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๖.๑๑
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒.๘๙
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้ โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๑
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๖๓
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๓
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	อยู่ระหว่างพิจารณาปรับแบบเนื่องจากประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๘
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๒.๕๓

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

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

๖. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว — สนข.

ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้

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

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะได้มีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดหนองคายเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๗. โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานว่า จากข้อมูลพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ กลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road User: VRU) เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นต้น มีสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ ๘๕.๔ ของประเภทยานพาหนะทั้งหมด โดยพบว่าอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าและกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงถึง ๕๕ รายต่ออุบัติเหตุ	ศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค อปท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐๐ ครั้ง ดังนั้น สำนักงานการวิจัยแห่งชาติจึงได้ร่วมกับมหาวิทยาลัย ๕ แห่ง ได้แก่ ๑) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ๒) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ๓) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ๔) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ ๕) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินโครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรมสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางการวิเคราะห์ กำหนดพื้นที่ศึกษา พัฒนานวัตกรรมเครื่องมือในการสำรวจ สังเกต วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงของอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงระบบ และดำเนินมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ทล. และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และเพื่อประเมินประสิทธิผลของโครงการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง สำหรับการดำเนินงานจะมีการสำรวจระบุพื้นที่เสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางการแก้ไข ดำเนินการปรับปรุงตามแนวทางที่ได้วิเคราะห์และจัดทำเป็นคู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง พร้อมทั้งมีการถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดหนองคายเห็นว่าพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับเป็นพื้นที่ศึกษาสามารถประสานงานมาที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อศึกษาวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ต่าง ๆ ด้วย ที่ประชุมมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ ๑) ในพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคายมีพื้นที่จุดเสี่ยงที่สมควรคัดเลือกเป็นพื้นที่ศึกษา เช่น บริเวณสามแยกตลาดสดวัดธาตุ บริเวณลานวงเวียนพญานาค และจุดสามแยกบ่อปลาวีเอ เป็นต้น ๒) ควรมีแผนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถของประชาชน เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง รวมทั้งควรมีมาตรการงดขายแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลสำคัญด้วย ๓) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณามาตรการด้านความปลอดภัยของถนนให้มีความพร้อมต่อการใช้งานและควรสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่ให้เคารพกฎหมายจราจรและมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ทล. ทช.
๘. การแก้ไขการจราจรเพื่อปรับปรุงจุดอันตรายในเขตชุมชน ผู้แทนแขวงทางหลวงหนองคาย รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) จุดอันตรายบริเวณจุดกลับรถหน้าที่ทำการตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย สืบเนื่องจาก ทล. ได้ก่อสร้างขยาย ทล.๒๑๒ จาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร และได้ก่อสร้างเกาะกลางถนนแบบเกาะยก ส่งผลให้ประชาชนที่ใช้เส้นทางจากบริเวณสามแยกทางหลวงชนบท นค.๓๐๔๕ ตัดกับ ทล.๒๑๒ บริเวณกิโลเมตรที่ ๔+๘๖๐ เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย และประชาชนที่ใช้เส้นทางจากบริเวณทางหลวงชนบท นค.๓๐๗๙ ตัดกับ ทล.๒๑๒ บริเวณกิโลเมตรที่ ๕+๒๘๘ (แยกดอนสวรรค์) เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย จะต้องไปกลับรถที่จุดกลับรถบริเวณ ทล.๒๑๒ กิโลเมตรที่ ๔+๔๐๒ ซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลมากกว่า ๕๐๐ เมตร อีกทั้งยังพบว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เดินทางจากบริเวณทางหลวงชนบท นค.๓๐๗๙ เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรโดยการขับรถย้อนศรเพื่อลัดไปยังจุดกลับรถบริเวณหน้าที่ทำการตำรวจภูธรจังหวัดหนองคายซึ่งส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แขวงทางหลวงหนองคายจึงขอเสนอให้มีการปรับรูปแบบทางแยกทั้ง ๒ บริเวณดังกล่าวโดยเปิดเกาะกลางถนนให้เป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้รถสามารถเลี้ยวขวาไปยังอำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคายได้ ๒) จุดอันตรายบริเวณทางแยกเทศบาลตำบลเฝ้าไร่ อำเภอเฝ้าไร่ จังหวัดหนองคาย เนื่องจากบริเวณทางแยกเทศบาลตำบลเฝ้าไร่ อำเภอเฝ้าไร่ จังหวัดหนองคาย บริเวณ ทล.๒๒๖๗ (กิโลเมตรที่ ๒๕+๘๔๐) เป็นพื้นที่ในเขตชุมชนและเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ มีลักษณะเป็นทางสามแยกเยื้องกัน จึงมีประชาชนใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์สัญจรไป – มา จำนวนมาก ในช่วงที่ผ่านมา	ขท. หนองคาย

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นหลายครั้ง แขวงทางหลวงหนองคายจึงขอเสนอให้มีการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่ดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบตามที่แขวงทางหลวงหนองคายเสนอ และมอบให้แขวงทางหลวงหนองคายดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณจาก ทล. ต่อไป	
๙. ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดหนองคาย ที่ประชุมได้มีข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ ๑) ควรจัดระบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดหนองคายให้ทั่วถึง มีตารางเวลาชัดเจน สามารถเชื่อมโยงกับการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ได้ ๒) ควรนำรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของต่างประเทศมาเป็นแบบอย่างในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศไทย เช่น การสร้างโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมต่อการเดินทางของประชาชน การกำหนดช่วงเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง เป็นต้น ผู้แทนขนส่งจังหวัดหนองคาย ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ ของจังหวัดหนองคาย มีจำนวน ๒ เส้นทาง แต่ไม่มีผู้ประกอบการเดินรถในเส้นทางดังกล่าวเนื่องจากจำนวนผู้ใช้บริการน้อยมาก จึงขอนำเสนอที่ประชุมเพื่อขอให้หน่วยงานต่าง ๆ เช่น เทศบาลเมืองหนองคาย หอการค้าจังหวัดหนองคาย เป็นต้น พิจารณาสนับสนุนด้านการลงทุนการประกอบการรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ ของจังหวัดหนองคายด้วย ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า จังหวัดหนองคายมีความสำคัญในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นอกจากการพัฒนาทางกายภาพในด้านทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศแล้ว ยังมีความสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดย สนข. พร้อมที่จะสนับสนุนทางด้านวิชาการให้กับจังหวัดหนองคาย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สขจ. หนองคาย

ลำดับที่ ๓ จังหวัดอุดรธานี

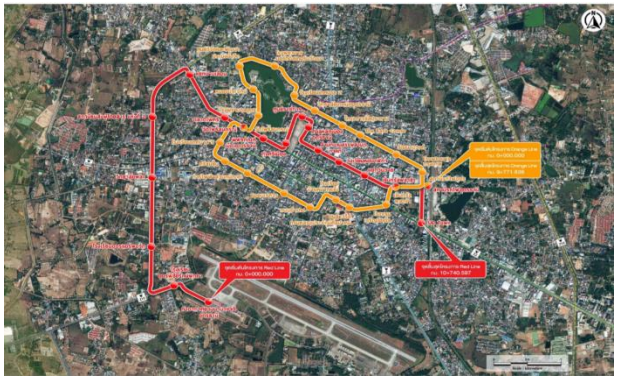
๑. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๒. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๖

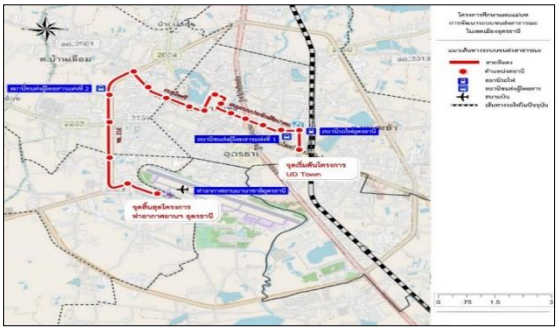
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การสรรหาคณะอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งแทนอนุกรรมการฯ ท่านเดิม ผู้แทนสำนักงานจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า เนื่องจากปัจจุบันอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิฯ บางท่านเกษียณอายุราชการและบางท่านโยกย้ายไปปฏิบัติราชการที่จังหวัดอื่น ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของ อจร.จังหวัดอุดรธานี เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดอุดรธานีครบถ้วน จึงขอยกเลิกคำสั่งจังหวัดอุดรธานี ที่ ๓๔๙๕/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้อง ด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ตามคำสั่งจังหวัดอุดรธานี ที่ ๓๗๓๗/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ ดังนี้ ๑) นายธนทร ศรีนาค หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี ๒) ผศ.ดร. อิทธิพล สิงห์คำ รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ๓) นายอุเทน หาแก้ว รองนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี ๔) นายกฤษฎา อึ้งมณีประเสริฐ ๕) นายเวชยันต์ ช้างรักษา ๖) นายพรเทพ ศักดิ์สุจริต ประธานชมรมจักรยานจังหวัดอุดรธานี ๗) ว่าที่ ร.ท.ดร. อิสเรศณุชิตภ์ จันทร์ศรี **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุม สรุปดังนี้ ๑) สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ให้ดำเนินโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน พร้อมทั้งจัดระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศึกษาและแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบ รวมทั้งเพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน ตลอดจนแนวทางและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา และเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลัก รวมทั้งจุดจอดแล้วจรในเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ และรายงานผลการศึกษาเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ ๒) การศึกษาวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวน ๒๔๕,๓๙๕ คน – เที่ยว/วัน และปริมาณการเดินทางจะเพิ่มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๙๕ จะมีปริมาณการเดินทางในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี ๔๖๑,๖๑๖ คน – เที่ยว/วัน จากข้อมูลดังกล่าว ได้นำมาศึกษาวิเคราะห์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความจำเป็นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก จำนวน ๖ สายทาง ที่มีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมและรองรับปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ โดยใช้รูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) ๓) แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี แบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ประกอบด้วย ๑) แผนระยะที่ ๑ ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๙ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๕ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง สายสีส้ม สายสีน้ำเงิน สายสีเขียว และสายสีชมพู โดยมีโครงการนำร่อง ๒ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง และสายสีส้ม และ ๒) แผนระยะที่ ๒ ดำเนินการช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๘๒ พัฒนาโครงข่าย	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มอีก ๑ เส้นทาง คือ สายสีเหลือง และจัดซื้อรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) เพิ่มเติมเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารในอนาคต	

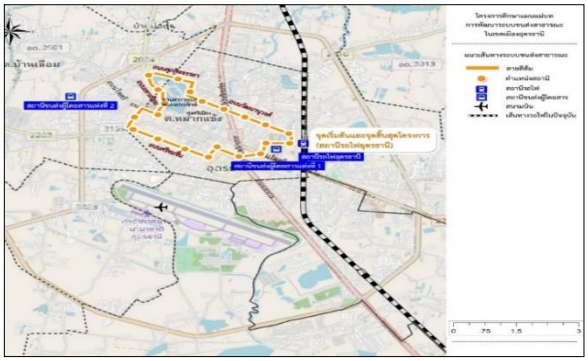


โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี





จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณยูดีทาวน์ สิ้นสุดที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
ระยะทางประมาณ ๑๐.๘๐ กิโลเมตร



จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี สิ้นสุดที่สถานีรถไฟอุดรธานี
ระยะทางประมาณ ๙.๘๐ กิโลเมตร

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) แผนการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี การศึกษาแผนการจัดระบบการจราจรที่สำคัญของพื้นที่เมืองอุดรธานี ประกอบด้วย ๔ แผนงาน ๓๔ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๐๑๐.๕๔ ล้านบาท โดยการศึกษาได้ประมวลปัญหาการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น ๖ ด้าน ได้แก่ ๑) ด้านการจราจรติดขัดบริเวณเขตเมืองชั้นใน ๒) ด้านการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน ๓) ด้านการจอดรถสองข้างทางในเขตเมืองอุดรธานี ๔) ด้านการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ๕) ด้านความปลอดภัยในเขตเมืองอุดรธานี และ ๖) ด้านอื่น ๆ ด้านกายภาพที่ไม่เอื้อต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีและป้ายหยุดรถประจำทางชำรุด การรุกล้ำทางเท้า เป็นต้น โดยได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาไว้ในการศึกษาแล้ว ๕) แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา ๓ พื้นที่หลัก คือ ๑) พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรม (Activity Centre) ได้แก่ พื้นที่ย่านยูดีทาวน์ สถานีรถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี ๒) พื้นที่ย่านกลางเมือง (City Centre) ได้แก่ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี และ ๓) พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมพิเศษ (Special Activity Centre) ได้แก่ พื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี โดยได้มีการกำหนดจุดจอดแล้วจร จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ ๑) บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี ๒) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ ๓) บริเวณสถานีศาลแรงงาน ภาค ๔ ๔) บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว) ๕) บริเวณสถานีตลาดผ้านาข่า และ ๖) บริเวณสถานีค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์ ๖) การนำผลการศึกษาเข้าสู่การพิจารณาของ อจร.จังหวัดอุดรธานี และ คจร. สนข. ได้นำเสนอผลการศึกษาต่อ อจร.จังหวัดอุดรธานี ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ และมอบสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีรับไปดำเนินการ สำหรับในส่วนการแก้ไขปัญหาจราจร การพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งจุดจอดแล้วจร ที่ประชุมมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานจังหวัดอุดรธานี องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี เทศบาลนครอุดรธานี โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี และตำรวจภูธรเมืองอุดรธานี รับไปใช้เป็นข้อมูลและแนวทางประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป ในคราวการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ และมอบกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) รับไปดำเนินงานตามขั้นตอนและสอดคล้องกับระยะเวลาของแผนแม่บทฯ ตามผลการศึกษา พร้อมทั้งรับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมต่อไป ทั้งนี้ คค. โดย สนข. ได้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) แล้วเมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ โดยมีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ ในการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี ได้รายงานว่า จากผลการศึกษาฯ ของ สนข. ที่ได้กำหนดรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะหลักในเขตเมืองอุดรธานีในรูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า เพื่อลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด ๖ เส้นทาง ซึ่งแผนระยะที่ ๑ โครงการนำร่องกำหนดให้มีการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๒ เส้นทาง คือ สายสีแดง และสายสีส้ม นั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้มีแผนดำเนินการตรวจสอบข้อมูลการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ที่เดินรถในเขตเมืองอุดรธานี ๑๓ เส้นทาง และหมวด ๔ ที่เดินรถระหว่างอำเภอในจังหวัดอุดรธานี ๒๖ เส้นทาง ว่าจะทับซ้อนกับแนวเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องทั้งสองสายมากน้อยเพียงใด รวมทั้งจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประชาชน ผู้ประกอบการเดินรถ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ประกอบการพิจารณากำหนดและปรับปรุงเส้นทางเดินรถในเขตเมืองให้ครอบคลุม สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีต่อไป โดยเทศบาลนครอุดรธานี รายงานว่า มีแผนที่จะดำเนินโครงการระบบขนส่งอัจฉริยะซึ่งเป็นโครงการในรูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า มีสถานีชาร์จไฟฟ้า ป้ายรถโดยสารอัจฉริยะ จึงมีความเป็นไปได้ที่จะนำเส้นทางนำร่องสายสีแดงและสายสีส้มมาให้บริการในรูปแบบระบบขนส่งอัจฉริยะ ที่ประชุมจึงมีมติรับทราบผลการติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และความคืบหน้า	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การดำเนินการตามแผนฯ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ รวมทั้งมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทฯ และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบเป็นระยะ ๆ ๗) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานความคืบหน้า ดังนี้ ขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ดังนี้ ๑) การประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ การคมนาคม และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเตรียมความพร้อมการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๙ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีเป็นประธาน สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้รายงานแผนและความคืบหน้าเกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ๒) การประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี (นายนิติพัฒน์ ลีลาเลิศแล้ว) เป็นประธาน เพื่อพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตและกำหนด (ปรับปรุง) เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถ จำนวนเที่ยวของการเดินรถ เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ (เปลี่ยนแปลง) ที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร การให้ความเห็นชอบแก้ไขรายละเอียดเส้นทางเดินรถ (ชื่อสถานที่ ชื่อถนน และสภาพทาง) ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบันและพิจารณากำหนด (ปรับปรุง) อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดอุดรธานี ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้รายงานที่ประชุมทราบความคืบหน้าของการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ และนายกเทศมนตรีนครอุดรธานี ได้ยืนยันแนวคิด/นโยบายในการจัดทำโครงการระบบขนส่งอัจฉริยะในรูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า เพื่อให้ประชาชนมีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม และเตรียมความพร้อมรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๙ ทั้งนี้ ที่ประชุมมีมติรับทราบและให้เทศบาลนครอุดรธานีประสานงานปรึกษาหารือกับสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสม ยั่งยืน ในรูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) ๓) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้ประชุมหารือกับเทศบาลนครอุดรธานี เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๕ เพื่อพิจารณาแนวทางความร่วมมือในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ทั้งนี้ ขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานเพิ่มเติมว่า จากการตรวจสอบสายการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตเมืองอุดรธานี พบว่า มีสายการเดินรถหมวด ๑ จำนวน ๑๒ เส้นทาง และหมวด ๔ จำนวน ๓ เส้นทาง ที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องสายสีแดง โดยเส้นทางหมวด ๑ สาย ๒๐ (ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี – ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี) ทับซ้อนกับเส้นทางสายสีแดง เป็นระยะทางมากที่สุด ๗.๓๓ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๖๘ ของระยะทางที่สาย ๒๐ ให้บริการ อย่างไรก็ดี ปัจจุบันสาย ๒๐ ไม่มีผู้ประกอบการเนื่องจากผู้ประกอบการเดินรถรายเดิมเลิกกิจการจากผลกระทบในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ดังนั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีจะประสานไปยังสำนักการขนส่งผู้โดยสาร ขบ. ในการปรับปรุงเส้นทางสาย ๒๐ ให้สอดคล้องกับเส้นทางนำร่องสายสีแดง โดยจะนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในขณะที่มีสายการเดินรถหมวด ๑ จำนวน ๘ เส้นทาง ที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องสายสีส้ม ซึ่งระยะทางที่ทับซ้อนเป็นระยะทางสั้น ๆ ดังนั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีจะพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถตามแนวเส้นทางนำร่องสายสีส้มเป็นเส้นทางใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้ปรับแผนการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมต่อขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	กิจกรรม	กำหนด
๑	ประชุมรับฟังความคิดเห็นผู้ที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ การประชุมรับฟังความคิดเห็น มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อพัฒนาทางเลือกในการกำหนดและปรับปรุงเส้นทางในเขตเมืองอุดรธานีให้ครอบคลุม สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	กันยายน – ธันวาคม ๒๕๖๕
๒	นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีเพื่อพิจารณารูปแบบเส้นทางการเดินรถ	มกราคม ๒๕๖๖
๓	รายงานต่อ ขบ.	เมษายน ๒๕๖๖
๔	ขบ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) กรณีปรับปรุงเส้นทางเดิม : ขบ. แก้ไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๒) กรณีกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ : ขบ. ออกประกาศรับคำขอเพื่อจัดหาผู้ประกอบการขนส่งใหม่	พฤษภาคม – กันยายน ๒๕๖๖
๕	ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร นำรถโดยสารวิ่งให้บริการในเส้นทางสายสีแดงและสายสีส้ม	ตุลาคม ๒๕๖๖

ผู้แทนเทศบาลนครอุดรธานี รายงานว่า อยู่ระหว่างพิจารณาตรวจสอบระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องว่าเทศบาลนครอุดรธานีสามารถเดินรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าในเส้นทางนำร่องสายสีแดงและสายสีส้มได้หรือไม่ และบริหารจัดการในรูปแบบใด หลังจากนั้นจึงนำเรียนให้ที่ประชุมทราบต่อไป

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า จากประสบการณ์ที่เคยเดินรถโดยสารอุดรซิตี้บัสในเส้นทางสาย ๒๐ ซึ่งมีแนวเส้นทางวิ่งเชื่อมระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก – ด้านตะวันตกของตัวเมือง ซึ่งใกล้เคียงกับแนวเส้นทางนำร่องสายสีแดง และเส้นทางสาย ๒๑ ซึ่งมีแนวเส้นทางวิ่งเชื่อมพื้นที่ด้านเหนือและด้านใต้ของตัวเมือง ซึ่งใกล้เคียงกับแนวเส้นทางสายสีน้ำเงิน พบว่า สาย ๒๐ มีผู้โดยสารจำนวนมาก เนื่องจากผ่านสถานที่สำคัญหลายแห่งในตัวเมือง ส่วนสาย ๒๑ มีผู้โดยสารจำนวนน้อยกว่าเนื่องจากแนวเส้นทางจะเชื่อมพื้นที่นอกตัวเมืองทั้งด้านเหนือและด้านใต้เข้าสู่ตัวเมืองแต่การเชื่อมต่อกับสาย ๒๐ ช่วงที่วิ่งภายในตัวเมืองยังไม่ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน และเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ จึงไม่มีผู้โดยสารใช้บริการ ทำให้ต้องหยุดวิ่งและเลิกกิจการไปในที่สุด ดังนั้น หากจะนำโครงการนำร่องสายสีแดงมาให้บริการ สามารถปรับปรุงเส้นทางสาย ๒๐ เดิม ในขณะที่โครงการนำร่องสายสีส้มวิ่งเชื่อมเป็นวงกลมอยู่ภายในตัวเมืองจึงสนับสนุนระหว่างกันกับสายสีแดงได้ ส่วนสายสีน้ำเงินควรต่อขยายเส้นทางสาย ๒๑ เดิม ด้านเหนือให้ไปถึงพื้นที่จัดงานพืชสวนโลกที่หนองแด รวมทั้งเส้นทางให้บริการช่วงที่วิ่งภายในตัวเมืองควรปรับเส้นทางให้เชื่อมกับสายสีแดงและสายสีส้มที่สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ และห้างเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี จะทำให้มีผู้โดยสารใช้บริการมากขึ้นได้

หอการค้าจังหวัดอุดรธานี ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า จากการที่มีการให้บริการรถโดยสารสาธารณะอุดรซิตี้บัส พบว่า มีปัญหาเรื่องการซ้อนทับของเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะอุดรซิตี้บัสกับเส้นทางเดินรถเดิมของผู้ประกอบการ หอการค้าจังหวัดอุดรธานีและสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้หารือกับผู้ประกอบการเดินรถรายเดิมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อีกทั้งยังได้ประสานกับห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ห้างสรรพสินค้าแม็คโครและศูนย์การค้า ยูดี ทาวน์ เพื่อขอพื้นที่สำหรับเป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางสำหรับเป็นจุดรับ – ส่งผู้โดยสาร รวมทั้งพื้นที่จุดจอดและจร (Park and Ride) เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อสู่ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ สนข. อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังไม่มีพื้นที่สำหรับเป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ชัดเจน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการในเรื่องดังกล่าว

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี ตามผลการศึกษาของ สนข. ซึ่ง คจร. ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ มีมติเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี และมอบกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) รับไปดำเนินงาน แบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ประกอบด้วย ระยะที่ ๑ ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๙ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๕ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง สายสีส้ม สายสีน้ำเงิน สายสีเขียว

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

และสายสีชมพู โดยมีโครงการนำร่อง ๒ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง และสายสีส้ม และระยะที่ ๒ ดำเนินการช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๘๒ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มอีก ๑ เส้นทาง คือ สายสีเหลือง โดยการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี และมีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการ ซึ่งในที่ประชุมดังกล่าว ขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง โดยรายงานผลการตรวจสอบสายการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตเมืองอุดรธานี พบว่า มีสายการเดินรถหมวด ๑ จำนวน ๑๒ เส้นทาง และหมวด ๔ จำนวน ๓ เส้นทาง ที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องสายสีแดง โดยเส้นทางหมวด ๑ สายที่ ๒๐ (ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี – ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี) ทับซ้อนกับเส้นทางสายสีแดง เป็นระยะทางมากที่สุด ๗.๓๓ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๖๘ ของระยะทางให้บริการ อย่างไรก็ดี ปัจจุบันสายที่ ๒๐ ไม่มีผู้ประกอบการเนื่องจากผู้ประกอบการเดินรถรายเดิมเลิกกิจการจากผลกระทบในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID – ๑๙) โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีจะประสานไปยังสำนักการขนส่งผู้โดยสาร ขบ. ในการปรับปรุงเส้นทางสายที่ ๒๐ ให้สอดคล้องกับเส้นทางนำร่องสายสีแดง โดยได้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว ในขณะที่โครงการนำร่องสายสีส้มมีสายการเดินรถหมวด ๑ จำนวน ๘ เส้นทาง อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถของโครงการ ซึ่งระยะทางที่ทับซ้อนเป็นระยะทางสั้น ๆ ดังนั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีจะพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถตามแนวเส้นทางนำร่องสายสีส้มเป็นเส้นทางใหม่ ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้ปรับแผนการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมต่อขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

ลำดับ	กิจกรรม	กำหนด
๑	ประชุมรับฟังความคิดเห็นผู้ที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจการประชุมรับฟังความคิดเห็น มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อพัฒนาทางเลือกในการกำหนดและปรับปรุงเส้นทางในเขตเมืองอุดรธานีให้ครอบคลุม สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	กันยายน – ธันวาคม ๒๕๖๕
๒	นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีเพื่อพิจารณารูปแบบเส้นทางการเดินรถ	มกราคม ๒๕๖๖
๓	รายงานต่อ ขบ.	เมษายน ๒๕๖๖
๔	ขบ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) กรณีปรับปรุงเส้นทางเดิม : ขบ. จะทำการแก้ไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๒) กรณีกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ : ขบ. จะออกประกาศรับคำขอเพื่อจัดหาผู้ประกอบการขนส่งใหม่	พฤษภาคม – กันยายน ๒๕๖๖
๕	ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร นำรถโดยสารวิ่งให้บริการในเส้นทางสายสีแดงและสายสีส้ม	ตุลาคม ๒๕๖๖

เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ต่อเนื่องจากการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งก่อน เห็นควรมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุม

ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาให้ความเห็นชอบเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องสายสีแดง และสายสีส้ม จากนั้นจะเปิดให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต่อไป

ผู้แทนเทศบาลนครอุดรธานี รายงานว่า อยู่ระหว่างพิจารณาความเป็นไปได้ในการขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในสายสีแดงและสายสีส้ม ซึ่งแนวทางที่พิจารณาคือ การตั้งบริษัท โดยเทศบาลที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถทั้ง ๒ เส้นทาง ประกอบด้วย ๓ เทศบาล คือ เทศบาลนครอุดรธานี เทศบาลเมืองหนองสำโรง และเทศบาลตำบลบ้านจั่น จะร่วมกันตั้งบริษัทเพื่อขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจากสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี อย่างไรก็ดี การดำเนินการตามแนวทางนี้ เทศบาลทั้ง ๓ แห่ง จะต้องนำเรื่องเข้าที่ประชุมสภาเทศบาลของตนเองก่อน เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายงบประมาณที่ต้องได้รับ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นชอบจากสภาเทศบาล ทั้งนี้ เทศบาลนครอุดรธานี มีแผนจะนำเรื่องเข้าเสนอขอจัดสรรงบประมาณจากสภาเทศบาลนครอุดรธานี ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อพิจารณาการนำรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) มาทดลองวิ่งให้บริการควบคู่ไปกับการเสนอขอตั้งบริษัทร่วมกับอีก ๒ เทศบาลเพื่อดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทาง ให้บริการในแนวเส้นทางสายสีแดงและสีส้มต่อไป ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานีได้ทำการประเมินปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในเขตเมืองอุดรธานีแบ่งได้ ๖ ประเภท ได้แก่ (๑) ปัญหาจราจรติดขัดในเขตเมืองชั้นใน (๒) ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าสถานศึกษา (๓) ปัญหาการจอดรถในเขตสองฝั่งข้างทางในเขตเมืองอุดรธานี (๔) ปัญหาจราจรติดขัดที่จุดตัดทางรถไฟ (๕) ปัญหาความปลอดภัยในจุดเสี่ยงอุบัติเหตุในเขตเมืองอุดรธานี และ (๖) ปัญหาด้านกายภาพที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสาธารณะ ดังนั้นตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานีจึงแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังนี้ ๑) ดำเนินการร่วมกับเทศบาลนครอุดรธานีในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณตลาดอุดรเมืองทอง ๒) ดำเนินการร่วมกับแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าสนามม้าจังหวัดอุดรธานี ๓) ดำเนินการร่วมกับเทศบาลนครอุดรธานีในการใช้เทคโนโลยีกล้องจราจรสำหรับตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายการจราจร เช่น ขับขี่รถฝ่าไฟแดง ขับรถย้อนศร ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานยนต์ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น และมีการดำเนินมาตรการทางกฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และร่วมกันแก้ไขปัญหาการจอดรถสองฝั่งข้างทางบริเวณถนนสุรทักษ์ โดยกำหนดให้มีการจอดรถสลับวันคู่ – วันคี่ ๔) ดำเนินการร่วมกับเทศบาลนครอุดรธานี และโรงเรียนดอนบอสโกวิทยาออกแบบเส้นทางการเดินรถบริเวณหน้าโรงเรียนดอนบอสโกวิทยาใหม่เพื่อแก้ปัญหาการจราจร ๕) ดำเนินการร่วมกับผู้ประกอบการรถรับ – ส่งนักเรียน ในการจัดระเบียบรถรับ – ส่ง นักเรียนบริเวณถนนศรีสุข ซึ่งเป็นถนนที่มีสถานศึกษาตั้งอยู่หลายแห่ง ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิทยานุกูล โรงเรียนอนุบาลอุดรธานี โรงเรียนสตรีราชินูทิศ และวิทยาลัยการอาชีวศึกษาอุดรธานี ๖) ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานีได้รับงบประมาณจากกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ประมาณ ๖๐ ล้านบาท พัฒนาแพลตฟอร์ม “UDONCOP” และติดตั้งจุดรับแจ้งเหตุฉุกเฉิน (SOS) เพิ่มเติมในจุดที่มีประชาชนหนาแน่น เพื่อพัฒนาเมืองอุดรธานีให้เป็นเมือง Smart City และเมืองปลอดภัย ๗) ดำเนินโครงการอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจร รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้ถนนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่สถานศึกษาต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรธานี ๘) ดำเนินโครงการแจกหมวกนิรภัยให้ประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน อีกทั้งยังสร้างจิตสำนึกโดยให้ข้าราชการตำรวจและครอบครัว ลูกจ้าง พนักงานราชการ เจ้าหน้าที่ทุกคนมีจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ผู้แทน สนข. รายงานว่า แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี ตามผลการศึกษาของ สนข. โดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) รับไปดำเนินการ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ กำหนดโครงการนำร่อง ๒ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง (UD Town ถึงท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี) และสายสีส้ม (สถานีรถไฟอุดรธานี ถึง UD Town) เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ต่อเนื่องจากการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งก่อน เห็นควรมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุม ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ได้มีการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อพิจารณาการขอกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางเดินรถและเงื่อนไขการเดินรถที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๐ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี -	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ท่าอากาศยานอุดรธานี (ว่างผู้ประกอบการขนส่ง) ให้สอดคล้องกับเส้นทางสายสีแดงตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี และการขอกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่...วงกลม สถานีรถไฟอุดรธานี - โรงพยาบาลอุดรธานี ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้จัดส่งรายงานการประชุมให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติต่อไป ผู้แทนเทศบาลนครอุดรธานี รายงานว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีได้กำหนดเส้นทางนำร่องจำนวน ๒ สาย คือ สายสีแดง และสายสีส้ม ซึ่งเทศบาลนครอยู่ระหว่างการจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาระบบสัญญาณไฟจราจร ตีเส้นจราจร ตามแนวเส้นทางเดินรถสายสีแดง และสายสีส้มให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และจัดทำโครงการกล้องวงจรปิด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางท้องถนนและเป็นการกวดขันวินัยการจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ได้จัดทำโครงการการเสริมสร้างวินัยจราจรผ่านการรับรู้และการรณรงค์ป้องกันลดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๖ ซึ่งได้บรรยายและให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย และประโยชน์และความสำคัญในการจัดทำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้แทน สนข. รายงานว่า จากการที่ สนข. ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้จังหวัดอุดรธานี และได้มีการขับเคลื่อนแผนดังกล่าว โดยดำเนินโครงการนำร่อง ซึ่งปัจจุบัน มีความก้าวหน้าพอสมควร แต่ในภาพรวมถือว่ามีความล่าช้ากว่าแผนฯ สำหรับเส้นทางสายสีแดงกับสายสีส้ม อยู่ระหว่างการนำเสนอส่วนกลาง ในขณะที่เทศบาลนครอุดรธานีอยู่ระหว่างการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรซึ่งทั้ง ๒ ส่วนควรจะสัมพันธ์กัน จึงขอฝากเป็นประเด็นเพื่อติดตามความคืบหน้าต่อไป ทั้งนี้ ขอให้จัดทำเป็นแผนการดำเนินงานของเส้นทางนำร่องสายสีแดง และสายสีส้ม และขอให้จังหวัดอุดรธานีและสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีพิจารณาเส้นทางอื่นที่เคยศึกษาไว้ในแผนแม่บท หรืออาจจะศึกษาเส้นทางไปยังพื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก โดยการเปิดเส้นทาง การจัดหารถ และการจัดระบบจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนให้มากยิ่งขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	
๓. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ผู้แทน สนข. รายงานว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง ๒๕,๘๔๒ ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เสนอเรื่องไปยัง คค. เพื่อขออนุมัติโครงการฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างขอรับความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการเสนอ ครม. พิจารณา ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (รายงาน EIA) เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ ผู้แทน รฟท. รายงานเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันโครงการดังกล่าว รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. คาดว่าจะเสนอ ครม. ได้ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ สำหรับในส่วนงานก่อสร้างคาดว่าจะประกาศเชิญชวนและคัดเลือกผู้รับจ้างแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ และเริ่มก่อสร้างในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	รฟท.
๔. ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย ผู้แทน รฟท. รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้า	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑.๐	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๕.๗๑
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย - จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด กรณีข้อร้องเรียนผลการประกวดราคา
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖.๘๔
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๖.๑๕
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๔.๓๒
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒.๕๐
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๐
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔.๙๐
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๓
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	อยู่ระหว่างพิจารณาปรับแบบเนื่องจากประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๖
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๑.๒๗

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทางประมาณ ๓๕๗ กิโลเมตร แล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ปรับปรุงรายละเอียด ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ รับทราบ

ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุม ดังนี้

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท มีความก้าวหน้าดังนี้

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑.๐	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๗.๘๘
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย – จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๓.๓๘
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๐.๘๔
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๐.๑๘
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๖๘
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๔
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗.๘๐
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๕
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๒
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๕.๖๙

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

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

ผู้แทน สนข. รายงานว่า โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ได้แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ดังนี้ (๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๒๕.๐๙ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ (๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ออกแบบรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จ และได้ส่ง รายงาน EIA ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุงรายงาน EIA ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการแก้ไขรายงาน EIA ผู้แทน รฟท. รายงานว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ซึ่งคาดว่าน่าจะเสนอเข้า ครม. ได้ประมาณช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ โดยหลังจาก ครม. อนุมัติโครงการแล้ว รฟท. จะดำเนินการขอเวนคืน และประกวดราคา คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ภายในปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. ๒๕๗๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานต่อไป	
๕. ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ปัจจุบันรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีมีทั้งสิ้น ๑๖ เส้นทาง โดยสาย ๒๐ เป็นสายที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินรถของโครงการนำร่องสายสีแดงตามแผนแม่บทฯ ซึ่งจะมีการหารือกับ ขบ. เพื่อปรับปรุงเส้นทางการเดินรถให้เหมาะสม นอกจากนี้ยังมีรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) สำหรับให้บริการประชาชน ๒๘ คัน อีกทั้งมีรถยนต์รับจ้างให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ จำนวน ๕๕๕ คัน อย่างไรก็ตาม พบว่าปัจจุบันมีเพียง ๗ คันที่ได้ทำการขึ้นทะเบียนต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีตามระเบียบของ ขบ. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ	สขจ.อุดรธานี
๖. การเตรียมการด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๖ ๑) การเตรียมการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๖ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ในการดำเนินการเตรียมความพร้อมด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดอุดรธานีนั้นได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดปี ๒๕๖๕ และมีการสรุปสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุโดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รวมทั้งได้ดำเนินการสร้างการรับรู้ สร้างความตระหนัก ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุดรธานี และจัดการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๘/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีเป็นประธาน ที่ประชุมได้รับทราบการดำเนินโครงการ “๓ ด่าน ประสานใจ ครอบครัวปลอดภัย ทุกเทศกาล” ซึ่งเป็นโครงการที่เริ่มจากการสร้างความตระหนักในครอบครัวให้มีการตักเตือน แนะนำสมาชิกในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขยายไปสู่ด่านชุมชนโดยมีเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แก่คนในชุมชนเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขั้นสุดท้ายคือ ด่านบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น โดยดำเนินการครอบคลุมทุกอำเภอ ทุกจุดตรวจหลัก โดยเฉพาะพื้นที่เสี่ยงสูงสุด อีกทั้งยังมีการตรวจประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานจุดตรวจหลักและมาตรฐานด่านชุมชนของจังหวัดอุดรธานีอีกด้วย นอกจากนี้ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีได้มีข้อสั่งการให้มีการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรตลอดเส้นทางและสร้างความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ประสานตำรวจท่องเที่ยว จัดเจ้าหน้าที่เพื่อประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในอำเภอที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ สำหรับอำเภอที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำให้เตรียมความพร้อมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางน้ำ ทั้งด้านการกู้ภัยและกู้ชีพทางน้ำ รวมทั้งสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงสภาพผิวจราจร ป้าย เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟให้อยู่ในสภาพดีและมีสัญลักษณ์จราจรชัดเจน สำหรับพื้นที่ที่มีทางรถไฟผ่าน ให้แต่ละอำเภอบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ประสานขอความร่วมมือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร ๒) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. ๒๕๖๖ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ได้มีการเตรียมการด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๖ ภายใต้ชื่อกิจกรรม “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่	ปภ.จ.อุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยจะเริ่มปฏิบัติงานในช่วงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๕ – ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ โดยกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ได้แก่ มาตรการด้านการบริหารจัดการ มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงทางถนนและสภาพแวดล้อม มาตรการด้านยานพาหนะ มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป้าหมายของจังหวัดอุดรธานีได้กำหนดให้ลดจำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ไม่เกิน ๓๐ ครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บไม่เกิน ๒๒ ราย และจำนวนผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๑๑ ราย ประธาน ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ได้สั่งการให้ที่ทำการปกครองอำเภอ และที่ทำการปกครองจังหวัดอุดรธานี ประสานงานกับชุมชนในพื้นที่ของตนและร่วมกันทำข้อตกลงร่วมกันเพื่อออกธรรมนูญหมู่บ้านในด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนให้เจ้าหน้าที่รัฐในพื้นที่ต้องดำเนินมาตรการเชิงรุกด้านการประชาสัมพันธ์การใช้มาตรการด้านกฎระเบียบจราจรเพื่อให้ชุมชนมีความตระหนักในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นายกฤษฎา อึ้งมณีประเสริฐ ผู้ทรงคุณวุฒิฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าจังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุในแต่ละปีค่อนข้างมาก จึงได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในส่วนของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการนำเทคโนโลยีและความรู้ในด้านวิศวกรรม ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) รวมทั้งระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดอุดรธานี ทั้งนี้ขั้นตอนการดำเนินงานประกอบด้วย ๑) เครื่องมือแสดงแผนที่จุดเสี่ยงอุบัติเหตุที่แสดงสถานะเป็นปัจจุบัน ๒) ทีมตรวจสอบอุบัติเหตุ และ ๓) ทีมติดตามการปรับปรุงแก้ไขพื้นที่จุดเสี่ยงอุบัติเหตุเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ	
๗. รายงานสถิติและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอุดรธานี ผู้แทนสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า นับตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี ได้ทำการเก็บข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยในระยะเวลา ๖ ปีที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิต ๒,๗๗๕ คน ซึ่งพบว่าปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ๑) คน ร้อยละ ๙๔.๕๖ ๒) ยานพาหนะ ร้อยละ ๓.๓๒ และ ๓) ถนนและสภาพแวดล้อม ร้อยละ ๒.๒๒ โดยจากการบันทึกข้อมูลในปี ๒๕๖๕ (๑ มกราคม – ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕) พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๓๕๑ ราย คิดเป็น ๒๒.๔๕ คนต่อแสนประชากร โดยอำเภอที่พบผู้เสียชีวิตสูงสุด ๓ อันดับแรก คือ ๑) อำเภอเมืองอุดรธานี ๒) อำเภอบ้านผือ และ ๓) อำเภอกุมภวาปี ซึ่งอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดเนื่องจากเป็นอำเภอที่มีการจราจรหนาแน่น และอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตน้อยที่สุด ๓ อันดับ ได้แก่ ๑) อำเภอกู่แก้ว ๒) อำเภอกุดจับ และ ๓) อำเภอโนนสะอาด หากพิจารณาตามวันเกิดอุบัติเหตุจะพบว่าในวันศุกร์และวันเสาร์จะเป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด โดยพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ๓ อันดับ ได้แก่ ๑) ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ๒) ผู้ขับรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และ ๓) ขับรถเร็ว ตามลำดับ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ ผู้แทนสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม – ๓ เมษายน ๒๕๖๖ พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน ๙๐ คน คิดเป็น ๕.๖๗ ต่อแสนประชากร หรือคิดเป็น ๐.๙๘ คนต่อวัน สำหรับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่ามีผู้เสียชีวิต ๕ ราย โดยส่วนมากเกิดขึ้นในเวลากลางคืนและสาเหตุหลักมาจากขับรถขณะเมาสุรา โดยอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานีเป็นพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และคาดว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ อาจมีอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นช่วงหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID – ๑๙) คลี่คลาย ทำให้ประชาชนเดินทางและจัดงานสังสรรค์กันมากขึ้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การปรับปรุงด้านกายภาพของจุดเสี่ยงอันตรายในพื้นที่ต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>ผู้แทนสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ กำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ต้องไม่เกิน ๘,๔๗๘ คน หรือคิดเป็น ๑๒ คนต่อแสนประชากร โดยตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุดรธานี มีจำนวน ๑๙๑ คน คิดเป็น ๑๒.๒๒ คนต่อแสนประชากร หรือคิดเป็น ๐.๗๙ คนต่อวัน
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ</td><td></td></tr>
<tr><td>๘. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุดรธานี
๑) การพัฒนาทางหลวงตามแผนปฏิบัติราชการประจำปี ๒๕๖๗
ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ ได้จัดทำแผนเพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี รวมทั้งเพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๙ ซึ่งมีโครงการทั้งหมด ๔ โครงการ งบประมาณรวม ๑๓๒ ล้านบาท ประกอบด้วย ๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ติดตั้งไฟส่องสว่าง วางระบบท่อระบายน้ำและก่อสร้างทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข ๒ ช่วงโนนสะอาด – อุดรธานี ระยะทาง ๒ กิโลเมตร งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ติดตั้งไฟส่องสว่าง วางระบบท่อระบายน้ำและก่อสร้างทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข ๒ ช่วงอุดรธานี – น้ำสวย ระยะทาง ๒.๑ กิโลเมตร งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๓) โครงการก่อสร้างรางระบายน้ำบริเวณร่องกลางถนนบนทางหลวงหมายเลข ๒ ช่วงโนนสะอาด – อุดรธานี ระยะทาง ๑ กิโลเมตร งบประมาณ ๒ ล้านบาท และ ๔) การปรับปรุงถนนจากถนนแอสฟัลต์เป็นถนนคอนกรีต วางระบบท่อระบายน้ำและก่อสร้างทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข ๒๑๖ ช่วงถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศตะวันตก ระยะทาง ๐.๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท
นอกจากนี้ยังมีโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยใช้งบประมาณกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๑ และงบประมาณของจังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย ๑๒ โครงการ งบประมาณรวม ๑๓๑.๙๙๔ ล้านบาท ดังนี้
<table>
<tr><th>ลำดับ</th><th>ลักษณะงาน</th><th>ทางหลวงหมายเลข</th><th>ตอน</th><th>ช่วงกิโลเมตรที่</th><th>ระยะทาง (กิโลเมตร)</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th></tr>
<tr><td>๑</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๐๒๑</td><td>ดงไร่ – หนองหัวคู</td><td>๓+๘๑๕ – ๑๒+๗๐๕ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๘.๘๙</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๐๒๑</td><td>หนองหัวคู – บ้านผือ</td><td>๒๒+๔๐๕ – ๓๖+๔๐๕ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๑๔</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๓</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๒๖๓</td><td>อุดรธานี – บ้านเพีย</td><td>๕+๓๑๕ – ๑๗+๒๑๐ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๑๑.๘๙๕</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๔</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๓๑๖</td><td>ท่ายม – บ้านเล่า</td><td>๔๗+๒๑๕ – ๕๗+๑๒๐ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๙.๙๐๕</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๕</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๐๙๘</td><td>บ้านผือ – ข้าวสาร</td><td>๒+๔๓๕ – ๑๐+๖๘๑ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๘.๒๔๖</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๖</td><td>งานราวกันอันตราย</td><td>๒๓๔๘</td><td>บ้านผือ – น้ำซึม</td><td>๐+๘๓๖ – ๗+๓๗๕</td><td>๖.๕๓๙</td><td>๙.๙๙๙</td></tr>
<tr><td>๗</td><td>งานราวกันอันตราย</td><td>๒</td><td>อุดรธานี – น้ำสวย</td><td>๔๕๙+๔๑๖ – ๔๖๖+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๖.๕๘๔</td><td>๒๐</td></tr>
<tr><td>๘</td><td>งานราวกันอันตราย</td><td>๒๑๖</td><td>ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศใต้</td><td>๐+๔๐๒ – ๗+๙๓๖ (เป็นช่วง ๆ)</td><td>๗.๕๓๔</td><td>๒๐</td></tr>
<tr><td>๙</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเสาสูง</td><td>๒</td><td>อุดรธานี – น้ำสวย</td><td>๔๕๙+๓๕๕ – ๔๖๒+๑๕๕</td><td>๒.๘</td><td>๒๐</td></tr>
<tr><td>๑๐</td><td>งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง</td><td>๒๑๐</td><td>อุดรธานี – นิคมเชียงพิณ</td><td>๖+๙๕๙ – ๘+๓๒๕</td><td>๑.๓๖๖</td><td>๔</td></tr>
</table>
</td><td>ขท. อุดรธานีที่ ๑
ขท. อุดรธานีที่ ๒</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ลักษณะงาน	ทางหลวงหมายเลข	ตอน	ช่วงกิโลเมตรที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑๑	งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง	๒๑๐	อุดรธานี - นิคมเชียงพิณ	๘+๓๖๐ - ๙+๘๓๐	๑.๔๗	๔
๑๒	งานเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน	๒๐๒๐	บ้านว่าน - บ้านผือ	๒๒+๔๐๐	-	๔

๒) การพัฒนาและบูรณะทางหลวงโครงข่ายเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (บนเส้นทางโรแมนติก รูท (Romantic Route) และ นาคี รูท (Nakhee Route))

ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า โครงการในส่วนที่แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ รับผิดชอบอยู่ในเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี เช่น ทะเลบัวแดง พิพิธภัณฑ์บ้านเชียง คำชะโนด เป็นต้น ซึ่งแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ ได้มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายใต้งบประมาณกลุ่มจังหวัดฯ และงบประมาณของจังหวัดอุดรธานี ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงกิโลเมตรที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๓๒๙	๐๐+๐๐๐ - ๒๗+๕๑๒ (เป็นช่วง ๆ)	๒๗.๕๑๒	๔๑๘.๖๐
๒	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๐๒๒	๐๐+๐๐๐ - ๖๒+๑๘๓ (เป็นช่วง ๆ)	๖๒.๑๘๓	๗๐๗.๘๔
๓	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๐๙๖	๐๐+๐๐๐ - ๖๙+๐๙๑ (เป็นช่วง ๆ)	๖๙.๐๙๑	๓๐๒.๒๗๔
๔	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๓๑๒	๐+๔๓๖ - ๒๘+๗๓๘ (เป็นช่วง ๆ)	๒๘.๓๐๒	๔๐๕.๓๖๘
๕	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๓๕๐	๐+๐๐๐ - ๓๔+๐๗๒	๓๔.๐๗๒	๓๐๖.๔๘๘
๖	แผนงานบูรณะและขยายช่องทางจราจร	๒๔๑๐	๘+๓๓๐ - ๒๓+๑๗๓	๑๔.๘๔๓	๑๐๖.๘๐

โดยโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดอุดรธานีและกลุ่มจังหวัดฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งบประมาณรวม ๘๒.๕ ล้านบาท ประกอบด้วย ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ช่วงกิโลเมตรที่ ๖๐+๕๐๐ - กิโลเมตรที่ ๖๑+๕๐๐ งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท ๒) โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อรองรับการค้าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ช่วงกิโลเมตรที่ ๕+๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๗+๐๐๐ และกิโลเมตรที่ ๑๒+๗๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๔+๗๐๐ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท และ ๓) โครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบนเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวบนทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๕+๘๐๐ ประมาณ ๒.๕ ล้านบาท และในส่วนของโครงการที่จะขอรับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดอุดรธานีและกลุ่มจังหวัดฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ งบประมาณรวม ๑๘๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ๔ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ช่วงกิโลเมตรที่ ๕๙+๐๐๐ - กิโลเมตรที่ ๖๐+๐๐๐ งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท ๒) โครงการยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๒๙+๙๐๐ - กิโลเมตรที่ ๓๔+๒๐๐ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๓) โครงการยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางบนทางหลวงหมายเลข ๒๓๑๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๒๔+๒๐๐ - กิโลเมตรที่ ๒๘+๓๕๐ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท และ ๔) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการค้าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ช่วงกิโลเมตรที่ ๘+๓๓๐ - กิโลเมตรที่ ๙+๒๕๐ และกิโลเมตรที่ ๑๔+๗๐๐ - กิโลเมตรที่ ๑๘+๐๐๐ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ รับทราบ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ มีแผนงานประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยความปลอดภัย ในพื้นที่ของแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ รวม ๓๒ โครงการ งบประมาณรวม ๓๒๕.๗๙๘ ล้านบาท ๑) สำนักแผนงาน มีแผนงานทั้งหมด ๗ โครงการ งบประมาณ ๑๓๐ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๕ โครงการ ๒) สำนักบริหารบำรุงทาง มีแผนงานทั้งหมด ๑๐ โครงการ งบประมาณ ๑๑๐.๒ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๗ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ โครงการ ๓) สำนักอำนวยความปลอดภัย มีแผนงานทั้งหมด ๙ โครงการ งบประมาณ ๗๓.๕๙๙ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๗ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ โครงการ ๔) โครงการเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณ ๑๑.๙๙๙ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๕ โครงการ ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ มีหน้าที่รับผิดชอบสายทาง ๒๐ สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น ๕๘๔.๘๐๘ กิโลเมตร โดยเส้นทางดังกล่าวจะเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ เช่น วัดคำชะโนด พิพิธภัณฑ์บ้านเชียง ทะเลบัวแดง เป็นต้น สำหรับโครงการสำคัญที่แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ ดำเนินการแล้วเสร็จมี ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทล. ๒๐๒๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๖+๒๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๗+๓๐๐ และโครงการสำคัญที่เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี ซึ่งจะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๓ โครงการ งบประมาณรวม ๘๔๐ ล้านบาท ได้แก่ (๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง ทล. ๒๐๒๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๗+๑๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๖+๒๐๐ (๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง ทล. ๒๐๒๒ ช่วงกิโลเมตรที่ ๑๗+๓๐๐ – กิโลเมตรที่ ๕๖+๐๐๐ และ (๓) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง ทล. ๒๓๕๐ ช่วงกิโลเมตรที่ ๙+๔๐๐ – กิโลเมตรที่ ๑๑+๔๕๐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า การดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ (๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๒ ตอน นิคม - บ้านดุง ช่วง กม.๓๘+๔๖๐ - กม.๓๙+๗๐๔ ตำบลสุมเส้า อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๑.๒๔๔ กิโลเมตร (๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๒ ตอน นิคม - บ้านดุง ช่วง กม.๕๓+๗๖๐ - กม.๕๕+๓๙๕ ตำบลนาคำ อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๑.๖๓๕ กิโลเมตร และ (๓) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ ตอน โนนสวรรค์ - ท่าไฮ ช่วง กม.๓+๔๙๕ - กม.๔+๓๐๐ ตำบลจำปี อำเภอศรีธาตุ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๐.๘๐๕ กิโลเมตร และโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ คือ ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนบ้านดุง - หนองกา ช่วง กม.๖๐+๕๐๐ - กม.๖๑+๕๐๐ ตำบลบ้านจันทน์ อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๑ กิโลเมตร โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกอบด้วย ๑) โครงการดำเนินงานตามแผนพัฒนาทางหลวง งานยกระดับมาตรฐานทาง และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โดยขยายไหล่ทาง ขยายความกว้างสะพาน ปรับปรุงความแข็งแรงของชั้นพื้นทาง ทำผิวทางใหม่ และเพิ่มประสิทธิภาพด้านงานอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ (๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๒ ตอนนิคม - บ้านดุง ช่วง กม.๒๙+๙๐๐ - กม.๓๔+๐๐๐ ตำบลสุมเส้า อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๔.๑๐๐ กิโลเมตร (๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนบ้านดุง - หนองกา ช่วง กม.๕๙+๐๐๐ - กม.๖๐+๕๐๐ ตำบลบ้านจันทน์ อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๑.๕๐๐ กิโลเมตร และ (๓) ทางหลวงหมายเลข ๒๓๑๒ ตอนหนองหาน - สุมเส้า ช่วง กม.๒๔+๒๐๐ - กม.๒๘+๓๕๐ ตำบลนาบัว อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๔.๑๕๐ กิโลเมตร ๒) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมงานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน โดยขยายไหล่ทางจากเดิมกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร เป็น ๒.๕๐ เมตร ขยายสะพานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ (๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอน น้ำฆ้อง – ศรีธาตุ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ช่วง กม.๕+๒๐๐ - กม.๗+๒๐๐ ตำบลกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๒ กิโลเมตร (๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอนน้ำฆ้อง - ศรีธาตุ ช่วง กม.๓๖+๐๐๐ - กม.๓๙+๐๐๐ ตำบลศรีธาตุ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๓ กิโลเมตร และ (๓) ทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ตอน บ้านเหล่า - ดอนกลอย ช่วง กม.๑๘+๐๐๐ - กม.๑๙+๕๐๐ ตำบลดอนกลอย อำเภอพิบูลย์รักษ์ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๑.๕๐๐ กิโลเมตร

๓) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค งานขยายความกว้างช่องจราจร จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ก่อสร้างระบบระบายน้ำสองข้างทาง และติดตั้งอุปกรณ์ด้านอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ (๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอน น้ำฆ้อง - ศรีธาตุ ช่วง กม.๑+๘๐๐ - กม.๓+๘๐๐ ตำบลกุมภวาปี อำเภอกุมภวาปี และ (๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน - กุมภวาปี ช่วง กม.๙+๔๐๐ - กม.๑๒+๐๘๐ ตำบลพังงู อำเภอหนองหาน

๔) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมงานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง โดยขยายไหล่ทางจากเดิมกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร เป็น ๒.๕๐ เมตร ขยายสะพานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง จำนวน ๑ โครงการ คือ ทางหลวงหมายเลข ๒๒๗ ตอน ลำพันชาด – บ้านผาสุก ช่วง กม.๑๑๒+๐๐๐ - กม.๑๒๐+๘๕๐ ตำบลผาสุก อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๘.๘๕๐ กิโลเมตร

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี รายงานว่า การดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๗ โครงการ ได้แก่ (๑) สาย อด.๔๐๔๒ แยก ทล.๒๐๒๓ - บ้านหนองเรือ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี (๒) สาย อด.๔๐๖๖ แยก ทล.๒๓๑๒ - บ้านโพนทัน อำเภอพิบูลย์รักษ์ จังหวัดอุดรธานี (๓) สาย อด.๔๐๘๑ แยก ทล.๒๔๑๐ - บ้านนาบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี (๔) สาย อด.๑๐๘๐ แยก ทล.๒ - บ้านเพ็ญ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี (๕) สาย อด.๔๐๒๓ แยก ทล.๒๓๔๘ - บ้านน้ำโสม อำเภอน้ำโสม จังหวัดอุดรธานี (๖) สาย อด.๔๐๑๐ แยก ทล.๒๓๔๘ - บ้านเท่อเล่อ อำเภอน้ำโสม จังหวัดอุดรธานี และ (๗) สาย อด.๔๐๔๘ แยก ทล.๒๒๖๓ - บ้านแหลมทองพัฒนา อำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี

โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่ (๑) สาย สน.๒๐๔๐ แยก ทล.๒๒ - บ้านคำน้อย (ตอนอุดรธานี) อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี (๒) สาย อด.๒๐๑๒ แยก ทล.๒๒ - บ้านผักตบ อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี (๓) สาย อด.๗๐๘๗ แยก ทช.อด.๔๐๑๓ - บ้านโนนทอง อำเภอนายูง จังหวัดอุดรธานี (๔) สาย อด.๔๐๗๔ แยก ทล.๒๒๖๓ – บ้านเลา อำเภอกุดจับ จังหวัดอุดรธานี และ (๕) สาย อด.๑๐๒๐ แยก ทล.๒ - บ้านนาเหล่า อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ

---

๙. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกปี พ.ศ. ๒๕๖๙

ขทช. อุดรธานี รฟท.

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี รายงานว่า แขวงทางหลวงชนบทอุดรธานีได้วางแผนด้านระบบคมนาคมเพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกปี พ.ศ. ๒๕๖๙ โดยได้พิจารณาเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ซึ่งพบว่ามีเส้นทางที่ควรพัฒนาปรับปรุง ๗ เส้นทาง ดังนี้

ลำดับ	ลักษณะงาน	ทางหลวงชนบท หมายเลข	งบประมาณ (ล้านบาท)	ที่มา งบประมาณ	สถานะ
๑	พัฒนาปรับปรุงเส้นทาง เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๒๐๔๙	ไม่ระบุ	งบประมาณ กรมทางหลวงชนบท	แล้วเสร็จ
๒	พัฒนาปรับปรุงเส้นทาง เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๒๐๓๘	ไม่ระบุ	งบประมาณ กรมทางหลวงชนบท	แล้วเสร็จ
๓	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งสัญญาณจราจร	อด.๓๐๙๑	๓๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่าง จัดซื้อจัดจ้าง
๔	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง	อด.๔๐๘๑	๓๐	งบประมาณ พัฒนาจังหวัด	อยู่ระหว่าง จัดซื้อจัดจ้าง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ลักษณะงาน	ทางหลวงชนบท หมายเลข	งบประมาณ (ล้านบาท)	ที่มา งบประมาณ	สถานะ
๕	พัฒนาปรับปรุงเส้นทาง เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๑๐๘๓	๓๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ
๖	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งสัญญาณจราจร	อด.๓๐๙๐	๕๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ
๗	พัฒนาปรับปรุงเส้นทาง ขยายช่องจราจร	อด.๓๐๐๑	๗๐	งบประมาณ พัฒนาจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ รับทราบ

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี รายงานว่า สืบเนื่องจากการประชุม อจร. จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ แขวงทางหลวงชนบทอุดรธานีได้วางแผนด้านระบบคมนาคมเพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกปี พ.ศ. ๒๕๖๙ และรองรับการเดินทางจากถนนสายหลัก โดยได้พิจารณาพัฒนาเส้นทางที่มีความสำคัญรวม ๗ เส้นทาง ดังนี้

ลำดับ	ลักษณะงาน	ทางหลวงชนบท หมายเลข	งบประมาณ (ล้านบาท)	ที่มา งบประมาณ	สถานะ
๑	พัฒนาปรับปรุงเส้นทางเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๒๐๔๙	ไม่ระบุ	งบประมาณ กรมทางหลวงชนบท	แล้วเสร็จ
๒	พัฒนาปรับปรุงเส้นทางเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๒๐๓๘	ไม่ระบุ	งบประมาณ กรมทางหลวงชนบท	แล้วเสร็จ
๓	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งเครื่องหมายจราจร	อด.๓๐๙๑	๓๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง
๔	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง	อด.๔๐๘๑	๓๐	งบประมาณพัฒนาจังหวัด	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง
๕	พัฒนาปรับปรุงเส้นทางเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง	อด.๑๐๘๓	๓๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ
๖	งานขยายช่องทางจราจร และติดตั้งเครื่องหมายจราจร	อด.๓๐๙๐	๕๐	งบประมาณ กลุ่มจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ
๗	พัฒนาปรับปรุงเส้นทาง ขยายช่องจราจร	อด.๓๐๐๑	๗๐	งบประมาณพัฒนาจังหวัด	อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

ขอให้ รฟท. ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ทางรถไฟเดิมในการขนส่งผู้โดยสารบริเวณพื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก

ผู้แทน รฟท. รายงานว่า รฟท. ยินดีที่จะคงทางรถไฟเดิมในการขนส่งผู้โดยสาร จากสถานีต่าง ๆ ไปที่งานมหกรรมพืชสวนโลก

ผู้แทน สนข. รายงานว่า รฟท. เห็นชอบให้ใช้ทางรถไฟเดิมในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสนับสนุนการเดินทางของผู้โดยสารเข้าบริเวณพื้นที่จัดมหกรรมพืชสวนโลก และมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนต่อไป

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบให้ รฟท. ใช้ทางรถไฟเดิมในการขนส่งผู้โดยสารบริเวณพื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก และมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐.โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรม สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานว่า จากข้อมูลพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ กลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road User : VRU) เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นต้น มีสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ ๘๕.๔ ของประเภทยานพาหนะทั้งหมด โดยพบว่าอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าและกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงถึง ๕๕ ราย ต่ออุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง ดังนั้น สำนักงานการวิจัยแห่งชาติจึงได้ร่วมกับมหาวิทยาลัย ๕ แห่ง ได้แก่ ๑) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ๒) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ๓) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ๔) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ ๕) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินโครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบ (Systemic Approach) ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงวิศวกรรมสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางการวิเคราะห์กำหนดพื้นที่ศึกษา พัฒนานวัตกรรมเครื่องมือในการสำรวจ สังเกต วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงของอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเชิงระบบ (Systemic Approach) และดำเนินมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ทล. และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และเพื่อประเมินประสิทธิผลของโครงการปรับปรุงความปลอดภัยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง สำหรับการดำเนินงานจะมีการสำรวจระบุพื้นที่เสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางการแก้ไข ดำเนินการปรับปรุงตามแนวทางที่ได้วิเคราะห์ และจัดทำเป็นคู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง พร้อมทั้งมีการถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยหาก อปท. ทล. และ ทช. เห็นว่าในพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับเป็นพื้นที่ศึกษาสามารถประสานงานมาที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบ	ศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค อปท. ทช. ทล.
๑๑.การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดอุดรธานี ผู้แทน สนข. รายงานว่าการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดอุดรธานีได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยมีโครงการสำคัญ สรุปได้ ดังนี้ ๑) การพัฒนาทางถนนมีโครงการพัฒนาทางหลวงสายสำคัญในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๒ กับถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านเหนือ) ๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง ทล.๒๐๒๓ (อำเภอกุมภวาปี - บ้านโนนสวรรค์) และ ๓) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๒๑๖ ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านตะวันออก) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๒ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๒ (เมืองอุดรธานี - อำเภอสระใคร) และ ๒) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.๒ (บ้านห้วยหินลาด - อำเภอโนนสะอาด) โครงการที่จะดำเนินการในอนาคต ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก ทล.๒ (อำเภอโนนสะอาด - เมืองอุดรธานี) ๒) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.๒ กับ ทล.๒๑๖ (แยกบ้านจั่น) และ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ (อุดรธานี - บึงกาฬ) ๒) แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR - Map) เพื่อแก้ปัญหาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอดีตที่พัฒนาทางหลวงเพื่อการขนส่งตัดผ่านชุมชนเกิดการใช้งานร่วมกันของรถขนส่งบรรทุกและรถในท้องถิ่น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง และการพัฒนาแนวเส้นทางถนนและทางรถไฟไม่มีการควบคุมการเข้า - ออกที่สมบูรณ์ ทำให้เกิดการตัดผ่านทางรถไฟในระดับเดียวกันกับถนนท้องถิ่น รวมถึงทางลักผ่านที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงหลาย ๆ ครั้งที่ผ่านมา นอกจากการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมหลายโครงการในพื้นที่เดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาการเวนคืนที่ดินไม่พร้อมกัน เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชน ซึ่งขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน หลักการพัฒนาโครงข่ายจะคำนึงถึงการใช้สิทธิของเขตทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟร่วมกัน พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่ายทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ โดยบรรเทาความแออัดการจราจรโดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่ เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองโดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง และปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของเครือข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ โครงการฯ จะเน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก ซึ่งได้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการ โดยหลักการของ MR - Map การเวนคืนพื้นที่เพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางจะดำเนินการพร้อมกันในคราวเดียว แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน ทั้งนี้ กรมทางหลวง (ทล.) ได้จัดทำร่างแผนแม่บทโครงข่าย MR - Map แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ประกอบด้วยเส้นทาง ๑๐ เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ ๖,๘๑๖ กิโลเมตร เป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟประมาณ ๓,๖๗๗ กิโลเมตร สำหรับเส้นทางที่ผ่านจังหวัดอุดรธานี คือ เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) - หนองคาย (ด่านหนองคาย) ระยะทาง ๙๑๒ กิโลเมตร โดยเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๗๑๘ กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศกับด่านชายแดนไทย - สปป. ลาว ที่ด่านหนองคาย รวมทั้งเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภาคอีสาน เช่น จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอุดรธานี เป็นต้น ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม (Pre - Feasibility Study) โดยคาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จทั้ง ๑๐ เส้นทางในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ๓) การพัฒนาระบบรางที่ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติโครงการ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หนองคาย ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง ๓๕๖ กิโลเมตร ปัจจุบันออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะเสนอ ครม. ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และกำหนดเปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๔) การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างทางเดินเชื่อมภายในและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร ผลงานมีความคืบหน้าร้อยละ ๙๐.๘๕ สำหรับงานปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดินปัจจุบันลงนามสัญญาจ้างแล้ว และในส่วนของความคืบหน้า ในการให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน (ทย.) นั้น คค. ได้นำเสนอ ครม. พิจารณาเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๕ โดย ครม. เห็นชอบในหลักการให้ ทอท. เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ แทน ทย. และให้ คค. ทย. ทอท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลังไปพิจารณาดำเนินการจัดทำข้อมูลที่สำคัญเพิ่มเติมให้ชัดเจน รวมทั้งให้รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป อีกทั้ง ทอท. จะต้องทำรายละเอียดทางการเงินตามข้อเสนอแนะของ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง และ สศช. เพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาการโอนสิทธิ์การบริหารท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดทางการเงินตามข้อเสนอแนะของทั้ง ๓ หน่วยงาน โดยคาดว่าจะเสนอต่อ ครม. ได้ในไตรมาส ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างขออนุมัติ กพท. เพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานสาธารณะทั้ง ๓ แห่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	

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

๑๒.ภาพรวมการประชุม อจร. จังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๙.๒/ว ๒๗๔ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๖ แจ้งผลการดำเนินงานของ อจร.จังหวัด ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัดในฐานะประธาน อจร.จังหวัด เพื่อทราบเป็นข้อมูลในการติดตามการพัฒนาและแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและการจราจรในพื้นที่ ทั้งนี้ จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด มีจังหวัดที่จัดการประชุม อจร. จังหวัด จำนวน ๕ จังหวัด รวม ๘ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๐ หรือประมาณ ๑ ใน ๕ ของการจัดประชุม อจร. จังหวัดทั้งประเทศ โดยจังหวัดอุดรธานีจัดการประชุม อจร.จังหวัด ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๑ ครั้ง ซึ่ง สนข. ได้รายงานสรุปผลการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี นำเสนอ คค. เพื่อทราบและสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัดอุดรธานี ดังนี้

<table>
<tr><th>เรื่องที่พิจารณา</th><th>ดำเนินการแล้วเสร็จ</th><th>อยู่ระหว่างดำเนินการ</th></tr>
<tr><td>๑. ประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจร
– ไม่มี –</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>๒. ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>๒.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ช่วงขอนแก่น – หนองคาย)</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๒.๒ ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพฯ – หนองคาย</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๒.๓ การพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานีและการจัดระบบรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยานอุดรธานี</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๒.๔ ความก้าวหน้าโครงการด้านคมนาคมขนส่งที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการฯ ที่ขอรับจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๓. ประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๔. ประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>รายงานการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสำคัญจังหวัดอุดรธานี</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
<tr><td>๕. เรื่องอื่น ๆ</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>การเตรียมความพร้อมการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกปี พ.ศ. ๒๕๖๙</td><td>-</td><td>✓</td></tr>
</table>

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

</td><td>สนข.</td></tr>
<tr><td>

๑๓.โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้

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

วัตถุประสงค์

๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

</td><td>สนข.</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๑๔.การเตรียมการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ และการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า จังหวัดอุดรธานีมีการเตรียมการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในทุก ๆ เทศกาลสำคัญ มีการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดอุดรธานีทุกเดือน โดยได้ถ่ายทอดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบซึ่งมีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้อยู่ที่จำนวนไม่เกิน ๑๒ คนต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ศปถ. จังหวัดอุดรธานีมีการประเมินความเสี่ยงพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยนำหลักเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงพื้นที่ของปัญหาจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (E - Report) มาวิเคราะห์โดยคำนวณจากจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕) เพื่อกำหนดอำเภอที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และให้จังหวัดและอำเภอ	ปภ.จ. อุดรธานี อปท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กำหนดมาตรการแนวทางการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินการลดปัจจัยเสี่ยงให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดให้มีระดับของความเสี่ยง ๔ ระดับ ซึ่งอำเภอเมืองอุดรธานีเป็นอำเภอที่อยู่ในระดับที่มีความเสี่ยงสูงสุดในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีการตั้งคณะอนุกรรมการด้านการตรวจติดตามและประเมินผลการดำเนินการของ ศปถ. จังหวัดอุดรธานี เพื่อตรวจประเมินติดตามผลการดำเนินงานของทั้ง ๒๐ อำเภอในจังหวัดอุดรธานี ในการประชุม ศปถ. จังหวัดอุดรธานี เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ได้กำหนดเป้าหมายการลดการเกิดอุบัติเหตุให้ลดลงร้อยละ ๕ จากจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕) อย่างไรก็ตาม ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีได้สั่งการให้กำหนดเป้าหมายการลดการเกิดอุบัติเหตุให้ลดลงร้อยละ ๑๐ ซึ่งส่งผลให้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จังหวัดอุดรธานีจึงกำหนดค่าการเกิดอุบัติเหตุไว้ไม่เกิน ๑๙ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บที่ต้องนำส่งโรงพยาบาลได้ไม่เกิน ๑๓ คน และมีผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๗ คน นอกจากนี้ยังได้ดำเนินโครงการ “๓ ด่าน ประสานใจ ครอบครัวปลอดภัย ทุกเทศกาล” ซึ่งเป็นโครงการที่เริ่มจากการสร้างความตระหนักในครอบครัวให้มีการตักเตือน แนะนำสมาชิกในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขยายไปสู่ด่านชุมชนโดยมีเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แก่คนในชุมชนเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขั้นสุดท้าย คือ ด่านบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น โดยดำเนินการครอบคลุมทุกอำเภอ ทุกจุดตรวจหลักโดยเฉพาะพื้นที่เสี่ยงสูงสุด ปัจจุบันได้กำหนดธรรมนูญหมู่บ้านในด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนครบถ้วนทั่วจังหวัดอุดรธานีแล้ว รวมทั้งได้ขอความร่วมมือกับร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้งดจำหน่ายให้แก่ประชาชนที่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี และต้องจำหน่ายตามเวลาที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งให้หน่วยงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่แต่ละอำเภอสำรวจจุดเสี่ยงอันตรายและทำแผนที่ด้านกายภาพพร้อมทั้งแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายให้เรียบร้อย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๑๕.การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดอุดรธานี การพิจารณาเพิ่มระยะเวลาสัญญาณไฟจราจรจาก ๑ นาที เป็น ๒ - ๓ นาที บริเวณสามแยกไฟแดงทางเข้าวัดป่าบ้านตาด ทล.๒ (ถนนมิตรภาพช่วงอุดรธานี - ขอนแก่น) เนื่องจากบริเวณสามแยกดังกล่าวมีปริมาณรถเข้าเมืองอุดรธานีมากกว่ารถเลี้ยว โดยเฉพาะช่วงเวลา ๐๗.๓๐ - ๐๘.๓๐ น. และช่วงเวลา ๑๗.๓๐ - ๑๘.๓๐ น. ซึ่งปัจจุบันแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ ได้ลงสำรวจพื้นที่และทำการปรับเฟสสัญญาณไฟจราจรตามข้อเรียกร้องของประชาชนเรียบร้อยแล้ว โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรถนนเลี่ยงเมืองอุดรธานี (แยกบ้านจั่น - แยกบิ๊กซี) บริเวณหน้าไทวัสดุสาขาอุดรธานี ภาคประชาชนขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบการดำเนินงานเนื่องจากรอยต่อถนนมีระดับที่ไม่เท่ากัน ปัจจุบันแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ อยู่ระหว่างประสานกับผู้รับจ้างเพื่อเข้ามาตรวจสอบในพื้นที่ดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท. อุดรธานีที่ ๑
๑๖.การพัฒนาถนน Local Road เชื่อมต่อจากถนนเลียบทางรถไฟจากห้าแยกรถไฟบ้านหนองตะไก้ถึงใจกลางเมืองอุดรธานี (UD Town) ระยะทาง ๑๖ กิโลเมตร ผู้แทนนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี รายงานว่า เส้นทางถนน Local Road ดังกล่าวนี้จะเป็นเส้นทางที่ช่วยบรรเทาความหนาแน่นของปริมาณจราจรให้กับเส้นทาง ทล.๒ โดยคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี (กรอ.จังหวัดอุดรธานี) ได้เสนอต่อที่ประชุม ครม. สัญจรอย่างเป็นทางการนอกสถานที่จังหวัดหนองคาย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ ครม. มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างถนน Local Road จากห้าแยกรถไฟบ้านหนองตะไก้ถึงใจกลางเมืองอุดรธานี (UD Town) โดยเทศบาลนครอุดรธานีจะเป็นผู้ดำเนินการในระยะทางจากช่วงจุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐ ถึง จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๑๗+๘๕๐ ระยะทางประมาณ ๗ กิโลเมตร และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีดำเนินการร่วมกันในระยะทางตั้งแต่ช่วงห้าแยกรถไฟบ้านหนองตะไก้	ขทช. อุดรธานี สำนักงานจังหวัดอุดรธานี รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ถึงจุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐ ระยะทางประมาณ ๑๓ กิโลเมตร โดย ทช. ได้รับงบประมาณจากจังหวัดอุดรธานีก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นระยะทาง ๑ กิโลเมตร หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี รายงานเพิ่มเติมว่า สาเหตุที่นำเรื่องดังกล่าวมาหารือในที่ประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี เพื่อเป็นอีกช่องทางในการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว เนื่องจาก ครม. สัญจรอย่างเป็นทางการนอกสถานที่จังหวัดหนองคาย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างถนน Local Road แล้วนั้น แต่การก่อสร้างแล้วเสร็จเพียง ๑ กิโลเมตร จึงเห็นควรนำเรื่องดังกล่าวมาหารือในที่ประชุมในครั้งนี้ และจากการลงพื้นที่ร่วมกันของผู้แทน รฟท. ผู้แทนจังหวัดอุดรธานี และที่ปรึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๓ มีความเห็นว่า เส้นทางถนน Local Road มีผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ โดยเฉพาะผลกระทบต่อการก่อสร้างจุดตัดสะพานข้ามทางรถไฟ ๑ แห่ง และจุดตัดทางลอดใต้ทางรถไฟ ๕ แห่ง ดังนั้นจึงมีข้อสรุปร่วมกันว่า ให้จังหวัดอุดรธานีจัดหาบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบแก้ไขปัญหาจุดที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว และเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหางบประมาณดำเนินการ แต่เนื่องจากงบประมาณของจังหวัดไม่สามารถดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้ จึงได้เสนอให้ใช้งบประมาณขององค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี (อบจ.อุดรธานี) แต่ปัจจุบันยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร จึงขอหารือกับ สนข. เพื่อหาแนวทางการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ผู้แทน สนข. รายงานว่า คค. ได้มีคำสั่งที่ ๑๐๔๗/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงฐานการผลิตและแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม (ปคค.) เป็นประธานกรรมการ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นรองประธานกรรมการ และมีผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทน ขบ. ผู้แทน ทล. ผู้แทน ทช. ผู้แทน สนข. ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และผู้แทน รฟท. เป็นกรรมการ และมีสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงฐานการผลิตและแหล่งอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโครงข่ายการเชื่อมต่อการคมนาคมทางถนนและทางรางกับนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านคมนาคมกับนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อประกอบการสั่งการ และดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๕ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแนวทางการสนับสนุนโครงข่ายด้านคมนาคมเพื่อสนับสนุนโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี สรุปได้ว่า การพิจารณาเส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมกับนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีจะเป็นต้นแบบของนิคมอุตสาหกรรมในอนาคต ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงกำหนดเป็นหลักการไว้ว่า ประชาชนที่ใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานอยู่เดิมต้องได้รับบริการไม่ด้อยไปกว่าเดิม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมจะต้องคุ้มค่าและมีการใช้ประโยชน์ที่เหมาะสม และสำหรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ที่ประชุมมีมติดังนี้ ๑) โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทล. ๒ ตอนโนนสะอาด – อุดรธานี บริเวณนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ซึ่ง ทล. และ กนอ. ได้ประสานงานร่วมกัน และ ทล. ได้รับจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แล้วนั้น คณะกรรมการฯ จึงได้เห็นชอบการดำเนินงานตามที่ ทล. และ กนอ. ประสานงานร่วมกัน ทั้งนี้ให้ ทล.ประสานงาน กนอ. เพื่อพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ด้วย เช่น สะพานลอยคนข้าม การบริหารสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ๒) โครงการสำรวจออกแบบและก่อสร้างรางรถไฟภายนอกโครงการบนพื้นที่ของ รฟท. ถึงจุดเชื่อมต่อทางรถไฟเข้านิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี วงเงิน ๗๖.๓๗ ล้านบาท โดยคณะกรรมการฯ ขอให้ กนอ. ประสานนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีพิจารณาทางเลือกการพัฒนา ๒ ทางเลือก ได้แก่ (๑) กรณีที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีประสงค์จะใช้การเชื่อมต่อทางรถไฟเพื่อรองรับการขนส่งทางรถไฟสำหรับนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเท่านั้น (๒) กรณีที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีประสงค์จะให้การขนส่งทางรถไฟเป็นบริการสาธารณะ ซึ่ง กนอ. ได้แจ้งว่านิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เห็นชอบทางเลือกที่ ๑ โดยนิคมอุตสาหกรรม	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อุดรธานีจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนงานก่อสร้างในพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี โดยได้มอบเงินสำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวจำนวน ๓๖.๗ ล้านบาท ให้ รฟท. เพื่อก่อสร้างทางรถไฟในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ รฟท. ๓) การพัฒนาถนน Local Road โดย รฟท. รายงานว่า บริเวณพื้นที่ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีขอให้มีการก่อสร้างถนน Local Road เพิ่มเติมนั้น เป็นพื้นที่ที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ดังนั้น ในชั้นนี้จึงไม่สามารถดำเนินการตามที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเสนอได้ ซึ่งคณะกรรมการฯ เห็นว่าโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เป็นโครงการสำคัญตามนโยบายของรัฐบาล จึงต้องสงวนพื้นที่ไว้สำหรับการดำเนินโครงการดังกล่าวเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่ในภายหลัง จึงขอให้ชะลอโครงการพัฒนาถนน Local Road ไว้ก่อน จนกว่าการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะแล้วเสร็จ แต่ในระหว่างนี้ให้ ทช. รฟท. และ อปท. ร่วมพิจารณาแนวทางเชื่อมต่อถนนสายรองเชื่อมกับนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีที่เป็นไปตามหลักการที่คณะกรรมการฯ กำหนดไว้ด้วย สำหรับการรองรับการขนส่งสินค้าในอนาคตขอให้ กนอ. และนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี จัดส่งข้อมูลการประมาณการความต้องการ (Demand) การขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีออกสู่โครงข่ายถนนภายนอก ซึ่งคณะกรรมการฯ จะได้นำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการวิเคราะห์ความจุของถนนโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี และเพื่อวางแผนการพัฒนาเส้นทางโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีให้สอดรับกับความต้องการ (Demand) ต่อไป ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้มีหนังสือนำเรียนมติที่ประชุมของคณะกรรมการฯ เสนอนายกรัฐมนตรี เพื่อโปรดทราบด้วยแล้ว หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า จะนำเรียนความคืบหน้าเรื่องนี้เสนอที่ประชุม กรอ.จังหวัดอุดรธานี ต่อไป และจะประสานงานกับแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี และ อบจ.อุดรธานี เพื่อร่วมกันวางแผนการพัฒนาถนน Local Road ในช่วงระหว่างรอการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ แล้วเสร็จ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ และให้สำนักงานจังหวัดอุดรธานี ประสานงานกับแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี และ อบจ.อุดรธานี เพื่อร่วมกันวางแผนการพัฒนาถนน Local Road ในช่วงระหว่างรอการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ฯ และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ	
๑๗.การพิจารณาทบทวนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ บริเวณกิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ตำบลหนองขอนกว้าง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ชี้แจงว่า จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ภาคประชาชนและภาคเอกชนในพื้นที่มีความเห็นว่ารูปแบบโครงการรถไฟทางคู่ฯ ควรเป็นลักษณะทางยกระดับตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) เนื่องจากถนนบริเวณดังกล่าวมีประชาชนใช้งานจำนวนมาก ดังนั้น การออกแบบเป็นลักษณะสะพานข้ามทางรถไฟจะทำให้เกิดปัญหาจราจรหนาแน่นที่บริเวณจุดทางขึ้นสะพาน อีกทั้งยังเป็นอุปสรรคต่อประชาชนผู้ขับขี่รถสามล้อ รถสามล้อเครื่อง รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และยานพาหนะขนาดเล็กอื่น ๆ แต่เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มาทราบในภายหลังจากที่ ทล. ทำการออกแบบสะพานข้ามแยกบ้านจั่น (จุดตัด ทล.๒ กับ ทล.๒๑๖) ว่าได้กำหนดเป็นรูปแบบสะพานข้ามแยกบ้านจั่น (จุดตัด ทล.๒ กับ ทล.๒๑๖) และพาดยาวข้ามทางรถไฟ (บริเวณจุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ระยะทางประมาณ ๗๕๐ เมตร รวมทั้งบริเวณจุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐ จะมีอุโมงค์ทางลอดรูปตัวยูสำหรับยานพาหนะที่ไม่ใช้สะพานข้าม ซึ่งทำให้ทราบว่ารูปแบบทางรถไฟบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) เป็นรูปแบบทางรถไฟระดับดิน ดังนั้น ภาคเอกชนและภาคประชาชนในพื้นที่จึงขอคัดค้าน และขอให้ รฟท. แก้ไขแบบโครงการรถไฟทางคู่ฯ ให้ยกระดับบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) โดยจะนำประเด็นดังกล่าวเสนอต่อที่ประชุม กรอ.จังหวัดอุดรธานี ต่อไป และขอเสนอให้ รฟท. นำเรื่องโครงการรถไฟทางคู่ฯ	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เสนอต่อ ครม. โดยขอสงวนการดำเนินการบริเวณดังกล่าวไว้ก่อน เพื่อพิจารณาแก้ไขรูปแบบให้โครงการรถไฟทางคู่ฯ ช่วงที่ผ่านบริเวณดังกล่าวเป็นลักษณะทางรถไฟยกระดับ และในชั้นถัดไป หากยังไม่มีการแก้ไขแบบโครงการรถไฟทางคู่ฯ ภาคเอกชนจะขอเสนอเรื่องต่อศาลปกครองเพื่อให้มีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวให้ระงับการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ฯ ในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจนกว่าจะมีข้อยุติ ผู้แทนเทศบาลนครอุดรธานี ให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ที่จะให้ รฟท. แก้ไขรูปแบบทางรถไฟบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ให้เป็นในลักษณะทางรถไฟยกระดับ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี ชี้แจงเพิ่มเติมว่า อจร.จังหวัดอุดรธานี ควรจะต้องมีบทบาทในการพิจารณาเส้นทางการเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีในทุก ๆ ระบบ และเพื่อเป็นข้อมูลที่จะหารืออีกครั้งในการประชุม กรอ. จังหวัดอุดรธานี ซึ่งเป็นเวทีหลักในการเสนอปัญหาและความต้องการของภาคประชาชนและภาคเอกชนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อหารือในที่ประชุมครั้งนี้ ที่ผ่านมา ทล. ได้ทำการศึกษาออกแบบทางแยกต่างระดับที่แยกบ้านจั่น (จุดตัด ทล. ๒ กับ ทล.๒๑๖) ซึ่งได้ออกแบบสอดคล้องกับที่ รฟท. จะดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ฯ ในระดับดิน อย่างไรก็ตาม หาก รฟท. มีการปรับแบบให้ทางรถไฟบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ให้เป็นลักษณะทางรถไฟยกระดับ ทล. ก็สามารถดำเนินการปรับรูปแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับ รฟท. ได้ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดอุดรธานี ให้ความเห็นว่า เส้นทาง ทล.๒ ที่เลี้ยวขวาไป ทล.๒๑๖ (ด้านตะวันออก) เป็นเส้นทางเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนใช้เดินทางและใช้ในการขนส่งสินค้าโดยอยู่ที่ประมาณ ๓๐,๐๐๐ คันต่อวัน ซึ่งหากรูปแบบทางรถไฟทางคู่ฯ เป็นลักษณะระดับดิน และให้รถบรรทุกใช้งานสะพานข้ามทางรถไฟก็จะส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก จึงเห็นว่ารูปแบบโครงการรถไฟทางคู่ฯ ควรเป็นลักษณะทางรถไฟยกระดับตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ผู้แทน สนข. ชี้แจงเพิ่มเติมว่า สนข. จะนำส่งรายงานผลการประชุมคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงฐานการผลิตและแหล่งอุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๕ และหนังสือที่ รวค. ได้นำเรียนมติที่ประชุมของคณะกรรมการฯ ต่อนายกรัฐมนตรี เพื่อโปรดทราบ ให้กับสำนักงานจังหวัดอุดรธานี สำหรับข้อเสนอแนะของภาคประชาชนและภาคเอกชนที่เสนอในการประชุม อจร. จังหวัดอุดรธานี ครั้งนี้ สนข. จะนำเรียนข้อเสนอแนะต่าง ๆ รายงานต่อ ปกค. เพื่อพิจารณาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ร.ท.ดร.อิศเรศณุชิตภ์ จันทร์ศรี (ผู้ทรงคุณวุฒิ) ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ฯ ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่และยึดหลักการทางวิศวกรรมและความปลอดภัยในด้านการคมนาคมเป็นสำคัญ และขอให้ภาครัฐมีคำตอบที่ชัดเจนต่อประชาชนว่าสามารถดำเนินการแก้ไขรูปแบบดังกล่าวได้หรือไม่ อย่างไร ผู้แทน รฟท. ชี้แจงเพิ่มเติมว่า หากมีการออกแบบใหม่โดยปรับให้ทางรถไฟบริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ให้เป็นลักษณะรูปแบบทางรถไฟยกระดับ อาจส่งผลกระทบให้ผู้โดยสารมีความสะดวกลดลงในการใช้บริการที่สถานีหนองขอนกว้างเนื่องจากรูปแบบชานชาลาจะเป็นแบบยกระดับ กระทบต่อการจัดการเดินขบวนรถสินค้าขนส่งปูนซีเมนต์ ในบริเวณดังกล่าวและต้องจัดทำรายงาน EIA การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการก่อนทำการก่อสร้าง ทำให้โครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และยังทำให้งบประมาณค่าก่อสร้างสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม หากมีข้อสั่งการในระดับนโยบายให้ รฟท. ดำเนินการปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ฯ บริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ให้เป็นลักษณะรูปแบบทางรถไฟยกระดับ รฟท. ก็ไม่ขัดข้องที่จะดำเนินการในเรื่องดังกล่าวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ขอให้ รฟท. แก้ไขรูปแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น (จุดตัดทางรถไฟ กับ ทล. ๒๑๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๐๐๐) ตำบลหนองขอนกว้าง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ให้เป็นลักษณะรูปแบบทางรถไฟยกระดับ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๘.ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานว่า โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบันมีระยะทางประมาณ ๔,๐๔๔ กิโลเมตร แบ่งเป็น ทางเดี่ยว ๓,๓๑๐ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๘๕ ทางคู่ ๖๒๗ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๕๐ และทางสาม ๑๐๗ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๒.๖๕ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร การดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ มาบกะเบา - คลองขนานจิตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๖.๓๑ (๒) สัญญาที่ ๒ คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ อยู่ระหว่างปรับรูปแบบก่อสร้าง ขออนุมัติโครงการ และพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ (๓) สัญญาที่ ๓ อุโมงค์รถไฟ มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๘.๑๘ โครงการก่อสร้างทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๒๒ กิโลเมตร การดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ บ้านไผ่ - หนองพอก เริ่มดำเนินการวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลา ๔๘ เดือน มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๐.๒๖ และ (๒) สัญญาที่ ๒ หนองพอก - สะพานมิตรภาพ ๓ เริ่มดำเนินการวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ ระยะเวลา ๔๘ เดือน มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๐.๐๑๘ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ขร. และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานต่อไป	รฟท. ขร.
๑๙.การแก้ไขปัญหาเรื่องรถรับ - ส่งนักเรียน ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี (ปภ. อุดรธานี) รายงานว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ จังหวัดอุดรธานีได้ขับเคลื่อนนโยบายรถโรงเรียนอัจฉริยะโดยร่วมมือกับ บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ภายใต้โครงการ Smile kid school bus โดยนำระบบ Application มาใช้ในการดูแลความปลอดภัยให้กับนักเรียนเพื่อป้องกันการเสียชีวิตของเด็กในรถโรงเรียน โดยมีโรงเรียนนำร่อง ๔ โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลอุดรธานี โรงเรียนเทศบาล ๑ โพศรี โรงเรียนเชียงเพ็งพิทยา และโรงเรียนสันติธรรมวิทยา ซึ่งปัจจุบันไม่มีการขับเคลื่อนโครงการต่อ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง โดย ปภ. อุดรธานี ได้นำเสนอเรื่อง มาตรการด้านความปลอดภัยของรถรับ - ส่งนักเรียนต่อที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และได้มีมติให้สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีเพิ่มความเข้มงวดในการกำกับดูแลรถรับ - ส่งนักเรียนอย่างต่อเนื่อง ผู้แทนขนส่งจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า เจ้าของรถรับ - ส่งนักเรียนจะต้องได้รับใบรับรองอนุญาตจากโรงเรียน และนำรถไปจดทะเบียนเป็นรถรับ - ส่งนักเรียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี และต้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เช่น ค้อนทุบกระจก อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันจำนวนผู้จดทะเบียนรถรับ - ส่งนักเรียนมีจำนวนน้อย จึงขอความร่วมมือทางสถานศึกษาให้ตรวจสอบข้อมูลรถนักเรียนว่าแต่ละโรงเรียนมีรถรับ - ส่งนักเรียนจำนวนกี่คันและแต่ละคันมีนักเรียนใช้โดยสารจำนวนเท่าไร และออกใบรับรองอนุญาตให้ผู้ขับรถรับ - ส่งนักเรียน เพื่อนำมายื่นจดทะเบียนให้ถูกต้อง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ (๑) ขอความร่วมมือให้สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอุดรธานีสำรวจจำนวนรถรับ - ส่งนักเรียน (๒) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี ร่วมบูรณาการแก้ไขปัญหารถรับ - ส่งนักเรียน	ปภ.จ. อุดรธานี สขจ. อุดรธานี สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอุดรธานี
๒๐.ความคืบหน้าแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น จุดตัด ทล. ๒๑๖ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า จังหวัดอุดรธานีได้มีหนังสือถึง รฟท. เพื่อให้พิจารณาดำเนินการตามความเห็นและมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน (กกร.) จังหวัดอุดรธานี ๓ สถาบัน และคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีความเห็นว่าหากใช้รูปแบบรถไฟระดับพื้นดิน จะทำให้เกิดผลเสียต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนที่ใช้ยานยนต์ทุกประเภท เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ที่ดินถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง กระทบต่อการเข้าถึงธุรกิจและร้านค้าในพื้นที่ใกล้เคียงส่งผลให้สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ หากปรับแก้เป็นรูปแบบรถไฟยกระดับจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้ยานยนต์ ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ได้ทัศนียภาพที่เหมาะสม การสัญจร	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ในชีวิตประจำวันและธุรกิจร้านค้าเป็นปกติ โดยที่ประชุมได้เสนอว่า ให้คงทางรถไฟระดับดินที่เป็นทางเดี่ยวที่มีอยู่ไว้เช่นเดิม โดยให้ใช้เฉพาะในการขนส่งสินค้าดังกล่าวเท่านั้น และที่ประชุมได้มีมติร่วมกันว่า ขอให้ รฟท. แก้ไขรูปแบบรถไฟทางคู่ เป็นแบบผสมโดยให้ทางรถไฟทางคู่ยกระดับเหนือบริเวณจุดตัดทางหลวง ๒๑๖ และให้คงทางรถไฟระดับดินที่มีอยู่ไว้ใช้บริการส่งสินค้าเช่นเดิม ผู้แทน รฟท. รายงานว่า กำหนดแนวทางเลือกไว้ ๔ แนวทาง ดังนี้ (๑) แนวทางที่ ๑ ก่อสร้างเป็นทางระดับดินตามการศึกษาเดิม (๒) แนวทางที่ ๒ ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับพร้อมทางลาดลดระดับเข้าสู่โรงปูนทีพีไอ (ทางยกระดับ ๔ กิโลเมตร และทางลาด ๑.๘ กิโลเมตร) (๓) แนวทางที่ ๓ ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับ โดยไม่มีทางลาดลดระดับ (ระยะทางยกระดับ ๔ กิโลเมตร) และ (๔) แนวทางที่ ๔ ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับ โดยคงทางรถไฟระดับดินเข้าสู่โรงปูนทีพีไอ (ระยะทางยกระดับ ๔ กิโลเมตร ระยะทางระดับพื้น ๒.๒๕ กิโลเมตร) ซึ่ง รฟท. ได้นำข้อเสนอของจังหวัดมาปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงาน โดยได้เลือกเป็นแนวทางที่ ๔ ผู้แทน สนข. รายงานว่า จากการประชุม อจร. จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ ในวาระ ๔.๒ เรื่อง ขอให้ทบทวนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น ได้มีมติมอบหมายให้ รฟท. แก้ไขรูปแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย บริเวณสี่แยกบ้านจั่น ตำบลหนองขอนกว้าง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ให้เป็นรูปแบบทางรถไฟยกระดับ จากนั้น รฟท. ได้รับมติไปดำเนินการปรับตามความต้องการของจังหวัดอุดรธานี พิจารณาความเหมาะสมทางวิชาการ ความเป็นไปได้ให้กับจังหวัดอุดรธานีแล้ว จึงขอให้มีมติในเบื้องต้น ดังนี้ ๑) เห็นชอบแนวทางที่ ๔ ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับ โดยคงทางรถไฟระดับดินเข้าสู่โรงปูนทีพีไอ (ระยะทางยกระดับ ๔ กิโลเมตร ระยะทางระดับพื้น ๒.๒๕ กิโลเมตร) ๒) ขอให้ รฟท. นำมติ อจร.จังหวัดอุดรธานี ที่เห็นชอบร่วมกันตามข้อ ๓.๗.๑ นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเห็นชอบในการดำเนินการปรับตามแนวทางที่ ๔ ต่อไป ๓) มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมงานมหกรรมพืชสวนโลก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบตามแนวทางที่ ๔ ตามที่ รฟท. เสนอ และมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๒๑.ปัญหาการขอใช้พื้นที่ รฟท. ในการขยายถนนเป็น ๖ ช่องจราจร ถนนเลี่ยงเมือง บริเวณโตโยต้าชิณณ์นนท์ อุดรธานี ผู้แทนแขวงทางหลวงอุดรธานี ที่ ๑ รายงานว่า ได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้ถนนเส้นทางดังกล่าวว่าปัจจุบันการก่อสร้างได้เสร็จแล้ว แต่บริเวณจุดตัดทางรถไฟยังมีการติดตั้งแบริเออร์ล้ำออกมาที่ถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขโดยด่วนซึ่งแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ ได้ดำเนินการขอขยายทางในบริเวณนี้จากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจรโดยให้เป็นทางผ่านเสมอระดับเช่นเดิม ผู้แทน รฟท. รายงานว่า การอนุญาตใช้พื้นที่เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นประธาน และมีผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) ร่วมเป็นคณะกรรมการด้วย ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการระดับจังหวัดได้เสนอความเห็นไปยังกระทรวงคมนาคมแล้ว ผู้แทน สนข. รายงานว่า ควรมอบหมายให้แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ ติดตามเรื่องที่นำเสนอกระทรวงคมนาคมว่าปัจจุบันถึงขั้นตอนใด และนำผลการติดตามมารายงานในการประชุม อจร. จังหวัดอุดรธานีครั้งถัดไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๑ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขท. อุดรธานีที่ ๑ รฟท.

ลำดับที่ ๔ จังหวัดนครพนม

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครพนม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ขอให้มีการเดินรถทางเดียวบริเวณจากแยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ – ลานพญาศรีสัตตนาคราช และบริเวณจากแยกถนนนิตโยตัดถนนศรีเทพ ฝั่งขาเข้า (แยกร้านวัวล้วนล้วน) เลี้ยวซ้ายแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ – แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองนครพนม แจ้งต่อที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจจังหวัดนครพนม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการท่องเที่ยวได้เสนอให้มีการเดินรถทางเดียวบริเวณจากแยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ – สามแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ และบริเวณเลี้ยวซ้ายแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ - แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) เนื่องจากที่ผ่านมาพบว่ามีการจอดรถยนต์ทั้งสองฝั่งข้างทางทำให้การเดินรถสวนกันลำบาก แม้ว่าจะติดตั้งป้ายกำหนดให้จอดเฉพาะในช่วงวันคู่หรือวันคี่แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร อีกทั้งเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว และที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรเมืองนครพนมได้ลงสำรวจพื้นที่บริเวณดังกล่าวและได้สอบถามความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โดยสุ่มสัมภาษณ์ประชาชนกลุ่มตัวอย่างจำนวน ๑๐๐ คน พบว่ามีประชาชนเห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๗๙ ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๒๑ โดยสรุปแล้วจึงเสนอแนวทางการบริหารจัดการ ดังนี้ ๑) ขอให้มีการเดินรถทางเดียวบริเวณจากแยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ - สามแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ ซึ่งทำให้มีแนวเส้นทางเดินรถทางเดียวตั้งแต่แยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ - ลานพญาศรีสัตตนาคราช ระยะทางรวม ๗๘๕ เมตร ซึ่งเมื่อมีการบังคับใช้เส้นทางเดินรถทางเดียวแล้วก็จะทำการยกเลิกการจอดรถในช่วงวันคู่หรือวันคี่ โดยจะสามารถจอดรถได้ทั้งสองข้างถนน ๒) ขอให้มีการเดินรถทางเดียวจากแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ - แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) ซึ่งจะทำให้เป็นแนวเส้นทางเดินรถทางเดียวตั้งแต่แยกถนนนิตโยตัดถนนศรีเทพฝั่งขาเข้า (แยกร้านวัวล้วนล้วน) เลี้ยวซ้ายแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ - แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) ระยะทางรวม ๗๒๐ เมตร และเมื่อมีการบังคับใช้เส้นทางเดินรถทางเดียวแล้วก็จะทำการยกเลิกการจอดรถในช่วงวันคู่หรือวันคี่ โดยจะสามารถจอดรถได้ทั้งสองข้างถนน **ความเห็นของที่ประชุม** ขนส่งจังหวัดนครพนม เห็นด้วยกับการปรับเส้นทางเดินรถตามที่ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองนครพนมเสนอเพราะในบริเวณดังกล่าวมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นโดยเฉพาะวันเสาร์และวันอาทิตย์ อย่างไรก็ตามหากมีการจัดการจราจรเดินรถทางเดียว ขอให้ตำรวจภูธรเมืองนครพนมจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในบริเวณดังกล่าวด้วย โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครพนม ให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับการเดินรถทางเดียวซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน แต่ควรจัดทำแบบสอบถามเพิ่มเติมแก่นักท่องเที่ยว อีกทั้งต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเดินเท้าด้วย ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่าการใช้พื้นที่สองฝั่งถนนสำหรับจอดรถอาจจะไม่ใช่ทางแก้ที่ดีที่สุด จึงขอแนะนำให้ทางเทศบาลเมืองนครพนมพิจารณาจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณใกล้เคียงอื่นเพิ่มเติม ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครพนม ให้ความเห็นว่า หากมีการปรับรูปแบบการเดินรถให้เป็นแบบเดินรถทางเดียว จะทำให้เพิ่มพื้นที่การจอดรถโดยสามารถจอดรถได้ทั้งสองฝั่งถนน ถ้ามีที่จอดรถจะทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาจับจ่ายใช้สอยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ขอให้ทำการทดลองปรับเปลี่ยนก่อนเป็นระยะเวลาประมาณ ๓ - ๔ เดือน เพื่อรับฟังเสียงสะท้อนจากประชาชนก่อนดำเนินการปรับรูปแบบการเดินรถทางเดียวเป็นการถาวร ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม เห็นด้วยในการปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถดังกล่าว เนื่องจากจะทำให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น อย่างไรก็ตาม หากทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถตามที่เสนอขอให้พิจารณาห้ามรถโดยสารเข้าบริเวณถนนศรีเทพ เพราะรถโดยสารไม่สามารถเดินรถในเส้นทางบริเวณ	สภ.เมืองนครพนม

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เลี้ยวซ้ายแยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ – แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) เนื่องจากเป็นบริเวณถนนแคบ ผู้แทนเทศบาลเมืองนครพนม ให้ความเห็นว่า ขอให้คงรูปแบบการเดินรถในแบบเดิมไว้ก่อนโดยเห็นว่าการจราจรปัจจุบันยังไม่หนาแน่นเท่าที่ควร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้ปรับเส้นทางเดินรถทางเดียวตามที่ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองนครพนมเสนอทั้ง ๒ พื้นที่ ได้แก่ (๑) แยกสุนทรวิจิตรตัดถนนลูกเสือ – ลานพญาศรีสัตตนาคราช และ (๒) แยกหอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ – แยกเฟื่องนครตัดถนนธำรงประสิทธิ์ (โอไฮโอ) โดยให้ทำการทดลองการเดินรถทางเดียวเป็นเวลา ๑ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๑ – ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ และมอบหมายให้ตำรวจภูธรเมืองนครพนมดำเนินการดังนี้ ๑) จัดทำแผนที่เส้นทางการเดินรถทางเดียวให้สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครพนมเพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ๒) จัดให้มีเจ้าหน้าที่จราจรคอยกำกับดูแล และอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน ๓) รายงานสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ให้ที่ประชุมได้รับทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลาการทดลองการเดินรถทางเดียวเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางปฏิบัติต่อไป	
๒. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุปดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดนครพนมเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป ปัจจุบันได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาฯ เรียบร้อยแล้ว เริ่มงานศึกษาตั้งแต่วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มลงพื้นที่ตั้งแต่ช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๓๗ จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่ – นครพนม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ วงเงินค่าก่อสร้างรวม ๕๕,๔๐๑ ล้านบาท โครงการฯ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ๔ ปี การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๒ สัญญา ได้แก่ สัญญา ๑ (บ้านไผ่ – หนองพอก) ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๖ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๑ สัญญา ๒ (หนองพอก – สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๓) ระยะทาง ๑๗๕ กิโลเมตร เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๓ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	รฟท.
๔. ความคืบหน้าโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ผู้แทน สนข. รายงานว่า คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒ อนุมัติโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ ต่อมา ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่ง คค. โดย ขบ. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน (PPP) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมกับบริษัท เอสเอซีแอล จำกัด เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ โดยบริษัท เอสเอซีแอล จำกัด เป็นนิติบุคคลใหม่ที่ “บริษัท สินธนโชติ จำกัด” ผู้ผ่านการประเมินสูงสุดของโครงการ จัดตั้งขึ้นตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพื่อเข้าเป็นคู่สัญญาร่วมลงทุนกับ ขบ. และเพื่อดำเนินงานโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมเป็นการเฉพาะ โดยโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมเป็นการร่วมลงทุน (PPP) โครงการแรกที่ ขบ. เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ซึ่งจะช่วยลดภาระทางด้านงบประมาณในการลงทุนและบุคลากรของภาครัฐ และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ	ขบ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ในการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้ เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบลงทุนค่าก่อสร้างในองค์ประกอบอาคารที่ก่อให้เกิดรายได้ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า อาคารคลังสินค้า และอาคารซ่อมบำรุง รวมถึงเครื่องมืออุปกรณ์ อาทิ Gantry Crane และรถ Forklift มูลค่าการลงทุนรวมประมาณ ๓๑๗ ล้านบาท ซึ่งจะเริ่มดำเนินการได้ในไตรมาสที่ ๔ ของปี ๒๕๖๖ ภายหลัง ขบ. ปรับสภาพพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการก่อสร้างของภาคเอกชน นอกจากนี้ ภาคเอกชนยังมีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนของการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (Operation and Maintenance : O&M) ในส่วนอาคารและพื้นที่ใช้สอยที่อยู่ในความรับผิดชอบของเอกชนและโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางตามรอบระยะเวลา รวมทั้งเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้ ตามรูปแบบการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost และจ่ายค่าสัมปทานให้แก่ภาครัฐ จำนวน ๒๙๘ ล้านบาท ตลอดระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากปีเปิดให้บริการ โดยมีแผนเปิดให้บริการช่วงต้นปี ๒๕๖๘ ซึ่งเมื่องานก่อสร้างทั้งในส่วนที่ภาครัฐและภาคเอกชนรับผิดชอบแล้วเสร็จ ขบ. จะเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการดำเนินงานของภาคเอกชนให้เป็นไปตามระดับการให้บริการ (Level of Service) ที่กำหนดไว้ต่อไป ภายในศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ได้ถูกออกแบบให้มีองค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์รวมทั้งเป็นพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้า และเป็นจุด One Stop Service ซึ่งรองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยงานตรวจปล่อยสินค้า (Customs, Immigrations & Quarantines : CIQ) ทำให้สามารถตรวจปล่อยสินค้าได้อย่างเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และยังพัฒนาเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน หรือ Common Control Area (CCA) รองรับการปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และ สปป.ลาว ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในอนาคต ทั้งนี้ โครงการฯ จะทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R๑๒ เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม – จีนตอนใต้ ผ่านด่านพรมแดนนครพนม และสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม – คำม่วน) ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีความสำคัญและมีมูลค่าการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยังรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ระหว่างทางถนนกับทางรางผ่านโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ – นครพนม ของ รฟท. นอกจากนี้ ยังมีทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนมซึ่งภาคเอกชนที่ได้รับสิทธิพัฒนาโดยเช่าที่ดินจากกรมธนารักษ์ได้เข้าใช้พื้นที่แล้ว จึงช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนมและพื้นที่ใกล้เคียงผลักดันจังหวัดนครพนมให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	

ลำดับที่ ๕ จังหวัดชัยภูมิ

๑. การประชุม อจร.จังหวัดชัยภูมิ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดชัยภูมิ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความร่วมมือการบูรณาการดำเนินงานเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ ระหว่างวันที่ ๑๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๖ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ แจ้งต่อที่ประชุมว่า ในช่วงเทศกาลสงกรานต์จะเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น ดังนั้น จึงขอให้แขวงทางหลวงชัยภูมิ แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ ทำการประชาสัมพันธ์เส้นทางลัดในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิเพื่อกระจายการจราจรที่หนาแน่นในเขตเมือง และสืบเนื่องจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๗.๒/๒๑๗๙ เรื่อง ขอความร่วมมือการบูรณาการดำเนินงานเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ ระหว่างวันที่ ๑๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๖ โดย คค. ขอความอนุเคราะห์กระทรวงมหาดไทย (มท.) มอบหมายผู้ว่าราชการจังหวัดทั่วประเทศประสานสั่งการให้หน่วยงานในพื้นที่ร่วมกันดำเนินงานเพื่อบูรณาการระหว่าง มท. และ คค. ดังนี้ ๑) รณรงค์ให้ชุมชนในพื้นที่ดูแลซึ่งกันและกัน โดยการให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และห้ามปรามป้องกันไม่ให้ประชาชนที่เมาสุราออกจากบ้านมาขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดความสูญเสียในทุกเทศกาล และช่วงวันหยุดยาว ๒) มอบหมายเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในพื้นที่ เพื่อร่วมกันเฝ้าระวังบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนและทางลักผ่านเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ๓) มอบหมายเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นดูแลถนนบริเวณจุดเสี่ยง (Black Spot) เช่น บริเวณจุดกลับรถ ทางแยก ทางข้าม ทางโค้ง ทางลาดชัน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone) และบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง อาทิ ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายเตือน รวมทั้งติดตั้งและซ่อมแซมอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา ๔) ตั้งจุดตรวจ (Check Point) และประชาสัมพันธ์เพื่อป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ โดยเฉพาะเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ดื่มไม่ขับ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเรื่องดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๖ ระหว่างวันที่ ๑๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ ขทช.ชัยภูมิ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ (ศปภ.จังหวัดชัยภูมิ) ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชัยภูมิ (ปภ.จังหวัดชัยภูมิ) รายงานว่า ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ได้ดำเนินการตามภารกิจในส่วนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ โดยได้รวบรวมข้อมูลและสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน ๒,๑๔๖ ราย เสียชีวิตจำนวน ๒๖๕ ราย โดยส่วนมากจะเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในส่วนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ (ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ – ๔ มกราคม ๒๕๖๕) และ พ.ศ. ๒๕๖๖ (ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ – ๔ มกราคม ๒๕๖๖) สรุปได้ ดังนี้	ปภ.จ.ชัยภูมิ

ปี พ.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๕	๖	๒	๔
๒๕๖๖	๓	๒	๑
รวม	**๙**	**๔**	**๕**

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โดยสาเหตุหลักเกิดจากการดื่มแล้วขับ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด สภาพรถไม่พร้อมใช้งาน และทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดี และผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๕ (ระหว่างวันที่ ๑๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๕) มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๖ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๖ คน และเสียชีวิต ๑ คน สาเหตุหลักเกิดจากการดื่มแล้วขับ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด การขับรถผิดกฎจราจร เช่น ขับตัดหน้าและแซงในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ ได้มีการจัดกิจกรรมในการขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชัยภูมิ เช่น โครงการเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติภัยในโรงเรียน กิจกรรม “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” โครงการตาสว่างสร้างความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น **ความเห็นที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้ ปภ.จังหวัดชัยภูมิ วิเคราะห์ข้อมูลว่ามีพื้นที่ใดบ้างเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาแนวทางการแก้ไขเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ปภ.จังหวัดชัยภูมิ รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการ	
๓. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑) ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. อยู่ระหว่างจัดทำขอบเขตการดำเนินงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑) สรุปได้ ดังนี้ วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน โดยมีแผนปฏิบัติการแบ่งออกเป็น ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ๒) เพื่อจัดทำข้อมูลระบบการรายงานและบริหารจัดการข้อมูลภัยพิบัติในภาคคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ๓) เพื่อจัดทำแบบจำลองการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน ขั้นตอนการดำเนินงาน ๑) ทำการสำรวจ ศึกษา วิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนที่ความเสี่ยงภัยพิบัติของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ทั่วประเทศ) ใช้โปรแกรมภูมิสารสนเทศ เช่น ArcGIS ในการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย ดินโคลนถล่ม และแผ่นดินไหว ของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมร่วมกับชั้นข้อมูลแผนที่ความเสี่ยงภัยพิบัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรธรณี กรมทรัพยากรน้ำ เป็นต้น รวมทั้งศึกษาสำรวจพื้นที่ และรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดภัยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัด คค. และจัดทำแผนที่ความเสี่ยงภัยพิบัติ ๒) นำข้อมูลจากการสำรวจมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับข้อมูลสถานการณ์ภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัด คค. เพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งโครงข่ายทางถนน ทางราง และทางอากาศ และจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เสี่ยงต่อภัยพิบัติ เพื่อนำไปประกอบการขอรับการจัดสรรงบประมาณและการเฝ้าระวัง รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน โดยครอบคลุมการเตรียมความพร้อม/ป้องกัน การเผชิญเหตุ และการฟื้นฟูบูรณะ โดยจะแบ่งแผนงานออกเป็น ๓ ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน (ภายใน ๑ – ๒ ปี) ระยะกลาง (๓ – ๕ ปี) และระยะยาว (มากกว่า ๕ ปี) ๓) ทำการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแบบจำลองการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน โดยจะมีการกำหนดพื้นที่นำร่อง (Pilot Areas) ที่เสี่ยงภัยพิบัติ เพื่อบูรณาการปัจจัยเชิงพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติ และสำรวจ รวบรวม วิเคราะห์ มูลค่าความสูญเสีย (Losses) ความเสียหาย (Damages) งบประมาณที่ใช้ในการฟื้นฟูบูรณะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ รวมทั้งสร้างแบบจำลอง (Model) ที่สามารถนำข้อมูลมาใช้ประกอบในการวางแผนและการขอจัดสรรงบประมาณที่ใช้ใน	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การก่อสร้างและซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติ หรือที่ได้รับผลกระทบให้มีความมั่นคงแข็งแรงมากยิ่งขึ้น (Resilience) และส่งผลต่อความคุ้มค่าในการลงทุน (Cost Effectiveness Analysis : CEA) ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน ๒) แผนที่ความเสี่ยงภัยพิบัติของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ๓) ระบบการรายงานและบริหารจัดการข้อมูลภัยพิบัติ และคู่มือการใช้งานระบบการรายงานและบริหารจัดการข้อมูลภัยพิบัติ ๔) แบบจำลองการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน คู่มือการใช้งานแบบจำลองการจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ สนข. จะได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ต่อไป โดยเบื้องต้นได้กำหนดพื้นที่จังหวัดชัยภูมิเป็นพื้นที่นำร่อง (Pilot Areas) ของโครงการฯ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ควรพิจารณาแนวทางเลือกในการก่อสร้างถนนให้มีความแข็งแรงมากขึ้นทนทานต่อการกัดเซาะของน้ำที่ท่วมขังบนพื้นผิวถนนเพื่อให้กระแสน้ำสามารถไหลบ่าข้ามถนน โดยไม่ต้องยกระดับถนนให้สูงขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงน้ำท่วมขังบนถนน ซึ่งจะสร้างผลกระทบให้ประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางซึ่งเป็นพื้นที่ต่ำกว่าโดยน้ำจะท่วมขังเป็นเวลานาน ระบายออกได้ยาก เนื่องจากถนนที่มีระดับสูงกว่าจะกีดขวางทางไหลของน้ำ ๒) สำหรับถนนในเขตเมืองชัยภูมิมีสะพานที่ก่อสร้างข้ามลำราง คู และคลอง จำนวน ๑๔ แห่ง แต่เมื่อเวลาผ่านไป เกิดการอุดตันและมีการรุกล้ำถมที่ซึ่งเป็นลำรางและคูต่าง ๆ ทำให้ปิดกั้นการไหลของน้ำตามธรรมชาติ รวมทั้งพื้นที่ถูกครอบครองโดยเอกชนทำให้การฟื้นฟูทางระบายน้ำตามธรรมชาติเป็นไปได้ยาก เห็นควรให้สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชัยภูมิและหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ตลอดจนหน่วยงานเจ้าของถนนที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางหรือมาตรการดำเนินการเพื่อนำพื้นที่ลำราง คู คลอง ที่มีถนนตัดผ่านและเกิดการรุกล้ำพื้นที่ดังกล่าวกลับคืนมาเพื่อเปิดเป็นช่องทางระบายน้ำให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ๓) โครงการศึกษาฯ ที่ สนข. เสนอที่จะดำเนินการโดยใช้พื้นที่จังหวัดชัยภูมิเป็นพื้นที่นำร่องจะเกิดประโยชน์ต่อจังหวัดชัยภูมิอย่างมากเนื่องจากจังหวัดชัยภูมิได้รับผลกระทบจากอุทกภัยอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยเฉพาะการคมนาคมในเส้นทางในเขตเมืองชัยภูมิต่อเนื่องไปยังพื้นที่รอบนอก ดังนั้น ถ้าโครงการศึกษาฯ ของ สนข. จะทำให้เกิด “ชัยภูมิ Model” ทางจังหวัดชัยภูมิยินดีให้ความร่วมมือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อคิดเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานว่า สนข. ได้ลงสำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยในจังหวัดชัยภูมิ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๖ เพื่อจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุทกภัยในพื้นที่มาวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการจัดทำ “(ร่าง) แผนบูรณาการแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในจังหวัดชัยภูมิ” ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างบูรณาการแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในจังหวัดชัยภูมิที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสียหาย ทำให้การสัญจรไม่สะดวกหรือต้องใช้ทางเลี่ยง และยังส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานทางราง รวมถึงการเดินรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือต้องหยุดให้บริการ เนื่องจากระบบระบายน้ำของถนนและระบบระบายน้ำของทางรถไฟไม่สอดคล้องกัน และเมื่อน้ำไหลลงในพื้นที่ปริมาณมากทำให้น้ำเอ่อท่วมเส้นทางรถไฟ ส่งผลให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น โดยสรุปแนวทางการขับเคลื่อนแผนบูรณาการฯ ดังนี้ ๑) เพื่อให้แผนบูรณาการแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในจังหวัดชัยภูมิ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ (Implementation) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงกำหนดให้แผนดังกล่าวเป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการศึกษาภายใต้โครงการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑)	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒) กลไกในการขับเคลื่อนและบูรณาการแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยพิจารณาใช้คณะกรรมการ/อนุกรรมการจังหวัดชัยภูมิที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม อาทิ คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) หรือ อจร.จังหวัดชัยภูมิ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ (ร่าง) “แผนบูรณาการแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในจังหวัดชัยภูมิ” และแนวทางการขับเคลื่อนแผนดังกล่าว

ขท.ชัยภูมิ
ขทช.ชัยภูมิ

๔. ความก้าวหน้าโครงการทางถนนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และโครงการที่จะเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗

ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้

๑) ความก้าวหน้าโครงการทางถนนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนี้

ลำดับ	รายการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ผลการดำเนินงาน
๑	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๒๕ ตอน ๑ ช่วง อำเภอเมืองชัยภูมิ – อำเภอบ้านเขว้า	๑๔.๙๓๕	อยู่ระหว่างก่อสร้างเกาะแบ่งทิศทางจราจร ผลงานร้อยละ ๕๑
๒	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๒๕ ตอน ๒ ช่วง อำเภอบ้านเขว้า – อำเภอหนองบัวระเหว	๑๒.๔๕๕	อยู่ระหว่างก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ผลงานร้อยละ ๓๖
๓	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๐๕ ตอน ๑ ช่วง ตำบลวะตะแบก อำเภอเทพสถิต – ตำบลห้วยยายจิ๋ว อำเภอเทพสถิต	๒๒.๗๒๘	อยู่ระหว่างปูผิวทาง ก่อสร้างเกาะแบ่งทิศทางจราจร และเพิ่มช่องจราจร ผลงานร้อยละ ๘๒
๔	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๐๕ ตอน ๒ ช่วง ตำบลห้วยยายจิ๋ว อำเภอเทพสถิต – ตำบลบ้านเพชร อำเภอบำเหน็จณรงค์	๑๓.๖๕๒	อยู่ระหว่างปูผิวทาง ก่อสร้างเกาะแบ่งทิศทางจราจร และเพิ่มช่องจราจร ผลงานร้อยละ ๘๔
๕	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๐๑ ปรับปรุงบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ (แยกโรบินสัน)	๐.๘๐๐	อยู่ระหว่างเทผิวทางคอนกรีต ก่อสร้างเกาะแบ่งทิศทางจราจร ก่อสร้างส่วนขยายไหล่ทาง ผลงานร้อยละ ๖๐
๖	โครงการก่อสร้าง ทล.๒๐๑ โครงการก่อสร้างสะพานผันน้ำ	๐.๒๙๐	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อยละ ๗๒

๒) ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรและไหล่ทาง ที่จะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวนทั้งสิ้น ๑๕ โครงการ งบประมาณรวม ๗๒๕ ล้านบาท สรุป ดังนี้

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อตอนควบคุม	ช่วงกิโลเมตรที่ – กิโลเมตรที่	วงเงินงบประมาณ (บาท)
๑	๒๐๑	หนองบัวโคก – บ้านลี่	๙๐+๓๑๓ – ๙๑+๒๗๕	๒๐,๐๐๐,๐๐๐
๒	๒๐๑	สี่แยกโรงต้ม – ช่องสามหมอ	๑๒๖+๖๑๗ (LT) – ๑๒๘+๐๐๐ (LT)	๔๐,๐๐๐,๐๐๐
๓	๒๐๒	โพนทอง – แก้งสนามนาง	๓+๙๕๙ – ๖+๑๖๐	๙๐,๐๐๐,๐๐๐
๔	๒๐๕	ช่องสำราญ – คำปิง	๑๑๙+๖๗๒ – ๑๒๐+๕๑๐	๕๐,๐๐๐,๐๐๐
๕	๒๐๕	ช่องสำราญ – คำปิง	๑๔๙+๖๓๐ – ๑๕๐+๗๕๒	๕๐,๐๐๐,๐๐๐
๖	๒๐๕	คำปิง – หนองบัวโคก	๑๖๖+๙๕๐ – ๑๖๙+๑๗๒	๙๐,๐๐๐,๐๐๐
๗	๒๐๕๑	ชัยภูมิ – ตาดโตน	๑๓+๓๐๐ – ๑๔+๒๐๐	๓๐,๐๐๐,๐๐๐
๘	๒๐๕๔	ลาดใหญ่ – ช่องสามหมอ	๒+๐๐๐ – ๗+๐๐๐	๕๕,๐๐๐,๐๐๐
๙	๒๐๕๔	ลาดใหญ่ – ช่องสามหมอ	๑๘+๕๐๐ – ๒๐+๕๐๐	๓๕,๐๐๐,๐๐๐
๑๐	๒๐๕๔	ลาดใหญ่ – ช่องสามหมอ	๒๐+๕๐๐ – ๒๒+๐๐๐	๓๐,๐๐๐,๐๐๐
๑๑	๒๐๕๔	ลาดใหญ่ – ช่องสามหมอ	๒๒+๐๐๐ – ๒๖+๐๐๐	๖๕,๐๐๐,๐๐๐
๑๒	๒๐๖๕	ลำชี – คอนสวรรค์	๓๖+๐๐๐ – ๔๐+๔๔๐	๔๐,๐๐๐,๐๐๐
๑๓	๒๐๖๙	บำเหน็จณรงค์ – ซับใหญ่	๒+๕๔๒ – ๖+๐๐๐	๓๐,๐๐๐,๐๐๐
๑๔	๒๑๗๐	วัดปทุมชาติ – หนองจาน	๒๔+๐๐๐ – ๒๖+๔๗๕	๕๐,๐๐๐,๐๐๐
๑๕	๒๓๕๔	เทพสถิต – ซับใหญ่	๓+๕๐๐ – ๕+๐๐๐	๕๐,๐๐๐,๐๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ รายงานที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้ โครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑) โครงการด้านงานอำนวยความปลอดภัยและแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย จำนวน ๓๖ โครงการ งบประมาณ ๕๓.๙๔ ล้านบาท โดยปัจจุบันมีโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒๘ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๘ โครงการ ๒) โครงการด้านการบำรุงรักษาโครงข่ายทาง จำนวน ๒๔ โครงการ งบประมาณ ๒๕๘.๑๖ ล้านบาท โดยปัจจุบันมีโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๙ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๑๕ โครงการ ๓) โครงการด้านงานยกระดับก่อสร้างถนนลาดยางและสะพาน จำนวน ๘ โครงการ งบประมาณ ๗๔.๙๖ ล้านบาท โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทั้ง ๘ โครงการ โครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดชัยภูมิ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๑๒ โครงการ งบประมาณ ๑๑๑.๙๘ ล้านบาท โดยปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ ๔ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๘ โครงการ โครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๓ โครงการ งบประมาณ ๔๙.๘๖ ล้านบาท โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทั้ง ๓ โครงการ โครงการที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจาก ทช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกอบด้วย ๑) โครงการด้านงานอำนวยความปลอดภัยและแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตรายจำนวน ๑๕ โครงการ งบประมาณ ๖๗.๗๐ ล้านบาท ๒) โครงการด้านงานยกระดับชั้นทาง จำนวน ๔ โครงการ งบประมาณ ๖๖.๒๐ ล้านบาท ๓) โครงการด้านแผนงานซ่อมบำรุงรักษาทางและสะพาน จำนวน ๑๐ โครงการ งบประมาณ ๑๒๘.๖๑ ล้านบาท โครงการที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดชัยภูมิ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนทั้งหมด ๑๗ โครงการ งบประมาณ ๑๗๐.๓๔ ล้านบาท โครงการที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๕ โครงการ งบประมาณ ๗๘.๗๕ ล้านบาท **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ความล่าช้าของโครงการก่อสร้างถนนหลายเส้นทางในช่วงที่ผ่านมาก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ทำให้มีเรื่องร้องเรียนต่อสำนักงานจังหวัดชัยภูมิบ่อยครั้ง จึงขอให้ สนข. และกรมทางหลวง (ทล.) พิจารณาหาแนวทางหรือมาตรการที่จะให้สำนักงานจังหวัดชัยภูมิเข้าไปมีส่วนร่วมในการเร่งรัดหรือกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงาน ตลอดจนมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้รับจ้างก่อสร้างที่ปฏิบัติงานล่าช้า ๒) ในการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการก่อสร้างต่าง ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการให้ครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มในพื้นที่โครงการที่ได้รับผลกระทบ ๓) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์การดำเนินการก่อสร้างต่าง ๆ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ รวมทั้งปัญหาต่าง ๆ ของการดำเนินโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบอย่างทั่วถึง และขอให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ	
๕. ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบราง ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานที่ประชุม สรุปดังนี้ ๑) สรุปผลการศึกษาทางรถไฟเส้นทางจัตุรัส – ชัยภูมิ – ขอนแก่น – เลย ขร. อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิม รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว	ขร. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผลการศึกษาได้เสนอแผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟสายใหม่ จำนวน ๒๙ โครงการ โดยมีโครงการทางรถไฟช่วงจัตุรัส – ชัยภูมิ – หนองบัวลำภู – เลย ระยะทาง ๓๓๓ กิโลเมตร จำนวน ๓๐ สถานี ผ่าน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย ซึ่งแนวเส้นทางและสถานีรถไฟจะทับซ้อนกับโครงการทางรถไฟช่วงนครสวรรค์ – บ้านไผ่ เป็นระยะทาง ๕๓ กิโลเมตร รวม ๖ สถานี (ช่วงจากสถานีจัตุรัส – สถานีห้วยบง จังหวัดชัยภูมิ) นอกจากนี้ ยังได้เสนอให้พัฒนา CY จำนวนรวม ๖ แห่ง ได้แก่ CY ชัยภูมิ และ CY ช่องสามหมอ จังหวัดชัยภูมิ CY ชุมแพ จังหวัดขอนแก่น CY เมืองใหม่ และ CY นาเหล่า จังหวัดหนองบัวลำภู และ CY เมืองเลย จังหวัดเลย ปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ก่อนนำเสนอ คค. ต่อไป ๒) สรุปผลการศึกษาทางรถไฟสายใหม่ช่วงนครสวรรค์ – บ้านไผ่ รฟท. ได้ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟ ช่วงนครสวรรค์ – บ้านไผ่ แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ รูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาด ๑ เมตร ระยะทางประมาณ ๓๐๔ กิโลเมตร ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดขอนแก่น มีจุดเริ่มต้นที่สถานีนครสวรรค์และสิ้นสุดที่สถานีบ้านไผ่ มีอุโมงค์รถไฟ ๓ แห่ง (รวมระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร) รวมทั้งจะปรับปรุงทางรถไฟสายเดิมช่วงชุมทางกุดน้ำใส – สถานีจัตุรัส (จังหวัดชัยภูมิ) – ชุมทางบัวใหญ่ (จังหวัดนครราชสีมา) ระยะทางประมาณ ๖๖.๒๐ กิโลเมตร ผลการศึกษาความเหมาะสม พบว่า โครงการฯ ใช้เงินลงทุน ๔๗,๖๘๒ ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๖.๕๕ คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ๗,๒๐๐ คน – เที่ยว/วัน และปริมาณขนส่งสินค้า ๒.๗๒ ล้านตัน/ปี ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการโครงการทางรถไฟสายใหม่ช่วงนครสวรรค์ – บ้านไผ่ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว ๒) ขอให้สำนักงานจังหวัดชัยภูมิจัดการประชุมในวาระการพัฒนาระบบราง เพื่อให้การขับเคลื่อนโครงการระบบรางในจังหวัดชัยภูมิเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดเป็นรูปธรรมโดยเร็ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความเห็นที่ประชุม สรุปผลการศึกษารถไฟทางคู่เส้นทางจัตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานว่า ขร. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R - Map) ซึ่งโครงการรถไฟช่วงจัตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู - เลย รูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ขนาด ๑ เมตร ระยะทาง ๒๓๐ กิโลเมตร ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๓ จังหวัด โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่สถานีรถไฟจัตุรัส ผ่านอำเภอจัตุรัส อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอแก้งคร้อ และอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ ก่อนเข้าสู่อำเภอชุมแพ และอำเภอสีชมพู จังหวัดขอนแก่น จากนั้นตัดผ่านอำเภอศรีบุญเรือง และอำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวน ๒๒ สถานี และมีย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) จำนวน ๔ แห่ง ซึ่งการจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามผลการศึกษาอยู่ในแผนระยะยาว (พ.ศ.๒๕๗๖ - ๒๕๘๕) ปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมต่อไป ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายงานว่าโครงการทางรถไฟ ช่วงจัตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู - เลย ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีระยะทาง ๓๓๓ กิโลเมตร จำนวน ๓๐ สถานี ผ่าน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ซึ่งแนวเส้นทางและสถานีรถไฟจะทับซ้อนกับโครงการทางรถไฟช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ เป็นระยะทาง ๕๓ กิโลเมตร รวม ๖ สถานี (ช่วงจากสถานีจัตุรัส - สถานีห้วยบง จังหวัดชัยภูมิ) นอกจากนี้ ยังได้เสนอให้พัฒนา CY จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ CY ชัยภูมิ และ CY ช่องสามหมอ จังหวัดชัยภูมิ CY ชุมแพ จังหวัดขอนแก่น CY เมืองใหม่ และ CY นาเหล่า จังหวัดหนองบัวลำภู และ CY เมืองเลย จังหวัดเลย ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างรอการจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามผลศึกษา R - Map ของ ขร. ซึ่ง รฟท. จะวางแผนของบประมาณเพื่อดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนา R - Map ตามขั้นตอนต่อไป สรุปผลการศึกษารถไฟทางคู่สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ผู้แทน รฟท. รายงานว่า ได้ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางรถไฟ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีรูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ขนาด ๑ เมตร ระยะทาง ๓๐๔ กิโลเมตร ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดขอนแก่นมีจุดเริ่มต้นที่สถานีนครสวรรค์และสิ้นสุดที่สถานีบ้านไผ่ มีอุโมงค์รถไฟ ๓ แห่ง (รวมระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร) รวมทั้งจะปรับปรุงทางรถไฟสายเดิมช่วงชุมทางกุดน้ำใส - สถานีจัตุรัส (จังหวัดชัยภูมิ) - ชุมทางบัวใหญ่ (จังหวัดนครราชสีมา) ระยะทางประมาณ ๖๖.๒๐ กิโลเมตร ปัจจุบัน รฟท. เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ขร. และ รฟท. เร่งรัดดำเนินโครงการรถไฟทางคู่เส้นทางจัตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย และเส้นทางนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็วต่อไป	
๖. การออกแบบทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ ผู้แทน แขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ แขวงทางหลวงชัยภูมิ และโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชัยภูมิได้ร่วมกันกำหนดแนวโครงข่ายเบื้องต้นของเส้นทางวงแหวนทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิเส้นทางใหม่ระยะทางรวมประมาณ ๕๒ กิโลเมตร โดยมีจุดตัดถนนสายหลักทั้งหมด ๖ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณ ทล.๒๐๑ ตอน บ้านลี่ - สี่แยกโรงต้ม กิโลเมตรที่ ๑๑๔+๘๐๐ ๒) บริเวณ ทล.๒๒๕ สาย ชัยภูมิ - บ้านเขว้า กิโลเมตรที่ ๒๔๙+๕๐๐ ๓) บริเวณ ทล.๒๑๕๙ สาย ชัยภูมิ - หนองบัวแดง กิโลเมตรที่ ๕+๐๐๐ ๔) บริเวณ ทล.๒๐๕๑ ตอน ชัยภูมิ - ตาดโตน กิโลเมตรที่ ๘+๕๐๐ ๕) บริเวณ ทล.๒๐๑ สาย สี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ กิโลเมตรที่ ๑๓๔+๕๐๐ และ ๖) บริเวณ ทล.๒๐๒ สาย โพนทอง - แก้งสนามนาง กิโลเมตรที่ ๗+๐๐๐ และเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๖ แขวงทางหลวงชัยภูมิได้เข้าร่วมประชุมกับ ทล. ในวาระโครงการศึกษาเส้นทางเลี่ยงเมืองทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด โดยจะมีการศึกษาความเหมาะสมโครงการระยะแรกในพื้นที่ ๕๐ จังหวัด และจังหวัดที่ต้องการพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองจะต้องส่งแผนการดำเนินโครงการเส้นทางเลี่ยงเมืองให้กับ ทล. เพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อน แล้วจึงทำการจัดลำดับความสำคัญโครงการของทั้ง ๕๐ จังหวัด หลังจากนั้นจะดำเนินการร่วมกับจังหวัดเพื่อดำเนินโครงการฯ ดังกล่าว **ความเห็นที่ประชุม** ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาออกแบบจุดตัดทางเลี่ยงเมืองกับถนนสายหลักเป็นลักษณะสะพานข้ามแยกหรือรูปแบบวงเวียนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดชัยภูมิและแขวงทางหลวงชัยภูมิส่งแผนการดำเนินงานเส้นทางวงแหวนทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิเส้นทางใหม่ให้กับ ทล. เพื่อนำไปพิจารณาต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิ มีแนวโครงข่ายเบื้องต้น ระยะทางรวมประมาณ ๕๒ กิโลเมตร โดยมีจุดตัดถนนสายหลักทั้งหมด ๖ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณ ทล.๒๐๑ ตอน บ้านลี่ - สี่แยกโรงต้ม กิโลเมตรที่ ๑๑๔+๘๐๐ ๒) บริเวณ ทล.๒๒๕ สาย ชัยภูมิ - บ้านเขว้า กิโลเมตรที่ ๒๔๙+๕๐๐ ๓) บริเวณ ทล.๒๑๕๙ สายชัยภูมิ - หนองบัวแดง กิโลเมตรที่ ๕+๐๐๐ ๔) บริเวณ ทล.๒๐๕๑ ตอนชัยภูมิ - ตาดโตน กิโลเมตรที่ ๘+๕๐๐ ๕) บริเวณ ทล.๒๐๑ สาย สี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ กิโลเมตรที่ ๑๓๔+๕๐๐ และ ๖) บริเวณ ทล.๒๐๒ สายโพนทอง - แก้งสนามนาง กิโลเมตรที่ ๗+๐๐๐ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการสำรวจ เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงชัยภูมิติดตามความคืบหน้าและนำมารายงานในการประชุมครั้งถัดไป	ขท.ชัยภูมิ สนง.จังหวัดชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้อยู่ระหว่างดำเนินการโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวและจะดำเนินการการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดทั้งหมด ๙ กลุ่มจังหวัด รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ในช่วงเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม ๒๕๖๖ เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๘. แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) เส้นทางสาย MR๔ (ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม)) ระยะทาง ๘๔๐ กิโลเมตร และสาย MR๕ (นครสวรรค์ – อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๖)) ระยะทาง ๗๑๓ กิโลเมตร ผู้แทน สนข. รายงานว่า คค. ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorways – Railways Master Plan: MR – Map) เพื่อแก้ปัญหาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอดีตที่พัฒนาทางหลวงเพื่อการขนส่งตัดผ่านชุมชน เกิดการใช้งานร่วมกันของรถขนส่งบรรทุกและรถในท้องถิ่น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง และการพัฒนาแนวเส้นทางถนนและทางรถไฟไม่มีการควบคุมการเข้าออกที่สมบูรณ์ ทำให้เกิดการตัดผ่านทางรถไฟในระดับเดียวกันกับถนนท้องถิ่น รวมถึงทางลักผ่านที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงหลาย ๆ ครั้งที่ผ่านมา นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการหลายโครงการในพื้นที่เดียวกันก่อให้เกิดปัญหาการเวนคืนที่ดินไม่พร้อมกัน และการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชน ซึ่งขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน หลักการพัฒนาโครงข่ายจะคำนึงถึงการใช้สิทธิของเขตทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟร่วมกัน ลดการเวนคืนพื้นที่โดยไม่จำเป็นและการแบ่งแยกชุมชน พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่ายทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ โดยบรรเทาความแออัดการจราจรโดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่ เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองโดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง และปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของเครือข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก ซึ่งได้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยหลักการของ MR – Map การเวนคืนพื้นที่เพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางจะดำเนินการพร้อมกันในคราวเดียว แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน ความก้าวหน้าผลการดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) ของ คค. โดย ทล. ซึ่งปัจจุบัน ทล. ได้จัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR – Map) แล้วเสร็จ ๑๐ เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ ๖,๙๘๐ กิโลเมตร โดยมีเส้นทางที่พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางมีระยะทางทั้งหมด ๔,๗๖๐ กิโลเมตร แบ่งเป็นแนวเหนือ – ใต้ ๓ เส้นทาง แนวตะวันออก – ตะวันตก ๖ เส้นทาง และแนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๑ เส้นทาง ได้แก่ ๑) เส้นทาง MR๑ เชียงราย – นราธิวาส ระยะทาง ๒,๑๒๕ กิโลเมตร ๒) เส้นทาง MR๒ กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) – หนองคาย (ด่านหนองคาย) ระยะทาง ๘๘๖ กิโลเมตร โดยเป็นมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน – นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๑๙๖ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๖๙๐ กิโลเมตร	สนข. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) เส้นทาง MR๓ บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) – สุรินทร์ (ด่านช่องจอม) ระยะทาง ๔๗๐ กิโลเมตร ๔) เส้นทาง MR๔ ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม) ระยะทาง ๘๔๐ กิโลเมตร ๕) เส้นทาง MR๕ กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) – อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๖) ระยะทาง ๘๓๒ กิโลเมตร ๖) เส้นทาง MR๖ กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน) – สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) ระยะทาง ๓๙๐ กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางมอเตอร์เวย์ สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๙๖ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๒๙๔ กิโลเมตร ๗) เส้นทาง MR๗ กรุงเทพฯ – ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด่านคลองใหญ่) ระยะทาง ๔๖๗ กิโลเมตร โดยเป็นมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ – พัทยา – มาบตาพุด ที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๘๑ กิโลเมตร และเส้นทางในแผนอนาคต ๒๘๖ กิโลเมตร ๘) เส้นทาง MR๘ ชุมพร – ระนอง ระยะทาง ๙๔ กิโลเมตร ๙) เส้นทาง MR๙ สุราษฎร์ธานี – ภูเก็ต ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร ๑๐) เส้นทาง MR๑๐ เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทาง ๖๔๘ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๓ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๒ (ถนนกาญจนาภิเษก) เปิดให้บริการแล้ว ๑๖๘ กิโลเมตร ส่วนที่ ๒ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (แผนในอนาคต) ๔๕๕ กิโลเมตร และส่วนที่ ๓ เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบที่ ๒ และ ๓ ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๒๕ กิโลเมตร) ช่วงบ้านแพ้ว – ปากท่อ ๕๔ กิโลเมตร และช่วงบางปะอิน – สุพรรณบุรี ๕๕ กิโลเมตร ทั้งนี้ เส้นทาง MR๔ ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม) จะเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญ โดยเชื่อมจากจังหวัดตากและภาคเหนือตอนล่างเข้าสู่จังหวัดชัยภูมิและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เชื่อมไปยัง สปป.ลาว และเวียดนาม ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) และสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม – คำม่วน) และเชื่อมโยงกับเส้นทาง MR๒ กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) – หนองคาย (ด่านหนองคาย) ที่จังหวัดขอนแก่นเพื่อไปสู่ภาคตะวันออกที่มีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้า (Gateway) และเชื่อมโยงจีนตอนใต้ ผ่าน สปป.ลาว ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย – เวียงจันทน์) ตามแนวเส้นทาง MR๒ ดังนั้น เส้นทาง MR๔ จะทำให้จังหวัดชัยภูมิมีบทบาทในการเป็นเส้นทางการค้าและการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ในอนาคต ในส่วนของการออกแบบเส้นทาง MR๔ เสนอให้พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงติดต่อระหว่างจังหวัดตากและจังหวัดสุโขทัย ช่วงที่ผ่านจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดชัยภูมิ และพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางช่วงด่านแม่สอด – จังหวัดตาก ช่วงติดต่อระหว่างจังหวัดสุโขทัยและจังหวัดพิษณุโลก และช่วงติดต่อระหว่างจังหวัดขอนแก่นกับจังหวัดมหาสารคามจนถึงจังหวัดนครพนม นอกจากนี้ยังมีแนวเส้นทาง MR๕ นครสวรรค์ – อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๖) ผ่านด้านทิศใต้ของจังหวัดชัยภูมิ เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี โดยเชื่อมโยงกับเส้นทาง MR๒ ที่จังหวัดนครราชสีมา เพื่อไปสู่ภาคตะวันออก และในอนาคตจะเชื่อม สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี – สาละวัน) ซึ่งการออกแบบเส้นทาง MR๕ เสนอให้พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง และมีทางรถไฟสายใหม่เชื่อมไปยังด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี ทั้งนี้ แนวเส้นทาง MR๔ และ MR๕ เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก – ตะวันตก จึงเป็นโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมโยง เมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งเชื่อมโยงไปสู่เวียดนามและจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง MR๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า ความก้าวหน้าผลการดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) ปัจจุบัน ทล. ได้จัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาฯ แล้วเสร็จ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐ เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ ๖,๙๘๐ กิโลเมตร โดยมีเส้นทางที่พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางมีระยะทางทั้งหมด ๔,๗๖๐ กิโลเมตร แบ่งเป็นแนวเหนือ - ใต้ จำนวน ๓ เส้นทาง แนวตะวันออก - ตะวันตก จำนวน ๖ เส้นทาง และแนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๑ เส้นทาง โดยมีเส้นทางที่ผ่านจังหวัดชัยภูมิ จำนวน ๒ เส้นทาง ดังนี้ ๑) MR๔ ตาก (ด่านแม่สอด) - นครพนม (ด่านนครพนม) จะเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญโดยเชื่อมจากจังหวัดตากและภาคเหนือตอนล่างเข้าสู่จังหวัดชัยภูมิ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางเชื่อมไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และประเทศเวียดนาม ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม - คำม่วน) และเชื่อมโยงกับเส้นทาง MR๒ กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) - หนองคาย (ด่านหนองคาย) ที่จังหวัดขอนแก่นเพื่อไปสู่ภาคตะวันออกที่มีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้า (Gateway) และเชื่อมโยงจีนตอนใต้ผ่าน สปป.ลาว ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย - เวียงจันทน์) ตามแนวเส้นทาง MR๒ ๒) MR๕ นครสวรรค์ - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖) ผ่านด้านทิศใต้ของจังหวัดชัยภูมิ เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี โดยเชื่อมโยงกับเส้นทาง MR๒ ที่จังหวัดนครราชสีมา เพื่อไปสู่ภาคตะวันออก และในอนาคตจะเชื่อม สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) ซึ่งการออกแบบเส้นทาง MR๕ เสนอให้พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง และมีทางรถไฟสายใหม่เชื่อมไปยังด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี ทั้งนี้ แนวเส้นทาง MR๔ และ MR๕ เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก – ตะวันตกจึงเป็นโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมโยงไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเวียดนามและประเทศจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง MR๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการ	
๙. ข้อเสนอมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะว่าที่ผ่านมาเกิดการยุบตัวของถนนหลายจุดซึ่งเกิดขึ้นทุกปี มีการซ่อมแซมถนนทุกปี เช่น ทล.๒๒๕ ทล.๒๑๕๙ เป็นต้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับปรุงแก้ไขเส้นทางดังกล่าว และสำหรับเส้นทางช่วงที่ผ่านภูเขาที่เป็นพื้นที่ป่าไม้ขอให้พิจารณาเป็นรูปแบบอุโมงค์เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการ ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะว่าเนื่องจากที่ผ่านมาจังหวัดชัยภูมิได้รับผลกระทบจากปัญหาอุทกภัย จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการก่อสร้างถนนวงแหวนน้ำรอบจังหวัดชัยภูมิผ่าน ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเนินสง่า และอำเภอคอนสวรรค์ มีระยะทางประมาณ ๕๒ กิโลเมตร โดยขอให้ก่อสร้างเป็นถนนที่สามารถใช้เป็นทางรับน้ำ เพื่อระบายออกไปภายนอกเขตตัวเมืองได้อย่างรวดเร็ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐.โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงสายรองทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ระยะทาง ๔๗ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ คือ ตอนชัยภูมิ – แก้งสนามนาง มีระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๑.โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่องสำราญ - หนองบัวโคก ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๕๗.๖๐ กิโลเมตร ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอน ๑ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอน บ้านช่องสำราญ - บ้านคำปิง ตอน ๑ ระหว่าง กม. ๑๑๓+๒๕๐ ถึง กม. ๑๓๕+๙๗๘) ระยะทาง ๒๒.๗๒๘ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอน ๑ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนบ้านช่องสำราญ - บ้านคำปิง ตอน ๑ ระหว่าง กม. ๑๑๓+๒๕๐ ถึง กม. ๑๓๕+๙๗๘) มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๙.๙๙ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จอยู่ระหว่างทำความสะอาด และตรวจสอบความเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอน ๒ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนบ้านช่องสำราญ - บ้านคำปิง ตอน ๒ ระหว่าง กม. ๑๓๕+๙๗๘ ถึง กม. ๑๔๙+๖๓๐) ระยะทาง ๑๓.๖๕๒ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอน ๒ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนบ้านช่องสำราญ - บ้านคำปิง ตอน ๒ ระหว่าง กม. ๑๓๕+๙๗๘ ถึง กม. ๑๔๙+๖๓๐) มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๘ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างเกาะแบ่งทิศทางจราจร คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคก (ที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ) ระยะทางประมาณ ๑๕ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคก เพื่อขยายเป็น ๔ ช่องจราจร มีระยะทางประมาณ ๑๕ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงชัยภูมิเร่งรัดการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคกโดยเร็ว	ขทล.ชัยภูมิ
๑๒.โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวรอบบึงละหาน ตำบลละหาน และตำบลหนองบัวใหญ่ อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ ระยะทาง ๒๙.๒๕๐ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ รายงานว่า โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวรอบบึงละหาน ตำบลละหาน และตำบลหนองบัวใหญ่ อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ ระยะทาง ๒๙.๒๕ กิโลเมตร ซึ่งได้มีการก่อสร้างถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ระยะทาง ๑๘ กิโลเมตร คงเหลือเป็นถนนผิวทางลูกรัง ประมาณ ๑๑ กิโลเมตร โดยแขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิจะขอรับการสนับสนุนงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๑๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท จากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ เพื่อก่อสร้างถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ระยะทางประมาณ ๔.๐๔๖ กิโลเมตร ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิเร่งรัดการดำเนินงานต่อไป	ขทช.ชัยภูมิ

ลำดับที่ ๖ จังหวัดนครราชสีมา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ – หนองคาย ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมาวงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้	ขร. รฟท.

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑.๐	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๗.๘๘
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย – จีนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	อยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองราคากับผู้รับจ้าง
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๑.๔๒
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๘.๖๓
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๗.๕๔
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๔๐
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๓
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖.๔๐
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๔
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	อยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองราคากับผู้รับจ้าง และจัดทำรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๐
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๔.๐๔

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

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุงรายงาน EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท ผลงานภาพรวมโครงการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๖ มีความก้าวหน้าร้อยละ ๒๐.๗๒ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑.๐	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๒๐
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย – จีน เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบันผู้รับจ้างดำเนินการออกแบบตามสัญญาเบื้องต้นแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจสอบก่อนแจ้งผู้รับจ้างต่อไป
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๐.๙๐
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๓.๙๕
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๔.๗๙
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔.๐๗
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๕
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๓๗
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๖
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง และอยู่ระหว่างจัดทำรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลก ณ สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๔
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๗.๒๔

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ

ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท ผลงานภาพรวมโครงการ ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ มีความคืบหน้าร้อยละ ๒๒.๗๗ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญาก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ
๑	๓.๕๐	๑ – ๑	กลางดง – ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ
๒	๑๑	๒ – ๑	สีคิ้ว – กุดจิก	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๓๗
๓	–	๒ – ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	ลงนามความร่วมมือไทย – จีน เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ เริ่มงานออกแบบวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓
๔	๓๐.๒๑	๓ – ๑	แก่งคอย – กลางดง และปางอโศก – บันไดม้า	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง
๕	๑๒.๒๓	๓ – ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๗.๘๑
๖	๒๖.๑๐	๓ – ๓	บันไดม้า – ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๗.๒๐
๗	๓๗.๔๕	๓ – ๔	ลำตะคอง – สีคิ้ว และกุดจิก – โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๘.๘๙
๘	๑๓.๖๙	๓ – ๕	โคกกรวด – นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔.๓๗
๙	๑๕.๒๑	๔ – ๑	บางซื่อ – ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย – จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน
๑๐	๒๑.๘๐	๔ – ๒	ดอนเมือง – นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๙
๑๑	๒๓	๔ – ๓	นวนคร – บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๔.๐๘
๑๒	–	๔ – ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๘
๑๓	๑๓.๓๐	๔ – ๕	บ้านโพธิ์ – พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสั่งจ้าง อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา
๑๔	๓๑.๖๐	๔ – ๖	พระแก้ว – สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๓๐
๑๕	๑๒.๙๙	๔ – ๗	สระบุรี – แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๑.๔๙

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุงรายงาน EIA ในรายละเอียดปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ

๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ และช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี — รฟท. ขร.

ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่

๑) สัญญา ๑ (มาบกะเบา – คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๕.๗๒

๒) สัญญา ๒ (คลองขนานจิตร – ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างเปรียบเทียบแนวเส้นทางของโครงการฯ กับแนวเส้นทางตามผลการศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระหว่างเมืองและระบบราง (Motorways – Railways Masterplan: MR – Map) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) ๓) สัญญา ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๔.๙๗ ๔) สัญญา ๔ (งานระบบอาณัติสัญญาณ) อยู่ระหว่างดำเนินการ ความคืบหน้าร้อยละ ๑๗.๓๘ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้ คค. ประมวลเรื่องนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ต่อไป ส่วนรายงาน EIA คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณแบ่งเป็น ๔ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญา ๑ (มาบกะเบา – คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๕.๘๘ ๒) สัญญา ๒ (คลองขนานจิตร – ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางของโครงการฯ กับแนวเส้นทางตามผลการศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorways – Railways Masterplan: MR – Map) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) ๓) สัญญา ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๕.๔๑ ๔) สัญญา ๔ (งานระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม) อยู่ระหว่างดำเนินการ ความคืบหน้าร้อยละ ๑๙.๒๐ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม ก่อน คค. ประมวลเรื่องเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายภานุ เล็กสุนทร) ได้เสนอแนะให้การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมาทุกครั้งขอให้ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนประเด็นปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขของโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ และโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เช่น การปรับรูปแบบโครงการรถไฟทางคู่บริเวณสถานีโคกกรวด การเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมบริเวณพื้นที่อุโมงค์ การก่อสร้างสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ เป็นต้น เพื่อนำประเด็นมาหารือเพื่อพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณแบ่งเป็น ๔ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญา ๑ (มาบกะเบา – คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๒๒ ๒) สัญญา ๒ (คลองขนานจิตร – ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างเปรียบเทียบแนวเส้นทางของโครงการฯ กับแนวเส้นทางตามผลการศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorways – Railways Masterplan : MR – Map) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) ๓) สัญญา ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๑๓	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) สัญญา ๔ (งานระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม) อยู่ระหว่างดำเนินการ ความคืบหน้าร้อยละ ๒๗.๑๕ (ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๕.๕๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมก่อน คค. ประมวลเรื่องเพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป ส่วนรายงาน EIA คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ผู้แทน รฟท. รายงานเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ ช่วงที่ผ่านเมืองนครราชสีมาหากดำเนินการตามแผนเดิมที่กำหนดให้รถไฟทางคู่ใช้แนวเขตทางเดิมและเป็นรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับ จะต้องทุบสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณโรงแรมสีมาธานีและก่อสร้างเป็นทางลอดแทน แต่หากมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ให้เบี่ยงออกไปในแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมาก็จะไม่ต้องทุบสะพานข้ามทางรถไฟดังกล่าว แต่ต้องทำการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟทางคู่ช่วงที่เป็นทางเลี่ยง และศึกษารายงาน EIA อีกครั้ง ซึ่งจะต้องใช้เวลาอีกประมาณ ๓ ปี จึงแล้วเสร็จ **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) การออกแบบโครงสร้างทางรถไฟทางคู่ตั้งแต่ออกจากสถานีชุมทางถนนจิระ หากออกแบบเป็นรูปแบบทางยกระดับ ต้องทำการยกระดับให้มีความสูงเพียงพอที่จะให้รถยนต์ขนาดใหญ่ลอดผ่านได้ ๒) ขอให้ รฟท. ส่งแบบการก่อสร้างให้จังหวัดนครราชสีมาเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและใช้ประกอบการวางแผนพัฒนาเมือง การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และด้านการใช้ชีวิตของประชาชน รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	
๓. ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน – สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน – สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) โครงสร้างทางระดับดิน ระยะทาง ๑๑.๑๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๑ สถานี โดยสถานีที่ใช้แนวเขตทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) จำนวน ๙ สถานี และสถานีที่อยู่ในเขตเมือง (ย่านเมืองเก่า) จำนวน ๑๒ สถานี มีจุดจอดแล้วจร ๒ แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง ๑ แห่ง ผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการฯ พบว่า มีมูลค่าการลงทุนค่อนข้างสูงรายได้จากการเดินรถไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ประกอบกับ คค. ได้มอบนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและกำหนดแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อยางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค รฟม. จึงมอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ ศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสม เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖ ได้รับทราบผลการเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้ารวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ แล้ว โดย รฟม. มีแผนที่จะเสนอ คค. ช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และหาก ครม. อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ในช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๗ รฟม. จะคัดเลือกเอกชนเพื่อร่วมลงทุนโครงการ โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และดำเนินการสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินควบคู่ไปกับการเริ่มงานก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน – สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) โครงสร้างทางระดับดิน ระยะทาง ๑๑.๑๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๑ สถานี โดยสถานีที่ใช้แนวเขตทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) จำนวน ๙ สถานี และสถานีที่อยู่ในเขตเมือง (ย่านเมืองเก่า) จำนวน ๑๒ สถานี มีจุดจอดแล้วจร ๒ แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง ๑ แห่ง ผลการศึกษา	รฟม.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
วิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการฯ พบว่า มีมูลค่าการลงทุนค่อนข้างสูงรายได้จากการเดินรถไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ประกอบกับ คค. ได้มอบนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและกำหนดแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อยางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค รฟม. จึงมอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ ศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสม เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖ ได้รับทราบผลการเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้ารวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ แล้ว โดย รฟม. ได้เสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมต่อ คค. เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ เพื่อพิจารณารูปแบบที่เหมาะสม และหาก ครม. อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ รฟม. จะคัดเลือกเอกชนเพื่อร่วมลงทุนโครงการ (PPP) โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และดำเนินการสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินควบคู่ไปกับการเริ่มงานก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน – สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) โครงสร้างทางระดับดิน ระยะทาง ๑๑.๑๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๑ สถานี โดยสถานีที่ใช้แนวเขตทาง ทล.๒ (ถนนมิตรภาพ) จำนวน ๙ สถานี และสถานีที่อยู่ในเขตเมือง (ย่านเมืองเก่า) จำนวน ๑๒ สถานี มีจุดจอดแล้วจร ๒ แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง ๑ แห่ง ซึ่งเส้นทางสายสีเขียวนี้จะเป็นโครงการที่สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จึงเลือกเส้นทางสีเขียวเป็นเส้นทางนำร่อง ผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการฯ พบว่า มีมูลค่าการลงทุนค่อนข้างสูงรายได้จากการเดินรถไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ประกอบกับ คค. ได้มอบนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและกำหนดแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อยางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค รฟม. จึงมอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ ศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสมเพื่อลดภาระการลงทุน ของภาครัฐ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖ ได้รับทราบผลการเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้ารวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ แล้ว โดย รฟม. ได้เสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมต่อ คค. เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ ซึ่ง คค. ได้ประชุมหารือร่วมกับ สนข. และ รฟม. เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ เกี่ยวกับรูปแบบระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าและทางเลือกการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเมืองหลักภูมิภาครวมทั้งจังหวัดนครราชสีมาด้วย ซึ่งต้องรอเสนอรัฐบาลชุดใหม่พิจารณา และหาก ครม. อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ รฟม. จะคัดเลือกเอกชนเพื่อร่วมลงทุนโครงการ (PPP) โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และดำเนินการสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินควบคู่ไปกับการเริ่มงานก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้พิจารณาดำเนินโครงการฯ สายสีม่วงไปพร้อมกับสายสีเขียว เนื่องจากภาคประชาชนเห็นว่าสายสีม่วงเป็นเส้นทางที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจและมีอัตราการคืนทุนสูง ๒) ในช่วงการศึกษาโครงการฯ ขอให้มีการหารือร่วมกันกับหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและภาคประชาชนในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอเพื่อจะได้ทราบข้อมูลความต้องการที่แท้จริงของประชาชนและนำข้อมูลดังกล่าวไปกำหนดแผนการดำเนินงานโครงการต่อไป ๓) ขอให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อวางแผนการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการฯ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. ความคืบหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค ผู้แทน กทท. รายงานแผนงานการศึกษาและพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗ กทท. จะดำเนินการทบทวนแนวทางการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา ตลอดจนศึกษาความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดของการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมทั้งจะได้นำเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกพื้นที่พัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา และการเสนอปรับรายละเอียดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ในผังเมืองของจังหวัดนครราชสีมา โดยกำหนดแผนการดำเนินงานในส่วนงานข้างต้น จำนวน ๒๑๐ วัน ซึ่งปัจจุบัน กทท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) เพื่อจ้างที่ปรึกษามาดำเนินโครงการฯ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน กทท. รายงานว่า ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗ กทท. จะดำเนินการทบทวนแนวทางการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพและศึกษาความเหมาะสมโครงการการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา โดยปัจจุบันคณะกรรมการ กทท. ได้มีมติเห็นชอบให้ทบทวนพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเพื่อพัฒนาโครงการท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา โดย กทท. จะสรุปข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำเสนอต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อขอความเห็นชอบในการดำเนินงาน รวมทั้งจะได้นำเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกพื้นที่เพื่อพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา และการเสนอปรับรายละเอียดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ในผังเมืองรวมของจังหวัดนครราชสีมา โดยหากจังหวัดนครราชสีมามีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการฯ สามารถส่งให้ กทท. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับใช้ประกอบการนำเสนอต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน กทท. รายงานว่า ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗ กทท. จะดำเนินการทบทวนแนวทางการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพและศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมา โดยปัจจุบันคณะกรรมการ กทท. ได้มีมติเห็นชอบให้ทบทวนพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเพื่อพัฒนาโครงการท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา โดยให้ กทท. ไปหารือกับ สนข. ในประเด็นการทบทวนพื้นที่โครงการท่าเรือบก (Dry Port) เนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศ และจากผลการศึกษาของ สนข. พบว่า พื้นที่ที่เหมาะสม ๓ อันดับแรกของจังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ ๑) ตำบลกุดจิก ๒) ตำบลทับม้า และ ๓) ตำบลหนองไข่น้ำ ส่วนผลการศึกษาความเหมาะสมของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน (มทร.อีสาน) พบว่า พื้นที่ที่เหมาะสม ๓ อันดับแรก ได้แก่ ๑) ตำบลหนองไข่น้ำ ๒) ตำบลทับม้า และ ๓) ตำบลกุดจิก ซึ่ง กทท. จะมีการหารือกับ สนข. อีกครั้ง หลังจากนั้นจะนำเสนอ คค. เพื่อรับทราบ และดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญศึกษาทบทวนการคัดเลือกพื้นที่และศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมาซึ่งคาดว่าใช้เวลาประมาณ ๗ เดือน จึงจะแล้วเสร็จ โดยในการดำเนินงานตามขั้นตอนดังกล่าว กทท. จะประสานหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนครราชสีมา รวมทั้ง มทร.อีสานอย่างต่อเนื่อง **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ขอให้ กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาพิจารณาปัจจัยการคัดเลือกพื้นที่ดำเนินโครงการท่าเรือบก (Dry Port) ให้ละเอียดก่อนพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ เช่น ความสะดวกในการเชื่อมต่อการขนส่งระบบราง งบประมาณการลงทุน ความเสี่ยงของพื้นที่ที่อาจเกิดอุทกภัย เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	กทท.
๕. ความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน – นครราชสีมา และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน – นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุรนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางปะอิน – นครราชสีมา ลักษณะโครงการเป็นทางพิเศษขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๔๐ ตอน โดยอยู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๒๐ ตอน ระยะทางรวม ๑๐๘.๗๑ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๗ ตอน (ระยะทาง ๘๙.๒๙ กิโลเมตร) อยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ ตอน (ระยะทาง ๑๙.๔๒ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงานโดยรวมทั้งหมดปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๙๘.๒๘ ทั้งนี้ สำหรับการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา ในส่วนการเชื่อมต่อทางลงถนนสุรนารี ๒ (นม.๑๑๒๐) ขนาด ๑ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๓๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้างตามสัญญา ๓๘๓.๗๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๘๔๐ วัน เริ่มต้นสัญญา ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ และสิ้นสุดสัญญา ๓ มกราคม ๒๕๖๗ ผลการดำเนินงานมีความคืบหน้าร้อยละ ๒๘ (ช้ากว่าแผนร้อยละ ๑๑) โดยปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีแผนจะเปิดให้บริการช่วงตั้งแต่อำเภอปากช่อง – บริเวณถนนเลี่ยงเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา สำหรับบริเวณพื้นที่ตำบลขามทะเลสอ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา ที่มีสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จนั้น ทล. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยจะเริ่มดำเนินงานในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ต่อไป ที่ประชุมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า บริเวณพื้นที่ตำบลขามทะเลสอ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา จุดสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จดังกล่าว ขอให้ ทล. พิจารณาจัดทำสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างสะพานให้แล้วเสร็จ เพื่อให้ประชาชนได้สัญจรไป – มา ได้อย่างสะดวก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. รับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางปะอิน – นครราชสีมา ลักษณะโครงการ เป็นทางพิเศษขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๔๐ ตอน โดยอยู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๒๐ ตอน ระยะทางรวม ๑๐๘.๗๑ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๗ ตอน (ระยะทาง ๘๙.๒๙ กิโลเมตร) และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ ตอน (ระยะทาง ๑๙.๔๒ กิโลเมตร) ผลการดำเนินงานโดยรวมทั้งหมดปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๙๘.๓๒ มีกำหนดเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ทั้งนี้ สำหรับการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมาในส่วนการเชื่อมต่อทางลงถนนสุรนารี ๒ (นม.๑๑๒๐) ขนาด ๑ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๓๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๓๘๓.๗๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานมีความคืบหน้าร้อยละ ๓๑ คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สำหรับในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ จะให้มีการเปิดให้บริการชั่วคราวในช่วงระหว่างอำเภอปากช่อง – อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้ ทล. ประสานกับกรมราชทัณฑ์ในกรณีที่การก่อสร้างกำแพงครอบมอเตอร์เวย์บริเวณที่ผ่านเรือนจำคลองบางไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ยังไม่แล้วเสร็จในช่วงปีใหม่ ๒๕๖๗ เพื่อขอให้รถยนต์สามารถใช้บริการได้ทั้ง ๔ ช่องจราจร ๒) บริเวณจุดสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ในพื้นที่ตำบลขามทะเลสอ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา ที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จนั้น ขอให้ ทล. จัดทำสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวในบริเวณดังกล่าวระหว่างรอการก่อสร้างสะพานให้แล้วเสร็จเพื่อให้ประชาชนสัญจรไป – มา ได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. รับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน – นครราชสีมา ลักษณะโครงการเป็นทางพิเศษขนาด ๔ – ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๔๐ ตอน โดยอยู่ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๒๐ ตอน ระยะทางรวม ๑๐๘.๗๑ กิโลเมตร มีด่านเก็บเงินจำนวน ๓ ด่าน ได้แก่ ๑) ด่านปากช่อง ๒) ด่านสีคิ้ว และ ๓) ด่านขามทะเลสอ ผลการดำเนินงานโดยรวมทั้งหมดปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๙๕.๓๔ มีกำหนดเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ทั้งนี้ สำหรับการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวง	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
พิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมาในส่วนการเชื่อมต่อทางลงถนนสุรนารี ๒ (นม.๑๑๒๐) ขนาด ๑ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๓๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๓๘๓.๗๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานมีความคืบหน้าร้อยละ ๓๗.๔๐ คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สำหรับในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะให้มีการเปิดให้บริการชั่วคราวในช่วงระหว่างอำเภอปากช่อง – ถนนเส้นทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และในส่วนของบริเวณจุดสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ในพื้นที่ตำบลขามทะเลสอ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา ที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จนั้น ทล. ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวในบริเวณดังกล่าวตามข้อเสนอแนะของที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เพื่อให้ประชาชนสัญจรไปมาได้อย่างสะดวกระหว่างรอการก่อสร้างสะพานให้แล้วเสร็จ **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ขอให้ ทล. พิจารณาการเปิดเส้นทางให้ประชาชนทดลองใช้ในช่วงระหว่างอำเภอปากช่อง – ถนนเส้นทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมาภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ก่อนที่จะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ทล. รับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	
๖. การก่อสร้างทางลอดบริเวณแยกนครราชสีมา (ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี) และบริเวณทางแยกประโดก ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทล. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการโครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณพื้นที่เมืองนครราชสีมา ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณจุดตัด ทล.๒ และ ทล.๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ขนาด ๒ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร) ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ทล. ได้จัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จ โดยมีงบประมาณก่อสร้าง ๔๘๐ ล้านบาท ๒) โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดก ขนาด ๖ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้จัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จ โดยมีงบประมาณก่อสร้าง ๘๕๐ ล้านบาท คาดว่าจะดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้างทั้งสองโครงการได้ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ขอให้เทศบาลนครราชสีมาจัดเตรียมแผนการจัดการจราจรในช่วงการก่อสร้างของโครงการทางลอดทั้งสองโครงการ เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณรถค่อนข้างมาก ซึ่งจะมีปัญหาการจราจรในระหว่างก่อสร้าง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทล. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการโครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณพื้นที่เมืองนครราชสีมา ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดก ขนาด ๖ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๘๕๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาก่อสร้างกับบริษัทผู้รับจ้าง คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณจุดตัด ทล.๒ และ ทล.๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ขนาด ๒ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร) ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๔๘๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาก่อสร้างกับบริษัทผู้รับจ้าง คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ สำหรับการดำเนินโครงการทั้ง ๒ โครงการนี้มีกำหนดจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๙ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้ ทล. เร่งรัดการก่อสร้างโครงการฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรของประชาชนในพื้นที่ ๒) ขอให้ ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาหาเส้นทางเลี่ยงชั่วคราวเพื่อลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง ๒ โครงการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. รับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา)

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า ทล. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการโครงการก่อสร้างทางลอดบริเวณพื้นที่เมืองนครราชสีมา ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดก ขนาด ๖ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๘๕๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาก่อสร้างกับบริษัทผู้รับจ้าง ๒) โครงการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณจุดตัด ทล.๒ และ ทล.๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ขนาด ๒ ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร) ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๔๘๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาก่อสร้างกับบริษัทผู้รับจ้าง สำหรับการดำเนินโครงการทั้ง ๒ โครงการนี้มีกำหนดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ผู้แทน ทล. รายงานเพิ่มเติมว่า โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดก แบ่งงานก่อสร้างเป็น ๒ ส่วน โดยจะดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ขนาน ๔ ช่องจราจร ทั้งด้านซ้ายและด้านขวาทางและติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างตามแนวทางเท้าให้เรียบร้อยก่อน และบริเวณแยกไฟแดงจะเปิดให้บริการตามปกติ จากนั้นจะเป็นงานขุดอุโมงค์โดยจะดำเนินการพร้อมกัน ๒ ทิศทาง (ด้านทิศเหนือและทิศใต้) ให้มาบรรจบกันที่ตรงกลางทางลอด ทั้งนี้ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกนครราชสีมามีมาตรการเหมือนกับการก่อสร้างโครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดก ซึ่งได้มีการหารือกับผู้ประกอบการในพื้นที่หลายครั้งแล้วเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด อีกทั้งก่อนที่จะเริ่มงานก่อสร้างในพื้นที่จะนำเสนอที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากที่ประชุมอีกครั้งเพื่อนำไปประกอบการเข้าพื้นที่ก่อสร้างต่อไป ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา ชี้แจงว่า การก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกนครราชสีมาจะกระทบต่อระบบท่อประปา ซึ่งเป็นท่อระบบส่งน้ำไปให้ประชาชนใช้กว่าหมื่นราย จึงได้ออกแบบไว้ ๒ แนวทาง คือ (๑) การวางแนวท่อประปาใหม่ในรูปแบบฝังดินแต่หลบแนวอุโมงค์ทางลอด ใช้งบประมาณ ๖๐ ล้านบาท (๒) การวางแนวในลักษณะยกข้ามถนนบริเวณทางแยกใช้งบประมาณ ๒๐ ล้านบาท ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าควรใช้แบบที่ ๒ โดยก่อสร้างเป็นลักษณะกึ่งถาวรก่อนแล้วจึงพิจารณาปรับแบบโครงสร้างให้เหมาะสมอีกครั้งในอนาคต **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้ ทล. วางแผนการดำเนินการให้รอบคอบ ควบคุมงานก่อสร้างให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด และต้องดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เช่น วางแผนช่วงเวลาการดำเนินงานให้ผู้รับเหมาทำงานในช่วงกลางคืน การจัดทำป้ายจราจรชั่วคราวในบริเวณดังกล่าว เป็นต้น ๒) ขอให้ ทล. พิจารณาก่อสร้างสะพานเบลีย์ (Bailey Bridge) สำหรับให้ประชาชนใช้บริการชั่วคราวระหว่างรอการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกแล้วเสร็จ ๓) การก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกประโดกนั้น ขอให้ ทล. ประสานงานกับเทศบาลนครนครราชสีมาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อป้องกันปัญหาจราจรที่อาจเกิดขึ้น เช่น การกำหนดเส้นทางเลี่ยงชั่วคราวเพื่อลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่นในช่วงที่มีการก่อสร้างทั้ง ๒ โครงการ การกำหนดประเภทรถยนต์ที่จะผ่านพื้นที่ก่อสร้างทั้ง ๒ พื้นที่ เป็นต้น ๔) ให้ผู้รับเหมาโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดทั้ง ๒ แห่ง พิจารณาใช้การจำลองสถานการณ์เพื่อวางแผนจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง และขอให้ผู้รับเหมาทำกิจกรรมเพื่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ควบคู่ไปด้วย เช่น การให้บริการรับ – ส่ง นักเรียนที่พักอาศัยอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ทล. รับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๗. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ทล.๒๙๐ และโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยก ทล.๒๙๐ กับ ทล.๓๐๔ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ทล.๒๙๐ แบ่งเป็น ๗ ตอน ระยะทางรวม ๑๑๓ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๑๒,๗๕๘.๙๙ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๔ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๑ ด้านทิศเหนือ	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา)

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่ ๒ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๑ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๒ โดยมีระยะทางรวม ๗๕.๕๑ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๗,๔๔๒.๗๐ ล้านบาท ซึ่งได้เปิดใช้งานแล้ว ส่วนโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๓ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๓ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๔ โดยมีระยะทางรวม ๓๗.๗๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๕,๓๑๖.๓๐ ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมดในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สำหรับโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยก ทล.๒๙๐ กับ ทล.๓๐๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลการดำเนินงานปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๓๗ กำหนดแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ทล.๒๙๐ แบ่งเป็น ๗ ตอน ระยะทางรวม ๑๑๓ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๑๒,๗๕๘.๙๙ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๔ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๑ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๒ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๑ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๒ โดยมีระยะทางรวม ๗๕.๕๑ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๗,๔๔๒.๗๐ ล้านบาท ซึ่งได้เปิดใช้งานแล้ว ส่วนโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๓ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๓ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๔ โดยมีระยะทางรวม ๓๗.๗๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๕,๓๑๖.๓๐ ล้านบาท มีความก้าวหน้าโดยรวมร้อยละ ๖๓.๑๔ สำหรับโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยก ทล.๒๙๐ กับ ทล.๓๐๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลการดำเนินงานปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๔๖.๓๖ ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐ (นครราชสีมา) รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ทล.๒๙๐ แบ่งเป็น ๗ ตอน ระยะทางรวม ๑๑๓ กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้าง ๑๒,๗๕๘.๙๙ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๔ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๑ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๒ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๑ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๒ โดยมีระยะทางรวม ๗๕.๕๑ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๗,๔๔๒.๗๐ ล้านบาท ซึ่งได้เปิดใช้งานแล้ว ส่วนโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓ ตอน ได้แก่ ด้านทิศเหนือตอนที่ ๓ ความคืบหน้าร้อยละ ๙๒.๙๑ ด้านทิศใต้ตอนที่ ๓ ความคืบหน้าร้อยละ ๗๘.๖๗ และด้านทิศใต้ตอนที่ ๔ ความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๕๐ โดยมีระยะทางรวม ๓๗.๗๖ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๕,๓๑๖.๓๐ ล้านบาท สำหรับโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยก ทล.๒๙๐ กับ ทล.๓๐๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลการดำเนินงานปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๕๓.๕๓ ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	
๘. โครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ – บ้านท่ามะปรางค์ อำเภอปากช่อง – อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา (ขทช.นครราชสีมา) รายงานว่า ปริมาณจราจรในช่วงเทศกาลบนถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ – บ้านท่ามะปรางค์ อำเภอปากช่อง – อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมามีมาก บางช่วงสูงถึงประมาณ ๒๐,๐๐๐ คัน/วัน ส่งผลให้ผู้สัญจรที่ไม่คุ้นเส้นทางมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้เนื่องจากพื้นที่ตามแนวสายทางเป็นที่ลาดเชิงเขาและพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น จึงได้เสนอโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยก ทล.๓๐๔ – บ้านท่ามะปรางค์ อำเภอปากช่อง – อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายในสายทางดังกล่าว รวมทั้งเสนอแนะการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประกอบการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย วงเงินงบประมาณ ๒๔ ล้านบาท โดยจะเสนอกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบตามที่แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมาเสนอ และให้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป	ขทช. นครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาฯ สรุปได้ ดังนี้ พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาเพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกที่ปรึกษา โดย สนข. ได้ส่งหนังสือเชิญชวนที่ปรึกษาให้ยื่นข้อเสนอเข้ารับงานจ้างที่ปรึกษา คาดว่าจะสามารถคัดเลือกที่ปรึกษาและลงนามในสัญญาจ้างได้ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ และจะเริ่มงานศึกษาในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๒๒ เดือน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเตรียมลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ และจะเริ่มงานศึกษาในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๒๒ เดือน ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มลงพื้นที่ตั้งแต่ช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๓๗ จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	
๑๐.ความคืบหน้าถนนผังเมือง ง.๑ และ ง.๒ ที่ประชุมได้สอบถามความคืบหน้าถนนผังเมือง ง.๑ และ ง.๒ ซึ่งผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา ชี้แจงว่า เคยทำการศึกษาความเหมาะสมไว้แล้ว แต่ประชาชนในแนวสายทางร้องเรียน ทช. จึงชะลอโครงการในส่วนของการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ ได้รับข้อเสนอแนะจากประชาชนให้เบี่ยงแนวสายทางไปใช้อีกแนวหนึ่งซึ่งไม่อยู่ในผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา ทช. จึงขอให้กรมโยธาธิการและผังเมืองพิจารณาบรรจุแนวสายทางใหม่นั้นไว้ในผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมาด้วย อย่างไรก็ดี ต่อมาผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมาหมดอายุ ทช. จึงไม่สามารถดำเนินการถนนผังเมือง ง.๑ และ ง.๒ ตามแนวเดิมได้ นอกจากนี้ ประชาชนที่อยู่ในแนวสายทางใหม่เมื่อทราบข่าวก็ไม่ยินยอมให้ก่อสร้างถนนตามแนวสายทางใหม่ ประกอบกับผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมาฉบับใหม่ก็ยังไม่ประกาศใช้ ทช. จึงไม่สามารถดำเนินการถนนผังเมือง ง.๑ และ ง.๒ ได้ จึงต้องรอให้ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมาฉบับใหม่ประกาศบังคับใช้ จึงจะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขทช. นครราชสีมา
๑๑.ความคืบหน้าโครงการศึกษาการวางแผนเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงจังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน (มทร.อีสาน) รายงานที่ประชุมเพื่อทราบความคืบหน้าโครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะจากสถานีรถไฟถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา อำเภอปากช่อง และอำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา สรุปได้ว่า ตามที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมาได้รับการจัดสรรงบประมาณยุทธศาสตร์จังหวัดประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อจ้างที่ปรึกษาศึกษาการวางแผนเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะกับระบบรถไฟความเร็วสูงจังหวัดนครราชสีมา นั้น มทร.อีสาน ได้รับการคัดเลือกเป็นที่ปรึกษางานศึกษาดังกล่าว โดยขอบเขตของงานจะพิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา และสถานีบัวใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่อง เริ่มงานเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาศึกษา ๗ เดือน โดยจะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน (มทร.อีสาน) รายงานว่า สืบเนื่องจาก มทร.อีสาน ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ดำเนินโครงการศึกษาการวางแผนเชื่อมต่อระบบรถไฟความเร็วสูงในจังหวัดนครราชสีมา โดยขอบเขตของงานจะพิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา และสถานีบัวใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะเวลาศึกษา ๗ เดือน ในการดำเนินงานหลักแบ่งเป็น ๔ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ การสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องในระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิม ระยะที่ ๒ จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น (ครั้งที่ ๑) ระยะที่ ๓ วิเคราะห์ความเป็นไปได้ด้วยกลไกทางเศรษฐศาสตร์ และระยะที่ ๔ จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น (ครั้งที่ ๒) โดยการดำเนินงานที่ผ่านมา มทร.อีสาน ได้ทำการสำรวจข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะเดิม วิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อระบบรถไฟความเร็วสูง และจัดทำแผนที่โครงข่ายเบื้องต้นของระบบขนส่งสาธารณะใหม่ของทั้ง	มทร.อีสาน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓ พื้นที่แล้วเสร็จ ปัจจุบันได้ส่งมอบงานระยะที่ ๑ แล้ว และในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ จะจัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น (ครั้งที่ ๑) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ ผู้แทน มทร.อีสาน รายงานว่า มทร.อีสาน ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ดำเนินโครงการศึกษาการวางแผนเชื่อมต่อระบบรถไฟความเร็วสูงในจังหวัดนครราชสีมา โดยขอบเขตของงานจะพิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา และสถานีบัวใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะเวลาศึกษา ๗ เดือน โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินการในระยะที่ ๑ สำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องในระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิมในแต่ละสถานี วิเคราะห์โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงและจัดทำแผนที่ระบบขนส่งสาธารณะใหม่โดยสังเขป และระยะที่ ๒ จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงและแผนที่ระบบขนส่งสาธารณะใหม่โดยสังเขป (ครั้งที่ ๑) เพื่อนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงงานต่อไป ทั้งนี้ ขั้นตอนถัดไปจะดำเนินการในระยะที่ ๓ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของแต่ละเส้นทาง และระยะที่ ๔ จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น (ครั้งที่ ๒) ต่อไป ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายรัฐกิตติ์ วัชรไพศาลสิน) ให้ข้อเสนอแนะว่า มทร.อีสาน ควรพิจารณารายได้ด้านอื่น ๆ นอกเหนือจากการจำหน่ายตั๋วโดยสารด้วย เพื่อสนับสนุนให้ผลประกอบการของระบบเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงไม่ขาดทุน เช่น การพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) เป็นต้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	
๑๒.การขุดท่อร้อยสายไฟบริเวณห้าแยกหัวรถไฟ การกำชับผู้รับผิดชอบการขุดท่อร้อยสายไฟบริเวณห้าแยกหัวรถไฟ ซึ่งเกรงว่าจะเป็นหลุมยุบจะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชน โดยผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา รายงานว่า ปัจจุบันได้มีการหารือกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เพื่อกำหนดแผนการดำเนินงานแล้ว อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่าง โดยจะคืนผิวจราจรทั้งหมดภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ทน. นครราชสีมา การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บ. ทีโอที จำกัด (มหาชน)
๑๓.การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง โดย ทช. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม. ๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง (บริเวณประตู ๓ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี) และโครงการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจร (บริเวณทางเข้าประตู ๒ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี) และจะขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อดำเนินการตลอดแนวสายทางต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ ขอให้กรมทางหลวงชนบท (ทช.) เร่งรัดดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง ให้ครอบคลุมตลอดแนวสายทางเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีประชาชนใช้บริการค่อนข้างมาก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้ ทช. รับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	ทช.
๑๔.ความคืบหน้างานปรับปรุงผิวจราจรในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า เส้นทางถนนในพื้นที่เทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งอยู่ในแผนการปรับปรุงผิวจราจรจำนวน ๒๑ เส้นทาง มีผลการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ เส้นทาง ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนสุรนารี ถนนโพธิ์กลาง ถนนจอมสุรางค์ยาตร์ ถนนข้างร้านโอซาก้า ถนนสรรพสิทธิ์ ถนนบัวรอง ถนนมหาดไทย ถนนพลแสน และถนนจอมพล	ทน. นครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ถนนรอบศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา และถนนราชนิกุล ๓) โครงการที่อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา จำนวน ๘ เส้นทาง ได้แก่ ถนนยมราช ถนนกำแหงสงคราม ถนนจักรี – ถนนวัชรสฤษดิ์ ถนนมนัส ถนนประจักษ์ – ถนนไชยณรงค์ ถนนอัษฎางค์ ถนนโยธา และถนนเทศบาล ๔) สำหรับโครงการปรับปรุงผิวจราจรในเส้นทางถนนบุรินทร์นั้นได้ผู้รับจ้างแล้วแต่ผู้รับจ้างไม่เข้าดำเนินงาน เทศบาลนครนครราชสีมาจึงยกเลิกสัญญาจ้าง ปัจจุบันอยู่ระหว่างสรรหาผู้รับจ้างรายใหม่ **ความเห็นของที่ประชุม** ขอให้เทศบาลนครนครราชสีมาพิจารณาหาแนวทางการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดกรณีผู้รับจ้างทิ้งงาน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้เทศบาลนครนครราชสีมารับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า เส้นทางถนนในพื้นที่เทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งอยู่ในแผนการปรับปรุงผิวจราจร จำนวน ๒๑ เส้นทาง มีผลการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๒ เส้นทาง ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนสุรนารี ถนนโพธิ์กลาง ถนนจอมสุรางค์ยาตร์ ถนนข้างร้านโอซาก้า ถนนสรรพสิทธิ์ ถนนบัวรอง ถนนมหาดไทย ถนนพลแสน ถนนจอมพล ถนนรอบศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา และถนนราชนิกุล ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๕ เส้นทาง ได้แก่ ถนนยมราช ถนนอัษฎางค์ ถนนประจักษ์ – ถนนไชยณรงค์ ถนนจักรี – ถนนวัชรสฤษดิ์ และถนนมนัส ๓) โครงการที่อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา จำนวน ๑ เส้นทาง ได้แก่ ถนนกำแหงสงคราม ๔) โครงการที่อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้าง จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ถนนบุรินทร์ ถนนโยธา และถนนเทศบาล **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้เทศบาลนครนครราชสีมาตรวจสอบความเรียบร้อยของโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง ๑๒ เส้นทางอีกครั้งให้เป็นไปตามมาตรฐานการปรับปรุงถนน ๒) ขอให้เทศบาลนครนครราชสีมาเร่งรัดดำเนินการโครงการดังกล่าวทุก ๆ เส้นทางให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยเฉพาะการติดตั้งไฟส่องสว่างและการนำสายไฟลงดิน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้เทศบาลนครนครราชสีมารับประเด็นความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๑๕.การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถบริเวณถนนราชดำเนินและถนนชุมพล (พื้นที่ระหว่างสวนรักกับสวนอนุสรณ์สถานวีรชนคนโคราช) ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา รายงานว่า ในพื้นที่บริเวณจุดกลับรถดังกล่าว เทศบาลนครนครราชสีมามีโครงการที่จะก่อสร้างเกาะกลางถนนเพื่อปรับปรุงทัศนียภาพ และเพื่อช่วยลดปัญหาการจอดรถยนต์กีดขวางการจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยเมื่อต้นเดือนเมษายน ๒๕๖๖ เทศบาลนครนครราชสีมาได้นำแท่งคอนกรีตไปจัดเรียงเป็นรูปแบบเกาะกลางถนนในบริเวณดังกล่าวไว้เป็นการชั่วคราว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสรรหาผู้รับจ้างเพื่อก่อสร้างเกาะกลางถนน ปรับปรุงทัศนียภาพ และติดตั้งเครื่องหมายจราจรในพื้นที่ดังกล่าว โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้เทศบาลนครนครราชสีมาพิจารณารูปแบบเกาะกลางถนนและจุดกลับรถให้เหมาะสม เพื่อป้องกันผู้ใช้รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรและต้องไม่กระทบต่อผู้ใช้รถยนต์ที่จะกลับรถในบริเวณดังกล่าว รวมทั้งขอให้เร่งนำเครื่องหมายจราจรมาติดตั้งในพื้นที่ดังกล่าว ๒) เสนอให้บริเวณดังกล่าวเป็นจุดกลับรถเฉพาะรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ขนาดไม่เกิน ๔ ล้อเท่านั้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้เทศบาลนครนครราชสีมารับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ผู้แทนเทศบาลนครนครราชสีมา รายงานว่า ในพื้นที่บริเวณจุดกลับรถดังกล่าว เทศบาลนครนครราชสีมามีโครงการที่จะก่อสร้างเกาะกลางถนนเพื่อปรับปรุงทัศนียภาพ และเพื่อช่วยลดปัญหาการจอดรถยนต์กีดขวาง	ทน. นครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันได้ติดตั้งป้ายจราจรบริเวณดังกล่าวแล้ว และอยู่ระหว่างจัดซื้อต้นไม้มาปลูกบริเวณเกาะกลางถนน **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้เทศบาลนครนครราชสีมาพิจารณาวางแผนการก่อสร้างพื้นที่เกาะกลางถนนให้ละเอียดรอบคอบเพื่อง่ายต่อการดูแลรักษา ๒) เทศบาลนครนครราชสีมาควรพิจารณาปรับปรุงพื้นที่บริเวณลานอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารีให้สวยงาม โดยยึดหลักการดำเนินงานที่เรียบง่าย มั่นคงแข็งแรง ดูแลรักษาง่าย โดยอาจพิจารณาตัวอย่างจากบริเวณลานเสาชิงช้า กรุงเทพมหานคร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและให้เทศบาลนครนครราชสีมารับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๑๖.การอนุรักษ์สถานีรถไฟนครราชสีมา ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา รายงานว่า เนื่องจากสถานีรถไฟนครราชสีมาเป็นสถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และมีคุณค่าในด้านสถาปัตยกรรมของประเทศไทย โดยเมื่อมีการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ทำให้มีการก่อสร้างสถานีรถไฟนครราชสีมาแห่งใหม่โดยจะให้บริการทั้งรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และจากแบบการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลให้ต้องทำการรื้อสถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) เนื่องจากสถานีอยู่ในบริเวณแนวตอม่อโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการอนุรักษ์สถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) จึงขอเสนอให้ รฟท. พิจารณาปรับจุดที่ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา และแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงให้พ้นระยะสถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) เพื่ออนุรักษ์ให้สถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) คงอยู่ต่อไป ผู้แทน รฟท. ชี้แจงว่า สถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) เป็นสถานีที่มีโครงสร้างขนาดใหญ่ทำให้การรื้อถอนและย้ายไปไว้ยังบริเวณอื่นเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นสถานที่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอาจทำได้ยากและต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง และในส่วนการปรับรูปแบบแนวโครงการและสถานีรถไฟความเร็วสูงฯ เพื่อคงสภาพให้สถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) ตั้งอยู่ในพื้นที่เดิมนั้นอาจทำได้ยาก เนื่องจากในพื้นที่ดังกล่าวมีการก่อสร้างโครงสร้างฐานรากใต้พื้นดินไปพอสมควรแล้ว อย่างไรก็ตาม รฟท. ขอรับประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาแล้วจะนำเรียนต่อที่ประชุมครั้งต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบตามข้อเสนอของหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา ที่จะอนุรักษ์สถานีรถไฟนครราชสีมา (เดิม) ไว้และขอให้ รฟท. รับประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาและรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานให้ อจร.จังหวัดนครราชสีมาทราบต่อไป	รฟท.
๑๗.ปรับรูปแบบการจราจรบริเวณถนนพลเสน ที่ประชุมเสนอแนะให้ตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมาพิจารณาปรับรูปแบบการจราจรบริเวณถนนพลเสนหน้าอุทยานการเรียนรู้นครราชสีมา จากเดิมที่เป็นรูปแบบเส้นทางเดินรถทางเดียวเป็นการเดินรถสวนทาง หรืออาจเปิดการเดินรถแบบสวนทางเป็นการชั่วคราวในช่วงปิดภาคเรียน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้ตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมารับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สภ. เมืองนครราชสีมา
๑๘.การพิจารณาปรับเฟสสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกหน้าโรงเรียนสุรนารี ที่ประชุมเสนอแนะให้ตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมาพิจารณาปรับเฟสสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกหน้าโรงเรียนสุรนารี เพื่อให้รถที่มาจากด้านตะวันออกของ ทล.๒๒๔ (ถนนราชสีมา – โชคชัย) กลับรถที่บริเวณดังกล่าวและเลี้ยวเข้าถนนช้างเผือกเพื่อมุ่งสู่โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมาได้อย่างสะดวกไม่ล่าช้า **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้ตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมารับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สภ. เมืองนครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๙.การขยายถนนริมบุ่ง (ช่วงบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อม) ผู้แทนเทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อม รายงานว่า สืบเนื่องจากถนนริมบุ่ง (ช่วงบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อม) เป็นถนนที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัดจากในเขตเมืองนครราชสีมามุ่งไปยังถนนพิบูลละเอียด ทำให้ประชาชนมาใช้เส้นทางดังกล่าวในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า – เย็น เป็นจำนวนมากส่งผลให้สภาพการจราจรติดขัด เทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อมจึงมีแผนจะปรับปรุงขยายเขตทางถนนบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองไผ่ล้อมเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดโดยจะปรับปรุงผิวจราจร ขยายเขตทางถนนทั้งฝั่งขวาและฝั่งซ้าย ๑ เมตร ระยะทางยาวประมาณ ๖๕๐ เมตร นอกจากนี้ยังมีแผนจะปรับปรุงถนนข้างกองพันทหารช่างที่ ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัดได้อีกเส้นทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบ	ทต. หนองไผ่ล้อม
๒๐.การขอติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๖+๖๐๐ (บริเวณหน้าบริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน)) ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) รายงานว่า จากการสำรวจพื้นที่ในเส้นทาง ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๘๖+๖๐๐ (แยกสวนสัตว์) – กิโลเมตรที่ ๒๙๘+๕๑๕ (แยกปักธงชัย) จะมีจุดสัญญาณไฟจราจรอยู่ทั้งหมด ๔ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณแยกสวนสัตว์ ๒) บริเวณประตู ๑ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ๓) บริเวณหน้ากองบิน ๑ และ ๔) บริเวณหน้าทางเข้าสนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา และมีจุดกลับรถอยู่ทั้งหมด ๑๐ จุด โดยทราบว่ากรณีที่จะขอให้ทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๖+๖๐๐ (บริเวณหน้าบริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน)) เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีการจราจรที่หนาแน่น ซึ่งรถที่กลับรถที่จุดดังกล่าวส่วนมากจะกลับรถและเลี้ยวเข้าซอยพระพุทธศรีไชยโยซึ่งอยู่ห่างจากจุดกลับรถดังกล่าว ๑๐๐ เมตร เนื่องจากเป็นซอยที่สามารถใช้เป็นเส้นทางลัดเข้าไปในเมืองนครราชสีมาได้ นอกจากนี้ เมื่อปี ๒๕๖๑ สำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) ได้ทดลองปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวและให้ไปกลับรถที่ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๘+๕๑๕ (แยกปักธงชัย) แต่ได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนว่ามีระยะทางที่ไกล (ห่างจากจุดเดิม ๑.๙ กิโลเมตร) อย่างไรก็ตาม หากภาคประชาชนมีความต้องการให้มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๖+๖๐๐ (บริเวณหน้าบริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน)) ก็สามารถดำเนินการได้โดยให้เทศบาลนครนครราชสีมาเสนอเรื่องไปที่สำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) เพื่อพิจารณาต่อไป **ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๖+๖๐๐ (บริเวณหน้า บริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน)) โดยวิธีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือวิธีการปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวแล้วให้ไปกลับรถที่ ทล. ๓๐๔ กิโลเมตรที่ ๒๙๘+๕๑๕ (แยกปักธงชัย) มีทั้งข้อดีและข้อเสียต่อประชาชน จึงขอให้สำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) และตำรวจภูธรโพธิ์กลางนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาให้รอบคอบ โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น สภาพการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ งบประมาณที่ใช้ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและให้สำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) และตำรวจภูธรโพธิ์กลางรับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	สำนักงานทางหลวงที่ ๓ (นครราชสีมา) สภ.โพธิ์กลาง
๒๑.ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง ขอให้กรมทางหลวงชนบท (ทช.) เร่งรัดดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณถนนสาย นม.๑๐๒๐ โคกกรวด – หนองปลิง ให้ครอบคลุมตลอดแนวสายทางเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีประชาชนใช้บริการค่อนข้างมาก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและให้ ทช. รับข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	ทช.

ลำดับที่ ๗ จังหวัดอุบลราชธานี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดอุบลราชธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ ๓/๒๕๕๓ – ๗๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ (คำสั่ง คจร.ที่ ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้ง อจร.จังหวัดอุบลราชธานี) ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานผลการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้มีคำสั่งที่ ๗๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยข้อ ๑.๑๗ ในคำสั่งดังกล่าว กำหนดให้จังหวัดแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด ไม่เกิน ๗ คน ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานีได้ดำเนินการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเรียบร้อยแล้ว ตามคำสั่งจังหวัดอุบลราชธานีที่ ๔๖๖๐๓/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ มีรายชื่อ ดังนี้ ๑) พลตรี อัครพนธ์ มูลประดับ ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๒๒ ๒) นายมงคล สำราญภูมิ เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดอุบลราชธานี ๓) นายสำเนียง สิมมาวัน ท้องถิ่นจังหวัดอุบลราชธานี ๔) ว่าที่ร้อยตรี มนต์สง่า ลีลาศสง่างาม หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุบลราชธานี ๕) นายอัครพงษ์ เขียวแจ่ม ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุบลราชธานี ๖) นางสิดารัศมิ์ ธาราสมบัติ สถิติจังหวัดอุบลราชธานี ๗) ว่าที่ร้อยตรี อัธยา ลาภมาก ผู้อำนวยการท่าอากาศยานอุบลราชธานี **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของจังหวัดอุบลราชธานี ผู้แทน สนข. รายงานโครงการสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาด้านคมนาคมในจังหวัดอุบลราชธานี ดังนี้ มิติการพัฒนาทางถนน ๑) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดอุบลราชธานี โดยกรมทางหลวง (ทล.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินโครงการสำคัญ รายละเอียด ดังนี้	ทล. ทช. รฟท. จท. ทย.

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	หมายเหตุ
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒ โครงการ				
๑	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๒๓๑ กับ ทล.๒๓ (แยกดงอู่ผึ้ง) พร้อมทางคู่ขนาน (กิโลเมตรที่ ๐+๑๐๐ – ๔+๑๖๐)	๔.๐๖๐	๗๙๘.๖๕๕	ความคืบหน้าร้อยละ ๙๕ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖
๒	โครงการขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ บ้านหนองผือ – อำเภอเขมราฐ (กิโลเมตรที่ ๓๖๗+๑๐๐ – ๓๘๗+๓๒๕)	๒๐.๒๒๕	๙๐๐.๐๐๐	ขยาย ๔ ช่องจราจร (ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘)
รวม		**๒๔.๒๘๕**	**๑,๖๙๘.๖๕๕**	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	หมายเหตุ
โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๔ โครงการ				
๑	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๒๓๑ กับ ทล.๒๐๕๐ (แยกโนนหงษ์ทอง)	๑ แห่ง	๔๕๐	เสนอของบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐
๒	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี ด้านตะวันออก ทล.๒๓๑	๒๕.๐๐	๑,๒๐๐	
๓	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร	๑๔.๐๐	๔,๐๐๐	
๔	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี – สาละวัน)	๔.๔๐	๔,๔๐๐	
รวม		**๔๓.๔๐**	**๑๐,๐๕๐**	

๒) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดอุบลราชธานี กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางและสะพาน จำนวน ๑๙ โครงการ งานบำรุงรักษาทางและงานอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๗๗ โครงการ รวมทั้งสิ้น ๙๖ โครงการ รายละเอียด ดังนี้

– โครงการก่อสร้างทางและสะพาน จำนวน ๑๙ โครงการ ระยะทาง ๖๗.๕๑๑ กิโลเมตร วงเงินรวม ๕๐๑.๘๑๑ ล้านบาท ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)
๑	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำชี บ้านกลางน้อย อำเภอเขื่องใน	๒.๐๐๐	๖.๕๐๐
๒	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๔๐๗๓ แยก ทล.๒๑๓๔ – บ้านหนองสะเดา อำเภอศรีเมืองใหม่	๑.๑๒๕	๗.๓๐๐
๓	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๓๐๒๗ แยก ทล.๒๑๒ – บ้านโพนเมือง อำเภอเหล่าเสือโก้ก	๑.๓๕๐	๙.๙๐๐
๔	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๔๐๗๐ แยก ทล.๒๑๓๔ – บ้านโนนจิก อำเภอตาลสุม	๒.๘๐๐	๑๕.๗๐๐
๕	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นถนนสาย อบ.๓๐๖๗ แยก ทล.๒๐๒ – บ้านหนองทรายเด็น อำเภอเขมราฐ	๒.๔๐๐	๑๗.๗๐๐
๖	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๔๐๒๘ แยก ทล.๒๐๕๐ – บ้านไหล่สูง อำเภอตระการพืชผล	๔.๔๐๐	๑๙.๙๐๐
๗	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนเชิงลาดสะพานข้ามลำมูลน้อย อำเภอเมืองอุบลราชธานี	๒.๒๒๕	๓๐.๐๐๐
๘	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๒๐๐๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๔ – บ้านนากระแซง อำเภอเดชอุดม	๕.๑๐๐	๓๐.๗๐๐
๙	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๓๐๒๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ – บ้านกุงชัย อำเภอม่วงสามสิบ	๒.๑๕๐	๑๓.๙๗๐
๑๐	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๔๐๗๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๗๒ – บ้านโนนกลอย อำเภอเดชอุดม	๓.๐๐๐	๒๓.๙๘๐
๑๑	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๒๐๐๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๔ – บ้านสำโรง อำเภอวารินชำราบ	๒.๗๒๕	๒๔.๑๑๐
๑๒	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๔๐๑๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๐ – บ้านม่วงโคน อำเภอตาลสุม	๑๒.๑๘๙	๔๗.๐๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)
๑๓	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๒๐๕๒ แยก ทล.๒๔ - บ้านสำโรง อำเภอเดชอุดม	๕.๓๓๕	๓๔.๖๘๐
๑๔	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๓๐๕๙ แยก ทล.๒๑๗ - บ้านทุ่งเพียง อำเภอสว่างวีระวงศ์	๘.๑๘๐	๓๗.๙๖๐
๑๕	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๓๐๐๗ แยก ทล.๒๑๒ - บ้านเหล่าเสือโก้ก อำเภอม่วงสามสิบ	๖.๒๕๐	๖๐.๐๐๐
๑๖	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนสาย อบ.๓๐๐๗ แยก ทล.๒๑๒ - บ้านเหล่าเสือโก้ก อำเภอม่วงสามสิบ	๖.๐๐๐	๓๐.๐๐๐
๑๗	โครงการพัฒนาสะพานขนาดกลางสะพานข้ามลำน้ำธรรมชาติในสายทาง อบ.๔๐๐๕ อำเภอพิบูลมังสาหาร	๐.๐๔๒	๖.๓๐๐
๑๘	โครงการพัฒนาสะพานขนาดกลาง สะพานข้ามห้วยบัว อำเภอเดชอุดม	๐.๐๓๐	๗.๖๓๑
๑๙	โครงการก่อสร้างโครงข่ายสะพาน สะพานข้ามแม่น้ำลำเซบก อำเภอดอนมดแดง	๐.๒๑๐	๗๘.๕๕๐
รวม		**๖๗.๕๑๑**	**๕๐๑.๘๘๑**

– งานบำรุงรักษาทางและงานอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๗๗ โครงการ งบประมาณรวม ๓๓๖.๘๖ ล้านบาท ดังนี้

ประเภท	จำนวนโครงการ	งบประมาณทั้งสิ้น (ล้านบาท)
งานบำรุงรักษาทาง	๕๔	๒๐๕.๗๖
งานอำนวยความปลอดภัย	๒๓	๑๓๑.๑๐
รวมทั้งสิ้น	**๗๗**	**๓๓๖.๘๖**

มิติการพัฒนาทางราง กระทรวงคมนาคม (คค.) มีแผนพัฒนารถไฟทางคู่ที่สำคัญที่มีเส้นทางผ่านจังหวัดอุบลราชธานี คือ รถไฟทางคู่ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร มูลค่าโครงการ ๓๗,๕๒๗ ล้านบาท ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้ผ่านการเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๒ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลการออกแบบและกำหนดรายละเอียดโครงการเพื่อเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

มิติการพัฒนาทางน้ำ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ คค. ได้มอบหมายให้กรมเจ้าท่าดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ โครงการก่อสร้างขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ และโครงการซ่อมแซมเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน ๓ โครงการ วงเงินรวม ๔๓.๙๔๓ ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	สถานะ
๑	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาลตำบลบ้านด่านโขงเจียม อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี (เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และเพื่อเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ประชาชนมีรายได้จากการท่องเที่ยว)	๓๖.๘๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ (ผลงานแล้วเสร็จร้อยละ ๗๖.๙๓)
๒	โครงการจ้างก่อสร้างขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ ที่แม่น้ำชี กิโลเมตรที่ ๕๕+๐๐๐ - ๖๐+๐๐๐ ตำบลแดงหม้อ อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี เนื้อดินประมาณ ๗๖๕๐๐ ลูกบาศก์เมตร (เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และเพื่อเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ประชาชนมีรายได้จากการท่องเที่ยว)	๗.๐๓๖	อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	สถานะ
๓	โครงการซ่อมแซมเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง แม่น้ำลำโดมใหญ่ บริเวณท่าน้ำวัดแสงเกษม หมู่ ๗ ตำบลเมืองเดช อำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี	๐.๑๐๗	ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕
รวม		**๔๓.๙๔๓**	

มิติการพัฒนาทางอากาศ คค. ได้มอบหมายให้กรมท่าอากาศยานดำเนินโครงการก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ เพื่อเป็นศูนย์การขนส่ง Transportation Hub สำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศสู่การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถสาธารณะ รถแท็กซี่ อย่างไร้รอยต่อ ตามนโยบาย One Transport มีระยะเวลาการดำเนินงาน ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ (ผลงานแล้วเสร็จร้อยละ ๘๐)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอำนาจเจริญ รายงานโครงการสำคัญที่ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งแขวงทางหลวงอำนาจเจริญมีพื้นที่รับผิดชอบควบคุมดูแลในจังหวัดอุบลราชธานี รวม ๖ อำเภอ คือ อำเภอกุดข้าวปุ้น อำเภอเขมราฐ อำเภอนาตาล อำเภอโพธิ์ไทร อำเภอศรีเมืองใหม่ และอำเภอตระการพืชผล ปัจจุบันถนนหลายเส้นทางมีสภาพชำรุด ไม่สามารถทำการซ่อมบำรุงปกติได้ แขวงทางหลวงอำนาจเจริญจึงได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อการปรับปรุงบูรณะผิวทางอย่างเร่งด่วน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของจังหวัด และแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวแบบบูรณาการระดับภาคและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสายทางดังกล่าวเป็นสายทางเศรษฐกิจของจังหวัด ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	สถานะ	หมายเหตุ
๑	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทางถนนทาง ทล.๒๑๓๔ (ตระการพืชผล – โขงเจียม) ระหว่าง กิโลเมตรที่ ๔๓+๙๒๕ – ๗๙+๗๒๕ ระยะทาง ๓๕.๘๐๐ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง ๑,๖๐๐ ล้านบาท	อยู่ระหว่างเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗	ขอเสนอขยายเป็น ๔ ช่องจราจร เนื่องจากปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงถึง ๙,๖๐๐ คัน/วัน และสายทางถนนชำรุดทรุดโทรมอย่างหนักเป็นสายทางที่เชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ของจังหวัด และเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
๒	โครงการปรับปรุงผิวถนน ทล.๒๑๓๕ ดอนใหญ่ – หนามแท่ง ระยะทางรวม ๑๕๑๘๔ กิโลเมตร วงเงินรวม ๑๑๕ ล้านบาท แบ่งเป็น ๔ ช่วง (กิโลเมตรที่ ๕+๘๑๐ – ๘+๐๐๐ กิโลเมตรที่ ๑๑+๘๕๙ – ๑๖+๗๕๐ กิโลเมตรที่ ๒๓+๑๔๗ – ๒๗+๒๕๐ กิโลเมตรที่ ๓๑+๑๕๐ – ๓๕+๑๕๐)	อยู่ระหว่างเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗	จังหวัดอุบลราชธานี ได้มีหนังสือแจ้งแขวงทางหลวงอำนาจเจริญ เรื่อง ข้อร้องเรียนจากประชาชน ปัญหาทางหลวงหมายเลข ๒๑๓๕ ชำรุดเสียหาย โดยขอให้ ทล. มีการปรับปรุงผิวจราจรอย่างเร่งด่วน เนื่องจากเป็นเส้นทางไปสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ของจังหวัด
๓	โครงการปรับปรุงผิวถนน ทล.๒๒๔๒ บุ่งเขียว – โชคชัยระหว่าง กิโลเมตรที่ ๙+๐๓๔ – ๑๑+๐๓๔ วงเงินค่าก่อสร้าง ๓๐ ล้านบาท	อยู่ระหว่างเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗	เนื่องจากถนนชำรุดเสียหาย โดยเป็นเส้นทางสายสำคัญทางเศรษฐกิจที่เลียบแม่น้ำโขง เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
๔	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทล.๒๑๑๒ กิโลเมตรที่ ๔+๑๕๐ – ๗๖+๑๗๔ (อ.เขมราฐ – อ.โขงเจียม)	อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗	ขอขยายเป็น ๒ ช่องจราจร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร เป็นทางหลวงสายยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ผ่านแหล่งท่องเที่ยวเลียบแม่น้ำโขง ผ่านจุดก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๖ เชื่อมโยงไปยังอำเภอโขงเจียม และด่านถาวรช่องเม็ก ต่อไปยัง สปป.ลาว

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบเรื่องที่เกี่ยวข้องในมิติการพัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดอุบลราชธานี โดยในคราวประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุบลราชธานี (กรอ.จังหวัดอุบลราชธานี) และคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ (กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒) ซึ่งที่ประชุมดังกล่าวให้ความสำคัญกับโครงการรถไฟทางคู่ ชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี เป็นอย่างมาก รวมถึงประชาชนมีความห่วงใยเรื่องการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟอุบลราชธานีที่มีรูปแบบต่างจากสถานีอื่น ๆ และไม่สวยงาม ทันสมัยเท่าที่ควร โดยในที่ประชุม ผู้แทน รฟท. ได้แจ้งว่า รฟท. ได้มีการปรับรูปแบบอาคารสถานีให้สอดรับอาคารสถานีเดิมที่สวยงาม ทันสมัย คงอัตลักษณ์ท้องถิ่น และพร้อมรับฟังความเห็นประชาชน ปัญหาด้านถนนชำรุดอันเนื่องจากผลกระทบจากพายุโนรู เช่น บริเวณถนนทางหลวงชนบทสาย อบ.๓๐๕๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๓๑ – ข้ามลำมูลน้อย ตำบลในเมือง อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี (ข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล – โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช) ทางหลวงหมายเลข ๒๔ สายแยกบ้านจาน – อำเภอเดชอุดม และบริเวณถนนชุมชนบ้านหาดสวนยา สายอำเภอวารินชำราบ – อำเภอกันทรลักษ์ รวมถึงปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณถนนวงแหวนรอบเมือง ซึ่งบางช่วงที่มีขนาด ๒ ช่องจราจร จังหวัดอุบลราชธานี ได้ดำเนินการเสนอให้มีการปรับปรุงเป็นถนน ๔ ช่องจราจรทั้งเส้นทาง โดยรายงานผ่าน กรอ.จังหวัดอุบลราชธานี และ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ เสนอกระทรวงมหาดไทยทราบ และจะนำเรียน คค. พิจารณาต่อไป ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุบลราชธานี ให้ความเห็นว่า เมื่อมีการประกาศเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉิน โดยกำหนดพื้นที่และระยะเวลาของการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติแล้วนั้น ผู้ว่าราชการจังหวัดร่วมกับคณะกรรมการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติจังหวัดสามารถเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อซ่อมแซมสิ่งสาธารณประโยชน์ในพื้นที่ได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบแขวงทางหลวงอำนาจเจริญนำส่งข้อมูลโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการในจังหวัดอุบลราชธานีให้ฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อนำไปผลักดันในการประชุม กรอ.จังหวัดอุบลราชธานี และ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ ต่อไป	
๓. โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ผู้แทน สนข. รายงานโครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ซึ่ง สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร แผนการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดหนึ่งในพื้นที่เป้าหมาย รายละเอียด ดังนี้ พื้นที่ศึกษา จำนวน ๑๑ จังหวัด ประกอบด้วย ๑) จังหวัดที่ต้องจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒) จังหวัดที่ต้องจัดทำแผนการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อศึกษาสำรวจข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและข้อมูลการจราจรในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๒) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๓) เพื่อศึกษาพัฒนาต้นแบบการสำรวจ การจัดเก็บข้อมูล การติดตาม และการประเมินผลการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) เพื่อศึกษาจัดทำแผนพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ๕) เพื่อศึกษาจัดทำแผนการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบ	
๔. โครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS สนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ รายละเอียด ดังนี้ พื้นที่ศึกษา จำนวน ๓๗ จังหวัด ประกอบด้วย พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด วัตถุประสงค์ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการทั้ง ๒ โครงการข้างต้นของ สนข. สามารถตอบสนองความต้องการของพื้นที่ได้ สนข. จะมีการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบ	.สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอำนาจเจริญ รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) เพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกของประเทศไทยกับทางตอนใต้ของ สปป.ลาว รวมทั้งยังเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเวียดนาม โดยโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบในหลักการของกรอบข้อเสนอแผนโครงการก่อสร้างสะพานจากทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาล สปป.ลาว เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างทั้ง ๒ ฝ่าย (ประเทศไทย - สปป.ลาว) ซึ่งในคราวประชุมระดับรัฐมนตรี แผนงาน GMS ครั้งที่ ๒๕ (The ๒๕th GMS Ministerial Conference) ภายใต้หัวข้อหลักคือ “การเร่งรัดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจเพื่อต่อยอด ๓๐ ปี แห่งความสำเร็จของแผนงาน GMS ไปสู่การพัฒนาที่ครอบคลุมและยั่งยืน” แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS Minister) เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ ได้มีการหารือระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว เรื่องแนวทางการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) และสัดส่วนการลงทุน และเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๕ ทล. ได้ร่วมประชุมหารือกับกรมขัวทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ของ สปป.ลาว โดยฝ่าย สปป.ลาว อยู่ระหว่างการจัดหาแหล่งเงินลงทุน ส่วนฝ่ายประเทศไทยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างงานโยธาได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ขั้นปรองดอง) พร้อมดำเนินการขอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน มูลค่าโครงการรวม ๔,๗๖๖ ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าก่อสร้างประมาณ ๔,๒๒๕ ล้านบาท ค่าควบคุมงาน ๑๔๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๔๐๑ ล้านบาท (ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๗ จำนวน ๖๘.๙๓ ล้านบาท) นอกจากนี้ ทล. ได้มีแผนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ๔ ช่องจราจร แนวใหม่ เพื่อรองรับโครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) โดยเริ่มจากทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ (บ้านหนองผือ) - บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) ระยะทางประมาณ ๓๓ กิโลเมตร ออกแบบแล้วเสร็จ โดยปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ บ้านหนองผือ - อำเภอเขมราฐ (กิโลเมตรที่ ๓๖๗+๑๐๐ - ๓๘๗+๓๒๕) เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งในการเชื่อมโยงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าการบริการชายแดนกับ สปป.ลาว ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบฝ่ายเลขานุการฯ เชิญแขวงทางหลวงอำนาจเจริญเข้าร่วมประชุม กรอ.จังหวัดอุบลราชธานี และ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ เพื่อรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี	ขท. อำนาจเจริญ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (ช่วงมกราคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๕) และการจัดเตรียมมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุบลราชธานีรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุบลราชธานีและการจัดเตรียมมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนี้ สถิติการเกิดอุบัติเหตุเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม ๒๐๔ ครั้ง ในพื้นที่ ๑๔ อำเภอ (พื้นที่อำเภอเมืองอุบลราชธานีเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด จำนวน ๕๓ ครั้ง) มีผู้บาดเจ็บ ๒๓๘ ราย (พื้นที่อำเภอเมืองอุบลราชธานีมีผู้บาดเจ็บสูงที่สุด จำนวน ๖๓ ราย) และมีผู้เสียชีวิต ๑๓ ราย (พื้นที่อำเภอวารินชำราบมีผู้เสียชีวิตสูงที่สุด จำนวน ๔ ราย) โดยพื้นที่ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุมีทั้งสิ้น ๑๑ อำเภอ ได้แก่ อำเภอนาตาล อำเภอศรีเมืองใหม่ อำเภอโขงเจียม อำเภอนาเยีย อำเภอเหล่าเสือโก้ก อำเภอดอนมดแดงอำเภอทุ่งศรีอุดม อำเภอน้ำขุ่น อำเภอน้ำยืน อำเภอนาจะหลวย และอำเภอบุญฑริก สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น สาเหตุจากความประมาท การขับรถเร็ว ยานพาหนะที่เกิดเหตุส่วนใหญ่พบว่าเป็นรถยนต์ ๑๙๕ คัน (ร้อยละ ๔๘.๗๕) รถจักรยานยนต์ ๑๘๗ คัน (ร้อยละ ๔๖.๘๐) และรถอื่น ๆ ๑๘ คัน (ร้อยละ ๔.๕๐) ประเภทถนนที่เกิดเหตุ พบว่า เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงสูงที่สุด จำนวน ๑๑๓ ครั้ง (ร้อยละ ๕๕.๓๙) ถนนเทศบาล ๕๐ ครั้ง (ร้อยละ ๒๔.๕๑) ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๒๑ ครั้ง (ร้อยละ ๑๐.๒๙) และถนนทางหลวงชนบท ๒๐ ครั้ง (ร้อยละ ๙.๘๐) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ตั้งแต่เดือนมกราคม - ตุลาคม พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวม ๘,๙๕๐ ราย แบ่งเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน ๘,๖๖๗ ราย ผู้เสียชีวิต	ปภ.จ. อุบลราชธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จำนวน ๒๘๓ ราย คิดเป็นสถิติอุบัติเหตุ ๑๕.๐๗ ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (พ.ศ. ๒๕๖๕ ประชากรจังหวัดอุบลราชธานีมีจำนวน ๑,๘๗๘,๑๔๖ คน) และเมื่อเปรียบเทียบผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. ๒๕๖๔ พบว่า ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยจำนวนผู้บาดเจ็บลดลง ๕๐๘ ราย และผู้เสียชีวิตลดลง ๔๒ ราย

การจัดเตรียมมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ จังหวัดอุบลราชธานีได้มีคำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี ที่ ๐๑๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๕ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการและจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยได้มีแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. ๒๕๖๖ จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) เพื่อกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด แนวทาง และมาตรการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในช่วงเทศกาล

๒) เพื่อเป็นแนวทางการบูรณาการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในช่วงเทศกาล

๓) เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติภัยอื่น ๆ ในช่วงเทศกาล

แนวทางการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖

ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์	๑ – ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕
ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น	๒๒ – ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕
ช่วงควบคุมเข้มข้น	๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ – ๔ มกราคม ๒๕๖๖ (ช่วง ๗ วันอันตราย)
ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น	๕ – ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖

ตัวชี้วัดการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่

ข้อมูล	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕	ค่าเฉลี่ย ๓ ปี	ค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕
อุบัติเหตุ	๑๗ ครั้ง	๑๒ ครั้ง	๑๘ ครั้ง	๑๕ ครั้ง	ไม่เกิน ๑๔ ครั้ง
ผู้บาดเจ็บ	๖ ราย	๖ ราย	๔ ราย	๕ ราย	ไม่เกิน ๔ ราย
ผู้เสียชีวิต	๑๗ ราย	๑๒ ราย	๒๕ ราย	๑๘ ราย	ไม่เกิน ๑๗ ราย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานีได้ประเมินความเสี่ยงในระดับพื้นที่ช่วงเทศกาลปีใหม่ ดังนี้

ภาวะเสี่ยงในระดับพื้นที่	ค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	อำเภอ
๑. ภาวะเสี่ยงอันตรายสูงสุด	มากกว่าหรือเท่ากับ ๒.๐๐	อำเภอเมืองอุบลราชธานี และอำเภอวารินชำราบ (รวม ๒ อำเภอ)
๒. ภาวะเสี่ยงอันตรายสูง	ตั้งแต่ ๑.๐๐ – ๑.๙๙	อำเภอกุดข้าวปุ้น อำเภอเขมราฐ อำเภอเขื่องใน อำเภอนาเยีย อำเภอโพธิ์ไทร อำเภอพิบูลมังสาหาร อำเภอสิรินธร และอำเภอเหล่าเสือโก้ก (รวม ๘ อำเภอ)
๓. ภาวะเสี่ยงอันตราย	ตั้งแต่ ๐.๐๑ – ๐.๙๙	อำเภอสำโรง อำเภอโขงเจียม อำเภอดอนมดแดง อำเภอเดชอุดม อำเภอตระการพืชผล อำเภอตาลสุม อำเภอทุ่งศรีอุดม อำเภอนาจะหลวย อำเภอนาตาล อำเภอน้ำขุ่น อำเภอน้ำยืน อำเภอบุณฑริก อำเภอม่วงสามสิบ อำเภอศรีเมืองใหม่ และอำเภอสว่างวีระวงศ์ (รวม ๑๕ อำเภอ)
๔. ภาวะเสี่ยงน้อย	เท่ากับ ๐	ไม่มี

จังหวัดอุบลราชธานีมีนโยบายให้ทุกพื้นที่ขับเคลื่อน Model อำเภอปลอดภัย โดยให้ทุกพื้นที่ดำเนินการประชาคมและรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ กำหนดมาตรการหลัก จัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุ ประชุมคณะทำงาน สร้างการสื่อสารและการรับรู้ของประชาชน โดยจะให้ความสำคัญกับการดำเนินการในพื้นที่อำเภอที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายสูงสุดเป็นหลัก

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ รับทราบ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. มาตรการและการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองอุบลราชธานี ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี (สภ.เมืองอุบลราชธานี) รายงานการดำเนินการตามมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองอุบลราชธานี โดยมีการดำเนินการ ดังนี้ ๑) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดเพื่ออำนวยความสะดวก ย่านชุมชน ศูนย์การค้าและสถานศึกษา ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน (วันจันทร์ – วันศุกร์ ช่วงเช้า เวลา ๐๖.๓๐ – ๐๘.๓๐ น. และช่วงเย็น เวลา ๑๕.๐๐ – ๑๙.๐๐ น.) ๒) อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณถนนสายหลัก เช่น บริเวณถนนชยางกูร และถนนแจ้งสนิท ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น โดย สภ.เมืองอุบลราชธานีจะจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณมือและควบคุมสัญญาณไฟตามแยกต่าง ๆ ทุกวันจันทร์ – วันศุกร์ ช่วงเช้า เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. และช่วงเย็น เวลา ๑๓.๐๐ – ๑๕.๐๐ น. และตั้งจุดตรวจบริเวณทางร่วมทางแยก รวมถึงการใช้มาตรการกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การจัดระเบียบการจอดรถ การตั้งจุดตรวจเมาแล้วขับ การตรวจจับยาเสพติด การตรวจจับไม้หวงห้าม เป็นต้น การดูแลด้านจราจรในเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ๑) ถนนทางตรง เช่น บริเวณถนนชยางกูร (จุดกลับรถหน้าบริษัท วีอาร์พี ออโต้กรุ๊ป จำกัด (ฟอร์ด วีอาร์พี อุบลราชธานี (สำนักงานใหญ่)) และถนนแจ้งสนิท (จากแยกแจระแม – ศูนย์วิจัยข้าว) ๒) ถนนบริเวณทางแยก เช่น แยกบายพาสอำนาจเจริญ (ระหว่างก่อสร้าง)แยกบายพาสดงอู่ผึ้ง (ระหว่างก่อสร้าง) สามแยกตลาดหนองบัว สามแยกหอนาฬิกา สามแยกแจระแม ๓) บริเวณทางโค้ง เช่น ทางโค้งบ้านห้วยคุ้ม – โค้งหน้าบ้านโฮมฮับ และโค้งหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล – ไทวัสดุ – ร้านเชียงกง ทั้งนี้ สภ.เมืองอุบลราชธานีดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุร่วมกับสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ ๑ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ ๒ แขวงทางหลวงชนบทอุบลราชธานี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทั้งการแก้ปัญหาจากผู้ใช้รถใช้ถนน ปัญหาจากภูมิทัศน์ รวมถึงสภาพแวดล้อมที่ทำให้เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ผู้ทรงคุณวุฒิให้ความเห็นว่า ถนนในจังหวัดอุบลราชธานีหลายแห่งชำรุดและเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ หากมีการปรับปรุงถนนให้เรียบร้อยจะสามารถช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้อีกทางหนึ่ง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบแขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ ๑ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ ๒ และแขวงทางหลวงชนบทอุบลราชธานีรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สภ.เมืองอุบลราชธานี ขท.อุบลราชธานีที่ ๑ ขท.อุบลราชธานีที่ ๒ ขทช.อุบลราชธานี
๘. การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุ เนื่องจากสำนักงานธนารักษ์พื้นที่อุบลราชธานีอยู่ระหว่างดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุ ในลักษณะอาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม) ๗ ชั้น ในที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ อบ.๑ (บางส่วน) ตำบลในเมือง อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี และเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปด้วยความถูกต้องตามระเบียบกฎหมายที่กำหนด ตามแนวทางการดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๔๕ เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัดมีขั้นตอนและแนวทางการพิจารณาของ คจร. เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ดังนั้น บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จึงได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร โครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุแปลง อบ.๑ (บางส่วน) จังหวัดอุบลราชธานี ที่ปรึกษาโครงการฯ รายงานผลการศึกษาด้านข้อมูลของโครงการ ข้อมูลการสำรวจและวิเคราะห์สภาพจราจรปัจจุบัน คาดการณ์ปริมาณจราจร การจัดการจราจรภายใน ผลกระทบด้านการจราจรและแนวทางลดผลกระทบ รายละเอียด ดังนี้ ๑) ลักษณะอาคาร : อาคารพักอาศัย ๗ ชั้น ความสูงไม่เกิน ๒๓ เมตร พื้นที่อาคารรวม ๓,๙๖๐ ตารางเมตร จำนวน ๗๖ ห้อง ที่จอดรถ ๓๓ คัน พื้นที่เปิดโล่ง ๑,๕๘๘ ตารางเมตร	สนง.ธนารักษ์พื้นที่อุบลราชธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒) ข้อมูลด้านการจราจร

ลำดับ	ประเด็น	รายละเอียด
๑	**ปริมาณการจราจรในปัจจุบัน** (สำรวจ ๒ วัน เป็นวันหยุด ๑ วัน และวันทำงาน ๑ วัน) - วันอาทิตย์ที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔ (วันหยุด) - วันจันทร์ที่ ๑๕ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๔ (วันทำงาน)	**๑. ปริมาณการจราจรบนช่วงถนน** ปริมาณจราจรบนช่วงถนนชลประทาน – ท่าบ่อ มีปริมาณจราจรรวมมากกว่า ๘,๐๐๐ PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๗.๓ ของรถที่สัญจรบนถนนชลประทาน – ท่าบ่อ ทั้ง ๒ วัน จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่สำรวจได้ในแต่ละวัน คือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ – ๐๘.๐๐ น.) นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (๑๒.๐๐ – ๑๓.๐๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๐๐ – ๑๗.๐๐ น.) โดยสัดส่วนของประเภทยานพาหนะนั้นจะมีสัดส่วนรถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน และรถบรรทุกขนาดกลาง ตามลำดับ **๒. ปริมาณการจราจรบริเวณทางแยก** วันหยุดมีปริมาณจราจรสูงสุดในช่วงเย็น (๑๖.๐๐ – ๑๗.๐๐ น.) และในวันทำงานมีปริมาณจราจรสูงสุดเป็น ๒ ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้า (๐๗.๐๐ –๘.๐๐ น.) และช่วงเย็น (๑๖.๐๐ – ๑๗.๐๐ น.) **๓. ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในปัจจุบัน** ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในปัจจุบันทั้งวันหยุดและวันทำงาน สภาพการจราจรอยู่ในระดับ A มีความคล่องตัวสูง ส่วนบริเวณทางแยกมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ D สภาพจราจรบนถนนเริ่มส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวและอุปสรรคต่อการสัญจร ส่วนช่วงถนนหน้าโครงการ มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A – C ยังถือว่ามีความคล่องตัว เนื่องจากการจราจรบนถนนโดยรอบของโครงการฯ มีปริมาณน้อย สามารถยอมรับความคล่องตัวของสภาพจราจรในบริเวณนั้นได้
๒	**สถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ**	ข้อมูลจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๒๓๑ (กิโลเมตรที่ ๘+๑๕๐) ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ มีแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๘.๓๗ ต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีปริมาณจราจรเฉลี่ย ๔๗,๕๒๐ คันต่อวัน
๓	**สภาพการณ์ของโครงข่ายถนนโดยรอบโครงการ เมื่อเปิดให้บริการ**	จากการคาดการณ์สภาพการจราจรบริเวณโดยรอบโครงการฯ เมื่อเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ พบว่า บริเวณแยกถนนชลประทาน – ท่าบ่อกับถนนแจ้งสนิท ซอย ๑ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นปริมาณจราจรยังอยู่ในระดับ A มีสภาพจราจรคล่องตัว แต่บริเวณจุดตัดทางแยกระหว่างถนนชลประทาน – ท่าบ่อกับถนนสรรพสิทธิ์ทั้งช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีระดับการให้บริการ E สภาพจราจรบนถนนมีความคล่องตัวต่ำ การจราจรที่ติดขัด ส่วนช่วงถนนหน้าโครงการความหนาแน่นบริเวณจุดตัดทางแยกถนนชลประทาน – ท่าบ่อกับถนนสรรพสิทธิ์และบริเวณแยกถนนชลประทาน – ท่าบ่อกับถนนแจ้งสนิท ซอย ๑ มีความหนาแน่นอยู่ในระดับการให้บริการ C สภาพจราจรบนถนนเริ่มส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวและอุปสรรคต่อการสัญจร ส่วนบริเวณถนนชลประทาน – ท่าบ่อ มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A สภาพการจราจรยังคงมีความคล่องตัวสูง เนื่องจากปริมาณจราจร เข้า – ออกโครงการที่ยังมีปริมาณรถไม่มาก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ประเด็น	รายละเอียด
๔	**สภาพการณ์ของโครงข่ายถนนโดยรอบโครงการในอนาคต**	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรบริเวณโดยรอบโครงการในอนาคต ปี พ.ศ. ๒๕๗๒ และปี พ.ศ. ๒๕๗๗ พบว่าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับการให้บริการ E และ D ตามลำดับ สภาพจราจรบนถนนมีผลกระทบต่อความคล่องตัวทำให้เกิดความแออัดและความหนาแน่น ส่วนความหนาแน่นช่วงถนนหน้าโครงการ บริเวณถนนชลประทาน – ท่าบ่อ ซึ่งเป็นถนนที่ใช้สำหรับเป็นทางเข้า – ออก โครงการมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A เนื่องจากบริเวณดังกล่าวยังมีรถสัญจรปริมาณไม่มาก จึงทำให้มีสภาพจราจรคล่องตัวสูง
๕	**ผลกระทบด้านการจราจร** วิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงทั้งในระยะก่อสร้าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และระยะดำเนินการเมื่อเปิดโครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และการคาดการณ์หลังมีโครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๗๒ และปี พ.ศ. ๒๕๗๗	**๑. ผลกระทบของถนนหน้าโครงการ** - เปรียบเทียบกับกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ระดับการให้บริการ A และ B ซึ่งยังเป็นระดับที่การจราจรมีความคล่องตัวสูง **๒. ผลกระทบต่อทางแยก** - ระยะก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดโครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ผลกระทบด้านการจราจรที่เกิดขึ้นมีระดับการให้บริการ C เริ่มมีผลกระทบต่อการจราจร และหลังจากเปิดโครงการ ๕ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๗๒) ระดับการให้บริการช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นเป็นระดับ D และ E ตามลำดับ และเมื่อเปิดโครงการในปีที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๗๗) เริ่มมีการสัญจรที่หนาแน่น ระดับการให้บริการกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการไม่แตกต่างกัน พบว่า ช่วงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นเป็นระดับ E และ D ตามลำดับ **๔. ปัญหาจุดขัดแย้ง (Conflict Point) บริเวณทางเข้า – ออก** ผลการวิเคราะห์ปัญหาจุดขัดแย้งบริเวณทางเข้า – ออกโครงการทั้งปีเปิดให้บริการ พ.ศ. ๒๕๖๗ และหลังจากเปิดให้บริการเป็นระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๗๒) และ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๗๗) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A และ B จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนหน้าโครงการ แต่หลังเปิดให้บริการ ๑๐ ปี (ปี พ.ศ.๒๕๗๗) มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C เริ่มส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนหน้าโครงการ **๕. ผลการวิเคราะห์สภาพจราจรเมื่อเปิดโครงการและในอนาคต** ผลการวิเคราะห์สภาพจราจรเพื่อประเมินผลกระทบของโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการ (เมื่อเปิดโครงการ และในอนาคต) เปรียบเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ ทั้งบริเวณทางแยกใกล้เคียง ช่วงถนนหน้าโครงการ และจุดขัดแย้งทางเข้า – ออก โครงการ ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น พบว่ายังคงมีระดับการให้บริการระดับ A การจราจรมีความคล่องตัวสูงมาก ผลกระทบด้านการจราจรอยู่ในระดับต่ำ สำหรับในอนาคต ปี พ.ศ. ๒๕๗๗ มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C ถึง E เริ่มส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจร

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ประเด็น	รายละเอียด
๖	**แนวทางลดผลกระทบ**	**๑. มาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรของโครงการในระยะก่อสร้าง** ๑. การขนส่งดิน หิน ทราย และขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ดำเนินการในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ติดแผ่นสะท้อนแสง และเจ้าพนักงานตำรวจท้องที่อนุญาตให้รถบรรทุกสามารถสัญจรบริเวณโครงการได้ ๒. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า – ออก โครงการในขณะดำเนินการก่อสร้าง ๓. จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุก สถานที่สำหรับกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่โครงการและห้ามจอดรถบริเวณหน้าทางเข้า – ออก โครงการ ๔. จัดเตรียมจุดล้างล้อบริเวณทางเข้า – ออก โครงการเพื่อลดการกระจายของฝุ่น ดิน และหิน ๕. จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนขณะทำงานติดไว้ในจุดที่มองเห็นได้อย่างปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ก่อสร้าง นอกพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงทางเข้า – ออก โครงการ ๖. ติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณด้านข้างของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรับ – ส่ง คนงาน โดยระบุชื่อบริษัทผู้รับเหมาพร้อมเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ **๒. มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรในระยะดำเนินการของโครงการ** ๑. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า – ออก โครงการ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถในโครงการและผู้ใช้รถที่อยู่บนถนนสายหลักหน้าโครงการ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ๒. ประชาสัมพันธ์ห้ามไม่ให้ผู้ใช้อาคารจอดรถริมถนนชลประทาน – ท่าบ่อ และบริเวณหน้าทางเข้า – ออก โครงการ โดยใช้เครื่องหมายจราจร ๓. จัดให้มีแสงไฟส่องสว่างทางเดินรถภายในโครงการและบริเวณหน้าทางเข้า – ออก โครงการให้สว่างเพียงพอทั้งเวลากลางวันและกลางคืน ๔. ปรับปรุงการควบคุมสัญญาณไฟทางแยกถนนชลประทาน – ท่าบ่อ ตัดกับถนนสรรพสิทธิ์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของการจราจรที่ทางแยก

ธนารักษ์พื้นที่อุบลราชธานีรายงานว่า โครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุมีจำนวน ๑๓ แปลง ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานีเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือก โดยมี ๒ พื้นที่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และกรุงเทพมหานคร สำหรับพื้นที่อื่น ๆ ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากไม่ตอบสนองความต้องการในบริบทพื้นที่ ประกอบกับข้อจำกัดในเรื่องการให้สิทธิเฉพาะข้าราชการ จึงทำให้ยอดการจองไม่ถึงร้อยละ ๕๐ ทั้งนี้ กรมธนารักษ์อาจชะลอการดำเนินโครงการฯ ด้วยเหตุข้อจำกัดกลุ่มเป้าหมายที่ทำให้มียอดการจองค่อนข้างต่ำ

ประธานในที่ประชุมให้ความเห็นว่า กรณีโครงการดังกล่าวมีความจำเป็นต้องการชะลอการดำเนินโครงการออกไป แต่ยังมีความจำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมและผลกระทบด้านการจราจรเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนดำเนินโครงการได้

ผู้แทน สนข. ได้ตรวจสอบจากรายงานผลกระทบด้านการจราจรการขอใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

๑) การบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้าง ไม่ได้แสดงรายละเอียดการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงาน พื้นที่เก็บกองวัสดุ พื้นที่จอดรถรอสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้าง ภายในพื้นที่โครงการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โดยไม่กระทบกับทางสาธารณะ ที่ปรึกษาจึงควรแสดงรายละเอียดผังบริเวณโครงการ การบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น โดยไม่กระทบกับทางสาธารณะ ๒) การจัดการจราจรภายในโครงการเมื่อเปิดให้บริการ ในรายงานดังกล่าวไม่ได้แสดงรายละเอียดผังบริเวณโครงการ เช่น ความกว้างของถนนภายในโครงการ ตำแหน่งที่จอดรถซึ่งต้องมีไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด ตำแหน่งที่จอดรถจักรยานยนต์ (ถ้ามี) การบริหารจัดการบริเวณทางเข้า – ออก จุดรับบัตร/ระบบอัตโนมัติ จุดจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสาร (ถ้ามี) ที่จอดรถเก็บขยะโครงการ ๓) ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างการก่อสร้างและเมื่อเปิดโครงการ รายงานดังกล่าวไม่ได้แสดงรายละเอียดการวิเคราะห์การเลี้ยว (Swept path) และการออกแบบทางเข้า – ออก โครงการให้มีความปลอดภัย มีรัศมีการเลี้ยวที่เหมาะสม ผู้ทรงคุณวุฒิให้ความเห็นว่า อาคารมีความสูงไม่เกิน ๗ ชั้น และมีความสูงของอาคาร ๒๓ เมตร ไม่กระทบเส้นทางการบินของอากาศยานขึ้น – ลง ท่าอากาศยานอุบลราชธานี อย่างไรก็ดีเห็นควรให้ที่ปรึกษาโครงการฯ เพิ่มเติมการวิเคราะห์ผลกระทบต่ออากาศยานฯ ไว้ในรายงานฯ ด้วย ที่ประชุมให้ความเห็นว่า โครงการดังกล่าวไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและโครงการดังกล่าวมีห้องพักอาศัยจำนวน ๗๖ ห้อง สามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากจำนวนห้องพักไม่เกิน ๘๐ ห้อง ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคเสนอให้ที่ปรึกษาโครงการฯ เพิ่มเติมประเด็นการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและวิเคราะห์จุดที่จะเกิดปัญหาทางแยกทางร่วมทุกจุดโดยรอบพื้นที่ ประกอบการวิเคราะห์สภาพการจราจร ก่อน – หลังช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ เพิ่มเติมด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** เห็นชอบและมอบที่ปรึกษาโครงการฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของที่ประชุมไปปรับเพิ่มเติมในรายงาน เพื่อให้รายงานมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น	

ลำดับที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑. รายงานผลการดำเนินงานโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ขท.อยุธยา ขทช. พระนครศรีอยุธยา

ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา รายงานต่อที่ประชุมว่า สายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของหมวดทางหลวงนครหลวง มีดังนี้

ที่	แผนงาน/โครงการ	สายทาง	ตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนช่องจราจร
๑	แผนงานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีตเป็นช่วง ๆ	ทล. ๓๐๖๓	บ่อโพง - โคกมะลิ	๖.๘๐๖	๒
		ทล. ๓๔๖๗	นครหลวง - ท่าเรือ	๑๙.๔๖๖	๒
๒	แผนงานบูรณะทางผิวแอสฟัลท์เป็นช่วง ๆ	ทล. ๓๖๐๓	สามเรือน - กลางวังแดง	๕.๙๐๐	๒
		ทล. ๓๕๖๗	ทางเข้านครหลวง	๒.๕๘๓	๒
		ทล. ๓๖๐๓	ภาชี - ท่าเรือ	๑๒.๑๐๐	๒
๓	แผนงานขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร	ทล. ๓๒๖๗	เจ้าปลุก - บางโขมด	๒๑.๑๕๙	๒
๔	ขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้วเสร็จ	ทล. ๓๓	บางปะหัน - โคกแดง	๒๗.๐๐๑	๔

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทพระนครศรีอยุธยา ได้รายงานแผนการปรับปรุงถนน ดังนี้ (๑) งานปรับปรุงผิวถนนเป็นช่วง ๆ ประกอบด้วย ถนนสาย อย. ๕๐๒๖ แยกทางหลวงชนบท อย. ๒๐๐๘ - บ้านตลาด ระยะทาง ๑๗.๕๕๐ กิโลเมตร (๒) งานปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณเข้าสู่ทางแยกหลัก ประกอบด้วย ถนนสาย อย. ๕๐๒๖ แยกทางหลวงชนบท อย. ๒๐๐๘ - บ้านตลาด สาย อย. ๓๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ - บ้านบางพระครู สาย อย. ๒๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ - บ้านปากแรด และสาย อย. ๓๐๓๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ - บ้านบางระกำ และ (๓) งานติดตั้งราวกันอันตราย ประกอบด้วย ถนนสาย อย.๓๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ - บ้านบางพระครู

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ

๒. หารือการจัดโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ขท.อยุธยา ขทช. พระนครศรีอยุธยา ทน.พระนครศรีอยุธยา สภ.นครหลวง

ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา รายงานต่อที่ประชุมว่า การจราจรหนาแน่นในอำเภอนครหลวง เนื่องจากมีท่าเรือสินค้าหลายแห่ง ทำให้มีรถบรรทุกใช้เส้นทางคมนาคมเพื่อไปยังท่าเรือเป็นจำนวนมาก ที่ผ่านมาได้ประสานกับตำรวจภูธรนครหลวงและขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการให้งดการเดินรถในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยที่ผ่านมาผู้แทนกรมทางหลวง (ทล.) ได้ร่วมประชุมหารือการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในเส้นทางสาย บ่อโพง - โคกมะลิ จัดขึ้นโดยเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา และได้เสนอแนะต่อที่ประชุมให้ขยายช่องจราจรในเส้นทางดังกล่าวเป็น ๔ ช่องจราจร และทำสะพานข้ามทางแยกบริเวณสี่แยกโคกมะลิ

ผู้แทนตำรวจภูธรนครหลวง รายงานว่า ปัจจุบันในช่วงเวลาเร่งด่วนได้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อช่วยจัดการจราจรและอำนวยความสะดวกในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และได้ให้ความเห็นว่าการขยายช่องจราจรในเส้นทางสาย บ่อโพง - โคกมะลิ ทำได้ยากเนื่องจากบริเวณ ๒ ฝั่งของถนน เป็นคลองชลประทานและบ้านเรือนประชาชน

ผู้แทนกรมชลประทาน ให้ความเห็นว่า คลองชลประทานมีรูปรางเปนสี่เหลี่ยมคางหมู ถ้าปรับลักษณะให้เป็นแบบกำแพงตั้งฉากจะช่วยเพิ่มพื้นที่การจราจรได้

ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์) แจ้งว่า ทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ มีปัญหาการจราจรติดขัดมากในบริเวณสะพานเจ้าปลุกมาเป็นเวลานาน

ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา ชี้แจงว่า บริเวณสะพานเจ้าปลุกเป็นพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงอ่างทอง ซึ่ง ทล. มีแผนการขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา ได้รายงานปัญหาและแผนการปรับปรุงถนนต่อที่ประชุม ดังนี้ (๑) ถนนบริเวณวัดพนัญเชิงมีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุด โดยเทศบาลกำลังพิจารณาปรับรูปแบบการเดินรถ และแนะนำเส้นทางเลี่ยงเพื่อลดปัญหาดังกล่าว (๒) เทศบาลได้มีการจัดทำแผนการปรับปรุงผิวถนนบริเวณเกาะเมือง และถนนที่ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุทกภัยในปีที่ผ่านมาให้อยู่ในสภาพดี และ (๓) เทศบาลได้มีการจัดทำแผนการขยายช่องจราจรบนถนนเลียบทางรถไฟเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองอยุธยา

ประธานฯ ได้มอบหมายให้เทศบาลนครพระนครศรีอยุธยาพิจารณาจัดทำช่องการจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในการสัญจร

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบโดยให้กำหนดปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ บริเวณสะพานเจ้าปลุกเป็นวาระในการประชุม อจร.พระนครศรีอยุธยาครั้งต่อไป และให้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึงแขวงทางหลวงอ่างทองเข้าร่วมประชุมด้วย

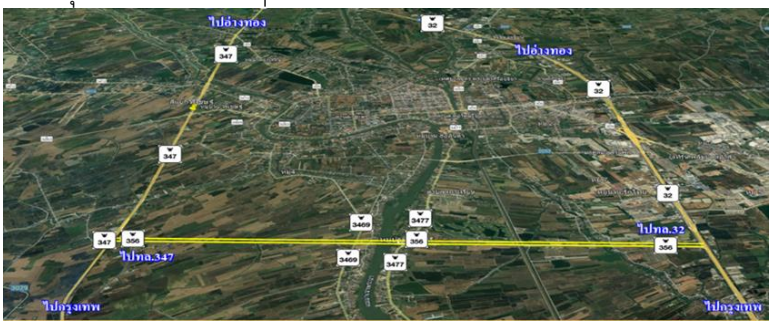
ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า พื้นที่ของทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงอยุธยา แขวงทางหลวงอ่างทอง และแขวงทางหลวงสระบุรี เส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนพื้นที่ ตำบลบ้านอิฐ อำเภอเมืองอ่างทอง จังหวัดอ่างทอง สิ้นสุดที่ ตำบลบางโขมด อำเภอบ้านหมอ จังหวัดสระบุรี ระยะทางรวมประมาณ ๒๕ กิโลเมตร ทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ ส่วนใหญ่เป็นถนน ๒ ช่องจราจร และบางช่วงที่แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนเป็นถนนขนาด ๖ ช่องจราจร แนวเส้นทางมีการตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ทางหลวงหมายเลย ๓๑๙๖ (แยกเจ้าปลุก) ทางหลวงหมายเลข ๓๔๖๗ และทางหลวงหมายเลข ๓๐๒๒ ปัจจุบันได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อออกแบบรายละเอียดประมาณราคาค่าก่อสร้าง และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นโครงการ เพื่อขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรหรือมากกว่า ส่วนปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกเจ้าปลุก ที่ปรึกษาได้เสนอรูปแบบการปรับปรุงทางแยกเจ้าปลุก ๓ รูปแบบ ปัจจุบันได้มีการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมแล้ว โดยจะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำลพบุรีบนทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗) ขนาด ๕ ช่องจราจรต่อทิศทาง เพื่อเพิ่มความจุในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยก รวมถึงขยายทางรอง (ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ และทางหลวงหมายเลข ๓๑๙๖) เป็น ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง และจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



สภาพปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ บริเวณสี่แยกเจ้าปลุก (กม.๔+๔๐๐)



รูปแบบที่เหมาะสมที่ได้รับการคัดเลือกการปรับปรุงทางแยกเจ้าปลุก

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ปัญหารถติดสะสมบริเวณสี่แยกเจ้าปลุกส่วนหนึ่งมาจากสะพานข้ามแม่น้ำลพบุรีก่อนถึงสี่แยกเจ้าปลุกมีความชันมาก รถบรรทุกหรือรถพ่วงไม่สามารถจอดรอสัญญาณไฟจราจรบนสะพานได้ ทำให้เกิดระยะห่างระหว่างรถด้านหน้า เมื่อสัญญาณไฟเขียวรถจึงผ่านได้น้อย จึงมีการออกแบบให้ลดความสูงของสะพานลง แต่จำเป็นต้องพิจารณาความสูงให้เพียงพอที่จะสามารถกลับรถ และให้เรือขนส่งสินค้าสามารถผ่านได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและให้แขวงทางหลวงอยุธยารับความเห็นที่ประชุม เรื่องการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำลพบุรี บริเวณแยกเจ้าปลุก ไปหารือกับที่ปรึกษาต่อไป	
๓. ปัญหาความสกปรกบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นางอัจฉรา เกษณียบุตร์) ได้แจ้งต่อที่ประชุมว่า สถานีรถไฟอยุธยามีความสกปรก ควรให้มีการดูแลเรื่องการจัดระเบียบ หรือการดำเนินการทำความสะอาด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและให้ตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน	รฟท. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. โครงการขยายช่องจราจร จาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ตอนบ้านหว้า - ปากกราน กม.๐+๐๐๐ - กม.๒+๔๕๗ ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ เป็นทางเลี่ยงเมืองพระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๒ กับทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ระยะทางประมาณ ๙ กิโลเมตร ปัจจุบันมีชุมชนเพิ่มขึ้นทำให้มีผู้ใช้เส้นทางสัญจรจำนวนมาก ประกอบกับเส้นทางดังกล่าวมี ๒ ช่องจราจร จึงเห็นควรทำการขยายช่องจราจรจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ มีจุดตัดในช่วงกิโลเมตรที่ ๕ บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๔๖๙ และทางหลวงหมายเลข ๓๔๗๗ โดยผลการดำเนินงานเบื้องต้นได้ทำการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมแล้ว ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกแบบครั้งสุดท้าย จากนั้นจะเป็นขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะขอรับการจัดสรรงบประมาณผูกพันในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ความเห็นว่า ๑) ปัจจุบันรถที่วิ่งมาจากทางหลวงหมายเลข ๓๒ และต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ต้องไปกลับรถซึ่งอยู่ห่างประมาณ ๒ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ จึงเสนอให้สร้างสะพานเลี้ยวขวา เพื่อเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข ๓๒ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ และ ๒) รถที่วิ่งมาจากทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๓๒ จะต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถ ซึ่งจากการออกแบบจุดกลับรถอยู่ห่างประมาณ ๑๐๐ เมตร อาจจะทำให้รถขนาดใหญ่ไม่สามารถกลับรถได้ ซึ่งความคิดเห็นจากประเด็นการออกแบบจุดกลับรถดังกล่าวสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้มีการส่งหนังสือแจ้งมายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖  ทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ตอน บ้านหว้า - ปากกราน กม.๐+๐๐๐ - กม.๙+๔๐๑ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ มอบหมายให้แขวงทางหลวงอยุธยารับความเห็นในที่ประชุมไปหารือเรื่องการออกแบบจุดกลับรถที่เหมาะสมต่อไป มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำส่งหนังสือความคิดเห็นเรื่องการออกแบบการขยายช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ ของสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปยังกรมทางหลวง (ทล.)	ขทอ.อยุธยา

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก ผู้แทนกรมเจ้าท่า รายงานต่อที่ประชุมว่า การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แบ่งเป็น ๓ ระยะ ดังนี้ ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) เป็นการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในจุดวิกฤตที่มีปัญหาตลิ่งพังรุนแรงและร่องน้ำตื้นเขิน เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ความยาวเขื่อนรวม ๘,๔๘๑ เมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ งบประมาณรวม ๒,๐๖๐.๓๐ ล้านบาท ระยะที่ ๒ (การเพิ่มศักยภาพ) เป็นการพัฒนาทางเดินเรือช่วง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๒๓+๐๐๐ เนื่องจากเป็นช่วงบริเวณที่มีท่าเรือและจุดขึ้น - ลงสินค้ามาก การพัฒนาต้องดำเนินการขุดลอก ควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แบ่งพื้นที่ดำเนินการไว้จำนวน ๘ ตอน ความยาว ๒๒,๑๑๘ เมตร มีมูลค่าโครงการรวมทั้งสิ้น ๖,๐๔๙.๗๔ ล้านบาท โดยตอนที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๑,๘๐๐ เมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๖ ตอนที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการปรับแก้ไขรูปแบบให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ของโครงการ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ และที่เหลืออีก ๖ ตอนรอรับการจัดสรรงบประมาณ ระยะที่ ๓ (ระยะยาว) เป็นการพัฒนาทางเดินเรือช่วง กม. ๒๓+๐๐๐ - กม. ๕๒+๐๐๐ เนื่องจากเป็นช่วงบริเวณที่มีท่าเรือและจุดขึ้น - ลงสินค้าน้อย การพัฒนาช่วงบริเวณดังกล่าวปัจจุบันยังไม่คุ้มต่อการลงทุน โดยหากจะดำเนินการพัฒนาต้องใช้งบประมาณ ๗,๖๖๗.๒ ล้านบาท ซึ่งก่อนดำเนินการต้องมีการศึกษาทบทวนอีกครั้ง **ความเห็นที่ประชุม** ๑. การสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำป่าสัก เป็นประโยชน์ต่อชาวบ้านในพื้นที่ ช่วยป้องกันภัยในฤดูน้ำหลากได้ ๒. การก่อสร้างเขื่อนมีการรับฟังความคิดเห็น ความต้องการ และข้อเสนอแนะของชาวบ้านในพื้นที่ แนวเขื่อนจะไม่รุกล้ำพื้นที่ของชาวบ้าน แต่มีชาวบ้านบางส่วนต่อต้านโครงการ เนื่องจากการสร้างเขื่อนจะบดบังทัศนียภาพผู้แทนแขวงทางหลวงอ่างทอง (ขท.อ่างทอง) รายงานที่ประชุมว่า ได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการสำรองจ่ายเบิกกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยและภัยพิบัติให้คืนสู่สภาพเดิม (ครั้งที่ ๒) แล้ว ดังนี้ ๑) ทล. ๓๐๙ ตอน บางเสด็จ - แยกที่ดิน จำนวน ๓ รายการ ประกอบด้วย (๑) กม. ๓๙+๘๔๐ - ๔๑+๖๐ (๒) กม. ๔๔+๔๓๔ - ๔๖+๐๔๓ และ (๓) กม. ๕๑+๙๗๐ - ๕๓+๕๔๐ ๒) ทล. ๓๕๐๑ ตอน อ่างทอง - บางหลวงโดด จำนวน ๕ รายการ ประกอบด้วย (๑) กม. ๔+๑๐๐ - ๔+๖๐๒ (๒) กม. ๖+๒๐๐ - ๖+๒๙๑ (๓) กม. ๘+๑๐๐ - ๘+๒๗๕ (๔) กม. ๑๐+๐๗๐ - ๑๐+๒๖๘ และ (๕) กม. ๑๖+๘๕๕ - ๑๖+๔๓๕ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	จท.
๖. โครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้แทนแขวงทางหลวงอยุธยา ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า แขวงทางหลวงอยุธยา มีแผนการดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีรายละเอียด ดังนี้	ขท.อยุธยา ขทช. พระนครศรีอยุธยา

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ตอน	กม. ที่	กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑	๑	ต่างระดับบางปะอิน - หนองแค	๕๗+๘๐๐ - ๕๘+๕๓๐	ก่อสร้างทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำด้านซ้ายทาง	๕๐.๐๐
๒	๑	ต่างระดับบางปะอิน - หนองแค	๖๖+๕๐๐ - ๖๖+๙๓๐	ก่อสร้างทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำด้านขวาทาง	๒๕.๐๐
๓	๓๒	บางปะอิน - อยุธยา	๑๒+๒๕๕ - ๑๓+๗๕๕	ก่อสร้างทางขนาน ด้านขวาทาง	๕๐.๐๐
๔	๓๒	อยุธยา - นครหลวง	๑๕+๑๔๐ - ๑๖+๔๓๐	ขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรบริเวณทางขนาน	๕๐.๐๐
๕	๓๒	อยุธยา - นครหลวง	๑๖+๒๘๐ - ๑๗+๕๐๐	ขยายไหล่ทางและสะพาน ด้านซ้ายทาง	๔๐.๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ตอน	กม. ที่	กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)
๖	๓๒	อยุธยา - นครหลวง	๒๒+๖๐๐ - ๒๓+๕๐๐	ขยายไหล่ทางและทำทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ	๕๐.๐๐
๗	๓๐๘	ทางเข้าบางปะอิน	๒+๔๐๐ - ๕+๑๐๐	ก่อสร้างระบบระบายน้ำ	๑๓.๐๐
๘	๓๐๙	วังน้อย - บ้านสร้าง	๕+๖๐๐ - ๕+๙๐๐	ขยายช่องจราจรพร้อมทำทางเท้าและระบบระบายน้ำ ด้านซ้ายทาง	๕๐.๐๐
๙	๓๐๙	วังน้อย - บ้านสร้าง	๖+๔๒๐ - ๖+๗๒๒	ขยายช่องจราจรพร้อมทำทางเท้าและระบบระบายน้ำ ด้านขวาทาง	๓๐.๐๐
๑๐	๓๐๙	บ้านสร้าง - ทางแยกต่างระดับอยุธยา	๘+๔๔๐ - ๙+๓๕๐	ขยายช่องจราจรพร้อมทำทางเท้าและระบบระบายน้ำ	๕๐.๐๐
๑๑	๓๐๙	อยุธยา - บางเสด็จ	๓๓+๒๐๐ - ๓๔+๒๐๐	ขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร	๕๐.๐๐
๑๒	๓๐๙	อยุธยา - บางเสด็จ	๓๕+๖๐๐ - ๓๖+๖๐๐	ขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร	๕๐.๐๐
๑๓	๓๔๗	บางกระสั้น - บางปะหัน	๒๑+๕๔๕ - ๒๒+๙๑๕	ขยายไหล่ทาง ทำทางเท้า และระบบระบายน้ำ	๕๐.๐๐
๑๔	๓๕๒	คลองระพีพัฒน์ - ทางแยกต่างระดับวังน้อย	๒๖+๒๒๑ - ๒๖+๗๐๐	ขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร บริเวณทางแยก	๕๐.๐๐
๑๕	๓๐๕๖	บ้านหว้า - อุทัย	๙+๐๐๐ - ๑๑+๐๐๐	ขยายไหล่ทาง ทำทางเท้า และระบบระบายน้ำ เป็นช่วง ๆ	๕๐.๐๐
๑๖	๓๔๑๒	อยุธยา - บางบาล	๑๔+๑๕๐ - ๑๗+๒๐๐	ยกระดับถนนเดิม	๗๕.๐๐
๑๗	๓๔๑๒	บางบาล - ผักไห่	๒๓+๓๐๐ - ๒๔+๘๕๐	ขยายไหล่ทาง ด้านซ้ายทาง	๔๐.๐๐
๑๘	๓๙๐๑	คลองซอย ๒๖ - คลองระพีพัฒน์	๐+๐๐๐ - ๓+๑๙๐	ขยายผิวทางและไหล่ทาง	๔๐.๐๐
๑๙	๓๙๐๒	คลองซอย ๒๖ - คลองระพีพัฒน์	๐+๐๐๐ - ๓+๑๙๐	ขยายผิวทางและไหล่ทาง	๓๐.๐๐

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทพระนครศรีอยุธยา ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า แขวงทางหลวงชนบทพระนครศรีอยุธยา มีแผนการดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รายละเอียด ดังนี้

๑) โครงการปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ดังนี้

ลำดับ	สายทาง	กิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	หมายเหตุ
๑	อย. ๔๐๐๗ แยก ทล. ๓๒๖๗ - บ้านมหาราช	งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๓,๕๔๖,๐๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ
๒	อย. ๓๐๕๒ แยก ทล. ๓๔๗ - บ้านปากทางลัด	งานไฟฟ้าแสงสว่าง	๒,๙๘๖,๐๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ
รวม			๖,๕๓๒,๐๐๐	

๒) โครงการปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ดังนี้

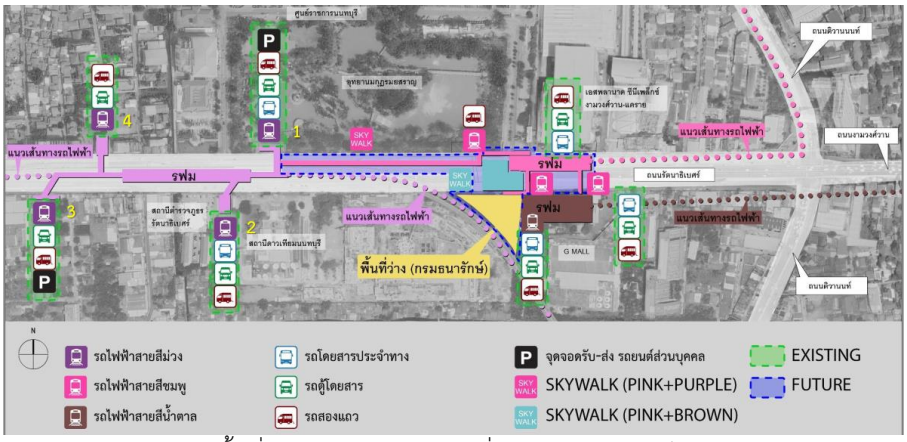
ลำดับ	สายทาง	กิจกรรม	งบประมาณ (บาท)
๑	อย. ๔๐๐๗ แยก ทล. ๓๒๖๗ - บ้านมหาราช	งานยกระดับ	๔๑,๙๕๐,๐๐๐
๒	อย. ๓๐๕๒ แยก ทล. ๓๔๗ - บ้านปากทางลัด	งานยกระดับ	๓๐,๐๐๐,๐๐๐
๓	อย. ๓๐๕๒ แยก ทล. ๓๔๗ - บ้านปากทางลัด	งานบำรุงรักษาทาง	๔๖,๔๐๐,๐๐๐
๔	อย. ๔๐๐๗ แยก ทล. ๓๒๖๗ - บ้านมหาราช	งานปรับปรุงบริเวณคอขวดไหล่ทาง	๕,๐๐๐,๐๐๐
๕	อย. ๔๐๒๔ แยก ทล. ๓๒๖๗ - บ้านคลองน้อย	งานปรับปรุงบริเวณคอขวดไหล่ทาง	๕,๐๐๐,๐๐๐
รวม			๑๒๘,๓๕๐,๐๐๐

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ถนนในเส้นทางอยุธยา - นครหลวง บางช่วงรถสวนกันได้ บางช่วงเป็นการเดินรถทางเดียว ทำให้ผู้ใช้เส้นทางที่ไม่คุ้นชิน เกิดความสับสนหรือบางครั้งมีการขับขี่ย้อนศร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ โดยแขวงทางหลวงอยุธยาได้มีแผนที่จะเพิ่มป้ายเตือนและอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๗. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า ปัจจุบัน สนข. ได้ศึกษาโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร และ สนข. ได้จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) โดยได้วิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ๕ ด้าน คือ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า และด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นได้รวบรวมแผนงานและโครงการจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม แผนพัฒนาจังหวัด แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด แผนงานจากการประชุม กรอ. และ อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และโครงการที่ที่ปรึกษาได้เสนอเพิ่มเติม จากนั้น สนข. จะดำเนินการส่ง (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ให้หน่วยงานในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาช่วยตรวจสอบและแสดงความคิดเห็นคาดว่าประมาณเดือนสิงหาคม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ เมื่อหน่วยงานในจังหวัดได้รับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จาก สนข. แล้ว ให้จัดเวทีเพื่อประชุมรับฟังความคิดเห็นร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน จากนั้นจึงส่งความคิดเห็นกลับไปยัง สนข. ต่อไป และมอบหมายให้ สนข. รวบรวมแผนงานและโครงการในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและนำเสนอต่อที่ประชุม อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยาในครั้งต่อไป	สนข.

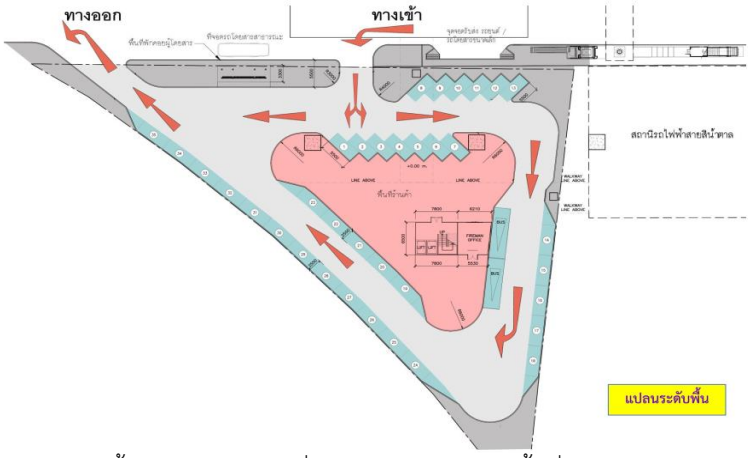
ลำดับที่ ๒ จังหวัดนนทบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๑. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แผนการก่อสร้างงานปรับปรุงระบายน้ำหน้าศาลากลางจังหวัดนนทบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี รายงานว่า การดำเนินการก่อสร้างบูรณะปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ ตอนแยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า การก่อสร้างจะเริ่มดำเนินการวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ในฝั่งตรงข้ามศาลากลางจังหวัดนนทบุรี ลักษณะของถนนบริเวณดังกล่าวเป็นทางหลัก ๓ ช่องจราจร และทางคู่ขนาน ๓ ช่องจราจร แต่มีรถจอด ๑ ช่องจราจร การก่อสร้างระยะที่ ๑ ต้องมีการขุดเปิดพื้นที่เพื่อวางท่อเหล็กและบ่อพัก ใช้พื้นที่บริเวณทางคู่ขนานทั้ง ๓ ช่องจราจร และเบี่ยงการจราจรไปใช้ช่องทางหลัก ๑ ช่องจราจร ใช้เวลาดำเนินการ ๑๐ วัน จากนั้นทำการก่อสร้างระยะที่ ๒ ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างท่อระบายน้ำเก่าและท่อใหม่ ใช้พื้นที่บริเวณทางคู่ขนาน ๑ ช่องจราจร สามารถเปิดให้รถวิ่งได้ ๑ ช่องจราจร โดยก่อนถึงบริเวณก่อสร้างและบริเวณทางเบี่ยงจะมีการวางกรวยและแบริเออร์ติดป้ายเตือนและสัญญาณไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง (ทล.) ประธาน ให้ความเห็นว่า รถที่วิ่งบนทางคู่ขนานที่ถูกบีบเหลือ ๑ ช่องจราจร เพื่อเข้าไปใช้ทางหลักจะทำให้การจราจรติดขัดอย่างมาก ให้พิจารณาวิธีที่สามารถเปิดช่องจราจรทางคู่ขนานให้รถวิ่งได้ ๑ ช่องจราจร และเบี่ยงไปใช้ทางหลักได้ ๑ ช่องจราจร และเสนอแนะให้วางแผ่นเหล็กให้รถบริเวณทางคู่ขนานวิ่งได้ชั่วคราว ๑ ช่องจราจร หลังจากวางบ่อพักเรียบร้อยแล้ว เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดและลดระยะเวลาปิดพื้นที่ทางคู่ขนานทั้ง ๓ ช่องจราจรลงจากที่ประมาณการณ์ไว้ ๑๐ วัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบโดยให้เร่งดำเนินการก่อสร้างและคืนพื้นที่ผิวถนนโดยเร็วที่สุดและประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ถนนได้รับทราบก่อนการก่อสร้างล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๐ วัน	ขท.นนทบุรี
๒. ย้ายที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนาธิเบศร์ ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี รายงานว่า กรณี บริษัท อิมเมจ อินเตอร์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด ร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนนทบุรี ขอให้ย้ายที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนาธิเบศร์ โดยมีศาลาชั่วคราวที่ได้วางไว้บริการประชาชนอยู่ด้านหน้าร้านทำให้บดบังร้าน โดยได้เสนอให้ย้ายจุดติดตั้งที่หยุดรถโดยสารประจำทางไปบริเวณใต้สะพานลอย ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการไม่สามารถเห็นรถโดยสารประจำทางได้ จากการลงพื้นที่ตรวจสอบพบว่า จุดติดตั้งป้ายหยุดรถประจำทางบริเวณดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด จึงเห็นสมควรให้กำหนดจุดบริเวณหน้า บริษัท อิมเมจ อินเตอร์มาร์เก็ตติ้ง จำกัด เป็นจุดติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางต่อไป โดยการเจรจาผู้ร้องได้ยินยอมให้ตั้งที่หยุดรถโดยสารประจำทางได้ แต่ไม่ยินยอมให้ตั้งศาลาชั่วคราว ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนนทบุรี ได้ให้ความเห็นว่า สามารถดำเนินการโดยจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ประชาชนในพื้นที่ออกความเห็นถึงจุดที่ต้องการติดตั้งที่หยุดรถโดยสารประจำทาง จากนั้นจึงติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดที่จะมีการก่อสร้าง ถ้าไม่มีผู้คัดค้านภายใน ๖๐ วัน สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ กรณีถ้ามีผู้คัดค้านต้องให้ศาลพิจารณาว่าก่อสร้างได้หรือไม่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการกำหนดจุดที่หยุดรถโดยสารประจำทางในบริเวณดังกล่าวและมอบหมายให้เทศบาลนครนนทบุรีทำประชาคมโดยยึดประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมเป็นหลักก่อนทำการก่อสร้างหรือตั้งศาลาชั่วคราว	สขจ.นนทบุรี ทน.นนทบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. การกำหนดการหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี ได้รายงานว่า กรณีมีประชาชนร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนนทบุรี โดยขอให้กำหนดที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณตรงข้ามศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน ซึ่งปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นร้านสะดวกซื้อ จากการตรวจสอบพบว่าคณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสารประจำจังหวัดนนทบุรีได้มีมติในการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๓๓ กำหนดให้มีป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในบริเวณดังกล่าวก่อนถูกยกเลิกในภายหลัง จากการลงพื้นที่ตรวจสอบและพิจารณาหลักเกณฑ์ การกำหนดที่หยุดรถโดยสารประจำทางร่วมกับ ทล. จึงได้กำหนดจุดติดตั้งที่หยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณดังกล่าวตามมติเดิมของคณะอนุกรรมการ จากนั้นทำการเจรจากับเจ้าของร้านและเจ้าของที่ดิน และทำหนังสือแจ้งไปยังเทศบาลนครนนทบุรีให้ดำเนินการติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สขจ.นนทบุรี ทน.นนทบุรี
๔. แนวคิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการนนทบุรี ผู้แทน สนข. รายงานการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่เชื่อมต่อสถานีของรถไฟฟ้า ๓ สาย คือ สายสีม่วง สายสีชมพู และสายสีน้ำตาล มีแนวทางการปรับปรุง ดังนี้ ๑) ออกแบบศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบนพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์ โดยออกแบบเป็นอาคาร ๖ ชั้น ชั้นระดับพื้นถนนเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง ด้านหน้าเป็นจุดจอดรับ - ส่งรถโดยสารประจำทาง ด้านในเป็นจุดจอดรับ - ส่งรถโดยสารขนาดเล็ก และด้านหลังเป็นพื้นที่ของสถานีดับเพลิงย่อย ส่วนชั้นบนเป็นพื้นที่อเนกประสงค์ (Multipurpose) ซึ่งเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าและลานอเนกประสงค์ ๒) ออกแบบลานกิจกรรมอเนกประสงค์ โดยออกแบบเป็นพื้นที่โล่งสามารถจัดกิจกรรมต่าง ๆ และสามารถเชื่อมต่อระหว่างอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางและอาคารสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู และ ๓) สร้างหลังคาคลุม (Cover Walkway) บริเวณทางเท้าหน้าอุทยานมกุฎรมยสราญระยะทางประมาณ ๓๐๐ เมตร  รูปพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์ เชื่อมต่อสถานีของรถไฟฟ้า ๓ สาย ประมาณการค่าดำเนินการก่อสร้างหลังคาคลุมทางเท้า ๑๑.๘ ล้านบาท จุดจอดรถ ๐.๓๓ ล้านบาท ปรับปรุงพื้นที่บริเวณรอบสถานี ๐.๑๑ ล้านบาท งานป้องกันความปลอดภัยระหว่างก่อสร้างและปรับปรุง ๐.๓ ล้านบาท ค่าก่อสร้างลานกิจกรรมยกระดับ ๖๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้างอาคารศูนย์เชื่อมต่อ ๑๕๐ ล้านบาท ประธาน ให้ความเห็นว่า ลักษณะรถที่วิ่งมาตามช่องจราจรซ้ายสุดแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าอาคารศูนย์เชื่อมต่อของรถโดยสารจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด แนะนำให้มีทางเบี่ยงซ้ายมาก่อนแล้วจึงเลี้ยวซ้ายเข้าอาคารหรือออกแบบให้มีจุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารในอาคารชั้นที่ ๒ ด้วย จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ ในส่วนของหน้าที่และงบประมาณในการก่อสร้างทางหน่วยงานในจังหวัดไม่มีงบประมาณดังกล่าว ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พิจารณาถึงอำนาจหน้าที่และงบประมาณในการก่อสร้าง	สนข. รฟม. สนง. ธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี มูลนิธิต่อต้านการทุจริต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



รูปแปลนระดับพื้นของอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบนพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์

ผู้แทน รฟม. แจ้งต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบัน รฟม. ยังไม่ได้รับคำสั่งจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ดำเนินการก่อสร้างบนพื้นที่ดังกล่าว หากได้รับคำสั่งจะหารือรายละเอียดร่วมกับ สนข. ต่อไป

ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนนทบุรี เสนอในที่ประชุมว่า การเวนคืนเพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ควรมีการเวนคืนเพื่อก่อสร้างอาคารจอดรถสำหรับผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าด้วย และควรทำการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพร้อมกันเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

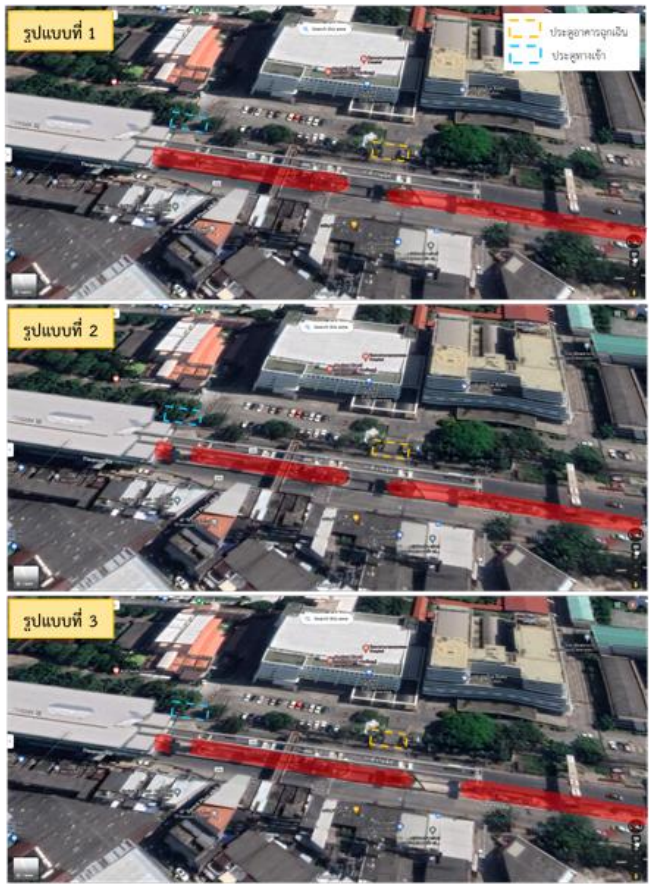
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เห็นชอบแนวคิดการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ ขอให้ สนข. และที่ปรึกษาพิจารณาออกแบบทางเข้าอาคารให้รอบคอบโดยให้ความสำคัญกับปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้า

ผู้แทนสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี รายงานว่า พื้นที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ นบ. ๓๙๐ ได้ให้มูลนิธิต่อต้านการทุจริตเช่าเพื่อก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมต่อต้านการทุจริตแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา ๓ ปี และได้หมดสัญญาเช่าเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๖ โดยมูลนิธิต่อต้านการทุจริตได้ทำหนังสือถึงผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีและสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี ขอต่อสัญญาเช่าที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าว ทั้งนี้มูลนิธิต่อต้านการทุจริตยินดีปรับรูปแบบของศูนย์ฝึกอบรมฯ ให้สามารถเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์ ขณะเดียวกัน รฟม. มีแผนการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลมีการตัดผ่านที่ดินบริเวณดังกล่าว ทำให้ต้องมีการเวนคืนและพื้นที่ที่ดินจะหายไปจำนวนหนึ่ง และมีความต้องการใช้ที่ดินแปลงดังกล่าวเพื่อเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการนนทบุรี

ผู้แทน สนข. (นายเริงศักดิ์ ทองสม) รายงานว่า จากการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าว มีแนวทางการปรับปรุง ๓ จุด ดังนี้ ๑) ออกแบบศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบนพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์ ออกแบบเป็นอาคาร ๖ ชั้น โดย ชั้นระดับพื้นถนนเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง มีจุดจอดรับ - ส่งรถโดยสารประจำทาง พื้นที่จอดรถสำหรับสำนักงานของอาคาร และพื้นที่ของสถานีดับเพลิงย่อย โดยมีสำนักงานของส่วนราชการอยู่ในชั้นที่ ๓ - ๖ ส่วนพื้นที่เชื่อมต่อกับลานกิจกรรมอเนกประสงค์และชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) จะอยู่บริเวณชั้น ๓ ๒) ออกแบบลานกิจกรรมอเนกประสงค์ และ ๓) สร้างหลังคาคลุม (Cover Walkway) บริเวณทางเท้าหน้าอุทยานมกุฏรมยสราญ สนข. แนะนำให้สำนักงานธนารักษ์เสนอที่ดินแห่งใหม่ให้มูลนิธิต่อต้านการทุจริตเช่า หากมูลนิธิต่อต้านการทุจริตจำเป็นต้องสร้างศูนย์ฝึกอบรมบนที่ดินแปลงดังกล่าง ทาง สนข. ได้แนะนำให้ปรับแบบการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมให้สอดคล้องกับแบบของโครงการศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง หรือสามารถสร้างศูนย์ฝึกอบรมอยู่ด้านบนของอาคารที่ สนข. ได้ออกแบบไว้ แต่อาจจะต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างเพิ่มขึ้น

ผู้แทน รฟม. รายงานว่า ลานกิจกรรมอเนกประสงค์จะมีโครงสร้างฐานรากและตอม่อล้ำเข้ามาในพื้นที่ดังกล่าว และโครงสร้างยกระดับของขบวนรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลมีจุดกลับรถและจุดจอดรถส่วนหนึ่งล้ำเข้ามาด้านบนของพื้นที่ จะทำให้พื้นที่ของที่ดินแปลงดังกล่าวลดลงอาจมีผลต่อแบบของอาคารที่มูลนิธิต่อต้านการทุจริตได้ออกแบบไว้

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนมูลนิธิต่อต้านการทุจริต แจ้งว่า ที่ดินแปลงดังกล่าวทางมูลนิธิได้ทำสัญญาเช่าเพื่อใช้ประโยชน์ในการจัดทำโครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมต่อต้านการทุจริตแห่งประเทศไทย โดยได้ดำเนินการปรับพื้นที่ให้มีความพร้อมในการก่อสร้างและได้ออกแบบอาคารตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันการขอรับการสนับสนุนเงินในการก่อสร้างอาคารดังกล่าวจากคณะกรรมการพิจารณาโครงการสลากการกุศลได้รับการอนุมัติแล้ว และได้ทำเรื่องถึงกรมธนารักษ์เพื่อขอแก้ไขสัญญาเช่าที่ดินดังกล่าวจาก ๓ ปี เป็น ๓๐ ปี แต่ยังไม่ได้รับการต่อสัญญา โดยเบื้องต้นออกแบบอาคารออกเป็น ๒ อาคาร สูง ๔ ชั้น และ ๕ ชั้น และทางมูลนิธิยินดีที่จะปรับรูปแบบการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวให้สามารถเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) รายงานว่า สคร. เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพิจารณาโครงการสลากการกุศล โดยคณะกรรมการฯ ได้เห็นชอบการสนับสนุนเงินให้แก่มูลนิธิต่อต้านการทุจริต จากนั้นจึงเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดย ครม. อนุมัติให้มีการออกสลากการกุศลเพื่อสนับสนุนโครงการของมูลนิธิต่อต้านการทุจริตในจำนวนเงิน ๒๕๐ ล้านบาท โดยมีเงื่อนไข คือ ๑) ได้รับอนุญาตการเช่าที่ดินจากกรมธนารักษ์แล้ว และ ๒) ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๗ โดยคณะกรรมการพิจารณาโครงการสลากการกุศลมีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ควบคุมดูแลกำกับกิจการที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ โดยการเปลี่ยนแปลงแผนการใช้เงินโครงการที่ได้รับการสนับสนุน เช่น การปรับเปลี่ยนแบบ การปรับพื้นที่ เป็นต้น สามารถดำเนินการผ่านคณะทำงานชุดดังกล่าว เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาโครงการสลากการกุศลพิจารณา โดยกรณีของมูลนิธิต่อต้านการทุจริต ถ้าจำเป็นต้องมีการปรับแบบสามารถดำเนินการผ่านคณะทำงานชุดดังกล่าวได้โดยไม่ต้องเสนอเรื่องให้ ครม. พิจารณาการออกสลากใหม่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** ไม่ขัดข้องหากสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรีอนุญาตให้มูลนิธิต่อต้านการทุจริตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าว โดยให้มีการหารือร่วมระหว่าง สนข. รฟม. และมูลนิธิต่อต้านการทุจริต เรื่องการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีม่วง และสายสีน้ำตาล เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับแบบการก่อสร้างอาคารต่อไป	
๕. แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณหน้าทางเข้าเทศบาลเมืองบางกรวยและสำนักงานใหญ่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ผู้แทน สนข. ได้รายงานต่อที่ประชุมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าทางเข้าเทศบาลเมืองบางกรวยและ กฟผ. โดยลักษณะทางกายภาพของวงเวียน มี ๕ ทิศทางที่วิ่งเข้าสู่วงเวียน คือ ๑) กฟผ. ๒) ชุมชนบางกรวย ๓) ถนนเลียบทางรถไฟ ๔) ถนนจรัญสนิทวงศ์ และ ๕) จากใต้สะพานพระราม ๗ ปริมาณการจราจรเร่งด่วนเช้าและเย็นมีปริมาณรถยนต์ใกล้เคียงกันแต่สลับทิศทาง แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าวเสนอให้มีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนบริเวณใต้สะพานพระราม ๗ และถนนหน้า กฟผ. โดยเพิ่มช่องจราจรเฉพาะจากใต้สะพานพระราม ๗ เข้า กฟผ. เพื่อให้รถที่ต้องการวิ่งเข้าสู่ กฟผ. ไม่ไปตัดกระแสจราจรในวงเวียน ผลการวิเคราะห์การจราจรโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า หลังจากการปรับปรุงสภาพการจราจรภายในวงเวียนมีความคล่องตัวขึ้น โดยความยาวแถวคอยเฉลี่ยลดลงจาก ๑๗๗.๙๓ เมตร เป็น ๙๘.๙๖ เมตร ความยาวแถวคอยสูงสุดลดลงจาก ๔๔๙.๕๔ เมตร เป็น ๓๓๖.๙๘ เมตร และความล่าช้าเฉลี่ยลดลงจาก ๙๔.๘๔ เมตร เป็น ๖๒.๓๑ เมตร การเพิ่มช่องจราจรเฉพาะดังกล่าวจะใช้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและต้องมีตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่ กฟผ. ช่วยอำนวยความสะดวกเท่านั้น และต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ถนนทราบการจัดการจราจรดังกล่าว เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวทางการแก้ปัญหาจราจรด้วยวิธีดังกล่าวไปทดลองปฏิบัติ ผู้แทนตำรวจภูธรอำเภอบางกรวย รายงานว่า เห็นด้วยกับการแก้ปัญหาจราจรด้วยวิธีที่ผู้แทน สนข. ได้เสนอในที่ประชุม และต้องมีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทดลองจัดการจราจรตามที่ สนข. ได้นำเสนอและรายงานผลการทดลองให้ที่ประชุมทราบต่อไป	สนข. กฟผ. ทม.บางกรวย ตำรวจภูธรอำเภอบางกรวย

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. (ร่าง) ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ว่าด้วยการจัดระบบการเดินรถในเขตจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. ๒๕๖๕ ผู้แทนตำรวจภูธรนนทบุรี ได้รายงานการดำเนินการร่างข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ว่าด้วยการจัดระบบการเดินรถในเขตจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อจัดระบบการเดินรถในเขตจังหวัดนนทบุรี โดยห้ามรถยนต์บรรทุกที่มีล้อตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป รถยนต์บรรทุกที่มีเพลาตั้งแต่ ๓ เพลาขึ้นไป รถพ่วง รถยนต์บรรทุกของหนักอื่น ๆ ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกคนโดยสารเดินรถในถนนสายต่าง ๆ ในเขตจังหวัดนนทบุรี ประกอบไปด้วยถนนหลัก ๑๒ สายทาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ให้มีการประชุมคณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณาอีกครั้งว่าต้องการเพิ่มข้อบังคับบนถนนอื่นเพิ่มหรือไม่ แล้วนำเสนอในการประชุม อจร. ครั้งถัดไป แต่ข้อบังคับที่ต้องการใช้กับถนนทั้ง ๑๒ สายทางยังคงเดิม	ตำรวจภูธรนนทบุรี
๗. รูปแบบการเปิดช่องทางเข้า - ออก บริเวณสถาบันโรคทรวงอก ผู้แทน บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด ได้นำเสนอต่อที่ประชุม สืบเนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ทำให้สถาบันโรคทรวงอกต้องมีการปรับเปลี่ยนประตูทางเข้า - ออก เป็นการชั่วคราว บริษัทฯ จึงได้ออกแบบการเปิดช่องทางเข้า - ออก สถาบันโรคทรวงอก ๓ รูปแบบ ดังนี้ รูปแบบที่ ๑ จุดกลับรถอยู่ห่างจากแยกแครายประมาณ ๒๕๐ เมตร ตรงกับประตูอาคารฉุกเฉินของสถาบันฯ รูปแบบที่ ๒ จุดกลับรถอยู่ตำแหน่งเดียวกับรูปแบบที่ ๑ ตรงกับประตูอาคารฉุกเฉิน และเพิ่มจุดเลี้ยวเข้าประตูสถาบันฯ บริเวณสถานีแคราย รูปแบบที่ ๓ ปรับจุดกลับรถไปทางแยกแครายประมาณ ๒๐ เมตร จุดกลับรถจะไม่ตรงกับทางเข้าประตูอาคารฉุกเฉิน แต่ยังมีจุดเลี้ยวเข้าประตูสถาบันฯ บริเวณสถานีแคราย ผู้แทนสถาบันโรคทรวงอก เห็นด้วยกับทางเข้า - ออก ในรูปแบบที่ ๒ และ ๓ ที่ผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทยฯ ได้นำเสนอ  รูปแบบการเปิดช่องทางเข้า - ออก สถาบันโรคทรวงอก	ขท.นนทบุรี สถาบันโรคทรวงอก บ.ซิโน - ไทยฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประธาน ให้ความเห็นว่า จุดกลับรถบริเวณที่เสนออยู่ใกล้สี่แยกแคราย ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จากการตัดกระแสจราจรหลังจากกลับรถ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายให้แขวงทางหลวงนนทบุรี สถาบันโรคทรวงอก บริษัท ซีโน - ไทยฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หารือปรับจุดกลับรถที่เหมาะสมอีกครั้ง	
๘. การขยายช่องจราจรบริเวณถนนใต้ทางด่วนศรีรัช ฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี ได้รายงานว่า ปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณถนนใต้ทางด่วนศรีรัช ฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วานในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีได้สำรวจและมอบแนวทางในการแก้ไขปัญหา ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกเป็น ๒ แผนงาน คือ ๑) ขยายช่องจราจรบริเวณใต้ทางด่วนศรีรัช ฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน สำหรับให้รถที่มาจากใต้ทางด่วนศรีรัชมุ่งหน้าไปยังสะพานกลับรถใช้ โดยตัดผ่านพื้นที่ลานจอดรถและบ่อพักน้ำของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเชื่อมต่อไปยังสะพานกลับรถ และ ๒) ขยายช่องการจราจรบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถ เพิ่มอีก ๑ ช่องจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้ดำเนินการตามแผนงานที่ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี ได้นำเสนอ โดยให้ประสานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อสอบถามความคิดเห็นอีกครั้ง ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า จากการประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีได้มอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นบริเวณใต้ทางด่วนศรีรัช ฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ๒ แผนงาน คือ ๑) ขยายช่องทางจราจรบริเวณใต้ทางด่วนศรีรัชฝั่งมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วานเพิ่มอีก ๑ ช่องจราจร สำหรับให้รถที่มาจากใต้ทางด่วนศรีรัชมุ่งหน้าไปยังสะพานกลับรถใช้ โดยตัดผ่านพื้นที่ลานจอดรถและบ่อพักน้ำของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ ๒) ขยายช่องการจราจรบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเพิ่มอีก ๑ ช่องจราจร โดยให้แขวงทางหลวงนนทบุรีประสานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อสอบถามความคิดเห็นต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี รายงานว่า แขวงทางหลวงนนทบุรีได้ทำการออกแบบเบื้องต้นและประสานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว แต่ติดปัญหาเรื่องพื้นที่สัมปทาน ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รายงานว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับหนังสือจากแขวงทางหลวงนนทบุรีแล้ว โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลด้านวิศวกรรม และด้านกฎหมายเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อนนำเรียนผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป โดยเบื้องต้นในทางวิศวกรรมการขยายช่องจราจรสามารถทำได้แต่รัศมีความโค้งค่อนข้างแคบจึงต้องพิจารณาออกแบบให้รอบคอบ ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี แจ้งว่า ที่ดินบริเวณดังกล่าวการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้ใช้ประโยชน์ ถ้ามีการขยายช่องจราจรจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าวได้อย่างมาก โดยเสนอว่าอาจจะดำเนินการได้ ๒ กรณี คือ ๑) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมอบพื้นที่ที่ต้องการขยายช่องจราจรดังกล่าวให้ทางจังหวัดนนทบุรีได้พัฒนา หรือ ๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพัฒนาขยายช่องจราจรเอง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบโดยผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีขอเข้าพบผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อหารือเรื่องการขอพื้นที่ในการขยายช่องจราจร และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อนัดหมายการหารือต่อไป	ขท.นนทบุรี กทพ.
๙. การพัฒนาที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินโครงการสวัสดิการที่พักอาศัยของข้าราชการในที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ นบ.๙๗๓ ตำบลปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ผู้แทนกรมธนารักษ์จังหวัดนนทบุรี ได้รายงานว่า กรมธนารักษ์มีแนวคิดนำที่ราชพัสดุมาพัฒนาเป็นที่พักอาศัยของข้าราชการและข้าราชการบำนาญ จึงได้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรตามแบบรายงานมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร สนข. ในเบื้องต้นพบว่า ผลกระทบของโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการ เปรียบเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ ทั้งบริเวณทางแยกใกล้เคียงช่วงถนนหน้าโครงการและจุดทางเข้า - ออกโครงการ ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเวลาเร่งด่วนเย็น ผลการประเมินที่ได้พบว่า ไม่เปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรไปจากเดิม แต่ผลกระทบด้านการจราจรจากการเปลี่ยนแปลงอยู่ในระดับต่ำ ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า ให้โครงการพิจารณาแผนรองรับเรื่องที่จอดรถ เรื่องการจัดการจราจรภายในโครงการ เส้นทางเลี่ยงกรณีทางเข้า - ออกมีปัญหา	กรมธนารักษ์

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เห็นชอบโดยให้พิจารณาจำนวนที่จอดรถในอาคารให้เป็นไปตามข้อกำหนด	
๑๐. ขอปิดใช้สัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกสหกรณ์ ๓ ถนนเลี่ยงเมืองปากเกร็ด ในชั่วโมงเร่งด่วน ผู้แทนตำรวจภูธรนนทบุรี รายงานว่า จากการทดลองเปิดใช้สัญญาณไฟจราจร บริเวณแยกสหกรณ์ ๓ ถนนเลี่ยงเมืองปากเกร็ด พบว่า เกิดปัญหารถติดสะสมจำนวนมาก จึงได้พิจารณาขอให้ปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๘.๓๐ น. และเย็น เวลา ๑๕.๓๐ - ๑๙.๓๐ น. และเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ขอให้แขวงทางหลวงนนทบุรีช่วยติดตั้งแผงหีบเพลงปิดทางแยกไม่ให้กลับรถในช่วงที่ปิดการใช้สัญญาณไฟจราจร ให้กลับรถที่ใต้สะพานเลี่ยงเมืองแจ้งวัฒนะและสะพานเลี่ยงเมืองติวานนท์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบ	สภ.นนทบุรี
๑๑. การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางพลู ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี รายงานว่า ในช่วงเช้าปริมาณรถที่ออกจากตลาดเก่าบางบัวทองและรอเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์มีจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัด โดยปัจจุบันถนนบริเวณดังกล่าวมี ๔ ช่องจราจร และมีรถรอเลี้ยวซ้าย ๒ ช่องจราจร จึงต้องการขยายช่องจราจรโดยการลดพื้นที่บริเวณทางเท้า **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบ	ขท.นนทบุรี
๑๒. โครงการการพัฒนาป้ายจราจรอัจฉริยะพร้อมแนะนำเส้นทางลัดในเขตพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ผู้แทน สนข. รายงานว่า จากการประชุม อจร.นนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ ได้มีมติมอบหมายให้เทศบาลนครปากเกร็ดพิจารณาดำเนินการสำรวจความต้องการของประชาชนในพื้นที่ที่จะทำการติดตั้งป้ายจราจรอัจฉริยะ ในการประชุมคราวต่อไปขอให้เทศบาลนครปากเกร็ดนำผลการสำรวจมารายงานในที่ประชุมเพื่อดำเนินการประสานงานในการติดตั้งป้ายจราจรอัจฉริยะต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบและมอบหมายให้เทศบาลนครปากเกร็ดพิจารณาจัดสรรงบประมาณในการติดตั้ง	ทน.ปากเกร็ด
๑๓. รายงานผลการหารือแนวทางการดำเนินการก่อสร้างทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) จากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี บริเวณสถานีกรมชลประทานต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณหน้าวัดชลประทานรังสฤษดิ์ พระอารามหลวง ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า รูปแบบทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) ต่อจากทางเข้าสถานีกรมชลประทานไปถึงวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ ที่นำเสนอต่อแขวงทางหลวงนนทบุรี ทั้ง ๒ รูปแบบ คือ ๑) ทางเดินลอยฟ้าอยู่บริเวณริมฝั่งวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และมีลิฟต์ทางลงฝั่งบริเวณหน้าวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และ ๒) ทางเดินลอยฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ใต้โครงสร้างของรถไฟฟ้า มีลิฟต์ทางลงสองฝั่ง คือ ฝั่งวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และฝั่งโรงเรียนศรีสังวาลย์ โดยจากการหารือกับสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ มีมติเลือกรูปแบบที่ ๒ โดย รฟม. ได้ประมาณราคาค่าก่อสร้าง ประมาณ ๘๒ ล้านบาท ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี รายงานว่า การสร้างทางเดินลอยฟ้าดังกล่าวอยู่นอกเหนือสัญญาสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู จึงยังไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องงบประมาณและการก่อสร้าง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนนทบุรีขออนุมัติงบประมาณการก่อสร้างทางเดินลอยฟ้าดังกล่าวไปยังองค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรีต่อไป	รฟม. สนง.จังหวัดนนทบุรี อบจ.นนทบุรี
๑๔. คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า จังหวัดนนทบุรีได้มีคำสั่ง ที่ ๑๖๓๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ได้แจ้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงผู้ดำรงตำแหน่งอนุกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงผู้ดำรงตำแหน่ง ๓ ตำแหน่ง คือ ท้องถิ่นจังหวัดนนทบุรี ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ ๗ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๕. การจัดการจราจรบริเวณหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ถึง ห้างเอสพลานาด กำหนดรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit) ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี ได้รับรายงานผลการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู จาก บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และได้ออกแบบรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit) บริเวณหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีถึงห้างเอสพลานาด จำนวน ๕ รูปแบบ โดยจากการประชุมและการตอบแบบสอบถามมีมติเลือกรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit) รูปแบบที่ ๕ ผู้แทน บริษัท ซิโน-ไทยฯ รายงานว่า ลักษณะรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit) รูปแบบที่ ๕ มีจุดทางเข้าทางหลักหน้าศูนย์ราชการนนทบุรี ทางออกทางขนานหน้าทางเข้าศาลจังหวัดนนทบุรี ทางเข้าทางหลักหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ (SBAC) มีจุดทางออกทางขนานและทางเข้าทางหลักอีกหนึ่งจุดก่อนถึงแยกแครายแทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานว่า รูปแบบทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) ต่อจากทางเข้าสถานีกรมชลประทานไปถึงวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ ที่นำเสนอต่อแขวงทางหลวงนนทบุรีทั้ง ๒ รูปแบบ คือ ๑) ทางเดินลอยฟ้าอยู่บริเวณริมฝั่งวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และมีลิฟต์ทางลงฝั่งบริเวณหน้าวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และ ๒) ทางเดินลอยฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลางถนนใต้โครงสร้างของรถไฟฟ้า มีลิฟต์ทางลงสองฝั่ง คือ ฝั่งวัดชลประทานรังสฤษดิ์ฯ และฝั่งโรงเรียนศรีสังวาลย์ โดยจากการหารือกับสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ มีมติเลือกรูปแบบที่ ๒ โดย รฟม. ได้ประมาณราคาค่าก่อสร้าง ประมาณ ๘๒ ล้านบาท ด้านความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ของเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ ความคืบหน้าด้านงานโยธา ร้อยละ ๙๖.๕๗ งานระบบรถไฟฟ้า ร้อยละ ๙๖.๘๘ และความก้าวหน้ารวม ร้อยละ ๙๖.๗๓ การคืนพื้นที่ผิวจราจรบนถนนติวานนท์และถนนแจ้งวัฒนะ คาดว่าคืนพื้นที่ได้ภายในเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖ ยกเว้นช่วงสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีจะคืนพื้นที่ได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๖ ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เสนอว่า หลังจากได้รับการคืนพื้นที่แล้ว ให้แขวงทางหลวงนนทบุรีร่วมกับเทศบาลเจ้าของพื้นที่ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบการไหลของน้ำ และการอุดตันของท่อระบายน้ำจากโคลนหรือทรายในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า และให้แขวงทางหลวงนนทบุรีพิจารณาทางเลี้ยวออกจากศาลนนทบุรีที่มีลักษณะเป็นมุมฉากจะทำให้รถที่เลี้ยวออกมาต้องใช้ ๒ ช่องจราจร ว่าสามารถปรับทางเลี้ยวให้เป็นทางโค้งได้หรือไม่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** เห็นชอบรูปแบบจุดทางเข้า (Entrance) และจุดทางออก (Exit) รูปแบบที่ ๕ ที่ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรีและบริษัท ซิโน-ไทยฯ ได้นำเสนอ	ขท.นนทบุรี บ.ซิโน-ไทยฯ
๑๖. การเปิดใช้จุดกลับรถบริเวณหน้าการไฟฟ้านครหลวง เขตนนทบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ใช้เส้นทางสัญจร ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี รายงานว่า ปัจจุบันมีการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี โดยการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าขนส่งนนทบุรีทำให้จุดกลับรถ ๒ จุด ในบริเวณดังกล่าวห่างกันประมาณ ๑.๑ กิโลเมตร ซึ่งประชาชนมีการร้องเรียนให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี จากการตรวจสอบพบว่าการเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรีมีความอันตรายเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นสามแยก จึงได้พิจารณาเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าการไฟฟ้านครหลวงซึ่งเคยเป็นจุดกลับรถชั่วคราว และอยู่บริเวณใกล้เคียงมีความเหมาะสมกว่า และจะทำให้บรรเทาปัญหาการจราจรได้ ผู้แทน บริษัท ซิโน-ไทยฯ รายงานว่า เดิมถนนติวานนท์มีจุดกลับรถ ๑๐ จุด เป็นจุดกลับรถ ๗ จุด และสามแยก ๓ จุด โดยปัจจุบันมีการปิดจุดกลับรถ ๒ จุด คือ บริเวณหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี และซอยติวานนท์ ๓๘ โดยจุดกลับรถบริเวณหน้าการไฟฟ้านครหลวงได้เปิดเป็นจุดกลับรถชั่วคราว แต่ปัจจุบันปิดใช้บริการเนื่องจากมีการซ่อมพื้นผิวจราจร ดังนี้	ขท.นนทบุรี

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

ลำดับ	จุดกลับรถ		บริเวณ	บริเวณที่ปรับแก้	ระยะทาง (เมตร)
	กม.ทล.	กม.ทล.			
๑	๘+๑๐๐	๘+๑๓๐	หน้าสถาบันทรวงอก	ขยับมาอยู่ที่ กม. ๘+๐๕๐	๒๓๐
๒	๘+๕๓๐	๘+๕๗๐	สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี	ปิดจุดกลับรถ	-
๓	๙+๐๖๐	๙+๑๐๐	ซอยติวานนท์ ๒๗	ขยับมาอยู่ที่ กม. ๙+๒๐๐	๑,๑๑๐
๔	๙+๓๙๐	๙+๔๒๐	ซอยติวานนท์ ๓๘	ปิดจุดกลับรถ	-
๕	๙+๙๖๐	๑๐+๐๐๐	แยกสนามบินน้ำ		๗๖๐
๖	๑๐+๔๐๐	๑๐+๔๔๐	ซอยติวานนท์ ๓๗		๑๐๐
๗	๑๑+๐๒๐	๑๑+๐๖๐	แยกสามัคคี		๕๘๐
๘	๑๑+๗๐๐	๑๑+๗๖๐	โรงเรียนชลประทานสงเคราะห์		๖๔๐
๙	๑๒+๑๕๐	๑๒+๑๙๐	แยกกรมชลประทาน		๓๙๐
๑๐	๑๒+๖๑๐	๑๒+๖๕๐	วัดชลประทาน	ขยับมาอยู่ที่ กม. ๑๒-๖๙๐	๕๐๐

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าการไฟฟ้านครหลวง ให้แขวงทางหลวงนนทบุรีพิจารณาว่ามีจุดกลับรถอื่นอีกหรือไม่ เพื่อกลับรถเข้าไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรีโดยไม่กีดขวางการจราจร

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

๑๗. การติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์ส่วนควบบริเวณจุดกลับรถและทางแยกเข้า - ออก ด้านหน้าสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช) และสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล

ผู้แทน สำนักงาน ป.ป.ช. รายงานว่า ในชั่วโมงเร่งด่วนบริเวณหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากมีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก และบริเวณดังกล่าวมีเส้นทางจราจรตัดกันถึง ๖ เส้นทาง คือ เป็นจุดกลับรถ และทางแยกเข้า - ออก สำนักงาน ป.ป.ช. และสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล ประกอบกับสำนักงาน ป.ป.ช. ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างที่ทำการสำนักงาน ป.ป.ช. ส่วนกลาง ซึ่งจะมีรถบรรทุกขนวัสดุเข้า - ออก บริเวณโครงการจำนวนมาก จึงต้องการให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรีพิจารณาดำเนินการติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจร ติดตั้งแถบชะลอความเร็วบนพื้นผิวจราจร และพิจารณาย้ายจุดกลับรถไปอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม

ผู้แทนเทศบาลนครนนทบุรี รายงานว่า ปัจจุบันเทศบาลนครนนทบุรีมีงบประมาณในการติดตั้งไฟจราจรอัจฉริยะข้ามทางม้าลาย โดยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวทางเทศบาลนครนนทบุรีไม่มีข้อขัดข้อง

ผู้แทนแขวงทางหลวงนนทบุรี ให้ความเห็นว่า การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสามารถทำได้ แต่การย้ายจุดกลับรถมีความกังวลเรื่องปัญหาท้ายแถวสะสม

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบและมอบหมายให้เทศบาลนครนนทบุรีติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถและทางแยกเข้า - ออกหน้าสำนักงาน ป.ป.ช. โดยให้พิจารณาการเปิดใช้สัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจร และให้พิจารณาจุดกลับรถที่เหมาะสมต่อไป

</td><td>สำนักงาน ป.ป.ช.
ทน.นนทบุรี
ขท.นนทบุรี</td></tr>
</table>

ลำดับที่ ๓ จังหวัดปทุมธานี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีรถไฟรังสิต ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี (สขจ.ปทุมธานี) ได้รายงานที่ประชุมว่า การจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) มีหลักการ ๔ ประการ ได้แก่ ๑) การเดินทางแบบไร้รอยต่อ ๒) ให้บริการตามตารางเวลาที่กำหนด ๓) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๔) ประชาชนทุกคนเข้าถึงระบบได้อย่างสะดวก ในคราวการประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ ได้เห็นชอบการกำหนดแนวเส้นทางการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) โดยใช้รถพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ๑) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) ธัญบุรี - คลองเจ็ด ๒) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต ๓) สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ. และมอบหมายให้ สขจ.ปทุมธานี จัดหาผู้ประกอบการเดินรถด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV Bus) ให้จังหวัดปทุมธานีบูรณาการกับ กรมทางหลวง (ทล.) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ช่องการเดินรถพิเศษ ป้ายหยุดรถอัตโนมัติ และสัญญาณไฟอัจฉริยะ สำหรับการดำเนินการเพื่อจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) สขจ.ปทุมธานี ได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต จัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีรถไฟรังสิต เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมังกรทอง ชั้น ๑๑ อาคารจอดรถ เทศบาลนครรังสิต (ทน.รังสิต) โดยขอให้ผู้แทน มธ. นำเสนอสรุปผลการจัดกิจกรรมดังกล่าวต่อที่ประชุม ผู้แทน มธ. ได้รายงานที่ประชุมว่า การจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นฯ แบ่งเป็น ๒ รูปแบบ ได้แก่ การใช้แบบสอบถาม สอบถามความเหมาะสมของการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ทั้ง ๓ เส้นทาง และการประชุมรับฟังความคิดเห็น โดยสรุปประเด็นการจัดกิจกรรมการรับฟังความเห็นฯ ดังนี้ ๑) การศึกษาด้านพื้นที่พบว่า การวิเคราะห์สภาพการจราจรบนถนนรังสิต - นครนายก ยังมีข้อขัดแย้งไม่ตรงกับสภาพบริบทพื้นที่ที่แท้จริง แตกต่างจากผลการศึกษาของ สนข. ๒) ประชาชนไม่เห็นด้วยกับการจัดทำ Bus Lane ถนนรังสิต - นครนายก เนื่องจากไม่เหมาะสมกับบริบทของสภาพจราจรปัจจุบันที่มีการจราจรติดขัด ถนนชำรุด และยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็ว ๓) ไม่มีความจำเป็นต้องมีการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เนื่องจากจังหวัดปทุมธานีจะมีการดำเนินการศึกษาเรื่องรถไฟฟ้าบนถนนสายนี้อยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ทั้งนี้ สามารถสรุปผลการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นฯ ได้ว่า การรับฟังความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามประชาชนมีความเห็นต่อความเหมาะสมของการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ผลทางสถิติความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง และผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ประธานฯ มอบหมายให้ผู้แทน มธ. จัดทำสรุปผลการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวข้างต้นเป็นรายงานอย่างเป็นทางการ ประกอบด้วยภาพและคลิปเสียง เพื่อนำเสนอกระทรวงมหาดไทยพิจารณาต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย มธ.จัดทำรูปเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์ การรับฟังความคิดเห็นฯ พร้อมภาพประกอบและคลิปเสียง ส่งให้กับจังหวัดปทุมธานี เพื่อรายงานกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า ตามที่จังหวัดปทุมธานีได้จัดประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๖ ณ ศาลากลางจังหวัดปทุมธานี ได้รับทราบรายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีรถไฟรังสิต เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ณ เทศบาลนครรังสิต ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๔ เพื่อรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำระบบ Feeder ดังกล่าว จังหวัดปทุมธานีได้ส่งรายงานผลการประชุมรับฟังความเห็นในการจัดทำระบบนำส่ง	สนข. ทล. สขจ.ปทุมธานี มธ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้โดยสาร (Feeder) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีรถไฟฟ้ารังสิต ฉบับสมบูรณ์ ให้กับ สนข. เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๒. การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหน้าตลาดรังสิต ตั้งแต่ถนนพหลโยธิน ถึงสะพานข้ามทางรถไฟ ทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรธัญบุรี (สภ.ธัญบุรี) ได้รายงานที่ประชุมว่า สภ.ธัญบุรีได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณตลาดรังสิต โดยการปิดจุดกลับรถ จำนวน ๕ แห่ง ดังนี้ ๑) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๖+๔๐๐ หมู่ที่ ๒ ตำบลบึงยี่โถ อำเภอธัญบุรี บริเวณการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (ธัญบุรี) ๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๗ หมู่ที่ ๒ ตำบลบึงยี่โถ อำเภอธัญบุรี บริเวณ บริษัท บางกอกกล๊าส จำกัด (มหาชน) ๓) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๘+๗๐๐ หมู่ที่ ๔ ตำบลบึงยี่โถ อำเภอธัญบุรี บริเวณตรงข้ามร้านกาแฟชายทุ่ง ๔) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๙+๒๐๐ หมู่ที่ ๔ ตำบลบึงยี่โถ อำเภอธัญบุรี บริเวณสนามกอล์ฟบุญทวี ๕) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๑๑+๒๐๐ หมู่ที่ ๒ ตำบลรังสิต อำเภอธัญบุรี บริเวณสัญญาณไฟจราจรหน้าหมู่บ้านธัญญาพร ทั้งนี้ หลังจากดำเนินการปิดจุดกลับรถดังกล่าว ปรากฏว่าประชาชนมีพฤติกรรมการขับรถย้อนศรมากขึ้น ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี (ภ.จว.ปทุมธานี) ได้รายงานที่ประชุมว่า อำนาจในการดำเนินการปิดจุดกลับรถเป็นของแขวงทางหลวงปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี) การทดลองปิดจุดกลับรถในช่วงปิดเทอมจะมีปริมาณรถน้อย จึงเห็นสมควรทดลองปิดจุดกลับรถในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จำนวน ๗ วัน และช่วงเปิดเทอม จำนวน ๑๕ วัน ผู้แทนตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ได้รายงานที่ประชุมว่า จากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ ที่ประชุมขอให้มีการผ่อนผันการกวดขันวินัยจราจรบริเวณพื้นที่ติดตั้งป้ายกวดขันวิจัยจราจรและกล้องบันทึกภาพการขับขี่ยานพาหนะคร่อมเส้นทึบ (เขตปลอดภัย) บริเวณทางลงทางยกระดับรังสิตทิศทางไปปทุมธานีตัดกับพื้นราบจากโค้งนายฮั่งทิศทางไปปทุมธานี บริเวณหน้าบริษัท เวิลด์สปีด จำกัด เนื่องจากประชาชนขับขี่ยานพาหนะหลบหลีกรถยนต์ที่จอดรถข้างทางเพื่อซื้อสินค้าและเลี่ยงฝาท่อระบายน้ำที่อยู่ต่างระดับกับพื้นถนน เข้าไปยังเขตปลอดภัย ทำให้ได้รับใบสั่งจราจรจากกองบังคับการตำรวจทางหลวง (บก.ทล.) เป็นจำนวนมาก ผู้แทน บก.ทล. ได้รายงานที่ประชุมว่า จะดำเนินการประสานแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป ผู้แทน ขท.ปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ขท.ปทุมธานี จะใช้งบประมาณที่มีอยู่เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาฝาท่อระบายน้ำที่ต่างระดับกับพื้นถนนดังกล่าว สำหรับการขอผ่อนผันการกวดขันวินัยจราจรฯ สามารถใช้มติการประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ขอผ่อนผันในช่วงเวลาเร่งด่วนได้ **ความเห็นที่ประชุม** ๑) การปิดจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ให้ทดลองปิดจุดกลับรถทั้ง ๕ จุด ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จำนวน ๗ วันและช่วงเปิดเทอม จำนวน ๑๕ วัน และนำผลการทดลองปิดจุดกลับรถดังกล่าวมาพิจารณากำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาในระยะยาวในการประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ในคราวต่อไป ๒) การผ่อนผันการกวดขันวินัยจราจรบริเวณพื้นที่ติดตั้งป้ายกวดขันวิจัยจราจรและกล้องบันทึกภาพการขับขี่ยานพาหนะคร่อมเส้นทึบ (เขตปลอดภัย) บริเวณทางลงทางยกระดับรังสิตทิศทางไปปทุมธานีตัดกับพื้นราบจากโค้งนายฮั่งทิศทางไปปทุมธานีบริเวณหน้าบริษัท เวิลด์สปีด จำกัด โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนให้จัดการจราจรโดยวางกรวยจราจร และลดมาตรการการใช้กล้องกวดขันวินัยจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	สภ.ธัญบุรี สภ.ประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ ภ.จว.ปทุมธานี ขท.ปทุมธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. การลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี (อบจ.ปทุมธานี) ได้รายงานที่ประชุมว่า เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ อบจ.ปทุมธานี ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒๐ หน่วยงาน ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี ณ ห้องประชุมหงส์มังกร ทน.รังสิต ซึ่งโครงการศึกษาดังกล่าวอยู่ระหว่างดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	อบจ. ปทุมธานี
๔. โครงการก่อสร้างและแผนงานก่อสร้างถนนของ ขท.ปทุมธานี ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดปทุมธานีมีโครงการก่อสร้าง ดังนี้ ๑) โครงการยกระดับความสูงสะพานกลับรถให้รถบรรทุกสามารถกลับรถใต้สะพาน ช่วงถนนระแหง - ลาดหลุมแก้ว บนทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ ๒) โครงการสะพานปทุมธานี แห่งที่ ๓ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ สายบางเตย - คลองเจ็ด ๔) โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ รังสิต - นครนายก รวมถึง การยกระดับสะพาน เพื่อเป็นจุดกลับรถ ผู้แทน ขท.ปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ๑) โครงการยกระดับความสูงสะพานกลับรถให้รถบรรทุกสามารถกลับรถใต้สะพาน ช่วงถนนระแหง - ลาดหลุมแก้ว บนทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ ขท.ปทุมธานี ได้ประสานแขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) ในเบื้องต้นแล้ว ทราบว่า ขท.นนทบุรี ได้นำเสนอเรื่องนี้ต่อสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง (ทล.) พิจารณาแล้ว ๒) โครงการสะพานปทุมธานี แห่งที่ ๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ขท.ปทุมธานี เตรียมการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓ โดยคาดว่าจะดำเนินการในช่วงเดือนเมษายน ๒๕๖๖ เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและสรุปแนวทาง ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ สายบางเตย - คลองเจ็ด ตอนบางเตย - บ้านพร้าว ได้ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนการจ่ายค่าทดแทน ซึ่งได้มีการทยอยจ่ายค่าทดแทนบางส่วนไปแล้ว แต่มีประชาชน จำนวน ๓๗ ราย ในพื้นที่อำเภอสามโคก ยื่นอุทธรณ์ ทั้งนี้ การก่อสร้างจะก่อสร้างเป็นตอน ๆ หากได้รับการจัดสรรงบประมาณ ขท.ปทุมธานี มีความพร้อมในการดำเนินการ คาดว่าจะก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๓ ปี ส่วนการก่อสร้างในช่วงคลองหลวง ขท.ปทุมธานี ได้สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๓ ไปแล้ว ขณะนี้อยู่ในกระบวนการเสนอออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ซึ่งถนนเส้นนี้จะไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ (ถนนธัญบุรี - วังน้อย) หากกระบวนการเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และ ๔) โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ รังสิต - นครนายก รวมถึงการยกระดับสะพานเพื่อเป็นจุดกลับรถ ทล. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาดำเนินการ โดยเป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับที่คลองสาม ความสูงของช่องลอดสะพาน ๔.๗ เมตร ทำให้รถบรรทุกสามารถกลับรถได้ ซึ่งจะดำเนินการออกแบบรูปแบบและกำหนดวิธีก่อสร้างที่เหมาะสม เนื่องจากถนนดังกล่าวหากมีการปิดถนนเพื่อก่อสร้างจะทำให้เกิดการจราจรติดขัด โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ทล. ได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษา แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ **ความเห็นที่ประชุม** เห็นชอบและสนับสนุนให้มีการศึกษาการก่อสร้างสะพานยกระดับ ที่คลองสามให้มีขนาดใหญ่ขึ้นหรือมีความสูงช่องลอดเพิ่มมากขึ้น ทำให้รถบรรทุกสามารถกลับรถได้สะดวก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขท. ปทุมธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการนำร่องการพัฒนาระบบ ITS ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี” ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมเพื่อทราบเกี่ยวกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (แผนแม่บท ITS) ดังนี้ **๑) แผนแม่บท ITS** สนข. ได้มีการจัดทำแผนแม่บท ITS เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยแบ่ง แผนแม่บท ITS ออกเป็น ๒ ระดับ ได้แก่ แผนแม่บท ITS ระดับประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่ Thailand Smart Transportation และแผนแม่บท ITS ระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis โดยแผนแม่บท ITS แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ดังนี้	สนข. ทล. บก.ทล. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ระดับของแผนแม่บท ITS	ระยะเวลาดำเนินการ		
	ระยะสั้น (๓ ปี)	ระยะกลาง (๕ ปี)	ระยะยาว (๑๐ ปี)
ระดับประเทศ	มุ่งเน้นพัฒนาระบบข้อมูลจราจรและขนส่งทั่วประเทศ (Thailand Informative Transportation)	บูรณาการระบบ ITS และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน (Thailand Integrated Transportation)	ระบบคมนาคมขนส่งภายในเมืองหลักเป็นอัตโนมัติ (Thailand Smart Transportation)
ระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล	พัฒนาระบบข้อมูลจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (Informative Metropolis)	บริหารระบบคมนาคมขนส่งภายในเมืองบริหารแบบรวมศูนย์ (Integrated Metropolis)	ระบบคมนาคมขนส่งภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นระบบอัตโนมัติรองรับ สู่ยุคยานยนต์ไร้คนขับ (Smart Metropolis)

โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในแต่ละระยะสรุปได้ ดังนี้

ระยะสั้น (๓ ปี)	ระยะกลาง (๕ ปี)	ระยะยาว (๑๐ ปี)
๑. มีป้ายรถเมล์อัจฉริยะ ๒. มีระบบตั๋วร่วม ๓. มีป้ายทางลัดอัจฉริยะ ๔. มีมาตรฐานระบบ ITS ๕. มีการประยุกต์ใช้กล้องในการเก็บข้อมูลจราจร	๑. มีพื้นที่นำร่องสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ ๒. มีศูนย์บูรณาการ ITS ๓. มีระบบเก็บค่าจอดรถภายในวงแหวนรัชดาภิเษก ๔. มีระบบกล้อง CCTV ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก ๕. Smart School Bus	๑. ยานยนต์และรถโดยสารประจำทางไร้คนขับ ๒. สัญญาณไฟอัตโนมัติทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล ๓. มีระบบกล้อง CCTV ทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล ๔. Multi Lanes Free Flow

สนข. ได้นำเสนอที่ประชุมรับทราบการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ดังนี้

๑) การดำเนินงานขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ที่ผ่านมา

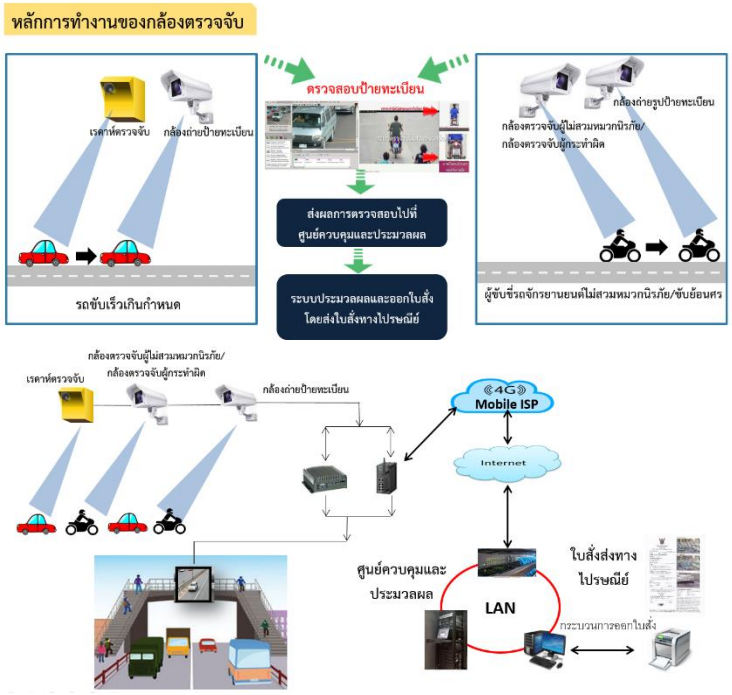
ปี พ.ศ.	รายละเอียดการดำเนินการ
๒๕๖๒	๑. ในคราวการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (คค.) ขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติต่อไป ๒. คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ รับทราบผลการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS ๓. สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบ ITS ระยะสั้น ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) โดยเน้นการพัฒนาระบบข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง
๒๕๖๔	สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบ ITS ระยะกลาง ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) โดยเน้นการบูรณาการระบบข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง
๒๕๖๖	สนข. อยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบ ITS ระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) โดยเน้นการพัฒนาระบบ Connected Vehicles และ Autonomous Vehicles

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) การเข้าพบและหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๒.๑) เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐ สนข. ได้เข้าพบและหารือกับรองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี (นายนิรัตน์ พงษ์สิทธิถาวร) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือการขับเคลื่อนโครงการนำร่องในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ๒.๒) เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๕ สนข. ได้เข้าพบ และหารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี (นายณรงค์ศักดิ์ โอสถธนากร) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือการขับเคลื่อนโครงการนำร่องในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสนใจและเห็นควรสนับสนุน พร้อมให้ความเห็น ดังนี้ - ควรพิจารณาขยายพื้นที่การดำเนินการโครงการนำร่องฯ เนื่องจากในจังหวัดปทุมธานีมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (ถนนรังสิต - นครนายก) - ที่ประชุมรับทราบรายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินโครงการนำร่องฯ - แหล่งงบประมาณอาจมาจากงบประมาณประจำปีหรือกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒.๓) เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๕ สนข. เข้าพบหารือกับผู้บังคับการตำรวจทางหลวง (พล.ต.ต. เอกราช ลิ้มสังกาศ) และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือเกี่ยวกับการพิจารณาแนวทางการพัฒนาโครงการนำร่องฯ เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างยั่งยืนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยที่ประชุมมีความเห็น ดังนี้ - ควรพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมกับการปรับปรุงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในเชิงกายภาพ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการนำร่องฯ มีประสิทธิภาพมากขึ้น เห็นควรพิจารณาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ประกอบการปรับปรุงกายภาพของถนน และพิจารณาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายการชำระค่าปรับอย่างเคร่งครัดต่อไป - บก.ทล. ได้ดำเนินการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้อง CCTV บันทึกภาพผู้กระทำผิดพร้อมตรวจสอบป้ายทะเบียนรถและส่งข้อมูลมายังศูนย์ปฏิบัติการควบคุมและจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อประมวลผลข้อมูลและออกใบสั่งไปยังผู้กระทำผิด โดยแบ่งตามสถานีตำรวจทางหลวงซึ่งปัจจุบันมีทั้งสิ้น ๔๑ สถานีทั่วประเทศ - บก.ทล. ได้ให้ความเห็นในเรื่องงบประมาณว่า งบประมาณในการดำเนินการโครงการนำร่องฯ สามารถดำเนินการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากเงินกองทุนต่าง ๆ หรือขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีได้ เนื่องจากโครงการนำร่องฯ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้จึงต้องคำนึงถึงการบำรุงรักษาอุปกรณ์ประจำปีด้วย **๒) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบ ITS ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี”** มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะแนวทางการนำระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการกระทำผิดกฎจราจร และเพื่อลดอุบัติเหตุบนถนนโดยการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ๑) หลักการทำงานของกล้องตรวจจับ ระบบการตรวจจับการกระทำผิดกฎหมายจราจรในโครงการนำร่องนี้ ออกแบบมาเพื่อตรวจจับการขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร และไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งประกอบด้วย ๒ ระบบหลัก ได้แก่ ระบบตรวจจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอัตโนมัติ และระบบรายงานผลการตรวจจับผู้กระทำผิดและส่งผลไปยังผู้กระทำผิด เช่น กรณีการขับขี่รถความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เรดาห์ตรวจจับความเร็วจะทำงานพร้อมกับกล้องถ่ายป้ายทะเบียนรถผู้กระทำผิด และส่งข้อมูล ป้ายทะเบียนรถผู้กระทำผิดไปตรวจสอบ หลังจากตรวจสอบป้ายทะเบียนรถแล้ว จะส่งผลการตรวจสอบไปยังศูนย์ควบคุมและประมวลผล เพื่อออกใบสั่ง โดยส่งใบสั่งยังผู้กระทำผิดทางไปรษณีย์ ๒) การคัดเลือกโครงข่ายถนนที่ใช้ดำเนินโครงการนำร่องฯ ดำเนินการคัดเลือกโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดปริมณฑลที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำนวน ๔ เส้นทาง เพื่อใช้เป็นถนนที่จะดำเนินงานโครงการนำร่องฯ ดังนี้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่	สายทาง	รายละเอียด
๑	นบ.๑๐๑๑	แยกทางหลวงหมายเลข ๙ - แยกทางหลวงชนบท นฐ.๓๐๐๔ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี
๒	สป.๒๐๐๑	แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ - บ้านลาดกระบัง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
๓	ถนนเพชรเกษม	ช่วงทางแยกต่างระดับนครชัยศรี - แยกบ่อตะกั่ว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
๔	ถนนรังสิต - นครนายก	ช่วง กม.๐ - ๙ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท



๓) เกณฑ์ในการคัดเลือก

สนข. ได้กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงข่ายถนนที่ใช้ดำเนินโครงการนำร่องฯ โดยพิจารณาจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง ๓ ปี (ตุลาคม ๒๕๖๗ - ตุลาคม ๒๕๖๐) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้ (ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๐)

ที่	สายทาง	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนอุบัติเหตุ/๑ กม./ปี
๑	นบ.๑๐๑๑ (นนทบุรี)	๒๓๔	๑๐.๔	๘
๒	สป.๒๐๐๑ (สมุทรปราการ)	๕๕๐	๑๔.๑	๑๓
๓	ถนนเพชรเกษม (นครปฐม)	๕๔	๔.๖	๔
๔	ถนนรังสิต - นครนายก (ปทุมธานี)	๔๘๘	๙.๐	๑๘

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

๔) การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

๔.๑) ข้อมูลจาก ภ.จว.ปทุมธานี พบว่า รถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (เฉลี่ย ๒๑๘.๔๗ ครั้ง/ปี) และเกิดอุบัติเหตุบนถนนทางตรงมากที่สุด (เฉลี่ย ๒๓๒.๘๖ ครั้ง/ปี) (ไม่ได้จำแนกประเภทรถ) ทั้งนี้ไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลหมายเลขถนนที่พบการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๔.๒) ข้อมูลจาก ขท.ปทุมธานี พบว่า ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (ถนนรังสิต - นครนายก) และทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ (ถนนคลองหลวง) โดยรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (เฉลี่ย ๙๙.๗๒ ครั้ง/ปี) และอันดับรองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (เฉลี่ย ๖๔.๓๐ ครั้ง/ปี) และรถกระบะ (เฉลี่ย ๔.๒๓ ครั้ง/ปี)

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๓) ข้อมูลจากแขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี (ขทช.ปทุมธานี) พบว่า ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่ ถนนสาย ปท. ๓๐๑๗ (เฉลี่ย ๒.๖๑ ครั้ง/ปี) ถนนสาย ปท. ๓๐๐๔ (เฉลี่ย ๒.๕๐ ครั้ง/ปี) และถนนสาย ปท. ๓๐๐๖ (เฉลี่ย ๑.๕๖ ครั้ง/ปี) โดยรถจักรยานยนต์มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (เฉลี่ย ๔๐๓.๒๔ ครั้ง/ปี) อันดับรองลงมา ได้แก่ ยานพาหนะอื่น ๆ (เฉลี่ย ๖๑๔.๕๙ ครั้ง/ปี) และรถยนต์ส่วนบุคคล (เฉลี่ย ๔.๒๓ ครั้ง/ปี)

๕) จุดเสี่ยง/จุดอันตรายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

สนข. ได้ประสานสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี (ปภ.จังหวัดปทุมธานี) เพื่อขอรายละเอียดข้อมูลจุดเสี่ยง/จุดอันตรายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พบว่า ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี (๗ อำเภอ) อำเภอคลองหลวง มีจุดเสี่ยง/จุดอันตรายสูงสุด จำนวน ๒๕ แห่ง โดยเป็นถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. จำนวน ๔ แห่ง กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน ๑๑ แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งจุดเสี่ยง/จุดอันตรายเกิดจากช่องจราจรแคบ มีรถวิ่งสวนช่องทางขาเข้า - ขาออก ไม่มีเกาะกลางถนน และมีรถจักรยานยนต์ขับรถย้อนศร

ลำดับ	อำเภอ	จำนวนจุดเสี่ยง/จุดอันตราย (แห่ง)
๑	เมืองปทุมธานี	๗
๒	ลาดหลุมแก้ว	๑๐
๓	สามโคก	๘
๔	คลองหลวง	๒๕
๕	ธัญบุรี	๑๐
๖	ลำลูกกา	๖
๗	หนองเสือ	๘
	รวม	**๗๔**

ที่มา : ปภ.จังหวัดปทุมธานี, ๒๕๖๕

๖) ข้อมูลระบบตรวจจับการกระทำผิดในเขตจังหวัดปทุมธานี

จากข้อมูลระบบตรวจจับการกระทำผิดในเขตจังหวัดปทุมธานี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) สรุปได้ ดังนี้

๖.๑) ภ.จว.ปทุมธานี ได้มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่รับผิดชอบ แต่ยังไม่ได้มีการเชื่อมโยงระบบกับหน่วยงานภายนอก

๖.๒) ขท.ปทุมธานี และ ขทช.ปทุมธานี ยังไม่ได้มีการติดตั้งระบบตรวจจับการกระทำผิดกฎหมายจราจร

๖.๓) บก.ทล. โดยสถานีตำรวจทางหลวง ๑ กองกำกับการ ๑ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบตรวจจับการกระทำผิดกฎหมายจราจรบนเส้นทางที่รับผิดชอบในเขตจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๙ จุด ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๑ ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ทางหลวงหมายเลข ๓๐๖ ทางหลวงหมายเลข ๓๐๗ ทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ทางหลวงหมายเลข ๓๔๕ ทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ และทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ มีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อถนน	สถานที่	ระยะทาง (กม.)
๑	๑	พหลโยธิน	ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา - ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง (กม.๒๗ - กม.๔๘)	๒๑
๒	๓๐๕	รังสิต - นครนายก	ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี - ตำบลบึงน้ำรักษ์ อำเภอธัญบุรี (กม.๐ - กม.๓๔)	๓๔
๓	๓๐๖	ติวานนท์	ตำบลบ้านใหม่ อำเภอเมืองปทุมธานี - ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองปทุมธานี (กม.๒๐ - กม.๒๖)	๖
๔	๓๐๗	ปทุมธานี - สะพานนนทบุรี	ตำบลบางขะแยง อำเภอเมืองปทุมธานี - ตำบลบางปรอก อำเภอเมืองปทุมธานี (กม.๑ - กม.๑๐)	๙
๕	๓๔๐	บางบัวทอง - สุพรรณบุรี	ตำบลหน้าไม้ อำเภอลาดหลุมแก้ว - ตำบลหน้าไม้ อำเภอลาดหลุมแก้ว (กม.๘ - กม.๑๖)	๘
๖	๓๔๕	บางบัวทอง - รังสิต	ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองปทุมธานี - ตำบลบางพูน อำเภอเมืองปทุมธานี (กม.๗ - กม.๒๐)	๑๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อถนน	สถานที่	ระยะทาง (กม.)
๗	๓๔๖	รังสิต - บางเลน	ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี - ตำบลหน้าไม้ อำเภอลาดหลุมแก้ว (กม.๐ - กม.๓๔)	๓๔
๘	๓๔๗	ปทุมธานี - บางปะหัน	ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองปทุมธานี -. ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอสามโคก (กม.๐ - กม.๑๒)	๑๒
๙	๓๕๒	ลำลูกกา - วังน้อย	ตำบลรังสิต อำเภอธัญบุรี - ตำบลคลองเจ็ด อำเภอคลองหลวง (กม.๐ - กม.๒๒)	๒๒

หมายเหตุ : ข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๗) การกำหนดตำแหน่งสำหรับการติดตั้งกล้องบนเส้นทางของโครงการนำร่องฯ พื้นที่จังหวัดปทุมธานี

สนข. ได้พิจารณาแล้ว จึงได้กำหนดตำแหน่งการติดตั้งกล้องบนเส้นทางของโครงการนำร่องฯ พื้นที่จังหวัดปทุมธานี ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (ถนนรังสิต - นครนายก) กม.๓+๔๗๐ และ กม.๔+๒๙๐ และทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (ถนนรังสิต - นครนายก) กม.๑๕+๗๐๐ (บริเวณทางแยกเข้าทางหลวงชนบท ปท. ๓๐๐๔)

๘) แนวทางการดำเนินงานโครงการนำร่องฯ

แนวทางการดำเนินงานพัฒนาระบบการตรวจจับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยใช้กล้องตรวจจับ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (๑ ปี ๔ เดือน) ระยะกลาง (๒ ปี นับตั้งแต่การดำเนินงานระยะสั้นสิ้นสุดลง) และระยะยาว (๓ ปี นับตั้งแต่การดำเนินงานระยะกลางสิ้นสุดลง) โดยมีแผนการดำเนินงานระยะสั้น ๑๖ เดือน ดังนี้

ที่	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีที่ ๑												ปีที่ ๒			
			๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒	๑	๒	๓	๔
๑	ทบทวนการศึกษาและสรุปแนวทางการดำเนินงาน	บก.ทล.																
๒	จัดทำเอกสารประกวดราคาและจัดหาผู้รับจ้างดำเนินงาน	บก.ทล.																
๓	ติดตั้งอุปกรณ์	ผู้รับจ้าง																
๔	ทดลองใช้งาน (Beta Test)	ผู้รับจ้าง																
๕	การประชาสัมพันธ์โครงการและติดตามผลการทดลองใช้งาน	บก.ทล.																
๖	ปรับปรุงแก้ไขระบบ	ผู้รับจ้าง																
๗	เปิดการใช้งานระบบจริง	บก.ทล.																
๘	ติดตามและประเมินผลระยะที่ ๑	บก.ทล.																
๙	ติดตามและประเมินผลระยะที่ ๒	บก.ทล.																

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๙) งบประมาณ

งบประมาณที่ใช้สำหรับการดำเนินโครงการนำร่องฯ มีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ระบบตรวจจับความเร็ว	๔,๙๙๙,๓๖๔.๔๘
๒	ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย	๒,๗๖๑,๐๖๕.๔๒
๓	ระบบตรวจจับผู้ขับย้อนศร	๒,๐๖๔,๘๐๓.๗๔
๔	ระบบป้ายแสดงผล	๔,๙๕๕,๘๔๐.๐๐
๕	อุปกรณ์ที่ห้องควบคุม CCR	๙๔๔,๕๓๒.๗๑
๖	งบดำเนินการ	๑๐๕,๐๐๐.๐๐
	รวม	๑๕,๘๓๐,๖๐๖.๓๕
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗%	๑,๑๐๘,๑๔๒.๔๔
	รวมเป็นเงิน	**๑๖,๙๓๘,๗๔๘.๗๙**

๑๐) การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

ขั้นตอน	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
๑	นำเสนอแผนแม่บท ITS ต่อ คค.	สนข.
๒	นำเสนอแผนแม่บท ITS ต่อ คจร. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	
๓	นำเสนอแผนแม่บท ITS ต่อ ครม. เพื่อทราบมติ คจร.	
๔	นำส่งแผนแม่บท ITS ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
๕	ขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม	
๖	ขับเคลื่อนโครงการนำร่องฯ	
๗	นำเสนอโครงการนำร่องฯ ต่อ อจร.จังหวัด (จังหวัดปทุมธานี)	
๘	อจร.จังหวัด (จังหวัดปทุมธานี) มีมติเห็นชอบการดำเนินการโครงการนำร่องฯ และมอบหมาย บก.ทล. ดำเนินการต่อไป	จังหวัดปทุมธานี ทล. บก.ทล. สนข. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๙	สนข. ติดตามประเมินผล	
๑๐	รายงาน คค. เพื่อทราบการดำเนินการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ต่อไป	สนข.

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มีมติเห็นชอบโครงการนำร่องฯ โดยมอบหมาย บก.ทล. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินโครงการนำร่องฯ ทั้งนี้ มอบหมายให้ สนข. นำโครงการนำร่องฯ เสนอ คจร. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ ก่อนหน่วยงานรับผิดชอบหลักดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีสำรวจจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำเสนอ อจร.จังหวัดปทุมธานี และหน่วยงานระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖. การจัดการจราจร การปรับปรุงเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทาง และโครงข่ายการเข้าถึงสถานี มธ. ศูนย์รังสิต

รฟท.
มธ.
ยธ.จังหวัดปทุมธานี
ขท.ปทุมธานี
ภ.จว.ปทุมธานี

ผู้แทน มธ. ได้รายงานที่ประชุมว่า มธ. ได้เข้าร่วมประชุมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต ซึ่ง ครม. อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดย รฟท. ได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (EIA) ฉบับปรับปรุง ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และ คชก. มีข้อคิดเห็นให้ รฟท. ประสานหารือกับ มธ. เรื่องการเวนคืนที่ดิน และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี เพื่อให้การจราจรเกิดความคล่องตัว และสามารถเข้าถึงสถานี มธ. ศูนย์รังสิตได้ โดย มธ. ได้นำผลการศึกษาโครงการการเชื่อมต่อระบบรถไฟชานเมืองกับชุมชนมหาวิทยาลัย บริเวณ มธ. ศูนย์รังสิต พ.ศ. ๒๕๕๔ ของ สนข. มาประกอบการพิจารณา เพื่อนำเสนอระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ทั้งนี้ ระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาโดยหน่วยงานที่วางแผนและจัดทำระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) เช่น สนข. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดปทุมธานี โดยต้องประสานงานกับ มธ. ศูนย์รังสิต เพื่อให้ได้ระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ที่เหมาะสมในทุกด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

๑) โครงข่ายถนนในปัจจุบันจะที่สามารถเข้าถึงสถานี มธ. ได้ ประกอบด้วย

๑.๑) ถนนยูงทอง จากถนนพหลโยธิน โดยผ่านพื้นที่ มธ. ศูนย์รังสิต

๑.๒) ถนนยูงทอง จากทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ซึ่งหากมีการก่อสร้างโครงการจะเหลือเพียง ๑ ช่องจราจร

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓) ถนนเลียบคลองเปรมประชากร จากทางหลวงชนบทหมายเลข ๕๐๔๒ เลียบคลองเปรมประชากรตัดเข้าทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ถนนเชียงรากตัดเข้าทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ทางพิเศษอุดรรัถยา (กลับรถจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ และทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔) ๒) การทบทวนผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง - คลองหลวง - รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. ๒๕๕๒ และโครงข่ายการเข้าถึงสถานี มธ. ศูนย์รังสิต ในปัจจุบัน มธ. ขอเสนอแนะการเข้าถึงสถานี มธ. ศูนย์รังสิต เพิ่มเติม ดังนี้ ๒.๑) ผลักดันเรื่องการเวนคืนที่ดินถนนยูงทอง (เลียบทางรถไฟ) ในช่วงที่เป็น ๑ ช่องจราจรเพิ่มเติม เพื่อก่อสร้างให้เป็นถนนขนาด ๒ ช่องจราจร และสามารถเดินรถได้สองทิศทาง ๒.๒) โครงข่ายถนน ข.๔ และ ข.๕ (ถนนจารุศร) เป็นถนนเขตทาง ๒๐ เมตร เป็นเส้นทางเข้าถึง มธ. ศูนย์รังสิต จากถนนพหลโยธินได้อีกเส้นทางหนึ่ง โดยไม่ต้องผ่านถนนยูงทอง และ มธ. ศูนย์รังสิต โดยเห็นควรดำเนินการเร่งก่อสร้างถนนให้แล้วเสร็จตลอดเส้นทาง ก่อนเปิดให้บริการหรือก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - มธ. ศูนย์รังสิต ๒.๓) การจัดการจราจรและปรับปรุงเส้นทางการเชื่อมต่อให้สามารถเชื่อมการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ จากถนนพหลโยธิน ให้สามารถเข้าสู่ถนนเลียบคลองเปรมประชากรได้สำหรับยานพาหนะขนาดเล็ก (รถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ ฯลฯ) โดยไม่ต้องไปกลับรถบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรคลองหลวง ได้รายงานที่ประชุมว่า บริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ ช่วงถนนเชียงราก - บางขัน มีการขับขี่รถย้อนศรทั้ง ๒ ฝั่ง ผู้แทน ขท.ปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ในด้านวิศวกรรมสามารถปรับแก้ไขให้เหมาะสมกับบริบทในการใช้งานของประชาชนได้ ซึ่งได้มีการเสนอของบประมาณปรับปรุงสะพานเพื่อการท่องเที่ยวในคราวรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ลงพื้นที่ตรวจติดตามสถานการณ์น้ำจังหวัดปทุมธานี เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ จำนวน ๓๐ ล้านบาท นอกจากการปรับปรุงสะพานแล้วจะมีการปรับปรุงถนนให้กว้างขึ้น สำหรับการจัดการจราจรแบบวิ่งสวนกันสามารถใช้มติ อจร.จังหวัดปทุมธานี เพื่อดำเนินการได้ ผู้แทนสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี (ยธ.จังหวัดปทุมธานี) ได้รายงานที่ประชุมว่า การพัฒนาโครงข่ายถนน ข.๔ และ ข.๕ (ถนนจารุศร) อยู่ระหว่าง ยธ.จังหวัดปทุมธานีดำเนินการจัดทำผังเมืองรวม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมาย ดังนี้ ๑) ให้ มธ. ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเรื่องการเวนคืนที่ดินถนนยูงทอง ๒) ให้ ยธ.จังหวัดปทุมธานี ประสาน มธ. ดำเนินการจัดทำผังเมืองรวมตามความต้องการของคนส่วนใหญ่ในพื้นที่และนักศึกษา มธ. ศูนย์รังสิต ๓) การแก้ไขปัญหาในระยะสั้นมอบหมายให้ ขท.ปทุมธานี และ ภ.จว.ปทุมธานี ดำเนินการจัดการจราจรให้เหมาะสมกับบริบทของประชาชนในพื้นที่และเกิดความปลอดภัย สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว หากได้รับการจัดสรรงบประมาณจะมอบหมายให้ ขท.ปทุมธานี ดำเนินปรับปรุงถนนและก่อสร้างสะพานให้เหมาะสมต่อไป	
๗. การประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ภาคเอกชน สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จังหวัดปทุมธานี มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ๑) การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนน ทล. ๓๐๕ ตอนรังสิต - นครนายก เพื่อให้กลับรถสะดวก ทั้งรถส่วนบุคคลและรถขนาดใหญ่ ผู้แทนแขวงทางหลวงปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี) รายงานว่า ทล. ๓๐๕ ตอนรังสิต - นครนายก ที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของ ขท.ปทุมธานี อยู่บริเวณคลองหนึ่งถึงคลองหก หรือ กม.๐+๐๐๐ - กม.๑๕+๑๔๕ บริเวณดังกล่าวมีจุดกลับรถทั้งหมด ๑๕ จุด เป็นจุดกลับรถใต้สะพาน ๗ จุด และจุดกลับรถแบบพื้นราบ ๘ จุด ปัจจุบันจุดกลับรถแบบพื้นราบบางจุดมีการปิดชั่วคราว หรือมีการเปิดใช้เป็นช่วงเวลา เพื่อให้การดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณคลองสองถึงคลองสี่บรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ทั้งในงานสำรวจและออกแบบ งานก่อสร้างและงานบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง กรมทางหลวง (ทล.) มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแบบการก่อสร้างโครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณคลองสองถึงคลองสี่ บน ทล. ๓๐๕ กม.๒+๙๐๐ - กม.๗+๙๐๐ เพื่อดำเนินการดังกล่าว	ขท. ปทุมธานี หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานคลองหนึ่งและคลองสองบน ทล.๓๐๕ ตอนต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานให้รถที่มีความสูงไม่เกิน ๒.๒ - ๒.๓ เมตร ใช้กลับรถได้ และติดตั้งระบบระบายน้ำใต้สะพาน เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังกรณีระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับถนน โครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองสาม กม.๕+๓๐๐ ทล.๓๐๕ ตอนต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ ปัจจุบันบริเวณคลองสามได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงท่อประปาแล้วเสร็จ และคืนสภาพผิวจราจรชั่วคราว ทั้งนี้ การคืนสภาพผิวจราจรถาวรต้องมีการจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่เพื่อวางแผนการจัดการจราจร การออกแบบเบื้องต้นโครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองสามจะทำการทุบรื้อสะพานเดิม สร้างสะพานโครงสร้างเหล็กโดยใช้เทคโนโลยี Accelerated Bridge Construction (ABC) ออกแบบให้สะพานมีความยาว ๓.๒๐ เมตร กว้าง ๑๒.๐๐ เมตร จำนวนฝั่งละ ๓ ช่องจราจร ยกระดับความสูงให้มีช่องกลับรถประมาณ ๔.๕๐ เมตร ก่อนการดำเนินการก่อสร้างต้องมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ท่อประปา ท่อก๊าซ เป็นต้น การก่อสร้างสะพานดังกล่าวจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่บริเวณคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ซึ่งเป็นพื้นที่รับผิดชอบของกรมชลประทาน หากการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จจะมีเส้นทางการจราจร ดังแสดงในรูป โดยปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ในการจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองสามถึงคลองหก ประธานฯ ให้ความเห็นว่า การเพิ่มช่องจราจรสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ การกลับรถทางราบแบบจุดเดียวกันทั้งสองฝั่งจราจร ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยของแต่ละฝั่ง ซึ่งทำให้การกลับรถค่อนข้างช้าและอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่ติดตั้งบริเวณถนนต้องพร้อมใช้งาน ให้ทุกหน่วยงานร่วมกันสอดส่องดูแลการลักลอบขโมยสายไฟและโคมไฟ ๒) การแก้ไขปัญหาจราจรบน ทล. ๓๔๖ รังสิต - ปทุมธานี ช่วงไฟแดงแฟลตปลาทอง ถึงแยกพูนทรัพย์ - โรงพยาบาลเซนต์คาร์ลอส ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานว่า จุดกลับรถบน ทล.๓๔๖ ช่วงสัญญาณไฟจราจรแฟลตปลาทอง (หมู่บ้านรังสิตซิตี้) ถึงแยกพูนทรัพย์เป็นจุดกลับรถแบบพื้นราบ ทำให้กระแสจราจรเกิดการชะลอตัว โดยมีข้อเสนอ ดังนี้ ๑) ยกเลิกการใช้สัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกแฟลตปลาทอง (หมู่บ้านรังสิตซิตี้) และ ๒) ยกระดับสะพานข้ามคลองบางหลวงเชียงรากเพื่อให้กลับรถใต้สะพานได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบโดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อสำรวจปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าว และให้นำเรื่องการขอจัดสรรงบประมาณในการจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองสามถึงคลองหก เข้าสู่ที่ประชุม คจร. ต่อไป	
๘. การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธิน ช่วงตลาดสี่มุมเมือง อำเภอลำลูกกา ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานว่า บริษัท ดอนเมืองพัฒนา จำกัด (ตลาดสี่มุมเมือง) ได้ยื่นคำขออนุญาตเปิดแบริเออร์ที่กั้นระหว่างทางหลักและทางขนานบริเวณหน้าโบ๊เบ๊ทาวเวอร์ รังสิต เพื่อให้รถจากทางหลักใช้เป็นทางออกและเข้าสู่ตลาดสี่มุมเมืองได้ โดยได้พิจารณา ๒ ทางเลือก คือ ๑) เปิดแบริเออร์เชื่อมจุดทางเข้า - ออกเฉพาะจุด หรือ ๒) เปิดจุดเชื่อมทางเข้า - ออกตลอดแนว ตั้งแต่หน้าโบ๊เบ๊ทาวเวอร์ รังสิตจนถึงวัดประยูรธรรมาราม โดยภาคเอกชนประกอบด้วย ตลาดสี่มุมเมือง โบ๊เบ๊ทาวเวอร์ รังสิต ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี และห้างสรรพสินค้าแม็คโคร เป็นผู้สนับสนุนงบประมาณในเบื้องต้น ขท.ปทุมธานี เห็นด้วยกับทางเลือกที่ ๒ แต่อย่างไรก็ ตามต้องรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบโดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อสำรวจและร่วมกันหาแนวทางที่เหมาะสม	ขท. ปทุมธานี หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถ และสัญญาณไฟจราจร บริเวณ ทล. ๓๑๑๑ ตอนปทุมธานี - สามโคก ผู้แทน ขท.ปทุมธานี รายงานว่า มีกลุ่มประชาชนขอให้มีการเพิ่มจุดกลับรถและสัญญาณไฟจราจร บริเวณ ทล. ๓๑๑๑ ตอนปทุมธานี - สามโคก กม.๔+๒๑๕ หรือบริเวณซอยทรัพย์ทวี ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีจุดกลับรถที่อยู่ใกล้เคียงกัน ๒ จุด คือ บริเวณซอยวัดสะแก (กม.๓+๔๙๕) และหน้าบริษัท ฉวีวรรณคอนกรีต ๑๙๗๑ จำกัด (กม.๕+๐๘๐) ภายในซอยทรัพย์ทวีมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางเป็นจำนวนมากเนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ภายในซอย รถบรรทุกที่วิ่งมาจากปทุมธานีต้องไปกลับรถที่หน้าบริษัท ฉวีวรรณคอนกรีต ๑๙๗๑ จำกัด ซึ่งห่างจาก	ขท.ปทุมธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ซอยทรัพย์ทวีประมาณ ๑,๔๘๕ เมตร จากการพิจารณา ขท.ปทุมธานี มีความเห็นว่า ควรให้มีการเพิ่มจุดกลับรถและสัญญาณไฟจราจรบริเวณซอยทรัพย์ทวี และควรปิดใช้จุดกลับรถบริเวณซอยวัดสะแก เนื่องจากจุดกลับรถทั้งสองจะอยู่ห่างกันเพียง ๗๒๐ เมตร การเปิดใช้จุดกลับรถทั้งสองจุดอาจทำให้เกิดการจราจรติดขัด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้  จุดกลับรถบน ทล. ๓๑๑๑ (ปทุมธานี - สามโคก) **ความเห็นที่ประชุม** การเปิดจุดกลับรถควรคำนึงถึงความปลอดภัยและมาตรฐานทางวิศวกรรม และการเปิดใช้สัญญาณไฟจราจรควรพิจารณาการจัดจังหวะสัญญาณไฟให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบในหลักการตามที่ผู้แทน ขท.ปทุมธานี ได้นำเสนอ และมอบหมายให้ ขท.ปทุมธานี ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ศึกษาสภาพปัญหา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลต่อการลดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ โดยนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานีในครั้งต่อไป	
๑๐.โครงการก่อสร้างถนนสาย ข๓ (ถนนเสมาฟ้าคราม) ผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี ผู้แทนเทศบาลเมืองลำสามแก้ว ได้รายงานว่า กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจออกแบบถนนสาย ข๓ (ถนนเสมาฟ้าคราม) ผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานีแล้วเสร็จ โดยเป็นโครงการขยายถนนสาย ข๓ (ถนนเสมาฟ้าคราม) จาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ปัจจุบัน ทช. ได้บรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในบัญชีโครงการที่ต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และอยู่ระหว่างจัดอันดับความสำคัญในการทำร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน จุดเริ่มโครงการจากทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (รังสิต - นครนายก) ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ ถนนสายดังกล่าวเป็นถนนเส้นทางลัดไปยังถนนรังสิต - นครนายก ทั้งนี้ การขยายตัวของชุมชนเมืองทำให้มีผู้ใช้เส้นทางจำนวนมาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การก่อสร้างโครงการขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจรจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการสัญจร ประหยัดเวลาการเดินทาง และช่วยลดอุบัติเหตุ จึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาการผลักดันให้มีการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและรองรับการขยายตัวของชุมชน **ความเห็นที่ประชุม** เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการขยายช่องจราจรดังกล่าว พร้อมทั้งเสนอให้การก่อสร้างผิวถนนบริเวณทางแยกเป็นผิวคอนกรีต เพื่อความทนทานต่อการเบรคของรถยนต์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๔** รับทราบและมอบหมายให้ ทช. เร่งรัดการดำเนินการ และรายงานความคืบหน้าให้ทางจังหวัดทราบต่อไป	ทช. ทม. ลำสามแก้ว

ลำดับที่ ๔ จังหวัดนครปฐม

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครปฐม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. รายงานความคืบหน้าการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และวิศวกรโครงการ รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๕ คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๗๗๑ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๓.๒๒๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด จุดกลับรถ และสะพานข้ามแยก ดังนี้ ๑) อุโมงค์ทางลอด จำนวน ๒ จุด ได้แก่ กม.๔๘+๖๐๔ (วัดพระงาม) และ กม.๔๙+๗๐๘ (วัดเสนหา) ๒) จุดกลับรถ จำนวน ๓ จุด ได้แก่ กม.๕๐+๕๙๖.๓๙๗ (หลังมหาวิทยาลัยศิลปากร) กม.๕๔+๔๒๑.๘๕๐ (หัวทุ่ง) และ กม.๕๕+๖๙๗.๑๖๖ (โพรงมะเดื่อ) ๓) สะพานข้ามแยก จำนวน ๒ จุด ได้แก่ กม.๕๑+๓๐๔.๕๐๐ (ทางหลัก) และ กม.๕๑+๓๐๔.๕๐๐ (ทางขนาน) **ความเห็นในที่ประชุม** ประธานขอให้ รฟท. คำนึงถึงเรื่องระบบการระบายน้ำและพื้นที่รับน้ำที่จะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ผู้แทน สนข. สอบถามเรื่องแผนการเพิ่มความถี่ในการเดินรถและแผนด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟเมื่อเปิดให้บริการรถไฟทางคู่สายใต้ ผู้แทน รฟท. แจ้งว่า สำหรับแผนการระบายน้ำจะมีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำภายในอุโมงค์ทางลอดเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และยังไม่มีแผนเพิ่มความถี่ในการเดินรถ โดยจะมีการจัดหาเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการ ดังนี้ ๑) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการและรูปแบบการจัดการจราจรบริเวณที่มีการก่อสร้างเพื่อให้ประชาชนรับรู้และเข้าใจ ๒) พิจารณาเรื่องระบบการระบายน้ำและพื้นที่รับน้ำที่จะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ และรายงานผลการพิจารณาให้จังหวัดทราบเพื่อจะได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้และเข้าใจต่อไป ๓) รายงานความคืบหน้าโครงการฯ ให้ที่ประชุมทราบเป็นระยะ ๆ	รฟท.
๒. โครงข่ายคมนาคมในจังหวัดนครปฐม ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครปฐม รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงข่ายทางหลวงชนบทนครปฐมที่อยู่ในความรับผิดชอบมีจำนวนทั้งสิ้น ๓๙ สายทาง ระยะทางรวม ๔๘๐.๑๘๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย ถนนผิวทางลาดยาง ๔๔๖.๙๘๐ กิโลเมตร และถนนผิวทางคอนกรีต ๓๓.๒๐๔ กิโลเมตร ผู้แทนแขวงทางหลวงนครปฐม รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงข่ายทางหลวงนครปฐมที่อยู่ในความรับผิดชอบมีจำนวนทั้งสิ้น ๑๘ สายทาง ระยะทางรวม ๕๖๕.๘๖๘ กิโลเมตร ปัจจุบันมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา รายละเอียดดังตาราง ตารางแสดงโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา **โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง** / **โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา** ๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๓ สาย อ.นครชัยศรี - ต.ดอนตูม มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๖.๑๓๑ / ๑. โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วงนครปฐม - ราชบุรี ๒. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟสาย อ.นครชัยศรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๓๖ มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๒.๙๑๘ / ๒. โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ๓. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๗๕ สาย ต.ลำลูกบัว - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๑.๑๙๐ / ๓. โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงถนนพุทธมณฑลสาย ๔ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑	ขทช.นครปฐม

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงนครปฐมรายงานความคืบหน้าโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาให้ที่ประชุมทราบต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>๓. สถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดนครปฐม
ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครปฐม (ปภ.จังหวัดนครปฐม) รายงานที่ประชุมทราบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้กำหนดค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครปฐม จำนวน ๒๔๙ คน คิดเป็น ๒๕.๖๗ คนต่อแสนประชากร ซึ่งในช่วงเดือนมกราคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๕ มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น จำนวน ๑,๓๐๔ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ จำนวน ๑,๑๘๗ คน และมีผู้เสียชีวิต จำนวน ๑๗๘ คน
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ รับทราบสถิติการเกิดอุบัติเหตุฯ ตามที่ ปภ.จังหวัดนครปฐมรายงานในที่ประชุม</td><td>ปภ.จ.นครปฐม</td></tr>
<tr><td>๔. รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ โดยว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และมีกำหนดระยะเวลาดำเนินงาน ๒๒ เดือน (กันยายน ๒๕๖๔ - กรกฎาคม ๒๕๖๖) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้
๑) วัตถุประสงค์โครงการ
(๑) เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่เชื่อมโยง ในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
(๒) เพื่อจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
๒) ความคืบหน้าการดำเนินงาน
โครงการศึกษาดังกล่าวมีภาพรวมความคืบหน้าการดำเนินงาน ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๒ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๗.๘ และได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชนและผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัดในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด ๔๐ จังหวัด แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ซึ่งจังหวัดนครปฐมได้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ โดยสามารถสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยได้ ดังนี้
ตารางสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม
<table>
<tr><th>ด้าน/ประเภท</th><th>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</th></tr>
<tr><td>๑. ด้านการบริการขนส่ง</td><td>ระบบขนส่งสาธารณะภายในตัวเมืองนครปฐมยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ ควรมีการพัฒนาและให้บริการให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น</td></tr>
<tr><td>๒. ด้านอุตสาหกรรม</td><td>จังหวัดนครปฐมมีโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่า ๓,๐๐๐ โรงงาน ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และอุตสาหกรรมสิ่งทอ มีการส่งออกไปยังต่างประเทศและใช้ภายในประเทศ ควรพัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าให้เดินทางได้สะดวก</td></tr>
<tr><td>๓. ด้านการท่องเที่ยว</td><td>มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น ตลาดน้ำดอนหวาย ตลาดน้ำลำพญา และโบราณสถาน เป็นต้น ควรมีการผลักดันให้มีระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางบก และทางน้ำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกยิ่งขึ้น</td></tr>
<tr><td>๔. ด้านการเกษตร</td><td>ควรมีการผลักดันความร่วมมือระหว่างภาคเกษตรกับบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (มหาชน) ในการขนส่งสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้ถูกลง</td></tr>
</table></td><td>สนข.</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ จัดทำข้อเสนอแนะโครงการและจัดทำยุทธศาสตร์ให้ครบทุกจังหวัด รวมถึงจัดทำรายงานฉบับกลางเพื่อเสนอให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมฯ ให้ที่ประชุมทราบต่อไป	
๕. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธมณฑล ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) แจ้งผลการประชุมคณะกรรมการธรรมาภิบาลจังหวัดนครปฐม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๕ ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาแล้วเห็นว่า บริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธมณฑลไม่มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้มาใช้บริการได้ จึงมีมติเห็นชอบขอความอนุเคราะห์จังหวัดนครปฐม หรือแขวงทางหลวงชนบทนครปฐมพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่เหลือจ่าย (ถ้ามี) เพื่อดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ สปน. ได้แจ้งแขวงทางหลวงชนบททราบโดยตรงแล้ว ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครปฐม รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธมณฑล เป็นทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ.๔๐๐๖ ที่ กม.๔ โดยประมาณ มีลักษณะเป็นทางตรง จำนวน ๔ ช่องจราจร การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวต้องคำนึงถึงปริมาณจราจรและความเหมาะสมในด้านอื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้ ห่างออกไปจากบริเวณหน้าโรงพยาบาลฯ ประมาณ กม.๔+๖๒๕ มีสัญญาณไฟจราจรแล้ว หากเพิ่มสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลฯ อาจทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสมได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑. ให้แขวงทางหลวงชนบทนครปฐมตรวจสอบปริมาณจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธมณฑล เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรต่อไป ๒. ให้อำเภอพุทธมณฑลประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ พร้อมรายงานผลให้จังหวัดทราบและส่งเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการธรรมาภิบาลฯ ต่อไป	ขทช.นครปฐม อำเภอพุทธมณฑล หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๕ จังหวัดสมุทรปราการ

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๕
๒. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๔. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การดำเนินการจุดเสี่ยงบริเวณเชิงสะพานภูมิพล ๑ และเชิงสะพานภูมิพล ๒ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า แขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ ได้มีหนังสือถึงสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ แจ้งว่าได้ติดตั้งป้ายบังคับการจราจรโดยห้ามไม่ให้รถจักรยานยนต์ใช้สะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ แล้ว แต่ปัจจุบันยังมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนอยู่ ผู้แทนตำรวจภูธรสำโรงใต้ รายงานที่ประชุมว่า ได้กวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำผิดกฎหมายจราจรโดยขึ้นไปบนสะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบริเวณเชิงสะพานจะไม่ลงมาจากสะพานแต่รวมกลุ่มกันบนสะพานจำนวนมากและขับขี่รถจักรยานยนต์ลงมาพร้อมกันทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับกุมได้เป็นจำนวนน้อย **ความเห็นที่ประชุม** การจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้สะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอาจใช้วิธีออกใบสั่งโดยใช้หลักฐานจากห้องควบคุมการจราจรสะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อตรวจสอบทะเบียนรถและออกใบสั่งโดยไม่ต้องตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** มอบหมายตำรวจภูธรสำโรงใต้ประสาน ทช. เพื่อขอดูรูปภาพจากกล้องวงจรปิดห้องควบคุมการจราจรสะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ ต่อไป ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (พ.ต.ท.แมน เมืองอินทร์) รายงานที่ประชุมทราบว่า กรณีปัญหารถจักรยานยนต์ขับขี่ขึ้นสะพานภูมิพล ตำรวจภูธรสำโรงใต้ได้ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ไม่ให้รถจักรยานยนต์ใช้สะพานภูมิพลและกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนในเบื้องต้น ทั้งนี้ ได้สอบถามความเห็นจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีความต้องการใช้สะพานภูมิพล แม้จะมีความกังวลเรื่องการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีมาตรการให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้สะพานภูมิพลร่วมกับรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย **ความเห็นที่ประชุม** ประธานฯ เสนอให้มีการหาแนวทางดำเนินการให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้สะพานภูมิพลร่วมกับรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย โดยให้ความสำคัญกับสิทธิเสรีภาพของพลเมืองไทยโดยเท่าเทียมกัน ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอให้คณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณาแนวทางแก้ปัญหาดังกล่าว ผู้แทนผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการเสนอให้คณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ ทำประชาพิจารณ์ เพื่อนำไปสู่การแก้ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการว่าด้วย การห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็นเดินบนสะพานภูมิพล ๑ และ ๒ และการห้ามจอดรถทุกชนิดในถนนบางสาย ซึ่งประกาศ ณ วันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑ โดยให้ความสำคัญกับหน่วยงานที่รับผิดชอบทางกายภาพและคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ รับข้อเสนอที่ประชุมไปพิจารณาแนวทางแก้ปัญหาดังกล่าวต่อไป ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า คทง.สป. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบให้ สนข. ร่วมกับสำนักบำรุงทาง ทช. ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมต่อไป	สภ.สำโรงใต้ สนข. จท. ทช. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สนข. ชี้แจงว่า การให้รถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางบนสะพานภูมิพลควรหารือรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ใช้ถนนทุกประเภท ควรดำเนินการเป็นขั้นตอน ภายใต้หลักวิชาการอย่างรอบคอบ รับฟังความคิดเห็นจากผู้ใช้เส้นทางทุกกลุ่ม และวิเคราะห์ข้อมูลทางวิชาการ ก่อนนำเสนอที่ประชุม อจร. เนื่องจากการพิจารณาดังกล่าวจะเป็นบรรทัดฐานการใช้งานให้กับสะพานอื่น ๆ ต่อไป ประธานฯ สั่งการให้สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ เป็นหน่วยงานหลักในการจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทช. ทล. สนข. กรมเจ้าท่า (จท.) ผู้ใช้เส้นทาง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทช. ทล. สนข. จท. ร่วมดำเนินการต่อไป	
๒. การจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน ผู้แทนเทศบาลนครสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ขณะนี้การจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้านอยู่ในขั้นตอนการออกแบบและประมาณราคา โดยเก็บสถิติปริมาณการจราจรที่สัญจรผ่านวงเวียนท้ายบ้านก่อนตีเส้นจราจร และหลังจากที่ได้ตีเส้นจราจรแล้ว เพื่อนำข้อมูลประกอบการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเข้า - ออกตลาดบางฆ้องให้เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดไม่ให้ตัดกระแสการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ได้กวดขันการจอดรถบริเวณวงเวียนท้ายบ้านอย่างเข้มงวด ขณะนี้ไม่มีรถจอดบริเวณวงเวียนท้ายบ้านแล้ว และพบว่าปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณนี้เกิดจากการจราจรติดขัดสะสมมาจากตลาดบางฆ้อง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ เข้มงวดการจอดรถบริเวณตลาดบางฆ้อง และให้เทศบาลนครสมุทรปราการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มาซื้อของที่ตลาดบางฆ้องจอดรถในพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมไว้ ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า การจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้านได้ดำเนินการใน ๒ รูปแบบ คือ (๑) การบังคับใช้กฎหมาย ตั้งแต่บริเวณตลาดบางฆ้อง ถนนประโคนชัย ไม่ให้รถจอดเพื่อคืนผิวจราจรให้รถที่สัญจรไปมา และ (๒) การจัดการจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุด ได้แก่ ตลาดบางฆ้อง แยกจักกะพาก แยกสายลวด และแยกโค้งโพธิ์ และตำรวจสายตรวจคอยตรวจสอบปริมาณรถท้ายแถวอยู่ตลอดเวลา เพื่อจัดการจราจรในภาพรวม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อจัดระเบียบการจราจรบริเวณวงเวียนท้ายบ้าน	ทน. สมุทรปราการ ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ
๓. การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนของประชาชน กรณีรถบรรทุกวิ่งผ่านเข้าซอยสุขุมวิท ๗๘ ผู้แทนเทศบาลตำบลสำโรงเหนือ รายงานที่ประชุมว่า ซอยสุขุมวิท ๗๘ เป็นพื้นที่ของเอกชน ปัจจุบันมีรถบรรทุกวิ่งผ่านทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน ขณะนี้เจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลสำโรงเหนืออยู่ระหว่างทำหนังสือไปยังเจ้าของที่ดินทุกราย เพื่อสอบถามความประสงค์ที่จะยกถนนให้เป็นกรรมสิทธิ์ของเทศบาลตำบลสำโรงเหนือ เพื่อจะได้มีอำนาจในการดูแลพื้นที่และแก้ไขปัญหาการสัญจรของรถบรรทุก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** มอบหมายเทศบาลตำบลสำโรงเหนือพิจารณาแนวทางการเวนคืนที่ดินเป็นทางเลือกหากเจ้าของที่ดินไม่มอบที่ดินซอยสุขุมวิท ๗๘ ให้เทศบาลฯ ฝ่ายเลขานุการ รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณพื้นที่ชุมชนสเตท ซอยสุขุมวิท ๗๘ เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของห้างหุ้นส่วนจำกัด ศุภกิจก่อสร้าง (หจก.ศุภกิจก่อสร้าง) ซึ่งถนนภายในซอยดังกล่าวมีขนาดกว้าง ๑๐ - ๑๘ เมตร และใช้เป็นพื้นที่สัญจรขนาด ๑๒ เมตร และได้จดทะเบียนภาระจำยอมให้ใช้สัญจรได้เป็นการเฉพาะ ซึ่งได้ประสานว่าจะอุทิศที่ดินให้เป็นที่สาธารณประโยชน์ โดยในระหว่างนี้เทศบาลตำบลสำโรงเหนือได้จัดทำป้ายขอความร่วมมือห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่าน และขอให้ หจก.ศุภกิจก่อสร้าง ใช้ที่กั้นความสูงเพื่อกั้นไม่ให้รถบรรทุกผ่านได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการทำหนังสือแจ้งเทศบาลตำบลสำโรงเหนือรายงานผลการดำเนินงานให้จังหวัดทราบต่อไป	ทต. สำโรงเหนือ สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. จุดเสี่ยงและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับนักเรียน ครู ผู้ปกครองบริเวณหน้าสถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า จังหวัดสมุทรปราการมีทางข้ามประเภททางม้าลายทั้งหมด จำนวน ๒๕๐ จุด จำแนกเป็นทางม้าลายทั่วไป จำนวน ๒๑๓ จุด (ปรับปรุงแล้ว จำนวน ๓๔ จุด) และทางม้าลายหน้าสถานศึกษา จำนวน ๓๗ จุด (ปรับปรุงแล้ว จำนวน ๗ จุด) ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ได้จัดทำทางม้าลายบริเวณหน้าโรงเรียนแล้วเสร็จ และจะติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบให้คนกดเพื่อข้ามบริเวณทางม้าลายในบริเวณดังต่อไปนี้ ๑) นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย ถนนเทพราช ๒) หน้าโรงเรียนเปริ่งวิสุทธาธิบดี และ ๓) ด้านหลังเทศบาลตำบลบางเสาธง โดยแขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการได้ของบประมาณปรับปรุงทางม้าลายเพิ่มเติมในปี ๒๕๖๖ แล้ว ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ได้จัดทำทางม้าลายบริเวณหน้าโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนถนนของแขวงทางหลวงสมุทรปราการแล้ว และจะติดตั้งไฟกระพริบ ทาสีตีเส้นจราจรเตือนก่อนถึงทางม้าลาย ๒๐๐ เมตร และติดแถบสะท้อนแสงในลำดับต่อไป สำหรับโรงเรียนที่มีสะพานลอยข้ามบริเวณหน้าโรงเรียนจะรณรงค์ให้นักเรียนและผู้ปกครองข้ามสะพานลอย เนื่องจากมีความปลอดภัยมากกว่า **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการติดตั้งไฟกระพริบ ทาสีตีเส้นจราจรเตือนก่อนถึงทางม้าลาย และมอบหมายแขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบให้คนกดข้ามทางม้าลายต่อไป	ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ ขทช. สมุทรปราการ ขท. สมุทรปราการ
๕. ผลการประชุมคณะทำงานชุดเฉพาะกิจ เพื่อติดตามผลการแก้ไขปัญหาและการจัดระบบการจราจร ดังนี้ จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนนายเรือ ประธานคณะทำงานฯ (นายธรรมนูญ จุลโชติ) รายงานที่ประชุมว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เห็นด้วยที่จะให้มีจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนนายเรือ จึงยังไม่เปิดใช้จุดกลับรถบริเวณนี้ การปิดจุดกลับรถบน ทล.๓๔ บริเวณ กม.๑๙ กม.๒๓ และ กม.๓๒ ทล.๓๔ (ถนนเทพรัตน์) ในช่วงเทศกาลปีใหม่จะปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.๙ กม.๒๓ และ กม.๓๒ โดยใช้แบริเออร์พลาสติกแบบเคลื่อนย้ายได้ ปิดจุดกลับรถตั้งแต่วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ - ๒ มกราคม ๒๕๖๖ (ช่วง ๗ วันอันตราย) โดยปัญหาการปิดจุดกลับรถที่พบ คือ โรงงานบางแห่งยังไม่ปิดทำการจึงทำให้ผู้ขับขี่ต้องไปกลับรถเป็นระยะทางไกลกว่าเดิมส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** มอบหมายแขวงทางหลวงสมุทรปราการพิจารณาการเปิดและปิดจุดกลับรถ ทล. ๓๔ บริเวณ กม.๙ กม.๒๓ และ กม.๓๒ ตามความเหมาะสมต่อไป	ขท. สมุทรปราการ
๖. การบริหารจัดการน้ำท่วมขังบริเวณถนนศรีนครินทร์ และถนนสุขุมวิทในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดสมุทรปราการ (สปภ.สป.) รายงานที่ประชุมว่า ได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำเตรียมความพร้อมเมื่อมีน้ำท่วมขัง โดยติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าแมคโครถนนศรีนครินทร์แล้ว ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ จากจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่บนถนนศรีนครินทร์ แต่เนื่องจากได้มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจึงทำให้ต้องย้ายเครื่องสูบน้ำออกจากพื้นที่ ปัจจุบันแขวงทางหลวงสมุทรปราการได้ยืมเครื่องสูบน้ำจากองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๗ เครื่อง และยืมเครื่องสูบน้ำของ สปภ.สป. จำนวน ๔ เครื่อง นำมาติดตั้งบริเวณถนนศรีนครินทร์ เพื่อระบายน้ำแทนระบบสูบน้ำเดิมที่ได้รื้อถอนออกไป โดยถนนศรีนครินทร์มีลักษณะทางกายภาพคันทางฝั่งขาเข้าต่ำกว่าคันทางฝั่งขาออกประมาณ ๓๐ - ๕๐ เซนติเมตร เมื่อฝนตกหนักจึงทำให้น้ำท่วมขังบริเวณฝั่งขาเข้าถนนศรีนครินทร์ จึงต้องใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อเร่งการระบายน้ำใช้เวลาในการระบายน้ำประมาณ ๓ - ๔ ชั่วโมง น้ำจึงลดระดับ ทั้งนี้ ในอนาคตหากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) คืนพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์และติดตั้งเครื่องระบายน้ำในสภาพเดิมจะทำให้การระบายน้ำบนถนนศรีนครินทร์ดีขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายแขวงทางหลวงสมุทรปราการ และ รฟม. ดำเนินการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมต่อไป	ขท. สมุทรปราการ รฟม.

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

๗. ผลการกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

การกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจรประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ สรุปผลการดำเนินคดีตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก พบว่า สถิติการจับกุมมากที่สุด ๓ ลำดับแรก คือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน ๑,๐๑๘ ราย ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๓๖๘ ราย และขับรถขณะเมาสุรา จำนวน ๓๑๐ ราย ทั้งนี้ สรุปผลการดำเนินคดีตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม - ๕ ธันวาคม ๒๕๖๕ พบว่า สถิติการจับกุมมากที่สุด ๓ ลำดับแรก คือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน ๑๘,๘๓๔ ราย ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๗,๐๕๗ ราย และไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน ๖,๙๑๖ ราย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ รับทราบและขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

การกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในเดือนเมษายน ๒๕๖๖

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานข้อมูลช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๗ วัน (๑๑ - ๑๗ เมษายน ๒๕๖๖) มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสะสม ๔ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๔ ราย และมีการดำเนินคดีตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก จำนวน ๗,๑๑๑ ราย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

การกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖

ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๑๙ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๒๒ ราย ผู้บาดเจ็บ จำนวน ๒ ราย และมีการดำเนินคดีตามมาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก จำนวน ๔,๑๓๕ ราย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

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

๘. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

ผู้แทน รฟม. และผู้แทนบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๗.๗๓ จากแผนงานร้อยละ ๙๗.๕๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๒๓ โดยมีการดำเนินงานซ่อมผิวจราจรบนถนนเทพารักษ์และถนนศรีนครินทร์

มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. และบริษัทชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เร่งรัดการดำเนินงานต่อไป

ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีรายละเอียดดังตาราง

พื้นที่ดำเนินการ	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
๑. สถานีศรีลาซาล	๑. อยู่ระหว่างการทดลองระบบการเดินรถและดำเนินการด้านสถาปัตยกรรม ๒. ดำเนินงานโครงสร้างและงานระบบช่วงทางวิ่งระหว่างสถานีศรีลาซาลไปยังสถานีศรีแบริ่งแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการขุดลอกท่อระบายน้ำ โดยคาดว่าจะดำเนินงานระบบระบายน้ำแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖
๒. สถานีศรีแบริ่ง	๑. อยู่ระหว่างการทดลองระบบการเดินรถและดำเนินการด้านสถาปัตยกรรม ๒. ดำเนินงานโครงสร้างและงานระบบช่วงทางวิ่งระหว่างสถานีศรีแบริ่งไปยังสถานีศรีด่านแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทำความสะอาดทางระบายน้ำ
๓. สถานีศรีด่าน	๑. อยู่ระหว่างการดำเนินการด้านสถาปัตยกรรม ๒. ช่วงทางวิ่งระหว่างสถานีศรีด่านไปยังสถานีศรีเทพาอยู่ระหว่างติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
๔. สถานีศรีเทพา	๑. อยู่ระหว่างการทำความสะอาด คืนพื้นผิวหน้าบริเวณสถานี ๒. ช่วงทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเทพาไปยังสถานีทิพวัลดำเนินการคืนผิวจราจรเรียบร้อยแล้ว
๕. สถานีทิพวัล	๑. อยู่ระหว่างการดำเนินการด้านสถาปัตยกรรม และได้คืนพื้นที่ทางเท้าบริเวณทางขึ้น - ลง สถานีแล้ว ๒. ช่วงทางวิ่งระหว่างสถานีทิพวัลไปยังสถานีสำโรงอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการคืนผิวจราจร และซ่อมแซมผิวจราจร
๖. สถานีสำโรง	อยู่ระหว่างการดำเนินการด้านสถาปัตยกรรม

</td><td>รฟม.
บ. ชิโน - ไทยฯ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ สะพานข้ามแยกศิคริน์ทร์หรือถนนลาซาลฝั่งขาออกจะดำเนินการคืนผิวจราจรภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ปัจจุบันดำเนินการเบี่ยงการจราจรฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ สะพานข้ามแยกศรีเทพาฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ เปิดคืนผิวจราจรแล้ว และฝั่งขาออกของถนนศรีเทพาจะคืนพื้นผิวจราจรภายในสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน รฟม. และผู้แทนบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวม ช่วงถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๖ ว่าความก้าวหน้างานโยธา มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๙๙ จากแผนงานร้อยละ ๙๘.๒๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๗๙ ปัจจุบัน รฟม. ได้คืนผิวจราจรบริเวณสะพานลาซาลทั้งขาเข้าและขาออกแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. และบริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีเหลืองได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ ในส่วนของโครงการฯ คงเหลือการคืนพื้นผิวจราจรและงานลอกท่อระบายน้ำ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) รายงานว่า กฟน. และการประปานครหลวง (กปน.) มีการดำเนินงานอยู่ในพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ในส่วนที่ยังมีการปิดกั้นช่องทางจราจรส่วนของบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินถนนเทพารักษ์ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในช่วงต้นปี ๒๕๖๗ ส่วนขาเข้ากรุงเทพมหานครช่องจราจรด้านขวาเป็นการวางท่อประปาของ กปน. ซึ่งอยู่ในช่วงการขออนุญาตคืนสภาพคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการให้กรอบระยะเวลาดำเนินการเป็นไปตามสัญญา	
๙. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ผู้แทน รฟม. และบริษัท อิตาเลี่ยนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) รายงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ครุใน อยู่ในพื้นที่เทศบาลเมืองลัดหลวง จังหวัดสมุทรปราการ มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า ๒ สถานี ได้แก่ สถานีพระประแดง และสถานีครุใน ความก้าวหน้าการก่อสร้าง ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ มีผลงานร้อยละ ๑.๘๒ จากแผนงานร้อยละ ๑.๑๙ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๖๓ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย รฟม. และบริษัท อิตาเลี่ยนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนต่อไป ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ ๕ งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ครุใน ระยะทางรวม ๓ กิโลเมตร มีผลการดำเนินงาน ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๖ ร้อยละ ๓.๑๒ จากแผนงานร้อยละ ๓.๐๑ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๑ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการกั้นรั้วพื้นที่ก่อสร้าง รื้อย้ายต้นไม้และสาธารณูปโภค งานปรับพื้นที่เกาะกลาง งานเข็มเจาะและฐานราก ทั้งนี้ ได้มีการจัดการจราจร การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และการจัดการด้านความปลอดภัย รวมถึงดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	รฟม. บ. อิตาเลี่ยนไทยฯ

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>ผู้แทน รฟม. รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๖ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕.๓๒ จากแผนงานร้อยละ ๕.๑๔ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๘
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ
ผู้แทน รฟม. รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ ความก้าวหน้างานโยธามีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘.๘๗ จากแผนงานร้อยละ ๘.๗๗ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๑ แผนงานก่อสร้างของโครงการทั้งหมดจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๐
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>๑๐.โครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง บนถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์
ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และผู้แทนบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานที่ประชุมว่า การก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ดำเนินการในพื้นที่เขตจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย ๓ ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ ๑ แยกศรีอุดม - แยกลาซาล ช่วงที่ ๒ แยกลาซาล - แยกศรีเทพา และช่วงที่ ๓ แยกศรีเทพา - แยกสำโรง งานที่ดำเนินการ ได้แก่ งานก่อสร้างบ่อพัก งานก่อสร้างท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน มีผลงานสะสมประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ร้อยละ ๘๑.๖๙ จากแผนงานสะสมร้อยละ ๘๑.๗๗ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๐.๐๘ ความก้าวหน้าการดำเนินงานมีรายละเอียด ดังนี้
<table>
<tr><th>รายละเอียดงาน</th><th>ปริมาณทั้งหมด</th><th>แล้วเสร็จ</th><th>ความก้าวหน้า</th></tr>
<tr><td>(๑) งานก่อสร้างบ่อพัก</td><td>๘๑ บ่อ</td><td>๗๘ บ่อ</td><td>ร้อยละ ๙๖.๒๙</td></tr>
<tr><td>(๒) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Pipe Jacking</td><td>๑๒,๓๕๘ เมตร</td><td>๑๐,๙๒๔ เมตร</td><td>ร้อยละ ๘๘.๓๙</td></tr>
<tr><td>(๓) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี HDD</td><td>๑,๕๙๗ เมตร</td><td>๑,๕๔๗ เมตร</td><td>ร้อยละ ๙๖.๘๗</td></tr>
<tr><td>(๔) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Open Cut</td><td>๑๗๖ เมตร</td><td>๔๖ เมตร</td><td>ร้อยละ ๒๖.๑๓</td></tr>
</table>
มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมาย กฟน. และบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป
ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) รายงานที่ประชุมทราบว่า การดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีความคืบหน้าโดยภาพรวม ร้อยละ ๘๓.๐๖ จากแผนงานร้อยละ ๘๖.๕๗ ช้ากว่าแผนร้อยละ ๓.๕๑
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป
ผู้แทน กฟน. รายงานว่า งานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร มีแผนงานสะสมร้อยละ ๙๕.๙๙ (รวมถนนลาดพร้าว) ผลงานสะสมร้อยละ ๘๙.๐๔ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๖.๙๕ กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๖ (เฉพาะถนนเทพารักษ์)
มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป</td><td>กฟน.
บ. ชิโน - ไทยฯ</td></tr>
<tr><td>๑๑.โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า
โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลืองบนถนนเทพารักษ์ - ศรีนครินทร์
ผู้แทน กฟน. และบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานที่ประชุมว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินบนถนนเทพารักษ์ (๔ กิโลเมตร) - ถนนศรีนครินทร์ (๐.๘ กิโลเมตร) รวมระยะทาง ๔.๘๐ กิโลเมตร เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๗ มีผลงานสะสมประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ร้อยละ ๓๘.๕๙ จากแผนงานสะสมร้อยละ ๘๙.๑๔ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๕๐.๕๕ โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างด้วยวิธีการ HDD ๒) งานวางท่อและจมบ่อพักแรงต่ำ ๓) งานหล่อบ่อพักและฐานอุปกรณ์ไฟฟ้าและเทพื้น ๔) งาน Grouting และดันท่อ Pipe Jacking ๕) งานลากสายเคเบิล และ ๖) งานต่อสายเคเบิล Plug in ๒๔ kV</td><td>กฟน.
บ. ชิโน - ไทยฯ
บ.เนาวรัตน์พัฒนาการฯ
บ.สีแสงการโยธาฯ</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวถนนสุขุมวิท ช่วงตั้งแต่ซอยแบริ่ง - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕

ผู้แทน กฟน. และ บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) รายงานที่ประชุมว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อรองรับการเป็นมหานครแห่งอาเซียน ตั้งแต่ซอยแบริ่ง (สุขุมวิท ๑๐๗) - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ รวมระยะทาง ๑๒.๕ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๓๖ เดือน เริ่มสัญญาวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ มีผลงานสะสมประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ (แก้ไขสัญญาครั้งที่ ๑) ร้อยละ ๕.๔๐ จากแผนงานสะสมร้อยละ ๓๔.๒๐ ล่าช้ากว่าแผน ร้อยละ ๒๘.๘๐ โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินโดยวิธี HDD ๒) งานจมบ่อพักและงานดันท่อ Pick Jacking ๓) งานขุดวางท่อแรงดันต่ำด้วยวิธี Open Cut และ ๔) งานแก้ไขผิวจราจร

การดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถนนสุขุมวิท ช่วงตั้งแต่สถานีย่อยบางปิ้ง (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕) - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗

ผู้แทน กฟน. และบริษัท สีแสงการโยธา (๑๙๗๙) จำกัด รายงานที่ประชุมว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน มีผลงานสะสมประจำเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ร้อยละ ๑๐.๐๗ จากแผนงานสะสมร้อยละ ๗.๔๔ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๒.๖๓ สถานะการดำเนินงานปัจจุบันมีรายละเอียด ดังนี้

รายละเอียดงาน	ปริมาณทั้งหมด	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยังไม่ได้ดำเนินการ
(๑) งานก่อสร้างบ่อพัก MH	๙๙ บ่อ	๔๐ บ่อ	๕ บ่อ	๕๔ บ่อ
(๒) งานก่อสร้างท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี Pipe Jacking	๑๐๕ ช่วง	๑๗ ช่วง	๑ ช่วง	๘๗ บ่อ
(๓) งานติดตั้งท่อร้อยสายฯ ด้วยวิธี GROUTING	๑๐๕ ช่วง	๑๔ ช่วง	๑ ช่วง	๙๐ บ่อ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมาย กฟน. บริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) และบริษัท สีแสงการโยธา (๑๙๗๙) จำกัด เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนต่อไป

ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามีความคืบหน้าการดำเนินงาน รายละเอียดดังตาราง

รายละเอียดงาน	แผนการดำเนินงาน (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(+) เร็วกว่า / (-) ล่าช้ากว่าแผน
๑. แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ถนนเทพารักษ์)	๙๘.๗๔	๔๐.๙๗	(-) ๕๗.๗๗
๒. แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕)	๔๒.๕๖	๗.๑๐	(-) ๓๕.๔๖
๓. แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗)	๑๑.๐๔	๑๕.๕๒	(+) ๔.๔๘

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป

ผู้แทนการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) รายงานว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน แบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้ (๑) ถนนรัชดาภิเษก - ลาดพร้าว ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร และ (๒) ถนนเทพารักษ์ - ศรีนครินทร์ ระยะทาง ๔.๘๐ กิโลเมตร มีแผนงานสะสมร้อยละ ๕๓.๓๕ ผลงานสะสมร้อยละ ๔๖.๔๕ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๖.๙๐ เนื่องจากรอเข้าพื้นที่โครงการและมีแผนงานประจำเดือนร้อยละ ๔.๓๘ ผลงานประจำเดือนร้อยละ ๑.๕๐ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๘๘

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้ กฟน. และบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป

ผู้แทน กฟน. รายงานว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามีความคืบหน้า ดังนี้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ระยะทาง ๖.๖ กิโลเมตร แผนงานสะสมร้อยละ ๗๖.๓๕ (รวมถนนลาดพร้าว) ผลงานสะสมร้อยละ ๕๕.๖๖ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๒๐.๖๙ โดยล่าช้าจากการปรับแผนตามงานบ่อพักของลาดพร้าว มีกำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๖ ๒) แนวรถไฟฟ้าสายเขียวอ่อน (แบริ่ง - บางปิ้ง) ระยะทาง ๑๒.๕ กิโลเมตร แผนงานสะสมร้อยละ ๘๙.๓๗ ผลงานสะสมร้อยละ ๑๒.๙๙ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๗๖.๓๘ โดยล่าช้าจากการเปลี่ยนผังการจ่ายไฟและต้องซ่อมแซมท่อร้อยสายไฟฟ้าเพิ่มเติม มีกำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๗ ๓) แนวรถไฟฟ้าสายเขียวอ่อน (บางปิ้ง - บางปู) ระยะทาง ๖.๖ กิโลเมตร แผนงานสะสมร้อยละ ๒๘.๔๘ ผลงานสะสมร้อยละ ๒๙.๖๐ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๑๒ มีกำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๘ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนต่อไป	
๑๒.การติดตามปัญหาจุดกลับรถถนน ทล.๓๐๓ (ถนนสุขสวัสดิ์) และ ทล.๓๑๑๓ (ปู่เจ้าสมิงพราย) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมว่า ทล.๓๐๓ และ ทล.๓๑๑๓ มีจุดกลับรถบนถนนเป็นจำนวนมากและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ในการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ผ่านมาได้มอบหมาย สนข. พิจารณาสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการและออกแบบจุดกลับรถว่าบริเวณใดควรปิดหรือเปิดเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการตัดกระแสการจราจร จึงขอความร่วมมือ สนข. สนับสนุนข้อมูลทางวิชาการเพื่อแขวงทางหลวงสมุทรปราการจะได้เสนอของบประมาณในการดำเนินการต่อไป ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า ที่ผ่านมาได้ให้การสนับสนุนข้อมูลวิชาการด้านการจราจรและให้ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านต่าง ๆ โดยมีเจ้าหน้าที่ร่วมลงพื้นที่กับแขวงทางหลวงสมุทรปราการ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่บ่อยครั้ง **ความเห็นที่ประชุม** ประธานได้แจ้งที่ประชุมทราบว่า จะมีการประชุมร่วมกันเรื่องจุดเสี่ยงและจุดกลับรถบน ทล.๓๐๓ (ถนนสุขสวัสดิ์) และ ทล.๓๑๑๓ (ปู่เจ้าสมิงพราย) สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการจะมีหนังสือเชิญ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ความเห็นทางวิชาการและร่วมแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕** มอบหมาย สนข. ให้การสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการด้านการจราจร และแขวงทางหลวงสมุทรปราการสนับสนุนงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป การบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถทางหลวงหมายเลข ๓๐๓ ถนนสุขสวัสดิ์ และบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๓ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย (๑) ทางหลวงหมายเลข ๓๐๓ ถนนสุขสวัสดิ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงอยู่ระหว่างย้ายต้นไม้จากเกาะกลางและล้อมรั้วบริเวณที่จะทำการก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนนของประชาชน รวมถึงเพิ่มป้ายห้ามจอดรถบริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าฯ จำนวน ๒๐ ป้าย และเพิ่มป้ายประชาสัมพันธ์ทางเลี่ยงให้ประชาชนทราบ และไม่จอดรถในที่ซึ่งทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดอีกทั้งยังได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เทศบาลเมืองลัดหลวงเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงในด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยโดยใช้แผ่นพับ มีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านช่องทางเว็บไซต์และสถานีวิทยุ จส. ๑๐๐ ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการประสานตำรวจภูธรพระประแดงโดยขอวิทยากร ๑ ท่าน เพื่ออบรมคนงานของผู้ประกอบการในพื้นที่บริเวณดังกล่าวในการเป็นอาสาจราจรซึ่งจะเป็นกำลังในการสนับสนุนตำรวจจราจรได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. เพิ่มแผ่นป้ายห้ามจอดรถบริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าฯ และจัดอบรมอาสาจราจรให้แก่ตำรวจภูธรพระประแดงและตำรวจภูธรพระสมุทรเจดีย์เพื่อเป็นกำลังในการสนับสนุนงานจราจรต่อไป (๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๓ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำรวจภูธรสำโรงใต้ร่วมกับแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ขทล.สมุทรปราการ) สนข. และศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ศว.จร. มจธ.) ลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจรบริเวณจุดกลับรถบนถนนปู่เจ้าสมิงพราย กม.๒+๑๗๓ ถึง กม.๒+๓๐๑	สนข. ขท. สมุทรปราการ รฟม. สภ.สำโรงใต้

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะทางประมาณ ๑๒๘ เมตร เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ พบว่า บริเวณดังกล่าวมีบริษัทเอกชนร้องขอให้เปิดแบริเออร์เกาะกลางถนนเพื่อให้รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถกลับรถได้ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นมีความเห็นสอดคล้องกันว่า หากมีการเปิดแบริเออร์จะทำให้มีการตัดกระแสจราจรส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน จึงเห็นควรปิดแบริเออร์ในบริเวณดังกล่าว และเพิ่มระยะการปิดแบริเออร์ออกไปอีก ๗๕ เมตร ในบริเวณระหว่าง กม.๓+๗๐๐ถึง กม.๓+๘๐๐ เพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน ทั้งนี้ หากการทดลองดังกล่าวได้ผลดีจะขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก ขทล.สมุทรปราการ ในการติดตั้งแบริเออร์ถาวรต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (พ.ต.ท.แมน เมืองอินทร์) เห็นว่า ในเบื้องต้นยังไม่ควรปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าว เนื่องจากเมื่อมีรถเข้า - ออกบริษัทฯ จะมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมากั้นรถ หากปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวจะทำให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องไปกลับรถในบริเวณอื่นทดแทน จึงกังวลว่าจะเกิดอุบัติเหตุในจุดอื่นได้ ทั้งนี้ หากการทดลองปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.๓+๗๐๐ ถึง กม.๓+๘๐๐ ได้ผลดีจะขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อติดตั้งแบริเออร์ถาวรจาก ขทล.สมุทรปราการ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายคณะทำงานแก้ไขปัญหาจราจรฯ พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการจราจรบริเวณดังกล่าวตามที่ผู้ทรงคุณวุฒิฯ เสนอต่อไป ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มติคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ (คทง.สป.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ ได้เห็นชอบให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการ กรมทางหลวง (ทล.) สนับสนุนแบริเออร์และปิดจุดกลับรถบริเวณ กิโลเมตรที่ ๓.๗๐๐ - กิโลเมตรที่ ๓.๗๕๐ (ระยะทางประมาณ ๗๕ เมตร) และให้ตำรวจภูธรสำโรงใต้กำหนดวันและเวลาปิดจุดกลับรถ ติดป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนทราบล่วงหน้า ประธานฯ สั่งการให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการและตำรวจภูธรสำโรงใต้หารือร่วมกันทดลองปิดจุดกลับรถ และติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการและตำรวจภูธรสำโรงใต้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มติคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ (คทง.สป.) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ ได้เห็นชอบให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการ กรมทางหลวง (ทล.) ปิดจุดกลับรถบริเวณ กิโลเมตรที่ ๓+๗๐๐ - กิโลเมตรที่ ๓+๗๕๐ (ระยะทางประมาณ ๕๐ เมตร) และสนับสนุนแบริเออร์ให้ตำรวจภูธรสำโรงใต้ ซึ่งสถานีตำรวจภูธรสำโรงใต้ได้ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ว่าจะปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนทราบล่วงหน้าแล้ว ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานว่า คาดว่าจะทำการทดลองปิดจุดกลับรถประมาณกลางเดือนกันยายน ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการและตำรวจภูธรสำโรงใต้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๑๓.การกำหนดจุดวิกฤตเพื่อเป็นพื้นที่นำร่องในการแก้ไขปัญหาการจราจร ฝ่ายเลขานุการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ตามมติที่ประชุมคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ได้กำหนดจุดวิกฤตที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรเพื่อเป็นพื้นที่นำร่องฯ จำนวน ๔ จุด ได้แก่ (๑) ถนนสุขุมวิท (แบริ่ง - บิ๊กซี - ปู่เจ้าสมิงพราย) (๒) ถนนศรีนครินทร์ (แยกศรีเทพา - แยกศรีลาซาล) (๓) ถนนเทพรัตนบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเมกาบางนา (๔) ถนนเทพรัตน จุดกลับรถ กม.๒๑ บริเวณทางเข้าซอยวัดศรีวารีน้อย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ ทบทวนจุดวิกฤติที่จะใช้เป็นพื้นที่นำร่องในการแก้ไขปัญหาการจราจร และเสนอให้ที่ประชุมทราบในครั้งถัดไป	ขท. สมุทรปราการ ขทช. สมุทรปราการ รฟม. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า คทง.สป. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดจุดวิกฤตจราจร ดังนี้ ๑. ให้ รฟม. เร่งรัดการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองเสร็จสิ้นตามกำหนดเวลา รวมทั้งให้กวดขันการจราจรระหว่างการก่อสร้างช่วงถนนศรีนครินทร์ (แยกศรีเทพา - แยกศรีลาซาล) โดยผู้แทน รฟม. ชี้แจงว่าขณะนี้อยู่ระหว่างเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ทั้งนี้ ได้คืนพื้นผิวจราจรบนถนนเทพารักษ์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนอย่างไม่เป็นทางการในช่วงเปิดเทอมกำหนดคืนพื้นที่ถาวรในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ ๒. ให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนเทพรัตน บริเวณหน้าศูนย์การค้าเมกาบางนา ดังนี้ (๑) ตีเส้นจราจร เพื่อห้ามรถแซง ห้ามตัดกระแสการจราจร (๒) ยกระดับผิวจราจรป้องกันน้ำท่วม (๓) ติดป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ให้ชัดเจน และ (๔) สำรวจปริมาณรถที่มาจากถนนกาญจนาภิเษกทั้งฝั่งบางปะอินและฝั่งพระราม ๒ ที่บรรจบกันบริเวณทางคู่ขนานถนนเทพรัตน กิโลเมตรที่ ๘ รวมทั้งรถที่มาจากถนนเทพรัตนขาเข้ากรุงเทพฯ และศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยให้รถที่มาจากถนนกาญจนาภิเษก (บางปะอิน) สามารถมีช่องทางเข้าสู่ช่องทางด่วนได้ เพื่อลดปริมาณรถบริเวณหน้าศูนย์การค้าเมกาบางนา ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ ชี้แจงว่า ได้ยกระดับผิวจราจร และตีเส้นจราจรแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงแบริเออร์ เพื่อควบคุมช่องทางจราจรเข้า - ออก ทั้งนี้ ได้แจ้งประเด็นที่เป็นปัญหาในจังหวัดสมุทรปราการและส่งข้อมูลให้สำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. แล้ว นอกจากนี้ศูนย์การค้าเมกาบางนาได้เพิ่มช่องทางออก ด้านหลังซอยโรงเรียนราชวินิตบางแก้ว ถนนเทพรัตน และสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างจุดกลับรถกิโลเมตรที่ ๘ โดยสภาพปัจจุบันยังมีปัญหาในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน รวมถึงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์และนักขัตฤกษ์ จึงเห็นควรพิจารณาแก้ไขบูรณาการร่วมกันทุกหน่วยงาน ผู้แทนตำรวจภูธรบางแก้ว รายงานว่า เนื่องจากเกิดปัญหาวินัยจราจรบริเวณจุดกลับรถกิโลเมตรที่ ๘ จึงทดลองปิดช่องทางจราจรในจุดกลับรถเหลือช่องทางเดียว แต่เนื่องจากปริมาณการจราจรมีมาก ทำให้เกิดการสะสมของแถวคอยมีความยาวประมาณ ๓ - ๔ กิโลเมตร จึงเห็นควรเปิดแบริเออร์เพิ่มช่องทางการจราจรเป็นสองช่องทางตามเดิม ประธานฯ สั่งการให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการเร่งศึกษาปัญหาและเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณศูนย์การค้าเมกาบางนา เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ต่อไป ๓. ให้แขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ศึกษาแนวทางแก้ปัญหาพื้นถนนต่างระดับบริเวณถนนเทพารักษ์ (บริเวณสี่แยกนิคมอุตสาหกรรมบางพลี - บางเสาธง) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ ชี้แจงว่า รอยต่อผิวถนนคอนกรีตกับถนนลาดยางของ ทช. มีระดับต่างกันเพียง ๑ จุด บริเวณหน้าทางเข้าบริษัท สวอนอินดัสทรี่ส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการแก้ไขโดยปรับระดับถนนด้วยแอสฟัลต์ให้มีระดับเท่ากัน สามารถเคลื่อนตัวได้ดีขึ้น ประธานฯ สอบถามปัญหาบริเวณจุดกลับรถกิโลเมตรที่ ๒๑ ผู้แทนตำรวจภูธรบางเสาธง รายงานว่า สะพานกลับรถเป็นพื้นที่ของตำรวจภูธรบางเสาธง แต่ช่วงก่อนขึ้นสะพานเป็นพื้นที่ของสถานีตำรวจภูธรบางพลี ช่วงเวลาเร่งด่วนเกิดปัญหามีปริมาณรถจำนวนมากออกมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย เพราะในพื้นที่มีหลายหมู่บ้านและมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่านเข้า - ออก ผู้แทนตำรวจภูธรบางพลี รายงานว่า รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถกลับรถที่จุดกลับรถกิโลเมตรที่ ๑๙ ได้ ต้องกลับรถกิโลเมตรที่ ๒๑ ซึ่งมีเพียง ๑ ช่องทาง ขอให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการพิจารณาเพิ่มช่องทางเพื่อรองรับปริมาณรถ ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า รถที่ออกมาจากซอยวัดศรีวารีน้อยตัดกระแสการจราจรกับทางตรงเข้าช่องทางขวาเพื่อกลับรถ ควรควบคุมไม่ให้รถตัดกระแสทางตรงได้ ประธานฯ ขอให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการติดตามแนวทางการแก้ไขบริเวณดังกล่าวและแจ้งปัญหาไปยังหน่วยงานส่วนกลางด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แขวงทางหลวงสมุทรปราการ และ รฟม. ดำเนินการต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๔.ผลการลงพื้นที่ของคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดสมุทรปราการ คณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรฯ โดยนายสุพจน์ ภูติเกียรติขจร รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. ขทล.สมุทรปราการ ศว.จร. มจธ. สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวจภูธรสำโรงเหนือ และตำรวจภูธรบางนา ลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจรบริเวณจุดกลับรถถนนสุขุมวิท (ช่วงแบริ่ง - บิ๊กซี - ปู่เจ้าสมิงพราย) ซึ่งจากการสำรวจมีความเห็นให้ ขทล.สมุทรปราการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร จำนวน ๔ จุด ประกอบด้วย (๑) แยกแบริ่ง (๒) จุดกลับรถสันติคาม (๓) จุดกลับรถมิตรอุดม และ (๔) จุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรง และส่งข้อมูลดังกล่าวให้ สนข. และ ศว.จร. มจธ. นำข้อมูลปริมาณจราจรไปวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขการปัญหาการจราจรต่อไป  รูปแสดงจุดเก็บข้อมูลปริมาณจราจร จำนวน ๔ จุด **ความเห็นที่ประชุม** รองประธานฯ เห็นว่า การเก็บข้อมูลปริมาณจราจรและนำไปวิเคราะห์แบบจำลองจราจรจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าวได้ ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (พ.ต.ท.ทัพภาค สินพูนผล) แจ้งว่า ได้ดำเนินการทดลองปิดจุดกลับรถมิตรอุดมและจุดกลับรถสันติคาม เมื่อวันที่ ๖ - ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ พบว่า เมื่อปิดจุดกลับรถทั้ง ๒ จุดข้างต้น ส่งผลให้การจราจรติดขัด จึงเสนอแนวทางแก้ไขเพื่อเป็นทางเลือก ๔ แนวทาง ดังนี้ (๑) ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรงให้เคลื่อนตัวได้ดี (๒) ปิดจุดกลับรถทั้ง ๒ จุด และเปิดใช้งานเฉพาะช่วงเร่งด่วน (๓) ปิดจุดกลับรถสันติคาม และเปิดใช้งานเฉพาะช่วงเร่งด่วน (๔) ปิดจุดกลับรถทั้ง ๒ จุดถาวร และทำจุดกลับรถใหม่ให้เหมาะสม **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ๑. ให้ ขทล.สมุทรปราการ ดำเนินการ ดังนี้ ๑.๑ เก็บข้อมูลปริมาณจราจร จำนวน ๔ จุด ประกอบด้วย (๑) แยกแบริ่ง (๒) จุดกลับรถสันติคาม (๓) จุดกลับรถมิตรอุดม และ (๔) จุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรง และส่งข้อมูลดังกล่าวให้ สนข. และ ศว.จร. มจธ. นำข้อมูลปริมาณจราจรไปวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป ๑.๒ ดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรง ๒. ให้ตำรวจภูธรสำโรงเหนือกวดขันวินัยจราจรรถที่เลี้ยวขวามาจากถนนเทพารักษ์ และจอดรถในช่วงเร่งด่วน รวมทั้งจัดระเบียบคนเดินเท้าที่มาซื้อของบริเวณตลาด และร้านค้าที่กีดขวางการจราจร	สนข. ศว.จร. มจธ. ขทล.สมุทรปราการ สภ.สำโรงเหนือ
๑๕.ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร และการกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้ย้ายรถ พ.ศ. ๒๕๖๕ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า จากสถิติผลการจับกุมข้อหาที่มีผู้กระทำผิดมากที่สุดประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๖ ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน ๑,๔๓๕ คน รองลงมาได้แก่ ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๖๙๓ คน และขับขี่รถขณะเมาสุรา จำนวน ๕๕๙ คน ตามลำดับ ทั้งนี้ ได้มีประกาศหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ เรื่อง กำหนดพื้นที่	ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ พ.ศ. ๒๕๖๕ ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ เพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจรในพื้นที่ และเพื่อป้องกันการหยุดหรือจอดรถอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยจะดำเนินการประชาสัมพันธ์และแสดงสัญลักษณ์ให้ชัดเจน เพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดต่อไป	
๑๖.การลงนาม MOU การใช้มาตรการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างตำรวจและกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า มาตรการชะลอเครื่องหมายแสดงภาษีเป็นไปตามมาตรา ๑๔ ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๕ ตำรวจจะส่งข้อมูลรถยนต์ที่มีใบสั่งค้างชำระมายัง ขบ. ซึ่งเมื่อประชาชนไปต่อภาษี ขบ. จะดำเนินการตรวจสอบว่ามีใบสั่งค้างชำระหรือไม่ กรณีที่มีใบสั่งค้างชำระจะไม่สามารถออกป้ายภาษีตัวจริงได้ โดยจะออกหลักฐานการชำระป้ายภาษีชั่วคราวซึ่งมีอายุ ๓๐ วันให้ทดแทน หากเจ้าของรถยนต์จ่ายค่าปรับไปในคราวเดียวก็สามารถรับป้ายภาษีไปได้ ทั้งนี้ โทษปรับในกรณีไม่มีป้ายภาษี ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ ๒๕๒๒ มาตรา ๑๑ ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการใช้มาตรการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ฯ	ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
๑๗.ปัญหาเรื่องร้องเรียนกรณีรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช้างเอราวัณ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า สืบเนื่องจากมีผู้ร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรม กรณีรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช้างเอราวัณ โดยเสนอให้ติดตั้งเสาเหล็กป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์ขึ้นไปบนทางเท้า และมีการตรวจสอบหลังดำเนินการแล้วเสร็จ เพื่อประเมินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ แจ้งว่า กลุ่มงานจราจรได้มีการกวดขันจับกุมรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้าอย่างเคร่งครัดมาโดยตลอด ทั้งนี้ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ในส่วนของการติดตั้งเสาเหล็กเพื่อป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์ขึ้นไปบนทางเท้าอยู่ในความรับผิดชอบของ ขทล.สมุทรปราการ ขทล.สมุทรปราการ แจ้งว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจ เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ขทล.สมุทรปราการ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล. สมุทรปราการ ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
๑๘.การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชนผ่านศูนย์ดำรงธรรม กรณีการปิดจุดกลับรถภายหลังการสร้างสะพานยกระดับ บริเวณถนนศรีนครินทร์ (ช่วงสามแยกการไฟฟ้าถึงสี่แยกเทพารักษ์) ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานสถิติอุบัติเหตุและข้อมูลการจราจรบริเวณถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง ๓.๒ กิโลเมตร จากการปิดจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ บริเวณ กิโลเมตรที่ ๑๗+๒๕๐ (หน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส) ภายหลังการก่อสร้างสะพานยกระดับ ตั้งแต่ช่วงเมษายน ๒๕๖๕ ถึงปัจจุบัน ดังนี้ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ในปี ๒๕๖๓ มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๔ ราย ปี ๒๕๖๔ มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๓ ราย ปี ๒๕๖๕ และปี ๒๕๖๖ มีจำนวนผู้เสียชีวิตปีละ ๑ ราย ทั้งนี้ ได้นำส่งข้อมูลดังกล่าวให้ศูนย์ดำรงธรรมทราบแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด	ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
๑๙.โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล (Monorail) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ (อบจ.สป.) รายงานความคืบหน้าการทบทวนและศึกษาโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล (Monorail) เพิ่มเติมว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อมูลปริมาณผู้โดยสารและศึกษาอัตราค่าโดยสารสูงสุดให้ไม่เกิน ๔๒ บาท ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่ง อบจ.สป. ได้เข้าหารือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เพื่อขอใช้พื้นที่เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว	อบจ. สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สนข. เสนอแนะเพิ่มเติมว่า เมื่อ อบจ.สป. รับไปศึกษารายละเอียดโครงการให้เป็นปัจจุบัน เพื่อให้องค์ประกอบของรายงานการศึกษามีความครบถ้วนสมบูรณ์ สามารถดำเนินการไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างโครงการได้ จึงมีข้อเสนอแนะให้ อบจ.สป. ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) และรายงานการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการของรัฐ (PPP) ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๒๐.โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) เส้นทางสถานีเคหะสมุทรปราการ ผู้แทน อบจ.สป. รายงานว่า อบจ.สป. ได้ดำเนินการร่วมกับสถาบันจักรีนฤบดินทร์ เพื่อวางระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สถานีเคหะสมุทรปราการ) ไปถึงสถาบันจักรีนฤบดินทร์และมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี สมุทรปราการ เป็นรถไฟฟ้าตอนเดียว (EV Bus) ความถี่ ๓๐ นาที และค่าโดยสาร ๒๐ บาท + ๑ บาทต่อกิโลเมตร รวมทั้ง มีการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและถนนให้เอื้อต่อการใช้รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า พัฒนาเป็น Smart Ticket คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการ ๖,๐๐๐ - ๑๒,๐๐๐ คนต่อวัน ภายในระยะเวลา ๒๐ ปี โดย อบจ.สป. เป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง ซ่อมบำรุง และโอนสิทธิ์ให้เอกชนดำเนินการเดินรถ ผลการศึกษา ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๖ ร้อยละ ๘๐ ผู้แทน สนข. เห็นว่า เส้นทาง EV Bus ดังกล่าวอยู่ระหว่างพิจารณาผลการศึกษาเบื้องต้น มีแนวเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าโมโนเรลตามที่เสนอในวาระที่ ๓.๑๐ ได้ จึงมีข้อเสนอแนะว่า เมื่อโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลเปิดให้บริการแล้ว อบจ.สป. สามารถพิจารณาแนวเส้นทางรถส่วนต่อขยายให้เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าโมโนเรลบริเวณถนนแพรกษา ซึ่งจะทำให้เกิดเป็นแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นวงรอบ (เส้นทางรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV Bus) สถานีเคหะสมุทรปราการ - สถาบันจักรีนฤบดินทร์และมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี (ระยะที่ ๑ - ๒) เส้นทางตามแนวถนน ทล.๓๒๕๖ (ตำหรุ - บางพลี) สิ้นสุดที่จุดบรรจบกับถนนแพรกษา ผู้โดยสารจะสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าโมโนเรลตามแนวถนนแพรกษา) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	อบจ. สมุทรปราการ
๒๑.แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนพุทธรักษา ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ รายงานว่า ถนนพุทธรักษายังไม่มีข้อบังคับการจราจร ประชาชนร้องเรียนปัญหาการจราจรจำนวนมาก โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ได้แก่ ๑) มีจุดกลับรถหลายจุด ทำให้ตัดกระแสรถทางตรง ๒) ปัญหารถบรรทุกผ่านทางในเวลาเร่งด่วน ทำให้การจราจรติดขัด ๓) การจอดรถในจุดที่ติดขัด ทำให้เสียช่องทางเดินรถ มีจุดตัดกระแสรถทางตรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประชาชนจอดรถริมทางบริเวณปากซอยพุฒิศรี ผู้แทนตำรวจภูธรบางปู รายงานว่า จุดกลับรถบริเวณสามแยกแพรกษามีสภาพการจราจรหนาแน่น บริเวณหน้าโรงเรียน มีการก่อสร้างถนน มีรถบรรทุกเข้า - ออก จำนวนมาก โดยบริเวณดังกล่าวยังไม่มีข้อบังคับเกี่ยวกับรถบรรทุก ขอให้ที่ประชุมฯ พิจารณาข้อบังคับหรือลงพื้นที่ศึกษาปัญหา ประธานฯ สั่งการให้นำเข้าที่ประชุม คทง.สป. ร่วมกับหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกข้อบังคับพิจารณาข้อมูลทางกายภาพ จำนวนจุดกลับรถ ระยะห่างของจุดกลับรถ พฤติกรรมของผู้ใช้จุดห้ามจอดในช่วงเวลาเร่งด่วน สำรวจพื้นที่และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๒.การบริหารจัดการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ (ถนนเทพรัตน) ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มติ คทง.สป. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ มอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการพิจารณาแนวทางในการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อทำคานกั้นความสูงบริเวณสะพานกลับรถบนถนนเทพรัตน กิโลเมตรที่ ๗ ร่วมกับสถานีตำรวจภูธรบางแก้วและผู้แทนศูนย์การค้าเมกาบางนา และพิจารณานำแบริเออร์ออกเพื่อเปิดเป็น ๒ ช่องทางจราจร	ขทล. สมุทรปราการ

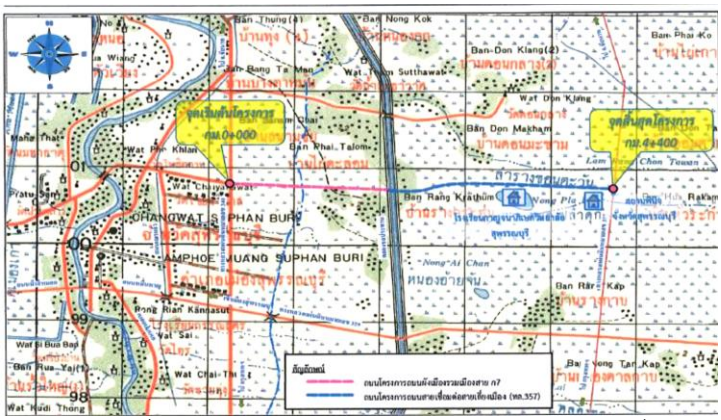
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานว่า แขวงทางหลวงสมุทรปราการได้ทำหนังสือถึงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เสนอแนวทางเพื่อความปลอดภัย เช่น การออกแบบ การตีเส้นจราจรและติดป้ายสัญลักษณ์เพื่ออำนวยความสะดวกให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น ซึ่ง กทพ. แจ้งว่าได้ออกแบบสิ่งอำนวยความปลอดภัยเพิ่มเติมแล้ว โดยแขวงทางหลวงสมุทรปราการได้นัดหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการแจ้งผลการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งต่อไป	
๒๓.การจัดเก็บข้อมูลการจราจรบริเวณจุดกลับรถมิตรอุดม และจุดกลับรถสันติคาม ถนนสุขุมวิท ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มติ คทง.สป. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ มอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการเร่งรัดเก็บข้อมูลการจราจรจัดส่งให้ สนข. ดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ซึ่งแขวงทางหลวงสมุทรปราการได้จัดส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ สนข. แล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย สนข. โดยศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ศว.จร.มจธ.) ดำเนินการในขั้นตอนต่อไป	ขทล. สมุทรปราการ สนข. ศว.จร.มจธ.
๒๔.การรายงานความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงพยาบาลเมืองสมุทรปากน้ำ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มติ คทง.สป. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ มอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ ประชุมร่วมกับโรงพยาบาลเมืองสมุทรปากน้ำ สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ เทศบาลนครสมุทรปราการ โรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ และสมาคมผู้ปกครองโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงพยาบาลเมืองสมุทรปากน้ำ ผลการประชุมดังกล่าวได้มีมติให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ ๑) ให้สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการประสานกับโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ เพื่อกำหนดช่วงเวลาในการทดลองเส้นทางการเดินรถบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำในช่วงเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖ ๒) ให้เทศบาลนครสมุทรปราการและโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ ประชาสัมพันธ์การทดลองเส้นทางการเดินรถบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำในช่วงเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖ ให้ผู้ปกครองและประชาชนในพื้นที่ทราบ ๓) ให้สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการและเทศบาลนครสมุทรปราการ สนับสนุนเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำในช่วงเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖ ๔) เส้นทางเดินรถในช่วงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ ให้เดินรถตามเส้นทางเดิม โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจครู และเจ้าหน้าที่เทศกิจอำนวยความสะดวกในเวลา ๑๕.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ๕) เส้นทางเดินรถในช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ให้ทดลองเดินรถแบบใหม่ เพื่อวิเคราะห์ว่าการจราจรคล่องตัวขึ้นหรือไม่ ๖) ให้สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ โรงพยาบาลเมืองสมุทรปากน้ำ และโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ ประเมินผลการแก้ไขปัญหาร่วมกัน เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการต่อไป ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ รายงานว่า ในช่วงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการได้อำนวยความสะดวกทางจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ โดยยังใช้แผนการเดินรถเดิม พบว่าช่วงเช้าการจราจรเคลื่อนตัวได้ดี ไม่มีรถติดสะสม แต่จะเริ่มมีปัญหาการจราจรแออัดในช่วงเวลา ๑๕.๓๐ - ๑๕.๔๕ น. โดยพบว่าระหว่างการมีและไม่มีการอำนวยความสะดวกทางจราจรจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ การจราจรมีการเคลื่อนตัวได้เท่ากัน ซึ่งจะดำเนินการเก็บข้อมูลทุกวันเพื่อให้ได้ข้อดีและข้อเสียของการเดินรถแบบใหม่ เพื่อนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการนำผลการทดลองเส้นทางเดินรถใหม่ ในช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๖ แจ้งให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งต่อไป	ตำรวจภูธรเมือง สมุทรปราการ ทน. สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๕.การแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณถนนศรีนครินทร์ นางสาวพนิดา มงคลสวัสดิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสมุทรปราการ เขต ๑ เสนอวิธีแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนศรีนครินทร์ โดยการปิดจุดกลับรถเพื่อให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้ดีและลดจุดตัดกระแสการจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรสำโรงเหนือจังหวัดสมุทรปราการ ให้ความเห็นว่า ถนนศรีนครินทร์ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรสำโรงเหนือ ระยะทาง ๔ กิโลเมตร มีจุดกลับรถ จำนวน ๒ จุด คือ จุดกลับรถเกาะยอ (ซอยศรีด่าน ๒๐) และจุดกลับรถดีแทค มีแยกไฟแดง ๒ จุด คือ แยกศิครินทร์ และแยกศรีเทพา หากจะให้ปิดจุดกลับรถดังกล่าวและให้ไปกลับรถที่แยกไฟแดงมีข้อกังวลว่าจะต้องเปลี่ยนลักษณะการให้สัญญาณไฟจราจรพร้อมกันทั้งคู่ (ทั้งทางตรงและทางเลี้ยวขวา) และต้องเพิ่มระยะเวลาสัญญาณไฟเขียว จะทำให้รถจุดอื่นต้องรอนานขึ้นและมีปริมาณรถติดสะสม หากต้องการทดลองปิดจุดกลับรถเสนอให้ใช้หลักวิชาการมาช่วย คือสำรวจปริมาณรถ และนำไปวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองของ สนข. เพื่อให้ได้จำนวนจุดกลับรถที่เหมาะสมที่สุด ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า การวางแผนเรื่องการจราจรในเมือง สนข. ได้จัดทำโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณกรุงเทพมหานคร และจังหวัดในปริมณฑล ดังนั้น เรื่องปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบันเป็นปัญหาที่ได้คาดการณ์ไว้ก่อนแล้ว จึงต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางให้มาใช้รถไฟฟ้าหรือขนส่งมวลชนสาธารณะให้มากขึ้น ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ ให้ความเห็นว่า ถนนศรีนครินทร์มีตรอก/ซอยจำนวนมาก มีปริมาณรถเข้า - ออกแต่ละซอยจำนวนมาก หากปิดจุดกลับรถจะทำให้มีรถสะสมที่จุดกลับรถที่กำหนดมากขึ้น ผู้แทน ศว.จร.มจธ. ให้ความเห็นว่า การปิดหรือเปิดจุดกลับรถจะต้องใช้ข้อมูลปริมาณจราจร จังหวะสัญญาณไฟจราจรเข้าไปคำนวณในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ตามหลักวิศวกรรมจราจร ทั้งนี้ ขอลงพื้นที่และหารือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าทิศทางของการจราจรเป็นอย่างไร โดยภายหลังการลงพื้นที่จะแจ้งแขวงทางหลวงสมุทรปราการอีกครั้งว่าต้องการข้อมูลใดบ้าง และต้องจัดเก็บข้อมูลในทิศทางการจราจรใด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการประสานงานเรื่องการลงพื้นที่ร่วมกับสถานีตำรวจภูธรสำโรงเหนือ สนข. ศว.จร.มจธ. และแขวงทางหลวงสมุทรปราการ	สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ สภ.สำโรงเหนือ สนข. ศว.จร.มจธ. ขท.สมุทรปราการ
๒๖.แผนการดำเนินการก่อสร้างวางท่อก๊าซทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์) ผู้แทน บริษัท ปตท. จำกัด รายงานว่า โครงการติดตั้งที่รับกระสวยในสถานีควบคุมก๊าซธรรมชาติบนทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์) บริเวณ กิโลเมตรที่ ๑๑+๙๗๕ - กิโลเมตรที่ ๑๒+๑๒๕ แผนดำเนินการเริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม - ธันวาคม ๒๕๖๖ โครงการมีที่มาเนื่องจาก ปตท.ได้วางท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากสถานีบางปะกงถึงสถานีพระนครใต้ ระหว่างสถานีควบคุมก๊าซ BV๖ - BV๑๒ โดยปัจจุบันสถานีพระนครใต้ได้มีการยกเลิกการใช้งาน และรื้อถอนสถานีควบคุมก๊าซ BV๑๒ เพื่อให้การตรวจสอบบำรุงรักษาท่อส่งก๊าซธรรมชาติดำเนินการได้อย่างปลอดภัย จึงมีความจำเป็นในการย้ายอุปกรณ์ Pig Receiver ที่ใช้รับกระสวยที่ใช้ในการตรวจสอบท่อส่งก๊าซมาไว้ที่สถานีควบคุมก๊าซ BV๑๐ และปรับปรุงท่อภายในสถานีเพื่อใช้สำหรับรองรับอุปกรณ์ดังกล่าว จึงทำให้กระทบผิวจราจรบริเวณดังกล่าวกรณีทำงานต่อเนื่อง เช่น งานเชื่อม Split Tee และงาน Hot Tap & Stopple Plug ซึ่งจะทำงานในช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๐๔.๐๐ น. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและขอให้ ปตท. ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึง	บ. ปตท.ฯ
๒๗.การแก้ไขปัญหาสัญญาณไฟจราจรแยกบางบ่อ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๗ (ถนนปานวิถี) แยกบายพาส ทางหลวงหมายเลข ๓๔๑๓ (ถนนเลี่ยงเมืองบางบ่อ) ผู้แทนตำรวจภูธรบางบ่อ รายงานปัญหาสัญญาณไฟจราจร ๒ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลชุมชนบางบ่อ สัญญาณไฟจราจรเสียเนื่องจากระบบไฟฟ้า ซึ่งได้ขอความร่วมมือไปยังแขวงทางหลวงจังหวัดสมุทรปราการซ่อมแซมสัญญาณไฟจราจร ๒) ปัญหาบริเวณถนนรัตนราชตัดถนนบายพาส (ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๗) ตำบลบางบ่อ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นสามแยกตัดกัน และประชาชนร้องขอให้เปิดใช้สัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าว เนื่องจากมีสัญญาณไฟจราจรแต่เปิดใช้เป็นลักษณะสัญญาณไฟกระพริบทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดความสับสน ซึ่งแขวงทางหลวงสมุทรปราการอยู่ระหว่างหาแนวทางแก้ไขปัญหา	ขท.สมุทรปราการ สภ.บางบ่อ

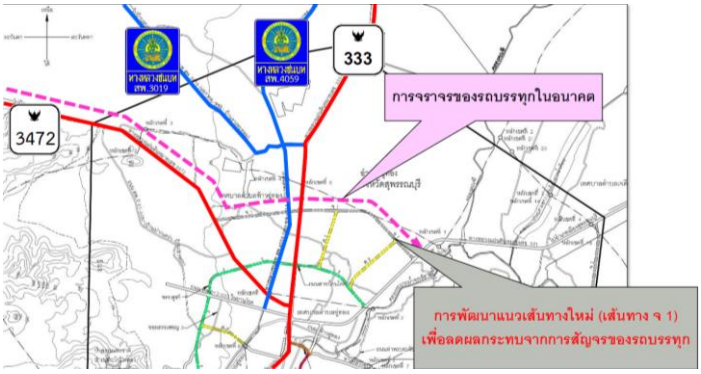
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานว่า จากการร่วมประชุมกับตำรวจภูธรบางบ่อทราบว่าติดขัดด้านงบประมาณซึ่งแขวงทางหลวงสมุทรปราการจะเร่งดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายแขวงทางหลวงสมุทรปราการเร่งหาแนวทางแก้ไขปัญหาต่อไป	
๒๘.การปิดเบี่ยงการจราจรเพื่อดำเนินการติดตั้งชิ้นส่วนคานสะพานของโครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถ บนทางหลวงหมายเลข ๓๔ บริเวณบางบ่อ ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ รายงานว่า โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ บริเวณบางบ่อ (ขาเข้าและขาออก) ต้องมีการปิดเบี่ยงการจราจรเพื่อติดตั้งชิ้นส่วนคานสะพาน ช่วงที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๑๕ ตุลาคม - ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ระหว่างกิโลเมตรที่ ๓๐+๗๕๐ - กิโลเมตรที่ ๓๑+๗๕๐ (ทางหลักขาออก) และช่วงที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒ - ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ระหว่างกิโลเมตรที่ ๓๐+๙๐๐ - กิโลเมตรที่ ๓๑+๙๐๐ (ทางหลักขาเข้า) โดยมีการประชาสัมพันธ์แนะนำทางเลี่ยง ทางเบี่ยง มีการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย โดยการติดตั้งป้ายเตือนและป้ายแนะนำต่าง ๆ ติดตั้งเครื่องกั้น ติดตั้งไฟกระพริบและไฟส่องสว่าง พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณและอำนวยความปลอดภัย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและขอให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการให้ความสำคัญเรื่องไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง	ขท. สมุทรปราการ
๒๙.การร้องเรียนของประชาชน กรณีขอให้ตรวจสอบและแก้ไขปัญหาการตั้งร้านขายของบริเวณใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ รายงานว่า มีชาวบ้านร้องเรียนไปยังศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรปราการว่าใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก เทพารักษ์ - หนามแดง จังหวัดสมุทรปราการ มีพ่อค้าแม่ค้านำสินค้ามาตั้งวางขาย มีการจอดรถฝ่าฝืนกฎจราจร และละเมิดกฎหมายหลายอย่าง เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถอันตรายต่อรถที่ลงจากทางด่วนซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ มีการวางขายของบนทางเท้า แม้ว่าจะมีคำสั่งห้ามจำหน่ายสินค้า และแขวงทางหลวงสมุทรปราการได้ดำเนินการกั้นรั้ว และเทศบาลได้ติดป้ายประกาศแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** มอบหมายสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชุมหารือเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว	สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ
๓๐. ปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณถนนกิ่งแก้วตัดกับถนนบางนา - ตราด กิโลเมตรที่ ๑๒ (แยกโฮมโปร) นายวีรภัทร คันธะ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ เขต ๖ เสนอปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณถนนกิ่งแก้วตัดกับถนนบางนา - ตราด กิโลเมตรที่ ๑๒ (แยกโฮมโปร) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้าทั้งฝั่งขาออกและขาเข้า รถติดสะสมกว่า ๑ กิโลเมตร จากการหารือกับสถานีตำรวจภูธรบางพลีและผู้นำชุมชนเห็นว่าวิธีการแก้ไขคือการทำทางเบี่ยงลงในคลองชวดลากข้าว (ปักตอม่อลงในคลอง) และทำทางเบี่ยงไปออกถนนบางนา - ตราด ระยะทาง ๖๐๐ เมตร ซึ่งมีต้นทุนสูง จึงขอหารือที่ประชุมว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเจ้าภาพควรจะเป็นหน่วยงานใด ประธานการประชุม ให้ความเห็นว่า คลองชวดลากข้าวเป็นของกรมเจ้าท่า (จท.) ดังนั้น การจะนำตอม่อลงไปในคลองต้องขออนุญาต จท. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงสมุทรปราการ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรปราการศึกษาความเป็นไปได้ในการทำทางเบี่ยงโดยปักตอม่อลงในคลองชวดลากข้าว	ขทล. สมุทรปราการ จท.

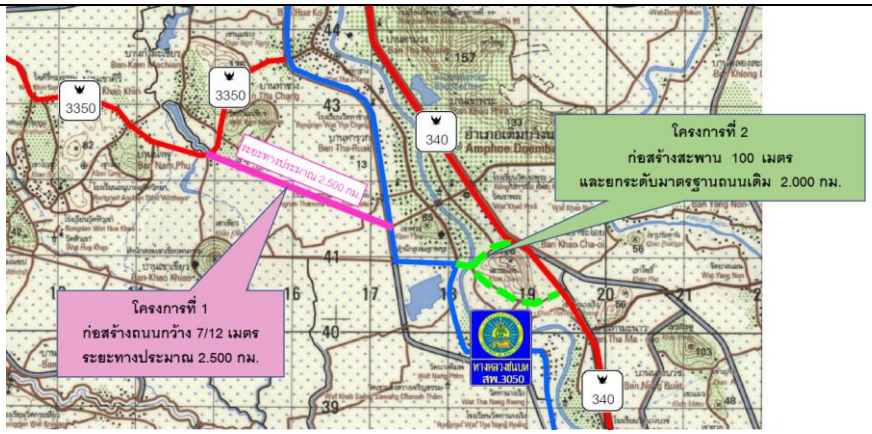
ลำดับที่ ๖ จังหวัดสุพรรณบุรี

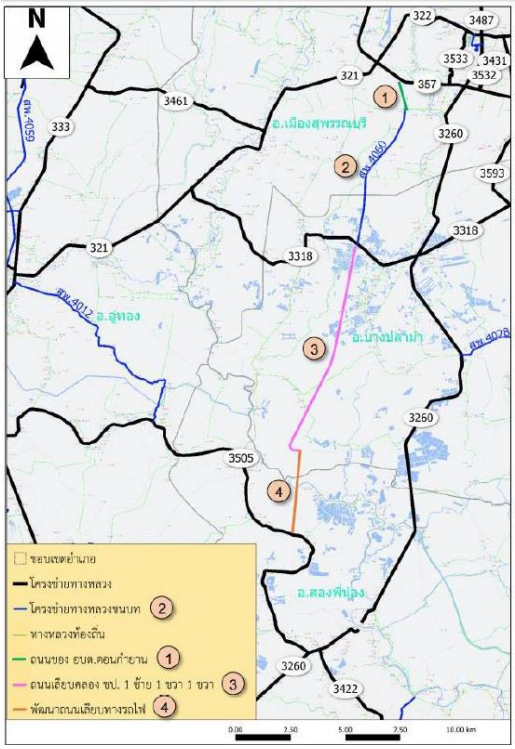
๑. การประชุม อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการถนนผังเมืองสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยินดี)) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสุพรรณบุรี (ผอ.ขทช.สุพรรณบุรี) ได้นำเสนอความคืบหน้าโครงการสำรวจออกแบบถนนสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยินดี)) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี) ซึ่งกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ดำเนินการศึกษาไว้เมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยโครงการมีระยะทางรวม ๔.๔ กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างเป็น ๒ ช่วง ช่วงที่ ๑ ถนนสาย ก๗ เริ่มต้นจาก ทล.๓๔๐ บริเวณจุดตัด ทล.๓๒๑ (แยกยินดี) ไปทางทิศตะวันออกบรรจบกับถนนเลียบคลองส่งน้ำสายใหญ่ ๑ ซ้าย ระยะทางประมาณ ๑.๘๕ กิโลเมตร ช่วงที่ ๒ อยู่นอกเขตผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการช่วงที่ ๑ ไปทางทิศตะวันออกบรรจบกับ ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี) ระยะทางประมาณ ๒.๕๕ กิโลเมตร และมีการออกแบบสะพานข้ามคลองส่งน้ำสายใหญ่ ๑ ซ้าย ความยาว ๕๕๐ เมตร และอุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดเชื่อมต่อโครงการกับ ทล.๓๒๑ (บริเวณแยกยินดี) ดังรูป ทั้งนี้ ผลการศึกษาสามารถประมาณการงบประมาณการก่อสร้างและชดเชยอสังหาริมทรัพย์ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้ดังตาราง  โครงการถนนผังเมืองสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยกยินดี) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี) ตารางแสดงวงเงินงบประมาณโครงการ กรณีก่อสร้าง ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ **รายการ** / **งบประมาณ (ล้านบาท)** ๑. งานก่อสร้างถนน ช่วงที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๑.๘๕ กิโลเมตร — ๑๐๕.๕๗ ๒. งานก่อสร้างถนน ช่วงที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๒.๕๕ กิโลเมตร — ๑๙๖.๖๒ ๓. งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองส่งน้ำสายใหญ่ ๑ ซ้าย ความยาว ๕๕๐ เมตร — ๒๒๔.๘๐ ๔. งานก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ทล.๓๔๐ เชื่อมโครงการกับ ทล.๓๒๑ (แยกยินดี) — ๕๓๗.๔๔ ๕. ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์ — ๖๖.๙๒ **รวม** — **๑,๑๓๑.๓๕** **รวม (กรณีไม่รวมงานก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด)** — **๕๙๓.๙๑** ทั้งนี้ ผอ.ขทช.สุพรรณบุรี รายงานเพิ่มเติมว่า สำหรับการเชื่อมต่อบริเวณแยกยินดี ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นโครงการนั้น ปัจจุบันแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ ๑ (ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑) มีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกยินดี บน ทล.๓๔๐ ขทช.สุพรรณบุรี จึงเห็นสมควรให้เสนอ อจร.จังหวัดสุพรรณบุรีพิจารณาอนุมัติยกเลิกงานก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ทล.๓๔๐ เชื่อมโครงการกับ ทล.๓๒๑ (แยกยินดี) ของ ทช. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุพรรณบุรีได้รายงานเพิ่มเติมว่า เส้นทางที่ ขทช.สุพรรณบุรีนำเสนอนั้นแบ่งเป็น ๒ ช่วง โดยช่วงที่ ๑ เป็นแนวเส้นทางตามถนนสาย ก๗ ในผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี ส่วนช่วงที่ ๒ อยู่นอกเขตผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางจากฝั่งตะวันออกเข้าสู่ตัวเมืองสุพรรณบุรี และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้สำรวจ ออกแบบและรับฟังความคิดเห็นแล้ว ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงเห็นสมควรให้ติดตามความคืบหน้าการดำเนินการและสอบถามความคิดเห็นจาก อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป	ขทช.สุพรรณบุรี ขท.สุพรรณบุรีที่ ๑

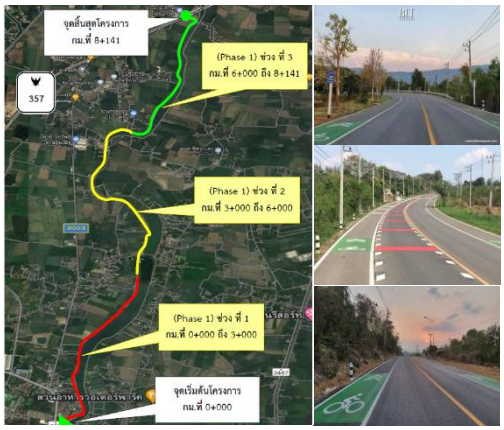
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ ๑ (ผอ.ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑) ได้นำเสนอข้อมูลโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบน ทล.๓๔๐ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของจังหวัดสุพรรณบุรีเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจร โดยโครงการแบ่งเป็น ๓ ตอน ได้แก่ ๑) ตอนที่ ๑ กม.๔๘+๘๔๑ - กม.๕๗+๘๔๐ งานเพิ่มช่องจราจร งานติดตั้งกำแพงคอนกรีต ติดตั้งไฟส่องสว่าง ปิดจุดกลับรถระดับเดียวกันและก่อสร้างสะพานบกทดแทนจุดกลับรถเดิม งบประมาณ ๖๐๐ ล้านบาท ๒) ตอนที่ ๒ กม.๕๗+๘๔๐ - กม.๖๕+๖๐๐ งานปรับปรุงผิวทาง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต ปิดจุดกลับรถระดับเดียวกันและก่อสร้างสะพานบกทดแทนจุดกลับรถเดิม งบประมาณ ๗๘๐ ล้านบาท และ ๓) ตอนที่ ๓ กม.๖๕+๖๐๐ - กม ๗๕+๐๐๐ งานก่อสร้างสะพานข้ามแยกยินดี ขนาด ๖ ช่องจราจร ทิศทางละ ๓ ช่องจราจร งานติดตั้งไฟส่องสว่าง และกำหนดจุดเข้าออกทางหลักใหม่ทั้งระบบ งบประมาณ ๓๕๐ ล้านบาท ทั้งนี้ สำหรับงานก่อสร้างสะพานข้ามแยกยินดีมีรูปแบบดังรูปโดยได้เสนอโครงการไปยังกรมทางหลวง (ทล.) ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ อย่างไรก็ตามยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งอยู่ระหว่างการผลักดันโครงการต่อไป  ภาพจำลองสะพานข้ามแยกยินดี **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ประธานที่ประชุมเห็นว่า โครงการถนนผังเมืองเชื่อมถนน ทล.๓๔๐ - ทล.๓๕๗ ของ ขทช.สุพรรณบุรี และโครงการสะพานข้ามแยกยินดีของ ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑ เป็นโครงการที่เป็นความต้องการของประชาชนในจังหวัด จึงควรเสนอโครงการบรรจุในแผนงาน/โครงการของจังหวัดสุพรรณบุรี ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ด้วยอีกทางหนึ่ง ๒) ที่ประชุมมีข้อสังเกตเรื่องการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการถนนสายเชื่อม ทล.๓๔๐ - ทล.๓๕๗ ซึ่งแม้ว่าโครงการสำรวจออกแบบฉบับเดิม จะได้รับความเห็นชอบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) แล้วก็ตาม แต่ปัจจุบันสภาพพื้นที่โดยรอบโครงการเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งมีประเด็นที่ ขทช.สุพรรณบุรี จะขอยกเลิกอุโมงค์ทางเชื่อม ดังนั้น จึงต้องดำเนินการ IEE อีกครั้ง หรืออาจต้องดำเนินการถึงระดับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ซึ่งในการดำเนินการ ขอให้ ทช. สำรวจความเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างครอบคลุมด้วย ๓) ที่ประชุมได้หารือกันในประเด็นการยกเลิกการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด เนื่องจากใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง อีกทั้งปัจจุบัน ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑ มีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกยินดีในทิศทางเหนือ - ใต้ ซึ่งจะสามารถลดปริมาณการจราจรในระดับเดียวกัน ดังนั้น การเดินทางในทิศทางตะวันออก - ตะวันตก และการเลี้ยวขวาจากแต่ละเส้นทางจึงสามารถใช้สัญญาณไฟจราจรบริหารจัดการได้ โดยที่ประชุมมีความเห็นว่า การจะอนุมัติให้ยกเลิกการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดเชื่อมถนน ทล.๓๒๑ นั้น อยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ของ อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่ง ทช. ควรศึกษา ทบทวนปริมาณการจราจรและใช้ข้อมูลจากการศึกษาทบทวนเป็นเหตุผลในการกำหนดขอบเขตการดำเนินการก่อสร้างต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เห็นชอบแนวเส้นทางโครงการตามที่ ขทช.สุพรรณบุรี เสนอ โดยมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ดำเนินการตามกระบวนการที่เกี่ยวข้องเพื่อสำรวจ ออกแบบ/ทบทวนแบบรายละเอียดและก่อสร้างต่อไป พร้อมทั้งมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี และ ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑ เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานโครงการของจังหวัดสุพรรณบุรีด้วย	
๒. โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนอู่ทอง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเขตเทศบาลตำบลอู่ทองในระยะยาว ผอ.ขทช.สุพรรณบุรี ได้นำเสนอแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนอู่ทอง ได้แก่ ๑) โครงการขยายความกว้างผิวจราจรของถนน สพ.๓๐๑๙ และ สพ.๔๐๕๙ ซึ่งจะเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และ ๒) โครงการก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่ สาย จ๑ เพื่อลดผลกระทบจากการสัญจรของรถบรรทุก ความกว้างเขตทาง ๔๐ เมตร ดังรูป จึงเสนอ อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี พิจารณาเห็นชอบแนวเส้นทางในเขตผังเมืองรวมอู่ทองของ สยผจ.สุพรรณบุรี และมอบหมายให้ ทช. ดำเนินการสำรวจ ออกแบบ และเสนอขอรับงบประมาณก่อสร้างโครงการต่อไป  โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนอู่ทอง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบแผนการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างขยายผิวจราจรบนถนน สพ.๓๐๑๙ และ สพ.๔๐๕๙ ของ ขทช.สุพรรณบุรี และเห็นชอบแนวเส้นทาง จ๑ พร้อมทั้งมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี เสนอขอรับงบประมาณเพื่อสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างเส้นทางต่อไป	ขทช.สุพรรณบุรี
๓. โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช ผอ.ขทช.สุพรรณบุรี ได้นำเสนอแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างถนนแนวเส้นทางใหม่เชื่อมระหว่างถนน ทล.๓๓๕๐ กับ สพ.๓๐๕๐ ความกว้างผิวจราจร ๗/๑๒ เมตร ระยะทางประมาณ ๒.๕ กิโลเมตร ๒) โครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างถนน สพ.๓๐๕๐ กับ ทล.๓๔๐ ซึ่งประกอบด้วยงานสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน ระยะทางประมาณ ๑๐๐ เมตร และงานยกระดับมาตรฐานถนนเดิม ระยะทาง ๒.๐ กิโลเมตร ดังรูป ซึ่งโครงการดังกล่าวจะสามารถลดปัญหาการจราจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะผ่านเข้าออกเขตเทศบาลเดิมบางนางบวช และสามารถเป็นเส้นทางลัดในการเดินทางระหว่างฝั่งตะวันออกกับ ฝั่งตะวันตกของเมือง รวมถึงสามารถส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวสู่อำเภอดอนเจดีย์ และอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรีอีกด้วย อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าวมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน ได้แก่ สยผจ.สุพรรณบุรี กรมชลประทาน (ชป.) กรมป่าไม้ และ ทล. ดังนั้น ขทช.สุพรรณบุรี จึงเสนอเรื่องมายัง อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อพิจารณาการพัฒนาโครงการ	ขทช.สุพรรณบุรี สยผจ.สุพรรณบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช  งานโครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างถนน สพ.๓๐๕๐ กับ ทล.๓๔๐ **ความเห็นที่ประชุม** ที่ประชุมขอให้ ขทช.สุพรรณบุรี ดำเนินการด้านการรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน เนื่องจากโครงการเกี่ยวข้องกับประชาชนและหน่วยงานหลายภาคส่วน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบแนวเส้นทางโครงการและมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี และ สยผจ.สุพรรณบุรี ดำเนินการต่อไป รวมถึงมอบหมายให้ ขทล.สุพรรณบุรีที่ ๑ พิจารณาการเชื่อมต่อโครงการที่ ๒ กับ ถนน ทล. ๓๔๐ ในทิศทางเหนือ - ใต้ ต่อไป	
๔. การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง ขทช.สุพรรณบุรี ได้นำเสนอแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างอำเภอเมืองสุพรรณบุรี กับอำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี โดยการพัฒนาแนวเส้นทางเดิมเพื่อเชื่อมต่อถนน ทล.๓๕๗ (ถนนเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี) กับ ทล.๓๕๐๕ ดังรูปซึ่งจะต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่างกระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย ขทช.สุพรรณบุรี ได้เสนอแนะแนวเส้นทางและแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) การก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลดอนกำยาน (อบต.ดอนกำยาน) ระยะทางประมาณ ๑.๕ กิโลเมตร เสนอให้ อบต.ดอนกำยาน ดำเนินการหรือถ่ายโอนถนนให้ ทช. ดำเนินการยกระดับมาตรฐานทาง ๒) การปรับปรุงถนน สพ.๔๐๖๐ ของ ทช. ระยะทาง ๖.๗๖ กิโลเมตร ๓) การก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนเลียบคลอง ๑ ซ้าย ๑ ขวา - ๑ ขวา ของ ชป. ระยะทาง ๑๐.๓๙ กิโลเมตร เสนอให้องค์การบริหารส่วนตำบลวัดโบสถ์ขอความอนุเคราะห์ ชป. ดำเนินการ หรือให้ ชป. ถ่ายโอนถนนให้ ทช. ดำเนินการยกระดับมาตรฐานทาง ๔) การก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนเลียบทางรถไฟช่วงจุดตัดคลองรางทองถึงจุดตัดถนน ทล.๓๕๐๕ ระยะทางประมาณ ๓.๙ กิโลเมตร เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ ทช. หารือร่วมกันเพื่อพัฒนายกระดับมาตรฐานทางต่อไป	ขทช. สุพรรณบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 แนวเส้นทางโครงข่ายเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - กับอำเภอสองพี่น้อง **ความเห็นที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อสังเกตว่า เส้นทางดังกล่าวอยู่ในพื้นที่รับน้ำทุ่งโพธิ์พระยา ซึ่งการพัฒนายกระดับเส้นทางจะสามารถช่วยเหลือประชาชนในการสัญจรในช่วงวิกฤตอุทกภัยได้ อย่างไรก็ตาม ในการสำรวจออกแบบโครงข่ายจะต้องคำนึงถึงการบริหารจัดการน้ำเพื่อไม่ให้เส้นทางกีดขวางทางน้ำด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบแนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี กับอำเภอสองพี่น้อง ตามที่ ขทช.สุพรรณบุรี เสนอ และมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อขอรับงบประมาณศึกษาโครงการตามลำดับความสำคัญต่อไป	
๕. การพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์ (ถนน สพ.๓๐๘๗) ผอ.ขทช.สุพรรณบุรี ได้นำเสนอแผนการพัฒนาถนนสาย สพ.๓๐๘๗ แยกถนน ทล.๓๓๒ - บึงบ้านโพธิ์ โดยมีแนวคิดการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณบึงบ้านโพธิ์ ทั้งนี้ ได้วางแผนการดำเนินการเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ระยะที่ ๑ : ดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่าง ราวกันตก และตีเส้นจราจร ระยะทาง ๘.๑๔๑ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๓ ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ ๑ กม.ที่ ๐+๐๐๐ ถึง ๓+๐๐๐ งบประมาณ ๗.๓๘๓ ล้านบาท ช่วงที่ ๒ กม.ที่ ๓+๐๐๐ ถึง ๖+๐๐๐ งบประมาณ ๖.๗๙๒ ล้านบาท และช่วงที่ ๓ กม.ที่ ๖+๐๐๐ ถึง ๘+๑๔๑ งบประมาณ ๖.๑๕๕ ล้านบาท ดังรูป ระยะที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าคอนกรีตเสริมเหล็ก ระยะทาง ๖ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ ๑ กม.ที่ ๑+๘๕๐ ถึง ๔+๓๕๐ งบประมาณ ๒๐ ล้านบาท และช่วงที่ ๒ กม.ที่ ๐+๐๐๐ ถึง ๑+๘๕๐ และ กม.ที่ ๔+๓๕๐ ถึง ๖+๐๐๐ งบประมาณ ๒๘ ล้านบาท ดังรูป	ขทช.สุพรรณบุรี หอการค้า จ.สุพรรณบุรี สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จ.สุพรรณบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



แผนการปรับปรุงถนน สพ.๓๐๘๗ ระยะที่ ๑ และรูปแบบเมื่อปรับปรุงแล้วเสร็จ



แผนการปรับปรุงถนน สพ.๓๐๘๗ ระยะที่ ๒ และรูปแบบเมื่อปรับปรุงแล้วเสร็จ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบแนวคิดการพัฒนาถนน สพ.๓๐๘๗ ตามที่ ขทช.สุพรรณบุรี นำเสนอ และมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี หารือกับหอการค้าจังหวัดสุพรรณบุรี และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสุพรรณบุรีถึงแนวทางการพัฒนาเพื่อสอดรับกับความต้องการของภาคการท่องเที่ยวต่อไป

ลำดับที่ ๗ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๑. การประชุม อจร.จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ วันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ประเด็นแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางจักรยานถนนเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๕ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (กรอ.จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ ที่เสนอให้มีการกำหนดห้ามรถทุกชนิดจอดบนเส้นทางจักรยานบนถนนเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีจุดเริ่มต้นจากสะพานบางนางรมถึงรั้วกองบิน ๕ กองทัพอากาศ ตั้งแต่เวลา ๐๕.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. และมอบหมายให้เทศบาลเมืองประจวบคีรีขันธ์ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นประชาชนและผู้ประกอบการ รวมถึงชี้แจงทำความเข้าใจถึงความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการในเรื่องดังกล่าว และจัดทำป้ายสัญลักษณ์เครื่องหมายจราจรตามเส้นทางที่กำหนดและแจ้งผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป เทศบาลเมืองประจวบคีรีขันธ์ รายงานที่ประชุมทราบว่า เทศบาลฯ ได้ดำเนินการชี้แจงทำความเข้าใจให้ประชาชนรับทราบแนวทางการห้ามจอดรถทุกชนิดบนเส้นทางจักรยานเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีจุดเริ่มต้นจากสะพานบางนางรมถึงรั้วกองบิน ๕ กองทัพอากาศ ในช่วงเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. และได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชน โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับแนวทางการห้ามจอดรถดังกล่าว **ความเห็นที่ประชุม** ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ให้ความเห็นว่า เส้นทางจักรยานดังกล่าวมีช่องทางสัญจรแบบทิศทางเดียว ส่วนใหญ่จะนิยมใช้ในวันเสาร์ - อาทิตย์ ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายธงชัย สุทธิสม) เห็นด้วยกับแนวทางการห้ามจอดรถทุกชนิดบนเส้นทางจักรยานเลียบชายฝั่งทะเลฯ ในช่วงเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. แต่ขอให้คำนึงถึงความเหมาะสมทางกายภาพของถนนว่าช่องจราจรมีความกว้างเพียงพอสำหรับเป็นทางจักรยานด้วย ผู้แทนแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ ชี้แจงว่า ถนนดังกล่าวมีจำนวน ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องละ ๓ เมตร และไหล่ทางกว้างฝั่งละ ๑ เมตร หากมีการใช้เป็นทางจักรยานร่วมด้วย ขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ผู้แทน ผอ.สสภ. แจ้งว่า สนข. ได้ร่วมกับกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) จัดทำคู่มือมาตรฐานการออกแบบการก่อสร้างทางจักรยาน สำหรับประเทศไทย ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ ปัจจุบันใช้เป็นมาตรฐานการออกแบบของ ทล. และ ทช. การมีเส้นทางจักรยานจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางและขนส่งอย่างยั่งยืน หากมีการเปลี่ยนเส้นทางจักรยานดังกล่าวเป็นจุดจอดรถอาจทำให้บดบังทัศนียภาพบริเวณชายฝั่งทะเล ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค (ศว.จร.) แจ้งว่า เส้นทางจักรยานในทิศทางเดียวจะต้องมีขนาดช่องจราจรกว้าง ๑.๕ เมตร และในทิศทางสวนกันจะต้องมีขนาดช่องจราจรกว้าง ๓ เมตร ทั้งนี้ ผู้แทน ผอ.สสภ. และ ศว.จร. มจธ. ได้เสนอแนวทางการพิจารณาและการออกแบบทางจักรยานและช่องจอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยกับคนเดินเท้าและผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งหากจังหวัดมีนโยบายพัฒนาเส้นทางจักรยานตามมาตรฐานดังกล่าวข้างต้น สนข. และ ศว.จร. มจธ. พร้อมให้การสนับสนุนข้อมูลด้านวิชาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนเทศบาลฯ ชี้แจงว่า เส้นทางดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลฯ และได้รับการปรับปรุงทาสีตีเส้นโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ หากเส้นทางดังกล่าวไม่มีความเหมาะสมเป็นทางจักรยาน เสนอให้เพิ่มความกว้างเขตทางและปรับปรุงทางเท้าฝั่งชุมชนเพื่อทำเป็นช่องจอดรถต่อไป ประธาน เห็นว่า เส้นทางจักรยานถนนเลียบชายฝั่งทะเลฯ มีขนาดความกว้างไม่เพียงพอสำหรับเป็นทางจักรยาน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและเห็นควรให้ยกเลิกเส้นทางจักรยานถนนเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้ เนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอสำหรับเป็นช่องทางจักรยาน	ทม. ประจวบคีรีขันธ์

ลำดับที่ ๘ จังหวัดสมุทรสงคราม

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสงคราม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.

ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ ให้ดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยว่าจ้างที่ปรึกษา มีกำหนดระยะเวลาดำเนินงาน ๒๒ เดือน (๑๕ กันยายน ๒๕๖๔ - ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖)

วัตถุประสงค์โครงการ

(๑) เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

(๒) เพื่อจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) โดยได้ดำเนินการวิเคราะห์ศักยภาพ และความต้องการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ๒ และจังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน ๕ ด้าน ประกอบด้วย (๑) ด้านเกษตรกรรม (๒) ด้านอุตสาหกรรม (๓) ด้านการท่องเที่ยว (๔) ด้านการค้า และ (๕) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงได้ดำเนินการรวบรวมแผนงานและโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

(๑) หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

(๒) แผนพัฒนาจังหวัด และแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

(๓) แผนงานจากการประชุมที่เกี่ยวข้อง เช่น การประชุม อจร.จังหวัด และการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัด เป็นต้น

(๔) ความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และโครงการที่ที่ปรึกษาเสนอเพิ่มเติม

ตารางแสดงตัวอย่างแผนงาน/โครงการสำคัญของจังหวัดสมุทรสงคราม

แผนงาน/โครงการสำคัญ	ประโยชน์ที่ได้รับ
๑. เชื่อมต่อทางรถไฟสายแม่กลอง	ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง ลดปัญหาการจราจรติดขัดและขยายฐานนักท่องเที่ยว
๒. จัดทำระบบขนส่งมวลชนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเน้นเชื่อมต่อจากป้ายหยุดรถไฟลาดใหญ่	ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถสาธารณะ ลดปัญหาการจราจรติดขัด และขยายฐานนักท่องเที่ยว สามารถช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง
๓. พัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อบริเวณจุดทอดสมอด้านนอกเกาะสีชังและท่าเรือแหลมฉบัง	ลดการแออัดของการจราจรบนถนนพระรามที่ ๒ และช่วยลดต้นทุนให้กับผู้ส่งออก
๔. การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ	ช่วยอนุรักษ์ธรรมชาติของความเป็นเมือง ๓ น้ำ (น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม) และเพิ่มมูลค่าให้การท่องเที่ยวของจังหวัดสมุทรสงคราม
๕. พัฒนาถนนเชื่อมต่อกับท่าเรือบริเวณวัดศรัทธาธรรม	ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและอุบัติเหตุ ส่งเสริมการค้า การลงทุนในชุมชน และส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ สนข. คาดว่าจะดำเนินการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ แล้วเสร็จ และสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดตรวจสอบ และแสดงความคิดเห็นต่อ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ได้ประมาณเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ **ความเห็นที่ประชุม** ประธานฯ เห็นว่า ถ้าสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟสายแม่กลองเข้ากับทางรถไฟสายใต้ได้ จะช่วยให้ระบบรางมีประสิทธิภาพมากขึ้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ต้องการให้จังหวัดช่วยผลักดันอย่างไร ขอให้แจ้งความประสงค์มายังจังหวัด ทั้งนี้ อาจผลักดันในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจจังหวัดสมุทรสงครามต่อไป ผู้แทน สนข. ขอให้ รฟท. ดำเนินการปรับปรุงกายภาพบริเวณป้ายหยุดรถไฟลาดใหญ่และป้ายหยุดรถไฟอนุสรณ์สถานแฝดสยามอิน - จัน ให้มีความปลอดภัย และสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวได้ ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ชี้แจงว่า ในประเด็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟสายแม่กลองและทางรถไฟสายใต้นั้น ปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จช่วงเดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖ และจะรายงานความคืบหน้าให้จังหวัดทราบต่อไป ผู้แทนงานเดินรถแขวงสมุทรสาคร รฟท. ชี้แจงว่า รฟท. ได้ส่งมอบพื้นที่บริเวณป้ายหยุดรถไฟลาดใหญ่ให้จังหวัดรับผิดชอบแล้ว และเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นเพียงป้ายหยุดรถไฟทำให้ขาดงบประมาณในการดำเนินการ ทั้งนี้ จะนำเรื่องดังกล่าวไปหารือในรายละเอียดต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการฯ ให้ที่ประชุมทราบต่อไป และให้ รฟท. ดำเนินการปรับปรุงกายภาพบริเวณป้ายหยุดรถไฟลาดใหญ่และป้ายหยุดรถไฟอนุสรณ์สถานแฝดสยามอิน - จัน ให้มีความปลอดภัย และสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวได้ พร้อมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการให้จังหวัดทราบต่อไป	
๒. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ในคราวตรวจราชการ ณ จังหวัดสมุทรสงคราม เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารให้เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชานเมืองและพื้นที่รอบนอกในการเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่าง ๆ เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง โดยให้ดำเนินการภายใต้กรอบของกฎหมาย และระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้อง และให้ใช้งบประมาณอย่างเหมาะสมและคุ้มค่า ผู้แทน ขร. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๔ สายทาง ระยะทางรวม ๕๕๓.๔๑ กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการแล้ว จำนวน ๑๒ โครงการ ระยะทาง ๒๔๒.๓๔ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน ๕ โครงการ ระยะทาง ๑๐๕.๔๐ กิโลเมตร ซึ่งโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล หรือรถไฟชานเมืองสายสีแดง แบ่งออกเป็น ๘ ช่วง ดังนี้ ตารางแสดงสถานะปัจจุบันโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง **รถไฟชานเมืองสายสีแดง** / **ระยะทาง (กม.)** / **สถานะปัจจุบัน** ช่วงที่ ๑ บางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก / ๒๐.๑๔ / อยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดโครงการ ช่วงที่ ๒ บางซื่อ - ตลิ่งชัน / ๑๔.๒๖ / เปิดให้บริการแล้ว (๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔) ช่วงที่ ๓ ตลิ่งชัน - ศาลายา / ๑๔.๘๐ / อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติโครงการ ช่วงที่ ๔ ตลิ่งชัน - ศิริราช / ๕.๗๐ / อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติโครงการ ช่วงที่ ๕ บางซื่อ - รังสิต / ๒๖.๓๐ / เปิดให้บริการแล้ว (๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔) ช่วงที่ ๖ รังสิต - มธ.ศูนย์รังสิต / ๘.๘๔ / อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติโครงการ ช่วงที่ ๗ บางซื่อ - หัวลำโพง / ๕.๗๖ / อยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดโครงการ ช่วงที่ ๘ หัวลำโพง - วงเวียนใหญ่ - มหาชัย / ๓๘ / ของบประมาณประจำปี เพื่อทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา	ขร. รฟท.

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย - ปากท่อ มีแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย และช่วงมหาชัย - ปากท่อ ดำเนินการทบทวนแบบรายละเอียดโครงการโดย รฟท. และมีรายละเอียดความคืบหน้า ดังนี้
(๑) ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง ๓๓ กิโลเมตร เป็นทางขนาดกว้าง ๑ เมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด มีสถานีจำนวน ๑๖ แห่ง ประกอบด้วย สถานีวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู ตากสิน จอมทอง วัดไทร วัดสิงห์ บางบอน รางสะแก รางโพธิ์ สามแยก พรมแดน ทุ่งสีทอง บางน้ำจืด คอกควาย เอกชัย และมหาชัย มีพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในเขตที่ดินของ รฟท. และจะต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมบริเวณเลี่ยงเมืองมหาชัย มีศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ที่สถานีคอกควาย ค่าก่อสร้างประมาณ ๒๒,๕๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อทบทวนแบบรายละเอียดโครงการ
(๒) ช่วงมหาชัย - ปากท่อ ระยะทาง ๕๖ กิโลเมตร เป็นทางขนาดกว้าง ๑ เมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด มีสถานีจำนวน ๑๘ แห่ง ประกอบด้วย สถานีท่าฉลอม ชีผ้าขาว นกเล็ก บางสีคต บางกระเจ้า บางบ่อ บางโทรัด บ้านกาหลง บ้านนาขวาง นาโคก บ้านเขตเมือง ลาดใหญ่ บางกระบูน แม่กลอง ขันทอง ปลายโพงพาง วัดเพลง และปากท่อ พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในเขตที่ดินของ รฟท. และจะต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมบริเวณเลี่ยงเมืองแม่กลอง และช่วงแม่กลอง - ปากท่อ มีศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ที่สถานีนาโคก ค่าก่อสร้างประมาณ ๓๘,๑๘๒ ล้านบาท คาดว่าจะดำเนินการขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อทบทวนแบบรายละเอียดโครงการ
ความเห็นที่ประชุม
ผู้แทนงานเดินรถแขวงสมุทรสาคร รฟท. ขอให้จังหวัดปรับปรุงกายภาพบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ เช่น ตลาดร่มหุบ หรือสร้างจุดแวะเที่ยวใหม่ ๆ เพิ่มเติม เพื่อดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยวซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดได้
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ขร. และ รฟท. พิจารณาแนวทางศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางให้ครอบคลุมทุกมิติต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>๓. โครงการสำคัญของแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม (ขทช.สมุทรสงคราม) ที่จะขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘
ผู้แทน ขทช.สมุทรสงคราม รายงานที่ประชุมทราบว่า มีโครงการสำคัญที่จะขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจออกแบบและประมาณราคา จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้
(๑) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองแม่กลอง (บริเวณโรงเรียนบ้านลาดใหญ่สามัคคี) ตำบลนางตะเคียนและตำบลลาดใหญ่ อำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม เนื่องจากสะพานดังกล่าวมีขนาดคับแคบและไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบันได้เท่าที่ควร ทำให้ประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรไป - มาไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัย จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน โดยมีลักษณะการก่อสร้างเขตทางกว้าง ๖ เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ ๑ เมตร และความยาว ๗๒ เมตร พร้อมถนนเชื่อมต่อความยาวรวม ๐.๓๙๕ กิโลเมตร มีวัตถุประสงค์ และผลที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้
ตารางแสดงวัตถุประสงค์ และผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองแม่กลอง
<table>
<tr><th>วัตถุประสงค์</th><th>ผลที่คาดว่าจะได้รับ</th></tr>
<tr><td>๑. เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน
๒. พัฒนาสาธารณูปโภค เพื่อการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าเกษตรจังหวัดสมุทรสงคราม</td><td>๑. ถนนได้รับการพัฒนาเส้นทางตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
๒. ได้รับการพัฒนาด้านสังคมและเศรษฐกิจ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทาง
๓. เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริการและยกระดับคุณภาพชีวิตให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และลดปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ถนน
๔. สนับสนุนการท่องเที่ยวประเพณีไทยทรงดำวัดบังปืน
๕. เป็นสะพานเชื่อมในการสัญจรไป - กลับของนักเรียน และทางลัดระหว่างตำบลนางตะเคียนกับตำบลลาดใหญ่ สามารถเดินทางไปสถานีอนามัยนางตะเคียนได้</td></tr>
</table></td><td>ขทช. สมุทรสงคราม</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>(๒) โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต สาย สส.๒๐๐๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๕๗+๓๐๐) - บางโทรัด อำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม อำเภอบ้านแพ้ว และอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร (จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร)
เนื่องจากปัจจุบัน ถนนสาย สส.๒๐๐๑ เป็นถนนสายรองจากถนนพระรามที่ ๒ ใช้เป็นทางเลี่ยงรถติดในช่วงเทศกาล และเป็นถนนสายสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น วัดธรรมโชติ วัดโรงเข้ เป็นต้น จึงทำให้มีประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้เส้นทางสัญจรค่อนข้างมาก ถนนมีลักษณะค่อนข้างแคบ และไม่สามารถรองรับการจราจรได้ จึงมีความจำเป็นต้องขยายถนนดังกล่าว จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร มีผิวจราจรกว้าง ๑๒ เมตร และมีไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๕ เมตร โดยมีวัตถุประสงค์ และผลที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้
ตารางแสดงวัตถุประสงค์ และผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการปรับปรุงถนนสาย สส.๒๐๐๑
<table>
<tr><th>วัตถุประสงค์</th><th>ผลที่คาดว่าจะได้รับ</th></tr>
<tr><td>๑. เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน
๒. พัฒนาสาธารณูปโภค เพื่อการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าเกษตรจังหวัดสมุทรสงคราม</td><td>๑. ถนนได้รับการพัฒนาเส้นทางตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
๒. ได้รับการพัฒนาด้านสังคมและเศรษฐกิจ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทาง
๓. เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริการและยกระดับคุณภาพชีวิตให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และลดปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ถนน</td></tr>
</table>
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและเห็นชอบโครงการสำคัญดังกล่าวทั้ง ๒ โครงการ โดยมอบหมาย ขทช.สมุทรสงครามรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จากกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ต่อไป</td><td></td></tr>
</table>

ลำดับที่ ๙ จังหวัดสมุทรสาคร ๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสาคร ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ (M๘๒) ผู้แทนสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง (ทล.) รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ (M๘๒) สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ระยะทางรวม ๒๔.๗ กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ระยะทาง ๘.๓ กิโลเมตร โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๓ ตอน มีผลงานร้อยละ ๘๔.๐๘๐ จากแผนงานร้อยละ ๙๑.๘๓๗ ปัจจุบันช้ากว่าแผนร้อยละ ๗.๗๕๗ ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID - ๑๙ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและบริษัทขาดสภาพคล่อง ระยะที่ ๒ ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว เชื่อมต่อระยะที่ ๑ ระยะทาง ๑๖.๔ กิโลเมตรแบ่งออกเป็น ๑๐ ตอน ปัจจุบันมีผลงานร้อยละ ๒๗.๖๖๐ จากแผนงานร้อยละ ๒๔.๖๙๑ ปัจจุบันเร็วกว่าแผนร้อยละ ๒.๙๖๙ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. เร่งรัดแผนการดำเนินโครงการฯ และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	ทล.
๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร ผู้แทนสำนักก่อสร้างสะพาน ทล. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๗๕ สายบ้านแพ้ว - พระประโทน กับทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระรามที่ ๒) กม.๓๘+๔๐๐ เริ่มสัญญาวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ และสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงาน ดังนี้ ๑) ปิดสะพานกลับรถบริเวณ กม.๓๔ และมีการจัดการจราจรให้เดินรถทางเดียว ๒) การก่อสร้างสะพานมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการจราจรบนทางคู่ขนานทั้งสองฝั่ง โดยให้รถสามารถใช้สะพานข้ามแยกได้โดยตรง ซึ่งในปัจจุบันมีการดำเนินการอยู่ ๓ กิจกรรม ดังนี้ ๒.๑) ก่อสร้างสะพาน Ramp BP - ๒ ช่วงทางลงบนร่องแบ่งทางหลวงหมายเลข ๓๕ ฝั่งขาออกบริเวณทางเข้าวัดใหญ่บ้านบ่อ ๒.๒) ก่อสร้างสะพาน Ramp BP - ๑ ช่วงทางขึ้นบนร่องแบ่งทางหลวงหมายเลข ๓๕ ฝั่งขาออกบริเวณตรงข้ามวัดบางตะคอย ๒.๓) ก่อสร้างสะพานและทางบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ บริเวณทางเข้าอำเภอบ้านแพ้ว ๓) การก่อสร้างทางบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ มีการวางท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพักบนทางคู่ขนานฝั่งขาเข้าและขาออกกรุงเทพฯ ก่อสร้างขอบทางเท้าและงานปูทางเท้า งานก่อสร้าง ปรับปรุงทางคู่ขนาน งานไฟฟ้าแสงสว่าง และงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๔) การก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม ๕) การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานคลองบ้านบ่อ ฝั่งตะวันออก **ความเห็นที่ประชุม** เทศบาลนครสมุทรสาคร และประชาสัมพันธ์จังหวัดสมุทรสาครขอให้มีการประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนทราบ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก และให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม เพื่อลดผลกระทบและความเดือดร้อนของประชาชน รวมถึงประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนทราบต่อไป	ทล.
๓. การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสาคร ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ มีมติมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาครออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร ดังนี้	ภ.จว. สมุทรสาคร สภ.เมือง สมุทรสาคร

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) การประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร เรื่อง การกำหนดห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป จอดรถในถนน สค.๔๐๑๙ (บางปลา) จังหวัดสมุทรสาคร ตั้งแต่แยกบางปลาถึงเชิงสะพานวัดบางปลาตลอดเวลา ๒) การประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาครเรื่อง การกำหนดห้ามรถทุกชนิดจอดรถในถนนเศรษฐกิจ ๑ จังหวัดสมุทรสาคร บางช่วงเวลา ตั้งแต่ถนนเศรษฐกิจ ๑ (โค้งรับลม) ถึงจุดกลับรถถนนเศรษฐกิจ ๑ กม.๑๔+๐๐๐ (หมู่บ้านเดอะแพลนท์) รวมทางต่างระดับมหาชัย ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ - ๐๘.๓๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ๓) การประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร เรื่อง การกำหนดห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินรถในถนนบางสายในเขตจังหวัดสมุทรสาครบางช่วงเวลา ดังนี้ ๓.๑) ถนนราชอุทิศ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ - ๐๘.๓๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ๓.๒) ถนนกิจมณี - ถนนหน้าสหกรณ์ - โคกขาม ตั้งแต่แยกกิจมณีถึงถนนหน้าสหกรณ์ - โคกขาม กม.๔+๐๐๐ (สุดเขตเทศบาลตำบลบางหญ้าแพรก) ตั้งแต่เวลา ๐๖.๓๐ - ๐๘.๓๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ๔) การประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาคร เรื่อง ให้เดินรถทางเดียว โดยกำหนดให้ถนนโดยรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาครใช้เป็นช่องเดินรถทางเดียว โดยให้เข้าทางถนนเอกชัย ซอย ๑๐ แล้วออกทางถนนเอกชัย ซอย ๘ จำนวน ๒ ช่องจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาครแจ้งว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอเรื่องดังกล่าวต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้น **ความเห็นที่ประชุม** นายกเทศมนตรีนครสมุทรสาครเห็นว่า ควรดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนก่อนที่จะมีการออกประกาศข้อบังคับฯ โดยเทศบาลนครสมุทรสาครพร้อมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการสำรวจความคิดเห็นดังกล่าว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร ตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร ประสานเทศบาลนครสมุทรสาคร เพื่อดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน และศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากมีการประกาศข้อบังคับฯ พร้อมรายงานผลให้ที่ประชุมทราบต่อไป	ทน. สมุทรสาคร
๔. การปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ผู้แทนเทศบาลนครสมุทรสาคร รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๖ และสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ รวมระยะเวลาดำเนินงาน ๑๕๐ วัน ซึ่งเทศบาลนครสมุทสาครได้ดำเนินการสำรวจสภาพทางกายภาพของสะพาน พบว่า สะพานมีความชำรุดจำเป็นต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน ทั้งนี้ ได้เสนอแนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ดังนี้ ๑) ปิดช่องจราจรขาเข้าเมืองจากฝั่งถนนเจษฎาวิถี - เดิมบาง จำนวน ๑ ช่องจราจร และเบี่ยงการจราจรระหว่างวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมในส่วนรอยต่อสะพานทั้ง ๒ สะพานตลอดแนว และคืนผิวจราจร ๒) จำกัดน้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก รวมถึงรถบรรทุกที่ไม่บรรจุสินค้า (รถเปล่า) ที่สามารถสัญจรบนสะพานต้องมีน้ำหนักไม่เกิน ๑๕ ตัน และจำกัดความสูงรถบรรทุกไม่เกิน ๓.๘ เมตร โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างสะพานในส่วนของเสาตอม่อสะพาน คานเสา คานรัดหัวเสาและท้องพื้น ๓) ปิดจุดกลับรถชั่วคราวบริเวณหน้าร้านศักดิ์ชัยมอเตอร์ **ความเห็นที่ประชุม** ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาครเห็นว่า ในระหว่างการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ควรมีการออกประกาศข้อบังคับฯ ในประเด็นดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง	ภ.จว. สมุทรสาคร สภ.เมือง สมุทรสาคร ทน. สมุทรสาคร

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายเทศบาลนครสมุทรสาคร ดังนี้ (๑) ให้ประชาสัมพันธ์แนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัยให้ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางรับทราบ (๒) ให้ประสานตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร ตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาครดำเนินการตามแนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว (๓) ให้กำชับผู้รับจ้างให้ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัยด้วยความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้เส้นทางเป็นหลัก	
๕. โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพื่อยกระดับมาตรฐานทาง สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๓๐๐) - บ้านชายทะเลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร (ขทช.สมุทรสาคร) รายงานที่ประชุมทราบว่า ขทช.สมุทรสาคร มีโครงการสำคัญที่จะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้แก่ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพื่อยกระดับมาตรฐานทาง สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๓๐๐) - บ้านชายทะเลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง ๖.๕๕๐ กิโลเมตร โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยแก้ปัญหาน้ำทะเลหนุนท่วมถนนด้วยการยกระดับความสูง และความกว้างถนน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ขทช.สมุทรสาคร ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จากกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ต่อไป	ขทช. สมุทรสาคร
๖. ปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาคร นายกเทศมนตรีนครสมุทรสาครเสนอว่า ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างถนนและเกาะกลาง ควรปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาครจากการเดินรถทางเดียวเป็นการเดินรถแบบสวนเลนได้ชั่วคราว เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายเทศบาลนครสมุทรสาครเสนอ เรื่อง การปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาครไปยังตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร เพื่อออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดสมุทรสาครต่อไป	ทน. สมุทรสาคร

ลำดับที่ ๑๐ จังหวัดฉะเชิงเทรา ๑. การประชุม อจร.จังหวัดฉะเชิงเทรา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรแยกบางพระ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ บริเวณสี่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา (ขทล.ฉช.) รายงานที่ประชุมว่า การจัดการจราจรบริเวณแยกบางพระได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกและปรับเปลี่ยนการจราจรบนเส้นทางของถนนสายหลัก ทล.๓๑๔ ฉะเชิงเทรา - บางปะกง เข้าสู่ ทล.๓๖๕ ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ไปถนน ทล.๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี แบบเดิมมีสัญญาณไฟจราจรเป็นการจราจรแบบมีสะพานข้ามแยก ซึ่งจะลดปัญหารถติดสะสม และคาดว่าจะทำให้การจราจรคล่องตัวขึ้น ในส่วนการดำเนินการโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ ทล.๓๖๕ เดิมเป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด ๔ ช่องจราจร (ไป - กลับ) เริ่มที่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑ (พล.ร.๑๑) ซึ่งเชื่อมต่อจาก ทล.๓๐๔ และถนนศุขประยูรข้ามแม่น้ำบางปะกง บรรจบถนนสิริโสธรที่แยกบางพระ ระยะทางรวม ๔.๙๙๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างขยายถนนเป็น ๑๐ ช่องจราจร (ไป - กลับ) รวมถึงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงแห่งใหม่ ปัจจุบันมีความก้าวหน้าร้อยละ ๘๕ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ขทล.ฉะเชิงเทรา
๒. การประกาศให้สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ และทางม้าลายปลอดภัย เป็นวาระจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๖๖ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทรา (ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทรา) รายงานที่ประชุมว่า ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้มีข้อสั่งการให้จังหวัดส่งเสริม “วัฒนธรรมความปลอดภัย” และให้ทุกหน่วยงานดำเนินการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทราได้มีนโยบาย “แปดริ้วเมืองสะอาด ถนนหนทางปลอดภัย เสาไฟเป็นระเบียบ” ดังนั้น ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา จึงได้ประกาศให้ “การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ และทางม้าลายปลอดภัย” เป็นวาระจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยจะดำเนินการ ดังนี้ ๑) ให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๑๐๐ ๒) ให้ประชาชนข้ามถนนตรงทางม้าลาย และผู้ขับขี่หยุดรถให้คนข้ามในทางม้าลายหรือทางข้าม ๓) ให้ทุกภาคส่วน รณรงค์ประชาสัมพันธ์สื่อสาธารณะต่าง ๆ ให้ประชาชนทราบและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและวินัยจราจร และ ๔) ให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนถือปฏิบัติด้วยการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๑๐๐ และปฏิบัติตามกฎจราจร ทั้งนี้ ปภ.จังหวัดฉะเชิงเทราขอรับการสนับสนุนหมวกนิรภัย จำนวน ๓๐๐ ใบ จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	ปภ.จ.ฉะเชิงเทรา
๓. การจัดการจราจรบริเวณโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ทล.๓๗๐๒ ตอน บางควาย - เขาดิน ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเขาดิน (อบต.เขาดิน) รายงานที่ประชุมว่า ตามที่กรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ทล.๓๗๐๒ ตอน บางควาย - เขาดิน ที่ กม.๔๘+๐๐๐ ขนาดกว้าง ๑๓.๘๐ เมตร ยาว ๓๔๕.๐๐ เมตร จำนวน ๑ สะพาน ในพื้นที่ระหว่างตำบลเขาดินและตำบลท่าสะอ้าน อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงในทิศทางขาเข้ากรุงเทพมหานคร เพิ่มเติมจากสะพานที่มีอยู่เดิม ๒ ช่องจราจรเดินรถสวนทางกัน โดยสะพานใหม่ประกอบด้วยช่องจราจร ๒ ช่องจราจร จัดการจราจรเดินรถแบบทิศทางเดียว (One way) และบังคับให้รถขนาดใหญ่จะต้องข้ามสะพานเพื่อกลับรถ ไม่อนุญาตให้กลับรถใต้สะพานโดยข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ บริเวณถนนเลียบคลองพานทอง จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีระยะทางมากขึ้นประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ผอ.ขทล.ฉช. รายงานที่ประชุมเพิ่มเติมว่า การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงดังกล่าวได้ยกระดับท้องสะพานให้สูงขึ้นเพื่อให้รถโดยสารสองชั้นสามารถลอดใต้สะพานได้ และได้แจ้งให้ อบต.เขาดินทราบแล้ว นอกจากนี้ ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณใต้สะพานฯ ขทล.ฉช. ได้ติดตั้งระบบบ่อพักน้ำโดยใช้วาล์วป้องกันน้ำไหลย้อน	ขทล.ฉะเชิงเทรา อบต.เขาดิน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อระบายน้ำลงไปยังแม่น้ำบางปะกงด้วยแล้ว โดยโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงดังกล่าวคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๘ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ขทล.ฉช. ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ในเขต อบต.เขาดินทราบแนวทางการจัดการจราจร	
๔. การติดตาม เร่งรัดติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงเบียร์บน ทล.๓๑๔ที่ กม.๑๙+๙๖๘ และการปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกโรงเรียนเทศบาล ๒ ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ทล.๓๑๔ มีจุดกลับรถ ที่ กม.๒๐+๑๑๙ ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากรถที่ออกมาจากแยกโรงเบียร์ ที่ กม.๑๙+๙๖๘ จะเบี่ยงขวาเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถดังกล่าว โดยมีระยะทางประมาณ ๑๕๑ เมตร จากข้อมูลสถิติอุบัติในช่วงเดือนพฤษภาคม - สิงหาคม ๒๕๖๖ มีอุบัติเหตุเหตุในบริเวณดังกล่าวจำนวน ๑๔ ครั้ง และมีผู้เสียชีวิต ๒ ราย จึงมีความต้องการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงเบียร์ เพื่อลดอุบัติเหตุ ผอ.ขทล.ฉช. รายงานที่ประชุมว่า ปัจจุบันมีการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางพระ ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จอาจทำให้รถที่ลงมาจากสะพานดังกล่าวขับมาด้วยความเร็ว และระยะตำแหน่งสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสมหลังจากลงสะพานต้องไม่น้อยว่า ๓๐๐ - ๔๐๐ เมตร ประกอบกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงเบียร์ที่จะติดตั้งอยู่ห่างจากสัญญาณไฟจราจรสามแยกโรงเรียนเทศบาล ๒ เพียง ๑ กิโลเมตร จึงเห็นว่าเมื่อติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงเบียร์แล้วควรปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกโรงเรียนเทศบาล ๒ แต่หากสะพานข้ามแยกบางพระแล้วเสร็จก่อนสัญญาณไฟจราจรแยกโรงเบียร์ติดตั้งแล้วเสร็จ ควรหารือแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันอีกครั้ง โดยปัจจุบันมีรูปแบบของสัญญาณไฟจราจรที่จะติดตั้งแล้ว อยู่ระหว่างรองบประมาณในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบในหลักการมอบหมาย ขทล.ฉช. ดำเนินการปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกโรงเรียนเทศบาล ๒ และเร่งรัดการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแยกโรงเบียร์เมื่อได้รับงบประมาณแล้ว เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดต่อไป	ขทล. ฉะเชิงเทรา ภ.จว. ฉะเชิงเทรา
๕. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ณ บริเวณถนนศรีโสธรตัดใหม่ แยกตัดกับถนนมหาจักรพรรดิ์ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้รับข้อร้องเรียนปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางแยกถนนศรีโสธรตัดใหม่กับถนนมหาจักรพรรดิ์ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยจังหวัดฉะเชิงเทราร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ลงพื้นที่เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ และมีข้อคิดเห็นในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าว ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ๒๕๖๖ จำนวน ๖ ครั้ง จึงมีความเห็นว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าว ซึ่งอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดฉะเชิงเทราได้ดำเนินการส่งหนังสือแจ้งเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราให้ทราบแล้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางแยกถนนศรีโสธรตัดใหม่กับถนนมหาจักรพรรดิ์ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุต่อไป	ทม. ฉะเชิงเทรา
๖. ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางจราจรบริเวณจุดกลับรถปากทางแยกปองพล ผู้แทนหอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้รับเรื่องร้องเรียนปัญหากรณีรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถบรรทุกพ่วงเลี้ยวเข้าสู่ถนน อบจ.๓๐๑๔ บริเวณทางแยกตลาดปองพล มีจำนวน ๒ ช่องจราจร ซึ่งวงเลี้ยวของรถบรรทุกต้องใช้ระยะเกินกว่าช่องจราจรปกติทำให้เบียดกับรถขนาดเล็กที่ใช้ช่องทางจราจรฝั่งตรงกันข้าม โดยเสนอข้อคิดเห็นว่า ให้ตัดมุมฟุตบาทเพื่อให้รถขนาดใหญ่สามารถเลี้ยวได้สะดวก นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวมีเสาไฟฟ้ากีดขวางอยู่บริเวณริมทางเท้า จึงเสนอให้ย้ายเสาไฟฟ้าที่กีดขวางการจราจร ผู้แทนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาขาบ้านคลองเจ้า รายงานที่ประชุมว่า เสาไฟฟ้าดังกล่าว เป็นเสาไฟฟ้าที่อยู่หัวมุมฉากฟุตบาท ซึ่งมีสายไฟดึงเชื่อมอยู่กับเสาไฟฟ้าต้นอื่น หากขยับเสาไฟฟ้าจะต้องขยายเสาไฟฟ้าเพิ่มเป็น ๒ - ๓ เสา ทั้งนี้ บริเวณที่ตั้งเสาไฟฟ้าใหม่จะต้องเป็นพื้นที่สาธารณะจึงจะสามารถดำเนินการได้	ขทล. ฉะเชิงเทรา กฟภ.สาขาบ้านคลองเจ้า

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาขาบ้านคลองเจ้า และ ขทล.ฉช. พิจารณาแนวทางในการขยับเสาไฟฟ้าและปรับฟุตบาทโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความปลอดภัยต่อไป	
๗. ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางถนน อบจ.ฉช.๓๐๑๔ (บ้านหนามแดง - บ้านคลองประเวศบุรีรมย์) ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้รับเรื่องร้องเรียนจากสมาชิกชมรมอุตสาหกรรมสุวินทวงศ์ว่าบริเวณถนนโค้งสลับทาง (Reverse Curve) บนถนน อบจ.ฉช.๓๐๑๔ มีปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากถนนเป็นทางโค้งและป้ายเตือนชำรุด มีระบบไฟส่องสว่างไม่เพียงพอจึงต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยเสนอให้ติดตั้งป้ายเตือนชนิด LED กระพริบทั้งสองฝั่ง และซ่อมแซมไฟส่องสว่างที่ชำรุดเสียหายให้ใช้ได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา แก้ไขปัญหาเบื้องต้นโดยการติดตั้งป้ายชะลอความเร็ว ติดตั้งไฟกระพริบแจ้งเตือน และซ่อมแซมไฟส่องสว่างที่ชำรุดโดยเร็วต่อไป	อบจ. ฉะเชิงเทรา
๘. ปัญหารถบรรทุก ๑๐ ล้อ ขึ้นสะพานและข้ามสะพานเข้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ผู้แทนหอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า การจราจรในเขตอำเภอเมืองฉะเชิงเทราหนาแน่น มีรถบรรทุก ๑๐ ล้อ และรถบรรทุกพ่วงวิ่งข้ามสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงเข้ามาในเขตเมืองฉะเชิงเทราทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อีกทั้งรถบรรทุกขนาดใหญ่มีการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและบางครั้งบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้เกิดความเสียหายต่อถนนและสะพาน จึงขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันรถบรรทุกที่ฝ่าฝืนประกาศของทางราชการที่ห้ามรถบรรทุกวิ่งในเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้กวดขันวินัยจราจรในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ จับกุมรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นสะพาน จำนวน ๑๐๐ คัน โดยใช้วิธีกวดขันระหว่างปฏิบัติงานประจำจุดตรวจหลักให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อย่างเข้มงวด โดยจะขอความร่วมมือกับขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทราเพื่อขอรับเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแบบเคลื่อนที่ สำหรับจับผู้ฝ่าฝืนเรื่องรถบรรทุกน้ำหนักเกินต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมายให้ตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทราประสานงานกับขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทราเพื่อขอความอนุเคราะห์เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแบบเคลื่อนที่มาใช้ควบคุมรถบรรทุก ๑๐ ล้อ และผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดต่อไป	สภ.เมือง ฉะเชิงเทรา สขจ. ฉะเชิงเทรา

ลำดับที่ ๑๑ จังหวัดชลบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดชลบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. รายงานผลการจับกุมคดีจราจรจังหวัดชลบุรี ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า จากการเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่า มีอุบัติเหตุลดลง จำนวน ๗๘๐ ครั้ง ผู้เสียชีวิตลดลง จำนวน ๕๕ คน และผู้บาดเจ็บลดลง จำนวน ๓,๗๖๑ คน ดังตาราง **ตารางเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕** ปีงบประมาณ / อุบัติเหตุ (ครั้ง) / เสียชีวิต (คน) / บาดเจ็บ (คน) พ.ศ. ๒๕๖๔ / ๔,๙๘๑ / ๔๑๒ / ๓,๙๘๘ พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๔,๒๐๑ / ๓๕๗ / ๒๒๗ เพิ่ม (+) / ลด (-) / - ๗๘๐ / - ๕๕ / - ๓,๗๖๑ และในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ผลการจับกุมข้อหาที่มีผู้กระทำผิดมากที่สุด ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นจำนวน ๔๘,๑๙๐ คน รองลงมา ได้แก่ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย เมาสุราแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โทรศัพท์ขณะขับรถ และแซงในที่คับขัน ตามลำดับ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรีกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ	ภ.จว.ชลบุรี
๒. ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี (ปภ.จังหวัดชลบุรี) รายงานที่ประชุม ดังนี้ ๑) การดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้กำหนดเป้าหมายให้จังหวัดชลบุรีลดอัตราการเสียชีวิตและจำนวนผู้เสียชีวิตลงให้สอดคล้องกับเป้าหมายระดับประเทศ ได้แก่ ในปี ๒๕๖๕ กำหนดให้มีผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๔๖๑ คน หรือคิดเป็น ๓๔.๕๘ คนต่อแสนประชากร และปี ๒๕๗๐ กำหนดให้มีผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๓๘๖ คน หรือคิดเป็น ๑๗.๗๒ คนต่อแสนประชากร ๒) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำในช่วงเทศกาลประจำปี ๒๕๖๕ (๑) ช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ได้มีแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ รวมถึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ โดยมีรายละเอียด ดังตาราง ตารางแสดงแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุ / เทศกาลปีใหม่ / เทศกาลสงกรานต์ จุดตรวจทางถนน / ๒๔ จุด / ๒๔ จุด บริการทางถนน / ๔ จุด / ๖ จุด จุดตรวจทางน้ำ / ๔ จุด / ๔ จุด ด่านชุมชน / ๗๕ จุด / ๗๗ จุด สถิติการเกิดอุบัติเหตุ / ๑๕ ครั้ง / ๑๒ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ / ๑๑ คน / ๕ คน ผู้เสียชีวิต / ๙ คน / ๙ คน (๒) มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายและจุดที่คาดว่าจะอันตราย จำนวน ๑๓ จุด ซึ่งปัจจุบันได้รับการแก้ไขแล้วและเฝ้าระวังติดตามการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ดังกล่าว (๓) สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีดำเนินการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด เพื่อวัดค่าแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่เป็นประจำ	ปภ.จังหวัดชลบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๔) มีการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจำนวนมาก ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น โรงพยาบาล ตำรวจภูธร และมูลนิธิในพื้นที่ พร้อมทั้งมีการอบรมทบทวนให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่อยู่เป็นประจำ (๕) มีการรณรงค์ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น ที่ประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย ห้องกระจายข่าวขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และการสร้างการรับรู้ผ่านผู้นำชุมชนและผู้นำท้องถิ่น ๓) ประเด็นที่อยู่ระหว่างดำเนินการ (๑) วาระจังหวัด วาระหมวกนิรภัย “ชลบุรีเมืองปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%” มีเป้าหมายเพื่อให้เกิด “ตำบลขับขี่ ปลอดภัย ๑๐๐%” โดยมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๖๕ - ตุลาคม ๒๕๖๖ (๒) การรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณทางข้าม โดยให้ ศปถ. จัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณทางข้ามทุกวันที่ ๒๑ ของเดือน มุ่งเน้น ๔ ประเด็น ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การปรับปรุงทางข้าม การรณรงค์ในสถานศึกษา และการสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วในสถานที่เปราะบางที่จะเกิดอุบัติเหตุชนคนข้ามถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ ปภ.จังหวัดชลบุรี รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป	
๓. การแก้ไขปัญหารถบรรทุกจอดบริเวณไหล่ทางและรถบรรทุกสารเคมีไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า พบรถบรรทุกจอดบริเวณไหล่ทางในปี ๒๕๖๔ จำนวน ๙ ราย และปี ๒๕๖๕ จำนวน ๒๔ ราย โดยได้ดำเนินการออกหนังสือเรียกเจ้าของรถบรรทุกดังกล่าวให้มารายงานตัวเพื่อเปรียบเทียบปรับตามกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่พบว่า มีการนำลูกพ่วงมาจอดทิ้งไว้บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ ช่วงชลบุรี - แกลง และถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินการออกหมายเรียกผู้ประกอบการรถบรรทุกที่จอดบริเวณไหล่ทางมาเปรียบเทียบปรับตามกฎหมาย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีและตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรีกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ	สขจ.ชลบุรี
๔. การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ ๑) บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานมาบปู ผู้แทนตำรวจภูธรคลองกิ่ว รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานมาบปูมีลักษณะเป็นเนินสูงทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ขับขี่ที่จะกลับรถใต้สะพานฯ ประกอบกับมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยจอดรถเพื่อรอกลับรถในบริเวณดังกล่าวส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจะเป็นพนักงานบริษัทภายในนิคมอุตสากรรมเหมราช สถานีตำรวจภูธรคลองกิ่วจึงจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดเพื่อกวดขันวินัยจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (เวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. และเวลา ๑๗.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ตำรวจภูธรคลองกิ่วกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ ๒) บริเวณขาเข้าอำเภอสัตหีบ กม.๑๐ แยกหนองปรือ ผู้แทนแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณดังกล่าวมีโครงการก่อสร้างทางลอดทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓ และ ๓๓๑ ความก้าวหน้าการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๘๖.๓๓๙ ช้ากว่าแผนร้อยละ ๕.๘ การก่อสร้างสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข ๓ มีแผนเปิดให้บริการก่อนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๖ และในส่วนของทางลอดคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จช่วงต้นปี ๒๕๖๖ ซึ่งคาดว่าทั้ง ๒ โครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้แขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน	สภ.คลองกิ่ว ขทล. ชลบุรีที่ ๒

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕) โครงการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ให้ดำเนินการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง วงเงินงบประมาณ ๑๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาศึกษา ๑๔ เดือน พื้นที่ศึกษากลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (Term of Reference : TOR) ให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ ร่าง TOR สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้ ๑) วัตถุประสงค์ (๑) จัดทำแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (๒) ให้มีระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อใช้วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลและนำเสนอในการบริหารจัดการจราจรผ่าน Application ๒) ขอบเขตของการศึกษา ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วย ๕ ส่วน ดังต่อไปนี้ งานส่วนที่ ๑ การศึกษา ทบทวนระบบเทคโนโลยี และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ ITS และการพัฒนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งการคัดเลือกพื้นที่/เส้นทางนำร่อง งานส่วนที่ ๒ การออกแบบและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบ CCTV ระบบ GPS หรือเทคโนโลยีอื่น ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง งานส่วนที่ ๓ การออกแบบและพัฒนาระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง งานส่วนที่ ๔ จัดทำแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง งานส่วนที่ ๕ สนับสนุนทางวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและแผน/มาตรการ/แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร และเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนให้เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา (๑) แผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (๒) มีพื้นที่/เส้นทางนำร่องที่สนับสนุนในการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าและสนับสนุนเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกโดยการใช้ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่ง (๓) มีฐานข้อมูลกลางในพื้นที่นำร่อง เพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการด้านการจราจรและการขนส่ง (๔) มีระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล สำหรับการบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดทำร่าง TOR ดังกล่าวมีข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นครบถ้วนสมบูรณ์ สนข. จึงขอความอนุเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้ ๑) ตำแหน่งบริเวณที่มีปัญหาจราจร เช่น บริเวณทางแยก คอขวดถนน จุดกลับรถ และป้ายหยุดรถโดยสาร เป็นต้น โดยเฉพาะจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดที่ต้องการได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบเทคโนโลยีที่ใช้เพื่อการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรและการขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีการใช้งานในประเทศทั้งในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต เช่น ระบบ CCTV ระบบ GPS หรือเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน **ความเห็นในที่ประชุม** ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายสุรเมศร์ พิริยวัฒน์) เห็นว่าโครงการดังกล่าว ทุกหน่วยงานสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๑) การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่และการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการข้อมูลสามารถช่วยประหยัดงบประมาณในการดำเนินการได้ ๒) เนื่องจากทั้ง ๓ จังหวัดในเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีบริบทที่แตกต่างกัน เมื่อมีการบูรณาการเชิงพื้นที่และหน่วยงานจะส่งผลกระทบไปยังพื้นที่จังหวัดข้างเคียงด้วย จึงต้องมองภาพรวมทั้งภูมิภาค ประธานฯ เห็นด้วยกับ สนข. ที่จะพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะฯ แต่มีข้อกังวลเกี่ยวกับข้อมูลที่จะนำมาใช้กับระบบดังกล่าว หากในพื้นที่ยังไม่มีกล้อง CCTV อาจต้องจัดหางบประมาณในการพัฒนาต่อไป ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอนุเคราะห์ข้อมูลแก่ สนข. ประกอบด้วย ๑) ตำแหน่งบริเวณที่มีปัญหาจราจร เช่น บริเวณที่เป็นคอขวด ทางแยก จุดกลับรถ และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น โดยเฉพาะจุดที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่ต้องการได้รับการแก้ไขเร่งด่วน ๒) ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบเทคโนโลยีที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และบริหารจัดการจราจรและการขนส่งของหน่วยงานที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต เช่น ระบบ CCTV ระบบ GPS หรือเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน ๓) นโยบายและแผนการพัฒนาในพื้นที่ที่ส่งเสริมระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอนุเคราะห์ข้อมูลแก่ สนข. โดยส่งข้อมูลดังกล่าวให้สำนักงานจังหวัดชลบุรีรวบรวมและประสานข้อมูลไปยัง สนข. เพื่อประกอบการจัดทำร่าง TOR ต่อไป	
๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓ สายพัทยา - สัตหีบ ตอน ๒ และการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนขอคัดค้านการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว กม.๑๖๗ - ๙๕๐ ผู้แทนแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ รายงานที่ประชุมทราบว่า กรมทางหลวง (ทล.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓ สายพัทยา - สัตหีบ ตอน ๒ กม.๑๕๓+๒๐๐ - กม.๑๗๕+๔๔๒ ระยะทางรวม ๒๒.๒๔ กิโลเมตร โดยเป็นโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๘ ช่องจราจรเป็นอย่างต่ำ และมีการสร้างสะพานข้ามแยกเพื่อลดจุดกลับรถระดับพื้นดินให้เหลือเพียง ๑๘ จุด จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถได้ แต่มีการคัดค้านการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว กม.๑๖๗+๙๕๐ ซึ่งตามรูปแบบการก่อสร้างจะต้องยกเลิกจุดกลับรถดังกล่าวและไปใช้จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนชุมพลทหารเรือที่ห่างออกไปจากจุดเดิมประมาณ ๗๐๐ เมตร แทน ซึ่งประชาชนในพื้นที่เห็นว่าการปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้วทำให้ได้รับความเดือนร้อน ไม่ได้รับความสะดวกและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย แขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ จึงได้มีการจัดประชุมหารือแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๕ เชิญผู้ร้องเรียนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน โดยที่ประชุมมีมติให้ ทล. นำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมทางวิศวกรรมและความปลอดภัยอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ ได้ประสานสำนักสำรวจและออกแบบลงพื้นที่ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เพื่อเก็บข้อมูลปริมาณจราจรและพิจารณาความเหมาะสมหากยังคงเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว โดยเพิ่มสัญญาณไฟจราจร พบว่า ปริมาณจราจรที่กลับรถบริเวณดังกล่าวมีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณจราจรทางตรง ประกอบกับประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการใช้จุดกลับรถเพื่อเลี้ยวเข้าโรงเรียนฯ ของครูและผู้ปกครอง เมื่อมีการขยายช่องจราจรจะทำให้ความกว้างของถนนเพิ่มมากขึ้น จึงมีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยและการเกิด	ขทล. ชลบุรีที่ ๒

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อุบัติเหตุซึ่งอาจทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินได้ ทั้งนี้ จึงได้มีการประชุมครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมมีมติขอให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้วและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ จะนำมติดังกล่าวไปนำเรียนต่อที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเพื่อพิจารณาต่อไป **ความเห็นในที่ประชุม** ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายสุรเมศร์ พิริยวัฒน์) ให้ความเห็นว่า เมื่อมีการขยายช่องจราจรเป็น ๘ ช่องจราจร จะทำให้ความกว้างถนนเพิ่มขึ้นมาก ประกอบกับมีปริมาณรถน้อยจึงมีการใช้ความเร็วสูง หากมีการติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว เสนอให้เปิดสัญญาณไฟจราจรเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน (เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๗.๐๐ น.) นอกนั้นเปิดเป็นสัญญาณไฟกระพริบ รวมถึงการก่อสร้างสะพานสำหรับคนเดินข้ามและสะพานกลับรถจักรยานยนต์เพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขับขี่ย้อนศร ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี ให้ความเห็นว่า มีนักเรียนบางส่วนเดินทางมาเรียนด้วยรถโดยสารสาธารณะ จึงควรมีทางม้าลายเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และเห็นด้วยกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบริเวณดังกล่าว ควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจเกี่ยวกับช่วงเวลาในการเปิด - ปิดสัญญาณไฟจราจรให้ประชาชนในพื้นที่ทราบด้วย ผู้แทนแขวงทางหลวงชลบุรีที่ ๒ แจ้งว่า ประเด็นการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามตามข้อกฎหมายกำหนดว่าจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่บริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้าง ส่วนใหญ่เจ้าของพื้นที่ไม่ให้ความยินยอม เนื่องจากเห็นว่าบดบังทัศนียภาพบ้านของตนเอง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและเห็นชอบให้เปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนเกล็ดแก้ว กม.๑๖๗ - ๙๕๐ และติดตั้งไฟจราจรเพื่อความปลอดภัย	
๗) ข้อเสนอขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรตามนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า อปท. มีข้อเสนอเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรตามนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ดังนี้ ๑) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี เสนอโครงการก่อสร้างถนน ฌ๘ มีจุดเชื่อมต่อที่ตำบลนาป่า ถนนกว้าง ๑๒ เมตร มีปัญหาการจราจรติดขัด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสนอให้ทำทางลอดจากพื้นที่ตำบลหนองรีไปจนถึงถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนเศรษฐกิจ ช่วงเมืองชลบุรี - บ้านบึง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่อีกครั้งหนึ่ง ๒) เทศบาลตำบลดอนหัวฬ่อ เสนอให้ทำถนนบริการขนานกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และขอให้จังหวัดประสานกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่งมอบพื้นที่บริเวณทางขึ้น - ลงมอเตอร์เวย์ให้เทศบาลตำบลดอนหัวฬ่อดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานทางหลวงที่ ๑๔ ประสานกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเรื่องส่งมอบพื้นที่บริเวณทางขึ้น - ลง มอเตอร์เวย์ให้เทศบาลตำบลดอนหัวฬ่อดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ต่อไป ๓) เทศบาลตำบลหนองไม้แดง เสนอให้แก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณสะพานต่างระดับหนองไม้แดงฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ เนื่องจากมีการขายสินค้าด้านหน้าพื้นที่เอกชนและมีรถบรรทุกจอดซ้อนคันในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดปัญหาดังกล่าว รวมถึงขอให้ ทล. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีให้สวยงาม ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ ๑๔ แจ้งว่า บริเวณสะพานต่างระดับหนองไม้แดงได้มีการศึกษาและมีแนวคิดว่าจะขยายความยาวทางด่วนไปจนถึงพัทยาและเลี้ยวเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองชลบุรีโดยเป็นการบูรณาการร่วมกันระหว่าง ทล. และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอผลการศึกษาต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) ส่วนกรณีที่ขอให้ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางทางเลี่ยงเมืองชลบุรีนั้น ทล.	ทล. กทพ. อบต.หนองรี ทต.ดอนหัวฬ่อ ทต. หนองไม้แดง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เคยมีแนวคิดดังกล่าว แต่เนื่องจากบริเวณทางเลี่ยงเมืองชลบุรีมีปริมาณจราจรค่อนข้างหนาแน่นและเป็นพื้นที่แก้มลิงทำให้ในฤดูฝนจะมีน้ำท่วมขังจึงยังไม่สามารถดำเนินการได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และให้สำนักงานทางหลวงที่ ๑๔ รายงานความคืบหน้าผลการศึกษาดังกล่าวให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งถัดไป	
๘) ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหารถโดยสารสาธารณะสายชลบุรี - ปลวกแดง มีปริมาณไม่เพียงพอทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีแจ้งว่า ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะสายชลบุรี - ปลวกแดง ประสบปัญหาขาดทุนจึงมีการหยุดเดินรถ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น ซึ่งสำนักงานฯ จะมีหนังสือเรียกผู้ประกอบการมาพบเพื่อให้คำแนะนำและพิจารณาแนวทางแก้ไขต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีพิจารณาแนวทางแก้ไขต่อไป	สขจ.ชลบุรี
๙) เสนอให้มีจุดจอดรถบริเวณหอพระพุทธสิหิงค์ ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองชลบุรี เสนอให้จังหวัดฯ ผลักดันให้มีจุดจอดรถบริเวณหอพระพุทธสิหิงค์ ผู้อำนวยการสำนักกองช่างเทศบาลเมืองชลบุรีแจ้งว่า เทศบาลเมืองชลบุรีอยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงทางเท้าและโครงการ ๑ จังหวัด ๑ ถนนเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งเป็นการย้ายสายไฟลงใต้ดิน ในเบื้องต้นเห็นว่าผู้ที่จะเดินทางมาสักการะพระพุทธสิหิงค์ควรนำรถไปจอดบริเวณหน้าทัณฑสถานหญิงหลังเก่า ซึ่งสามารถเดินข้ามถนนมายังหอพระฯ ได้ ทั้งนี้ จะนำเรื่องดังกล่าวหารือกับผู้บริหารเทศบาลเมืองชลบุรีอีกครั้งหนึ่ง พร้อมทั้งเร่งดำเนินการปรับปรุงป้ายจราจรและทาสีตีเส้นแบ่งจราจรให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป ประธานฯ เห็นควรให้เทศบาลเมืองชลบุรีทำป้ายบอกจุดจอดรถสำหรับผู้มาสักการะพระพุทธสิหิงค์ให้ชัดเจน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** เห็นชอบให้มีจุดจอดรถสำหรับผู้มาสักการะพระพุทธสิหิงค์และมอบหมายให้เทศบาลเมืองชลบุรีหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาความเหมาะสมของสถานที่จอดรถดังกล่าว พร้อมทั้งรายงานผลการหารือให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งถัดไป	ทม.ชลบุรี หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๑๒ จังหวัดระยอง

๑. การประชุม อจร.จังหวัดระยอง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๒. การประชุม อจร.จังหวัดระยอง ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความก้าวหน้าโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Public Transit Master Plan : EPMP) ผู้แทน สนข. ได้รายงานความก้าวหน้าโครงการดังกล่าว สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้ โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Public Transit Master Plan : EPMP) มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ โดยเสนอโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรองเพิ่มเติม รวมทั้งสิ้น ๑๘ สาย แบ่งเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดฉะเชิงเทรา ๕ สาย จังหวัดชลบุรี ๗ สาย และจังหวัดระยอง ๖ สาย โดยเสนอให้มีการดำเนินโครงการนำร่องใน ๓ จังหวัด จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา สาย ฉช๑ HSR ฉะเชิงเทรา - รร.เบญจมฯ - ห้างตะวันออกคอมเพล็กซ์ จังหวัดชลบุรี สาย ชบ๕ เมืองศรีราชา - HSR ศรีราชา - ปลวกแดง โดยเส้นทางนำร่องของจังหวัดระยอง คือ สาย รย๑ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด - นิคมอุตสาหกรรม IRPC ระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร จำนวน ๒๓ สถานี และมี ๔ ลานจอดแล้วจร เป็นรถโดยสารรูปแบบระบบรถรางไฟฟ้าล้อยาง (Tram Bus) ราคาค่าโดยสาร ๑๐ - ๒๕ บาท วงเงิน ๑,๗๗๑ ล้านบาท สนข. ได้ทำการศึกษาแล้วเสร็จ และสรุปโครงการให้กระทรวงคมนาคม (คค.) รับทราบ รวมทั้งนำเสนอในที่ประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๔ โดยมีมติให้ คค. นำเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาผลักดันแผนแม่บทดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติต่อไป ความก้าวหน้า ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๕ สนข. และ สกพอ. ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อพิจารณาร่าง Supplementary Report และแนวทางการขับเคลื่อนโครงการฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฯ ตามความเห็นที่ประชุมก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คาดว่า สกพอ. จะเข้าพบเพื่อหารือกับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) และเทศบาล ทั้ง ๓ จังหวัด ทั้งนี้ สนข. จะรายงานความก้าวหน้าให้ทราบในการประชุมครั้งต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง ขอให้ สนข. พิจารณาภาพรวมที่เป็นแผนงานเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคตร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการเดินรถ ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) เสนอว่า ขอให้ สนข. ระบุความประสงค์ว่าควรเป็นการร่วมลงทุน โดยให้เอกชนหรือทางรัฐเป็นผู้ลงทุน หรือกำหนดให้มีสัมปทานร่วมกันระหว่างเอกชนและ อบจ.ระยอง และพิจารณาผลการศึกษารถไฟรางเบาในเส้นทางตะพง - สนามบินอู่ตะเภาของ อบจ.ระยอง และเทศบาลนครระยอง รวมทั้งขอให้ขยายเส้นทางนำร่อง รย ๑ จากสามแยกขนส่งให้ไปถึงถนนบริเวณศาลากลาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญในการเดินทาง ๓) ผู้แทน ผอ.สสภ. ชี้แจงว่า ตามผลการศึกษาในเส้นทางนำร่องเส้น รย ๑ ผู้ประกอบการรายเดิมสามารถวิ่งในเส้นทางเฉพาะที่กำหนดในแผนแม่บทฯ ได้ และยินดีหากมีผู้ประกอบการสนใจที่จะปรับเปลี่ยนจากรถโดยสารเดิมเป็นรถโดยสารไฟฟ้า ทั้งนี้ สนข. ได้เสนอให้ สกพอ. ศึกษาเรื่องการร่วมลงทุนในเส้นทางดังกล่าว หากมีความคืบหน้า สนข. จะรายงานให้ทราบต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ สนข. รับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	สนข. ขบ. สกพอ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทน สนข. ได้รายงานความก้าวหน้าโครงการดังกล่าว สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Public Transit Master Plan : EPMP) ดำเนินการศึกษาระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ผลการศึกษาเสนอโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรองเพิ่มเติม รวมทั้งสิ้น ๑๘ สาย วงเงินลงทุนรวม ๑๔,๔๑๐ ล้านบาท (ค่าลงทุนโครงการ ๗,๕๓๘ ล้านบาท และค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา ๖,๘๗๒ ล้านบาท) แบ่งเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดฉะเชิงเทรา ๕ สาย จังหวัดชลบุรี ๗ สาย และจังหวัดระยอง ๖ สาย โดยเสนอให้มีการดำเนินโครงการนำร่องใน ๓ จังหวัด จำนวน ๓ เส้นทาง สำหรับเส้นทางนำร่องของจังหวัดระยอง คือ สาย รย๑ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด - นิคมอุตสาหกรรม IRPC ระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร จำนวน ๒๓ สถานี และมี ๔ ลานจอดแล้วจร เป็นรถโดยสารรูปแบบแทรมบัส (Tram Bus) ราคาค่าโดยสาร ๑๐ - ๒๕ บาท วงเงิน ๑,๗๗๑ ล้านบาท ทั้งนี้ สนข. ได้ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ และสรุปรายละเอียดโครงการให้กระทรวงคมนาคม (คค.) รับทราบ รวมทั้งนำเสนอในที่ประชุม คจร. เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๔ โดยที่ประชุมมีมติให้ คค. นำเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาผลักดันแผนแม่บทดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติต่อไป

ผู้แทน สกพอ. ได้รายงานความก้าวหน้าโครงการ ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ว่า คค. โดย สนข. ได้ส่งมอบรายงานผลการศึกษาให้กับ สกพอ. เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ ต่อมา สกพอ. สนข. และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้ประชุมร่วมกันพิจารณาแนวทางการขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๓ ครั้ง (ครั้งที่ ๑ วันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ครั้งที่ ๒ วันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ และครั้งที่ ๓ วันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕) สถานะปัจจุบันคาดว่า สกพอ. สนข. และ ขบ. จะหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ประกอบการเดินรถและผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนจังหวัดและเทศบาล) ทั้ง ๓ จังหวัด ในเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกต่อไป

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. ขบ. และ สกพอ. ร่วมกันผลักดันแผนแม่บทฯ และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป

๒. ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยองของกรมทางหลวง (ทล.) — สนข. ทล.

ผู้แทนแขวงทางหลวงระยอง รายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยอง สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)			ปัญหาอุปสรรค	แนวทางแก้ไข
		ผลงานรวม	แผนงานรวม	ช้ากว่าแผนงาน		
๑	ทล. ๓ สายบ้านฉาง - ระยอง ตอน ๑	๕๒.๓๙	๖๗.๙๕	๑๕.๕๖	รอรับมอบพื้นที่นอกเขตทางจากกรมธนารักษ์และมีระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า และแนวท่อประปาที่ต้องรื้อย้าย	อยู่ระหว่างประสานงานร่วมกับหน่วยงานเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภค
๒	ทล. ๓ สายบ้านฉาง - ระยอง ตอน ๒	๗๒.๙๘	๗๘.๗๔	๕.๗๖	มีต้นยางนา ซึ่งเป็นต้นไม้อนุรักษ์และมีระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า และแนวท่อประปาที่ต้องรื้อย้าย	ขณะนี้ได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้แล้ว อยู่ระหว่างประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคและเร่งรัดรื้อย้ายสาธารณูปโภค

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	โครงการ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)			ปัญหาอุปสรรค	แนวทางแก้ไข
		ผลงานรวม	แผนงานรวม	ช้ากว่าแผนงาน		
๓	ทล. ๓๑๙๑ สายตำบลมาบตาพุด - ตำบลนิคมพัฒนา	๙๔.๐๕	๙๔.๘๘	๐.๘๓	ขาดแคลนแรงงานเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID - ๑๙	ขณะนี้อยู่ระหว่างเร่งรัดผู้รับจ้างให้ดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ
๓	ทล. ๓๔๗๑ สายตำบลบางบุตร - ตำบลชุมแสง	๓๗.๐๖	๘๕.๐๗	๔๘.๐๑	ขาดแคลนแรงงานและฝนตก ทำให้หยุดการก่อสร้างเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID - ๑๙	ขณะนี้อยู่ระหว่างเร่งรัดผู้รับจ้างและจัดให้มีการประชุมติดตามต่อเนื่อง

ความเห็นที่ประชุม

๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายวิโรจน์ รมเยศ) สอบถามแขวงทางหลวงระยองว่าบริเวณเส้นทางศาลากลาง - แยกขนส่ง มีจุดกลับรถ ๒ จุด ได้แก่ สะพานบริเวณแยกขนส่ง และโรงเรียนวัดโขดหิน หากถนนบริเวณนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จจะยังเปิดใช้งานจุดกลับรถทั้งสองจุดนี้หรือไม่ โดยผู้แทนแขวงทางหลวงระยอง ชี้แจงว่า จุดกลับรถโรงเรียนวัดโขดหินเป็นจุดกลับรถชั่วคราว หากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเปิดให้ใช้งานเฉพาะจุดกลับรถวงเวียนแยกขนส่ง

๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) ให้ความเห็นว่า การก่อสร้างถนนส่วนใหญ่ในจังหวัดระยองจะขวางทางน้ำ โดยเฉพาะถนนเลี่ยงเมือง ช่วงบายพาสแกลง - วังจันทร์ จึงขอให้ สนข. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาศึกษาโครงการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางทางน้ำ โดยใช้ท่อเหลี่ยม (Box Culvert) ที่มีความกว้างมากขึ้นเพื่อรองรับน้ำและใช้ทางระบายน้ำท่วม (Flood Way) ในบริเวณพื้นที่ต่ำ

๓) ที่ประชุมสอบถามกำหนดการก่อสร้างบริเวณแยกตะพง ซึ่งผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงระยองชี้แจงว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณจาก ทล. คาดว่าจะดำเนินการได้ในปี ๒๕๖๗ หากมีความก้าวหน้าจะนำเสนอในที่ประชุมต่อไป

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ สนข. และ ทล. พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องและรายงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป

ผู้แทนแขวงทางหลวงระยอง รายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยอง สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)		
		ผลงานรวม	แผนงานรวม	ช้ากว่าแผนงาน
๑	ทล.๓ สายบ้านฉาง - ระยอง ตอน ๑	๖๐.๐๑๖	๘๙.๔๔๐	๒๙.๔๒๔
๒	ทล.๓ สายบ้านฉาง - ระยอง ตอน ๒	๘๒.๗๑๑	๙๘.๑๓๒	๑๕.๔๒๑
๓	ทล.๓๑๙๑ สายตำบลมาบตาพุด - ตำบลนิคมพัฒนา	๙๖.๒๘๘	๙๘.๑๐๖	๑.๘๑๘
๔	ทล.๓๔๗๑ สายตำบลบางบุตร - ตำบลชุมแสง	๔๘.๑๗๓	๙๙.๗๖๒	๕๑.๕๘๙

ความเห็นที่ประชุม

๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) กล่าวว่า โครงการของ ทล. มีความล่าช้า ทำให้ต้องขอขยายสัญญาโครงการ ทล. ควรชี้แจงสาเหตุเพื่อจะได้ร่วมกันหาวิธีการแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง และขอให้ ทล. จัดทำแผนงานขั้นตอนกระบวนการกำกับดูแลโครงการก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดระยอง

๒) ผู้แทนแขวงทางหลวงระยอง กล่าวว่า ปัญหาของโครงการที่ผ่านมาเกิดจากสภาพอากาศ ฝนตกหนักบ่อยครั้งทำให้มีน้ำท่วมขัง วัสดุคันทางเสียหาย ปัจจุบันได้ก่อสร้างให้ระดับความสูงของคันทางสูงกว่าระดับน้ำท่วมแล้ว แต่ยังไม่ได้ก่อสร้างชั้นผิวทางแอสฟัลต์ ชั้น Wearing Course หากก่อสร้างชั้นผิวทางดังกล่าวแล้วจะสามารถดำเนินการเร่งงานได้เร็วขึ้น

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ทล. เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนและรายงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยองของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยอง รายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยอง สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้	สำนักงานจังหวัดระยอง ทช.

ลำดับ	เส้นทาง	รายละเอียด
๑	ถนนสายเฉลิมบูรพาชลทิต	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๘ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๖๐ ล้านบาท
๒	ถนนสายบ้านทะเลน้อย - ท่ากะพัก เชื่อมถนนสายเฉลิมบูรพาชลทิต	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายความกว้างผิวทาง ระยะทาง ๒ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๔.๘ ล้านบาท
๓	ถนนสายทุ่งพลงพัฒนา - บ้านทะเลน้อย บริเวณชุมชนบ้านทะเลน้อย	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายความกว้างผิวทาง ระยะทาง ๒.๑๓๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๕ ล้านบาท
๔	ถนนสายแยก ทล.๓ - บ้านศาลเจ้า เส้นตะพง - ยายดา	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว เพิ่มช่องจราจรและเส้นทางจักรยาน งบประมาณ ๑๐๐ ล้านบาท ระยะทาง ๗.๒ กิโลเมตร
๕	ถนนสาย รย.๔๐๕๘ แยก ทล.๓๕๗๔ - บรรจบ ทล.๓๔๔ อ.บ้านค่าย อ.วังจันทร์ จ.ระยอง บริเวณหน้า อบต.หนองบัว	ปรับปรุงขยายผิวจราจรลาดยาง ระยะทาง ๓๓ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๐๐ ล้านบาท
๖	ถนนสาย รย.๔๐๖๐ แยก ทล.๓๓๗๗ - บ.พวา อ.เขาชะเมา จ.ระยอง เชื่อมต่อเขาชะเมา - แก่งหางแมว	ปรับปรุงขยายผิวจราจรลาดยาง พร้อมงานอำนวยความปลอดภัย ป้ายจราจร/ไฟฟ้าแสงสว่างและระบบระบายน้ำ งบประมาณ ๘๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
๗	รย.๔๐๓๔ นิคมพัฒนา (สาย ๑๑)	ปรับปรุงขยายผิวจราจรลาดยาง งบประมาณ ๙๐ ล้านบาท
๘	ถนนบูรพาชลทิศ	ปรับปรุงขยายผิวจราจรลาดยาง ระยะทาง ๖ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๕ ล้านบาท ใช้งบประมาณเทศบาลจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖
๙	รย.๓๐๕๙ และ รย.๓๐๖๐	ปรับปรุงขยายผิวจราจรลาดยาง โดยจะเสนอแผนงาน/โครงการ เพื่อของบประมาณกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ โครงการละ ๕๐ ล้านบาท

ความเห็นที่ประชุม

๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายวิโรจน์ รมเยศ) กล่าวว่า เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิตควรมีความชัดเจนของแผนผังการซ่อมบำรุงและการตกแต่งภูมิทัศน์ เนื่องจากเป็นจุดท่องเที่ยวและช่วยแก้ไขปัญหาจราจร

๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายภูษิต ไชยฉ่ำ) มีความเห็นว่า เส้นทางปากน้ำแหลมเจริญ - แยกนางยักษ์ มีการกัดเซาะชายฝั่งค่อนข้างมากบริเวณแหลมรุ่งเรือง ชุมชนเกาะยอด ควรพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว รวมทั้งกรณีการจอดรถกีดขวางทางจราจร ซึ่งเทศบาลนครระยองได้พิจารณาความสำคัญในเบื้องต้น เห็นควรเคร่งครัดเรื่องกฎระเบียบ การกวดขันร้านค้า ไม่ให้กีดขวางทางจราจร และติดตั้งป้ายจราจรห้ามจอดรถวันคู่/วันคี่

๓) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) ขอให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาออกแบบถนนสุขุมวิท ช่วงเลี่ยงเมืองแกลง ให้เชื่อมกับถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เพื่อเปิดเป็นแนวเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ โดยพิจารณาออกแบบทางระบายน้ำท่วม (Flood Way) สำหรับบริเวณที่น้ำท่วมเป็นประจำด้วย

๔) ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยอง ชี้แจงว่า ทช. ได้ร่วมกับเทศบาลนครระยองและสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) จังหวัดระยอง ในเบื้องต้นเห็นควรปรับปรุงผิวจราจร ติดตั้งป้ายจราจร และทาสีเส้นจราจรให้แล้วเสร็จ ก่อนจะดำเนินงานปรับปรุงบริเวณที่ถูกกัดเซาะให้เป็นไปตามแบบของ ยผ. โดยขอรับงบประมาณ จำนวน ๓๕ ล้านบาท จากจังหวัดระยองต่อไป

๕) ที่ประชุมสอบถามถึงเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนถนนสาย รย.๓๐๑๓ ควรจัดทำแผนหรือมาตรการรองรับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง ชี้แจงว่า ถนนสาย รย.๓๐๑๓ ได้ปรับปรุงแผนป้องกันอุบัติเหตุแล้วหลายครั้ง ทั้งนี้ จะรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ และผลักดันแผนการดำเนินงานให้เป็นไปตามที่วางไว้ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๖ ทั้งนี้ ประธานได้สั่งการให้สำนักงานจังหวัดระยองรายงานผู้ว่าราชการจังหวัดระยองและมีหนังสือถึง ทช. เพื่อดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖) ที่ประชุมสอบถามถึงความคืบหน้าของโครงการถนนเลี่ยงเมืองระยอง สายสวนสมเด็จย่า โดยผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยอง ชี้แจงว่า ถนนเลี่ยงเมืองระยอง ได้ทำการศึกษากรอบแนวคิดการออกแบบ (Conceptual Design) และได้แนวเส้นทางเรียบร้อยแล้ว ใช้งบประมาณจำนวน ๗ ล้านบาท แต่เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางที่จะถูกเวนคืน ร้องเรียนและคัดค้าน จึงขอให้จังหวัดระยองมีหนังสือถึง ทช. พิจารณาเปลี่ยนแนวเส้นทาง เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้

มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดระยอง และ ทช. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยองรายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายสำคัญ/การพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดระยอง สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	งบประมาณ (ล้านบาท)	รายละเอียด	ความก้าวหน้า
๑	ถนนสายเฉลิมบูรพาชลทิต	๗.๐๐๐	๙๙.๘๐๐	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบโครงการ
๒	ถนนสายบ้านทะเลน้อย - ท่ากะพักเชื่อมถนนสายเฉลิมบูรพาชลทิต	๒.๐๐๐	๑๔.๘๐๐	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายความกว้างผิวทาง	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบโครงการ
๓	ถนนสายทุ่งพลงพัฒนา - บ้านทะเลน้อย	๒.๑๓๕	๑๕.๐๐๐	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ขยายความกว้างผิวทาง	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบโครงการ
๔	ถนนสายแยก ทล.๓ - บ้านศาลเจ้า อ.เมือง จ.ระยอง	๗.๒๐๐	๑๐๐.๐๐๐	เป็นโครงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว เพิ่มช่องจราจรและเส้นทางจักรยาน	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบโครงการ

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ทช. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔. ความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนท่าบรรทุกและถนนเลียบชายหาดพีเอ็มวาย (PMY) และความคืบหน้าการออกแบบ และก่อสร้างถนนท่าบรรทุก ตั้งแต่แยกทับมา - แยกนางยักษ์ — ทล. ทช. ยผ.

ผู้แทน ยผ. จังหวัดระยอง รายงานว่า ขอบเขตงานโครงการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ซึ่ง ยผ. ได้มีการศึกษาและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้ว แต่ประชาชนที่คัดค้านการออกแบบที่เป็นท่อระบายน้ำคอนกรีตขนาด ๓.๖ x ๓.๖ เมตร ตั้งอยู่บริเวณกลางถนนและทำให้ระดับถนนอยู่สูงกว่าตัวบ้าน รวมทั้งปัญหาการระบายน้ำ จึงประสาน ยผ. ให้พิจารณาปรับปรุงเป็นแบบท่อคอนกรีตผสมท่อ High Density Polyethylene (HDPE) แบบอุโมงค์ผันน้ำใช้งบประมาณสูงแต่ไม่มีการเปิดผิวจราจรจะส่งผลกระทบกับการจราจรน้อย ทั้งนี้ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยอง รายงานว่า ถนนท่าบรรทุกเป็นถนนเส้นทางเดียวกับที่ ยผ. จะก่อสร้างอุโมงค์ผันน้ำ ซึ่ง ทช. ได้รับงบประมาณจากจังหวัดศึกษาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ แต่ยังไม่ได้ก่อสร้าง ปัจจุบัน ทช. อยู่ระหว่างศึกษารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและทบทวนแบบแปลนใหม่

ความเห็นที่ประชุม

ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายภูษิต ไชยฉ่ำ) เสนอว่า ถนนเส้นดังกล่าวมีระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร จากการพิจารณาแก้ปัญหาน้ำท่วมร่วมกับปัญหาการจราจร ผลการศึกษาคาดว่าแล้วเสร็จปี ๒๕๖๖ เห็นควรให้จังหวัดระยองหรือ อบจ. ระยองของบประมาณดำเนินการต่อไป และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เทศบาลนครระยอง ได้รับงบประมาณการแก้ไขปัญหาจราจรแบบอัจฉริยะ โดยจะมีการนับปริมาณจราจรบริเวณทางแยกทั้ง ๕ แยก ได้แก่ สี่แยกพีเอ็มวาย แยกโรงแรมระยองออร์คิด แยกไฟแดงศูนย์การค้าสาย ๔ สามแยกโรงพยาบาลระยอง และสามแยกถนนตากสิน

ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) ขอให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อบูรณาการผลักดันโครงการและพิจารณาขอสนับสนุนแหล่งงบประมาณต่อไป

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายวิโรจน์ รมเยศ) ขอให้ประชาสัมพันธ์ใช้โครงข่ายถนนเส้นชายทะเลมาสู่ถนนกรอกยายชา (ตลาดลาว) เพื่อลดปัญหาการจราจรเส้นทางหลักจากถนนท่าบรรทุก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ยผ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) จังหวัดระยอง รายงานว่า เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ได้มีการประชุมหารือนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาจราจรบริเวณถนนท่าบรรทุกและถนนเลียบชายหาด PMY ร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทระยอง องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง โครงการชลประทานระยอง เทศบาลนครระยอง เทศบาลตำบลเนินพระ และเทศบาลตำบลทับมา สรุปผลการประชุมได้ ดังนี้ แนวทางการแก้ปัญหาจราจรบริเวณถนนท่าบรรทุกและถนนเลียบชายหาด PMY การแก้ปัญหาระยะสั้น (เร่งด่วน) ได้มีการเสนอให้เพิ่มเส้นทางเพื่อระบายการจราจร จาก ทล.๓ ทล.๓๖ เชื่อมต่อถนนเลียบชายหาด ประกอบด้วย ๑) บริเวณเขตเทศบาลตำบลเนินพระ ได้แก่ ช่วงสามแยกสำนักงานอัยการจังหวัดผ่านโรงพยาบาลกรุงเทพระยองผ่านศูนย์ผู้สูงอายุตำบลเนินพระเชื่อมถนนเลียบชายหาด PMY ช่วงวัดกรอกยายชา และช่วงแยกสำนักงานอัยการจังหวัดผ่านหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพระยอง ซอยข้างหมู่บ้านสมาพันธ์และถนนท่าบรรทุก ๒) บริเวณเขตเทศบาลนครระยองจากเส้นสุขุมวิท เชื่อมต่อถนนราษฎร์บำรุง ผ่านแยกร้านอาหาร Zood เพื่อเชื่อมต่อถนนท่าบรรทุก และถนนเลียบชายหาดเสนอให้มีการบริหารการจราจรในแยก PMY ในช่วงเวลาเร่งด่วน ๐๗.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. และช่วงเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. โดยกำหนดให้เดินรถทางเดียวหรือการปิดแยก PMY โดยมอบหมายให้เทศบาลนครระยองและตำรวจภูธรจังหวัดระยองหารือร่วมกัน ความคืบหน้าการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างถนนท่าบรรทุกตั้งแต่แยกทับมา - แยกนางยักษ์ จังหวัดระยองได้มีหนังสือขอความอนุเคราะห์กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ดำเนินการสำรวจ ศึกษาออกแบบและสนับสนุนงบประมาณ เพื่อปรับปรุงผิวจราจรจากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร รวมทั้งเวนคืนที่ดินพร้อมปรับปรุงผิวจราจร ท่อระบายน้ำสองฝั่งถนน ขนาด ๑.๕๐ เมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ การศึกษาอุโมงค์ระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณคลองทับมาเชื่อมคลองใหญ่กับคลองทับมา ที่ประชุมได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้ ๑) เร่งรัดการศึกษาและดำเนินโครงการเวนคืนเพื่อสร้างคลองระบายน้ำ เชื่อมระหว่างคลองทับมาและคลองกะแมง ตามที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยองได้ศึกษาไว้ เนื่องจากเป็นโครงการที่สามารถดำเนินการได้ มีผลกระทบต่อประชาชนน้อย รวมทั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดระยอง และ กรอ. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ มีมติให้ความเห็นชอบโครงการแล้ว ๒) เร่งรัดให้เทศบาลตำบลเนินพระดำเนินการก่อสร้างคันป้องกันน้ำท่วมบริเวณหมู่บ้านโชคดี ๓) เสนอให้มีการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำเชื่อมต่อระหว่างคลองใหญ่และคลองทับมา เนื่องจากโครงการมีผลกระทบต่อประชาชนน้อย โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก ยผ. กรมชลประทาน หรือจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยองรายงานว่า รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.๓ (สี่แยก P.M.Y.) - ถนนเลียบทะเลระยอง ตำบลเนินพระ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ผ่านการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมแล้วเมื่อปี ๒๕๖๓ หากไม่ริเริ่มโครงการภายในระยะเวลา ๕ ปี (ปี ๒๕๖๘) จะต้องดำเนินการทบทวนศึกษาผลกระทบใหม่ จึงขอให้เร่งดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินบริเวณพื้นที่บริเวณดังกล่าว ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) ขอให้ ทช. ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดเป็น ๒ ระยะ ประกอบด้วย ระยะที่ ๑ จากสี่แยก P.M.Y. ถึงแยกทับมา ขอให้ขยายพื้นผิวจราจร และระยะที่ ๒ จากสี่แยก P.M.Y. ถึงแยกนางยักษ์ ขอให้ก่อสร้างถนนบริเวณข้างสนามกีฬากลางจังหวัดระยองถึงปากน้ำเพื่อใช้เป็นเส้นทางหลีกเลี่ยงปัญหารถติดบริเวณสี่แยก P.M.Y.	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงระยองรายงานว่า การขยายช่องจราจรและการวางท่อระบายน้ำควรเริ่มขยายจากทิศใต้ บริเวณถนนเส้นล่างจากแยกบรรทุกถึงเจดีย์กลางน้ำ เนื่องจากเป็นพื้นที่ปลายน้ำจะสามารถระบายน้ำภายในเมืองลงสู่ทะเลได้เร็ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทล. ทช. และ ยผ. ดำเนินการแก้ไขปัญหา รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าในคราวประชุมฯ ครั้งต่อไป	
๕. การจัดทำร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง อัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ในการดำเนินการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุง ร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานที่จะจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference : TOR) ให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป สาระสำคัญของร่าง TOR สรุปได้ ดังนี้ วัตถุประสงค์ ๑) จัดทำแผนพัฒนา ITS เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ๒) ให้มีระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อใช้วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลและนำเสนอในการบริหารจัดการจราจรผ่าน Application ขอบเขตของการศึกษา ๑) การศึกษา ทบทวนระบบเทคโนโลยี และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ ITS และการพัฒนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งการคัดเลือกพื้นที่/เส้นทางนำร่อง ๒) การออกแบบและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบ CCTV/GPS หรือเทคโนโลยีอื่น ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง ๓) การออกแบบและพัฒนาระบบวิเคราะห์ ประมวลผลและแสดงผลข้อมูล สำหรับการบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง ๔) การจัดทำแผนพัฒนา ITS เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ๕) การสนับสนุนทางวิชาการในการเสนอแนะนโยบายและแผน/มาตรการ/แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริหารจัดการจราจร และเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนให้เจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา ๑) แผนพัฒนา ITS เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ๒) มีพื้นที่/เส้นทางนำร่องที่สนับสนุนในการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าและสนับสนุนเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกโดยการใช้ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่ง ๓) มีฐานข้อมูลกลางในพื้นที่นำร่อง เพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการด้านการจราจรและการขนส่ง ๔) มีระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล สำหรับการบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่/เส้นทางนำร่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ระยะเวลาดำเนินการรวม ๑๔ เดือน พื้นที่ศึกษา : กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายภูษิต ไชยฉ่ำ) ขอให้ สนข. พิจารณาพัฒนาระบบ ITS ด้านการขนส่งในภาพรวมให้ครอบคลุมทุกรูปแบบ โดยเฉพาะระบบรางและพิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การพัฒนาพื้นที่ EEC ในอนาคต รวมถึงอุตสาหกรรมเดิมภายในจังหวัดระยองที่มีอยู่ และอุตสาหกรรมใหม่ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายวิโรจน์ รมเยศ) กล่าวว่า ขอให้พิจารณาสนับสนุนการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศมากขึ้น ได้แก่ ประเด็นการลดข้อจำกัดของน้ำหนักรถบรรทุกและปริมาณสินค้าที่ส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและจุดจอดรถบรรทุก ๓) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายบุญยืน เลาหวิทยะรัตน์) กล่าวว่า ขอให้ผลักดันระบบการขนส่งทางราง เนื่องจากช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าได้ ๔) ผู้แทนขนส่งจังหวัดระยอง กล่าวว่า หากดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ขอให้แจ้งจังหวัดทราบด้วยว่าหน่วยงานใดเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการข้อมูล เพื่อให้หน่วยงานอื่นสามารถใช้ประโยชน์ข้อมูลของโครงการดังกล่าวได้ ๕) ผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง ให้ข้อมูลว่า จากการประมวลผลข้อมูลระบบสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติในระยะแรกมีประสิทธิภาพ ต่อมาต้องเปลี่ยนมาใช้ระบบ Manual จำเป็นต้องพัฒนาให้มีการดำเนินการให้เป็นระบบอัตโนมัติได้จริงและต่อเนื่อง และขอเสนอบริเวณที่มีปัญหาจราจร ได้แก่ (๑) แยกตะพง ทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ระยอง - กะเฉด บริเวณ กม. ที่ ๒๒๙+๗๗๑ พบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดยาวหรือช่วงเทศกาล (๒) จุดกลับรถหนองผักหนาม ทางหลวงหมายเลข ๓๖ ตอน มาบข่า - ทับมา บริเวณ กม. ที่ ๔๑+๕๒๕ จุดกลับรถหนองผักหนาม พบว่า จุดกลับรถใกล้กับทางแยกทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (๓) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๖๓ ตอน ศูนย์ราชการระยอง - นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระหว่าง กม. ที่ ๐+๐๐๐ ถึง กม. ที่ ๔+๑๘๐ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบในหลักการของร่าง TOR และมอบหมาย สนข. รับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการจัดทำร่าง TOR ต่อไป	
๖. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญระยอง โรงเรียนเซนต์โยเซฟระยอง และโรงเรียนอื่นที่มีปัญหาการจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดระยองรายงานว่า ช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนสุขุมวิทในบริเวณดังกล่าวเกิดปัญหารถยนต์จอดซ้อนคัน เนื่องจากประชาชนจอดรอรับนักเรียน โดยเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเบื้องต้น ดังนี้ ๑) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ๒) กวดขันวินัยจราจร ออกใบสั่งรถจอดซ้อนคันและตัดแต้มใบขับขี่ตามกฎหมายใหม่ ๓) ประชุมร่วมกับคณะครู เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดช่วงเวลาเร่งด่วนและประชาสัมพันธ์ โดยขอความร่วมมือผู้ปกครองจอดรถรับนักเรียน ๒ ช่องจราจรเท่านั้น และต้องให้มีผู้ขับขี่ประจำอยู่ในรถให้สามารถเคลื่อนย้ายรถได้ตลอดเวลา **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง (อบจ.ระยอง) รายงานว่า อบจ.ระยองได้จัดพื้นที่จอดรถในการอำนวยความสะดวกแล้ว แต่ผู้ปกครองไม่เข้าไปจอดรถในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ๒) ประธานสั่งการให้เทศบาลตำบลเนินพระจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจรร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและประชาสัมพันธ์ต่อไป	ภ.จว.ระยอง
๗. ความก้าวหน้าโครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำนักงานจังหวัดระยองรายงานว่า ได้มีหนังสือ ที่ รย ๐๐๑๗.๒/๒๒๑๕๒ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ขอให้ ทช. สนับสนุนโครงการดังกล่าวตามที่ได้เสนอการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อสนับสนุนโครงการยกระดับด้านคมนาคม จำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วย ๑) ถนนสายเลี่ยงเมืองปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ๒) ถนนสายเลี่ยงเมืองบ้านฉาง	สำนักงานจังหวัดระยอง ทช.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เชื่อมต่อ ทล.๓๓๗๖ กับ ทล.๓ และมอเตอร์เวย์หมายเลข ๗ และ ๓) ถนนสายบ้านฉาง - บูรพาพัฒน์ เชื่อมต่อมอเตอร์เวย์หมายเลข ๗ และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ขณะนี้อยู่ระหว่าง ทช. พิจารณาดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	
๘. โครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อป้องกันและลดอุบัติภัยทางถนน ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยองรายงานการแก้ไขปัญหาบริเวณโรงเรียนกวงฮั้ว โดยจุดดังกล่าวเดิมได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรรอบโรงเรียน แต่ไม่สามารถบรรเทาปัญหาจราจรได้ จึงก่อสร้างวงเวียนปี่พระอภัยมณี ทั้งนี้ ทช. จะดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าให้เป็นขนาดมาตรฐาน ๑.๕๐ เมตร ขยายรัศมีวงเวียนกว้างขึ้นจากเดิม ๖ เมตร เป็น ๑๒ เมตร และติดตั้งป้ายห้ามจอดตลอดแนวในช่วงเวลาเร่งด่วน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบ	ขทช.ระยอง
๙. ข้อเสนอการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดระยอง ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทระยองรายงานโครงการที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและหน่วยงานเอกชนขอความอนุเคราะห์ให้ คค. ผ่าน สนข. พิจารณาให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการสรุปได้ ดังนี้ กระทู้ถามทั่วไปที่ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ๑) กระทู้ถามที่ ๔๔๘ ร. วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๕ ขอให้ขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร จากแยกเขาดินอำเภอเขาชะเมา ถึงแยกหนองเสม็ด (ทล.๓๓๑) โดยเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. (รย.๕๐๑๘) มีระยะทาง ๕.๗๗๙ กิโลเมตร ๒) กระทู้ถามที่ ๔๔๙ ร. วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๕ ขอให้ขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร ทล.๓๔๗๑ สี่แยกบางบุตรถึงสี่แยกท่อน้ำ อำเภอเขาชะเมา ถึง รย.๔๐๖๐ โดยเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. ประกอบด้วย รย.๔๐๐๕ ระยะทาง ๑๘.๗๕ กิโลเมตร และ รย.๔๐๖๐ ระยะทาง ๑๔.๐๐๐ กิโลเมตร โครงการของ ทช. ที่หน่วยงานเอกชนขอความอนุเคราะห์ ๑) ถนนสาย รย. ๔๐๕๘ แยก ทล.๓๕๗๔ - ทล.๓๔๔ อำเภอบ้านค่าย อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง บริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม WHA ซึ่งหน่วยงานเอกชนต้องการให้ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๓๓ กิโลเมตร เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเข้าสู่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi) ปัจจุบันยังไม่ได้มีการตั้งขอรับงบประมาณ ๒) ถนนสาย รย.๔๐๑๐ แยก ทล.๓๔๓๐ บ้านน้ำใส อำเภอแกลง จังหวัดระยอง มีจุดเริ่มต้นโครงการจากแยกโพธิ์ทองและจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณน้ำตกเขาชะเมา ต้องการให้ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๑๐.๗๖๐ กิโลเมตร บรรจบกับเส้นทาง ทล.๓๓๗๗ อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ ทช. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและขอความอนุเคราะห์ คค. ผ่าน สนข. พิจารณาให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการต่อไป	ทช. สนข.

ลำดับที่ ๑๓ จังหวัดจันทบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดจันทบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕
เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน ผอ.สสภ. และผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานที่ประชุมทราบว่า ที่ผ่านมา สนข. ได้ร่วมกับศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง (TDRC) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้ดำเนินการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองในภูมิภาค จังหวัดจันทบุรีแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๔๗ ทั้งนี้ ได้มอบจังหวัดจันทบุรีใช้เป็นกรอบแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด และได้มีการติดตามผลการดำเนินงานต่าง ๆ ผ่านการประชุม อจร.จังหวัดจันทบุรี เป็นระยะ ๆ โดยแผนงาน/โครงการที่บรรจุในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดจันทบุรีในช่วงระยะเวลา ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๗) ประกอบด้วย แผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว รวมทั้งสิ้น ๑๐ แผนงาน ได้แก่ (๑) แผนงานจัดระบบการจราจร (๒) แผนงานจัดการด้านความปลอดภัย (๓) แผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (๔) แผนงานพัฒนาโครงข่ายถนน (๕) แผนงานบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร (๖) แผนงานพัฒนาองค์กร ความรู้และวินัยจราจร (๗) แผนงานพัฒนาการขนส่งสินค้า (๘) แผนงานพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน (๙) แผนงานพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และ (๑๐) แผนงานจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจุบัน สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และมีกำหนดระยะเวลาดำเนินงาน ๒๒ เดือน (กันยายน ๒๕๖๔ - กรกฎาคม ๒๕๖๖) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้ วัตถุประสงค์โครงการ ๑) เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒) เพื่อจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมฯ มีภาพรวมความคืบหน้าการดำเนินงาน ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๒ ล่าช้ากว่าแผน ร้อยละ ๗.๘ และได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชนและผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัดในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด ๔๐ จังหวัด แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ซึ่งจังหวัดจันทบุรีได้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๕ โดยสามารถสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยได้ ดังนี้	สนข.

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

ด้าน/ประเภท	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
๑. ด้านการบริการขนส่ง	ต้องการผลักดันให้มีการขนส่งทางอากาศ โดยการขยายสนามบินจันทบุรี (สนามบินท่าใหม่) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลโดยกองทัพเรือ ปัจจุบันไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ แต่ใช้ในกิจการทางการทหาร การเกษตรและการศึกษาวิจัยเป็นหลัก เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และการขนส่งทางอากาศ
๒. ด้านอุตสาหกรรม	ไม่ต้องการให้มีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ชุมชนเมือง
๓. ด้านการท่องเที่ยว	ป้ายบอกทางแหล่งท่องเที่ยวมีน้อยและไม่ชัดเจน และปริมาณรถโดยสารสาธารณะที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ รวมถึงจุดจอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารนักท่องเที่ยว
๔. ด้านการเกษตร	ผลไม้สำคัญของจังหวัด ได้แก่ ทุเรียน ลำไย เงาะ และมังคุด โดยปริมาณการส่งออกสินค้าทางการเกษตรจำพวกผลไม้มีมูลค่า ๑ แสนล้านบาท/ปี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่เส้นทางการเดินทางยังไม่สะดวก จึงควรมีการพัฒนาเส้นทาง โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข ๓ (สุขุมวิท)

ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ จัดทำข้อเสนอแนะโครงการและจัดทำยุทธศาสตร์ให้ครบทุกจังหวัด รวมถึงจัดทำรายงานฉบับกลางเพื่อเสนอให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบต่อไป

ความเห็นในที่ประชุม

ประธาน ขอให้ สนข. เสนอแนะแนวทางการศึกษาทบทวนการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรของจังหวัดจันทบุรีให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป

ผู้แทน ผอ.สสภ. ชี้แจงว่า จังหวัดจันทบุรีควรมีการติดตามและทบทวนแผนงาน/โครงการที่บรรจุในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดจันทบุรี โดยรวบรวมข้อมูลแผนงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จหรือโครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ แต่มีความสำคัญและจำเป็นจะต้องดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนการแก้ปัญหาด้านการจราจรของจังหวัด และรายงานผลให้ที่ประชุมพิจารณาอีกครั้ง

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสาน สนข. เกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการดำเนินการติดตามและทบทวนแผนงาน/โครงการที่บรรจุในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดจันทบุรี เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนการแก้ปัญหาด้านการจราจรของจังหวัดต่อไป</td><td></td></tr>
<tr><td>

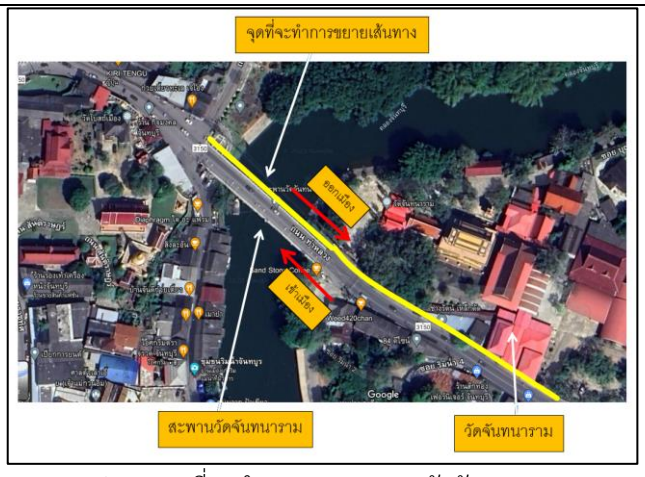
๒. การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดจันทบุรี ได้รับหนังสือร้องเรียนจากประชาชนว่า ได้รับความเดือดร้อนจากการจราจรติดขัดในเขตชุมชนของอำเภอเมืองจันทบุรี ระหว่างวันจันทร์ - วันศุกร์ ช่วงเวลา ๐๗.๐๐ - ๐๘.๐๐ น. และช่วงเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๗.๓๐ น. โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกพระยาตรังไปจนถึงสี่แยกไฟแดงหน้าสถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรี มีสภาพการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก จึงประสงค์ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าวให้แก่ประชาชนอย่างเร่งด่วน โดยตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรีได้มีการประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนจังหวัดจันทบุรีและคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดจันทบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมมีมติให้ขยายสะพานวัดจันทนาราม เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่สะพานฯ พบว่า

๑) พื้นที่สะพานฯ มีความกว้าง ๘ เมตร ไหล่ทางกว้างฝั่งละ ๑ เมตร รวมเป็น ๑๐ เมตร

๒) พื้นที่ถนนช่วงลงสะพานฯ มีความกว้าง ๙ เมตร สามารถขยายถนนฝั่งวัดจันทนาราม ได้ประมาณ ๓ เมตร โดยไม่ต้องขอพื้นที่วัดเพิ่ม หากมีการขยายถนนเป็น ๓ ช่องทางจราจร ความกว้างช่องละ ๓ เมตร และไหล่ทางฝั่งละ ๑.๕๐ เมตร สามารถใช้เป็นช่องทางฝั่งขาออกเมือง จำนวน ๒ ช่องทาง เพื่อเร่งระบายรถไม่ให้ติดสะสมในเขตตัวเมือง หรือเบี่ยงการจราจรเพื่อรับรถขาเข้าตัวเมือง โดยคาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดสะสมได้</td><td>ทม.จันทนิมิต
สภ.เมืองจันทบุรี
สนง.จ.จันทบุรี</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



รูปแสดงจุดที่จะทำการขยายสะพานวัดจันทนาราม

ความเห็นในที่ประชุม

นายธวัชชัย อนามพงษ์ ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกุล) ให้ความเห็นว่า เขตชุมชนของอำเภอเมืองจันทบุรีมีปัญหาจราจรติดขัดสะสมต้องแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะสะพานวัดจันทนาราม ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ซึ่งในเบื้องต้นได้ประสานกับเทศบาลเมืองจันทนิมิตและสถานีตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรีเห็นว่า ควรเพิ่มช่องทางสัญจร เช่น ก่อสร้างสะพานใหม่ หรือดำเนินการขยายสะพานฯ จะช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

ผู้แทนเทศบาลเมืองจันทนิมิต แจ้งที่ประชุมว่า เทศบาลฯ ได้ดำเนินการสำรวจโครงสร้างสะพานฯ เบื้องต้นพบว่า โครงสร้างสะพานยังมีความแข็งแรง ผิวสะพานด้านบนชำรุดเล็กน้อย อาจต้องดำเนินการปรับปรุงบางส่วน และพื้นที่สะพานฝั่งวัดจันทนารามยังสามารถขยายได้ประมาณ ๓ เมตร เทศบาลฯ จึงเสนอให้ขยายสะพานดังกล่าว หรือก่อสร้างสะพานใหม่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ รวมถึงเทศบาลฯ มีแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองจันทบุรี บริเวณสะพานวัดจันทนาราม จำนวน ๒ แนวทาง ดังนี้

๑) ปรับปรุงสะพานฯ และขยายไหล่ทางเพิ่ม ๑ ช่องจราจร ในฝั่งขาออกเพื่อระบายรถไม่ให้ติดสะสม

๒) ก่อสร้างสะพานใหม่ มีจุดเริ่มต้นจากซอยจันทนิมิต ซอย ๕ เขตเทศบาลเมืองจันทนิมิต ข้ามแม่น้ำจันทบุรีเชื่อมชุมชนย่อยที่ ๑ บ้านลุ่ม เขตเทศบาลเมืองจันทบุรี หรือเชื่อมพื้นที่ตำบลท่าช้าง (หลังค่ายตากสิน) เขตองค์การบริหารส่วนตำบลท่าช้าง แต่พื้นที่จะต้องขออนุญาตเจ้าของที่ดินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขออนุญาตก่อสร้างสะพาน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เทศบาลฯ มีแผนงานโครงการที่จะดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรฯ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

๑) โครงการก่อสร้างถนน มีจุดเริ่มต้นจากโค้งเจริญเคหะมาสิ้นสุดที่ซอยจันทนิมิต ๕ ระยะทาง ๓๐๐ เมตร เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียนสตรีมารดาพิทักษ์

๒) โครงการขยายถนนจันทนิมิตซอย ๕ เป็นถนนผิวทางคอนกรีต จำนวน ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๒ กิโลเมตร ถนนผิวทางลาดยาง จำนวน ๒ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๒ กม. (เขตเทศบาลเมืองจันทนิมิต) และถนนผิวทางลาดยาง จำนวน ๒ ช่องจราจร ระยะทาง ๕๐๐ เมตร (เขตเทศบาลตำบลพลับพลานารายณ์) โดยจะดำเนินการขยายเขตทางให้เป็น ๔ ช่องจราจร ตลอดระยะทาง จะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรของรถในเขตเมืองให้ออกถนนสุขุมวิทได้ โดยไม่ต้องเข้าเมือง แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากติดปัญหาด้านข้อกฎหมายและงบประมาณ ซึ่งโครงการดังกล่าวมีขนาดใหญ่เกินศักยภาพของเทศบาลฯ จึงจำเป็นต้องขอความอนุเคราะห์สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดจันทบุรี พิจารณาออกแบบแปลนก่อสร้างและประมาณการราคาต่อไป

ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรี ให้ความเห็นว่า การขยายสะพานฯ เป็นแนวคิดที่ดี แต่ต้องพิจารณาส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย เช่น การจัดจราจรบนสะพานฯ ในบริเวณที่แคบและเป็นคอขวด เป็นต้น โดยสาเหตุหลักของปัญหาการจราจรในเขตเมืองจันทบุรี คือ ในเขตตัวเมืองมีโรงเรียนขนาดใหญ่ จำนวน ๔ โรงเรียน ผู้ปกครองเดินทางรับ - ส่ง นักเรียน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
หากในอนาคตจังหวัดสามารถจัดหาจุดจอดรถด้านนอกเขตตัวเมืองจันทบุรี เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถโดยสารสาธารณะ หรือรถโรงเรียน จะช่วยแก้ปัญหารถติดได้ ประธาน มีความเห็นว่า ๑) จังหวัดจะต้องเดินหน้าแก้ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างเร่งด่วน ไม่ว่าจะเป็นการขยายสะพานฯ ให้เป็น ๓ ช่องจราจร หรือก่อสร้างสะพานใหม่ โดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมหารือแนวทางดำเนินการต่อไป ๒) ตัวอย่างแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรของโรงเรียนในกรุงเทพมหานครคือ การเหลื่อมเวลาการรับ - ส่งนักเรียน และกำหนดจุดรับ - ส่ง โดยใช้รถโดยสารสาธารณะ หรือรถไฟฟ้าของโรงเรียนซึ่งไม่อนุญาตให้ผู้ปกครองนำรถเข้ามาบริเวณหน้าโรงเรียนสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนได้ ในการนี้ขอให้เทศบาลฯ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดหาจุดจอดรถ รับ - ส่ง นักเรียน และรถโดยสารสาธารณะ หรือรถไฟฟ้าต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้เทศบาลเมืองจันทนิมิตดำเนินการ ดังนี้ ๑) เห็นชอบในหลักการการขยายช่องทางการจราจรบริเวณหน้าวัดจันทนาราม โดยให้จัดทำโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองจันทบุรี (บริเวณสะพานวัดจันทนาราม) และทำหนังสือขอรับการสนับสนุนโครงการที่เกินศักยภาพส่งให้จังหวัด เพื่อจะได้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ๒) ประสานสถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรีร่วมหารือกับโรงเรียนในเขตตัวเมืองจันทบุรี เพื่อพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร เช่น ใช้การเหลื่อมเวลาการรับ - ส่งนักเรียน และกำหนดจุดจอดรับ - ส่ง โดยใช้รถโดยสารสาธารณะ หรือรถไฟฟ้า อาจพิจารณาพื้นที่บริเวณสนามกีฬากลางจังหวัดจันทบุรีเป็นจุดจอดรับ - ส่ง เพื่อลดความหนาแน่นการจราจรในช่วงเวลาดังกล่าว ๓) จัดทำหนังสือขอรับการสนับสนุนโครงการขยายถนนซอยจันทนิมิต ๕ มายังจังหวัดฯ และให้สำนักงานจังหวัดฯ เป็นเจ้าภาพหลักประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ และเสนอของบประมาณต่อไป	

ลำดับที่ ๑๔ จังหวัดนครนายก

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๕
๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แผนงาน/โครงการพัฒนาถนนและไฟฟ้าแสงสว่าง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ดำเนินการในจังหวัดนครนายก รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก (นายสุรพล ประเสริฐสัมพันธ์) รายงานที่ประชุมว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ แขวงทางหลวงนครนายก (ขทล.นย.) มีแผนงาน/โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างขยายทางจราจรถนน ทล. ๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เขื่อนขุนด่านปราการชล ตำบลหินตั้ง อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ระหว่าง กม.๑๒+๕๐๐ - กม.๑๔+๐๐๐ จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างการของบประมาณเพิ่มเติม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล. ๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เขื่อนขุนด่านปราการชล กม.๕+๐๕๐ - กม.๖+๕๕๐ ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร ตำบลศรีนาวา อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร งบประมาณ ๓๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง ๓) โครงการก่อสร้างขยายทางจราจรถนน ทล. ๓๓๖๙ ตอน วัดอำภาศิริวงศ์ - คลอง ๑๖ ตำบลพระอาจารย์ อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก ระหว่าง กม.๑๒+๒๐๐ - กม.๑๓+๓๐๕ ระยะทาง ๑.๑๐๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๒ ล้านบาท คาดว่าจะได้ผู้รับจ้างประมาณเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๔) โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย (ช่องรอเลี้ยว) ถนน ทล.๓๓ ตอน นครนายก - จิกสูง กม.๑๔๓+๑๐๐ บริเวณบ้านโคกกระโดน ระยะทางประมาณ ๓๐๐ เมตร งบประมาณ ๑๐ ล้านบาท ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการก่อสร้างช่องรอเลี้ยว ปัจจุบันได้ผู้รับจ้างแล้วอยู่ระหว่างขั้นตอนเตรียมลงนามในสัญญาจ้าง ๕) โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางถนน ทล. ๓๐๗๖ ตอน นครนายก - บางหอยกม.๔+๖๐๐ - กม.๖+๗๐๐ งบประมาณ ๓๕ ล้านบาท อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญาจ้าง ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครนายก (ขทช.นย.) รายงานที่ประชุมว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีแผนงาน/โครงการบำรุงรักษาระบบโครงข่ายทางถนน จำนวน ๑๐ โครงการ งบประมาณ ๙๘.๐๕ ล้านบาท งานอำนวยความปลอดภัยและแก้ไขบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณ ๔๘.๓๐ ล้านบาท และงานยกระดับมาตรฐานทาง จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนถนนในพื้นที่จังหวัดนครนายก ให้ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงอันตราย ๒) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดูแลถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยเฉพาะจุดที่มีรถบรรทุกดินทำเศษดินและหินหล่นบนถนน ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้สำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายกกำชับผู้ประกอบการรถบรรทุกให้เข้มงวดกับผู้ขับขี่รถบรรทุกไม่ให้ทำเศษดินและหินหล่นบนถนน ๓) จังหวัดนครนายกมีความต้องการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบนับถอยหลัง ขอให้ ขทล.นย. พิจารณาดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบนับถอยหลังบริเวณสี่แยกในจังหวัดนครนายกต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕** รับทราบแผนงาน/โครงการของ ขทล.นย. และ ขทช.นย. และมอบหมาย ขทล.นย. ดำเนินการตามความเห็นที่ประชุมข้อ ๑) ข้อ ๒) และข้อ ๓) มอบหมาย ขทช.นย.ดำเนินการตามข้อ ๒) และมอบหมายสำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายกดำเนินการตามข้อ ๒) ต่อไป	ขทล. นครนายก ขทช. นครนายก สขจ. นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การรื้อถอนป้ายที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ติดตั้งในเขตทางหลวง รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า การรื้อถอนป้ายที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ติดตั้งในเขตทางหลวงที่อยู่ในความควบคุมของ ขทล.นย. ประจำเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ ดังนี้ **เขตทางหลวง** / **จำนวนป้าย** ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก ระหว่าง กม.๑๐๖+๓๔๘ - กม.๑๓๑+๘๑๔ : ๒๐ ทล.๓๐๕ ตอน องครักษ์ - นครนายก ระหว่าง กม.๔๔+๐๗๘ - กม.๗๔+๘๑๑ : ๖๕ ทล.๓๐๕ ตอน วัดนาบุญ - คลอง ๑๔ ระหว่าง กม.๑๕+๑๔๕ - กม.๓๔+๒๐๐ : ๑๘ ทล.๓๐๕๑ ตอน บางอ้อ - สำนักงานพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ ระหว่าง กม.๕+๘๘๑ - กม.๑๘+๘๐๐ : ๒๘ ทล.๓๐๕๒ ตอน ป่าส้าน - เขาชะโงก ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๗+๕๐๐๐ : ๑๔ ทล.๓๐๗๖ ตอน นครนายก - บางหอย ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๒๒+๐๔๑ : ๓๒ ทล.๓๒๒๒ ตอน เขาเพิ่ม - บ้านนา ระหว่าง กม.๒๖+๒๑๙ - กม.๓๘+๙๔๗ : ๑๒ ทล.๓๓๑๒ ตอน ลำลูกกา - คลอง ๑๖ ระหว่าง กม.๑๒+๓๔๘ - กม.๓๙+๒๐๖ : ๔๕๑ **รวม** : **๖๔๐** ผู้แทน ขทช.นย. รายงานที่ประชุมว่า ผู้ที่ประสงค์ติดตั้งป้ายแบบถาวรบริเวณริมถนนในสายทางของ ขทช.นย. จะต้องขออนุญาตการติดตั้งป้ายก่อน แต่ถ้าเป็นการติดตั้งป้ายแบบชั่วคราวต้องกำหนดว่าจะขอติดตั้งป้ายจำนวนกี่วัน หากสิ้นสุดกำหนดวันติดตั้งป้ายแล้วยังไม่รื้อถอน ขทช.นย. จะดำเนินการรื้อถอนป้ายออกทันที แต่ส่วนใหญ่ ขทช.นย. จะรื้อถอนป้ายแบบติดตั้งชั่วคราวที่ไม่ได้ขออนุญาตและเป็นป้ายที่บดบังทัศนียภาพการมองเห็นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถ **ความเห็นที่ประชุม** ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขทล.นย. และ ขทช.นย. มีการประชุมหารือกับผู้ประกอบการและเอกชน เพื่อทำความเข้าใจในหลักเกณฑ์การติดตั้งป้าย และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการและเอกชนเข้าใจการติดตั้งป้ายให้ได้มาตรฐาน ไม่บดบังทัศนียภาพการมองเห็น **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕** รับทราบและมอบ ขทล.นย. และ ขทช.นย. ดำเนินการตามความเห็นของที่ประชุมต่อไป	ขทล. นครนายก ขทช. นครนายก
๓. การติดตั้งแบริเออร์บนเกาะกลางถนน ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า การวางแบริเออร์เพิ่มเติมบริเวณจุดกลับรถคลองคล้อให้เป็นจุดกลับรถขาเดียว และการทาสีตีเส้นจราจรบริเวณจุดกลับรถ กม.๐+๔๓๐ - กม.๗+๐๖๘ จะดำเนินการเป็นช่วง ๆ จำนวน ๑๕ แห่ง และมีช่องจราจรรอเลี้ยว งบประมาณ ๒.๓๑๖ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรองบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** การติดตั้งแบริเออร์บนเกาะกลางถนน ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง บริเวณจุดกลับรถขนาดแบริเออร์มีความสูงทำให้บดบังทัศนียภาพในการมองเห็น จึงเห็นว่าแบริเออร์ควรมีการลดระดับความสูงลดหลั่นลงมาเพื่อให้รถที่จะกลับรถมองเห็นรถอีกฝั่งได้ชัดเจน รวมทั้งการทาสีตีเส้นไหล่ทางให้มีความชัดเจน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ขทล.นย. พิจารณาดำเนินการตามข้อคิดเห็นที่ประชุมต่อไป รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานติดตั้งแบริเออร์บนเกาะกลาง ทล.๓๐๔๙ ดังนี้ ๑) การเปิดแบริเออร์เพื่อให้เป็นจุดกลับรถบริเวณคลองคล้อ ที่ กม.๓+๘๕๐ เพื่อกลับรถทิศทางเข้าเมืองทิศทางเดียวไม่เหมาะสม จึงเห็นว่าควรปิดจุดกลับรถบริเวณนี้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการขนย้ายแบริเออร์และทยอยติดตั้งแบริเออร์ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ๒) การตีเส้นจราจรบริเวณจุดกลับรถ กม.๐+๔๓๐ - กม.๗+๐๖๘ เป็นช่วง ๆ จำนวน ๑๕ แห่ง งบประมาณ ๒.๓๑๖ ล้านบาท อยู่ระหว่างการขอรับการสนับสนุนงบประมาณ ๓) การติดตั้งปุ่มสะท้อนแสง จำนวน ๑,๗๐๐ ชิ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ขทล.นย. เร่งรัดดำเนินการต่อไป	ขทล. นครนายก

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

๔. การปรับปรุงเส้นทางเลี่ยงเมืองถนนสาย นย. ๒๐๑๑

ผู้แทน ขทช.นย. รายงานที่ประชุมว่า โครงการซ่อมสร้างผิวทางลาดยาง และปรับปรุงผิวทางลาดยางเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (HOT MIX IN - PLACE RECYCLING แบบ Re - Paving) เพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายถนนสาย นย.๒๐๑๑ แยก ทล.๓๓ - บ้านพรหมณี อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายกโดยใช้งบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น ๒๓๔.๗๗ ล้านบาท เส้นทางทั้ง ๒ ฝั่งจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจากผลกระทบการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติ ผลการดำเนินงานคาดว่าจะดำเนินงานแล้วเสร็จก่อนวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๕

ความเห็นที่ประชุม

การปรับปรุงเส้นทางเลี่ยงเมือง ถนนสาย นย.๒๐๑๑ เมื่อ ขทช.นย. ดำเนินการปรับปรุงถนนแล้วเสร็จขอให้ดูแลสภาพถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง และบริเวณทางโค้งให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ รับทราบการปรับปรุงเส้นทางเลี่ยงเมือง ถนนสาย นย.๒๐๑๑ และมอบ ขทช.นย. ดำเนินการดูแลสภาพถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง และบริเวณทางโค้งให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย

</td><td>ขทช.
นครนายก</td></tr>
<tr><td>

๕. การจัดระเบียบร้านค้าบนทางหลวงสายต่าง ๆ

ผู้แทนเทศบาลเมืองนครนายก รายงานที่ประชุมว่า การประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดนครนายก (กรอ.จังหวัดนครนายก) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้มีมติมอบหมายเทศบาลเมืองนครนายกแต่งตั้งคณะทำงานจัดระเบียบการค้าขายบนบาทวิถีในเขตเทศบาลเมืองนครนายก ปัจจุบันเทศบาลเมืองนครนายกได้ส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ประธานหอการค้า ตัวแทนพ่อค้าแม่ค้า กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในจังหวัดนครนายกให้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะทำงานจัดระเบียบร้านค้าบนบาทวิถี และได้กำชับพ่อค้าแม่ค้าไม่ให้ตั้งวางสินค้าขายของบนบาทวิถีและไม่ให้รุกล้ำแนวเส้นที่กำหนดไว้ ซึ่งเทศบาลเมืองนครนายกจะได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานในการประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งต่อไป

รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้จัดระเบียบร้านค้าที่รุกล้ำในเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตทางหลวง ดังนี้

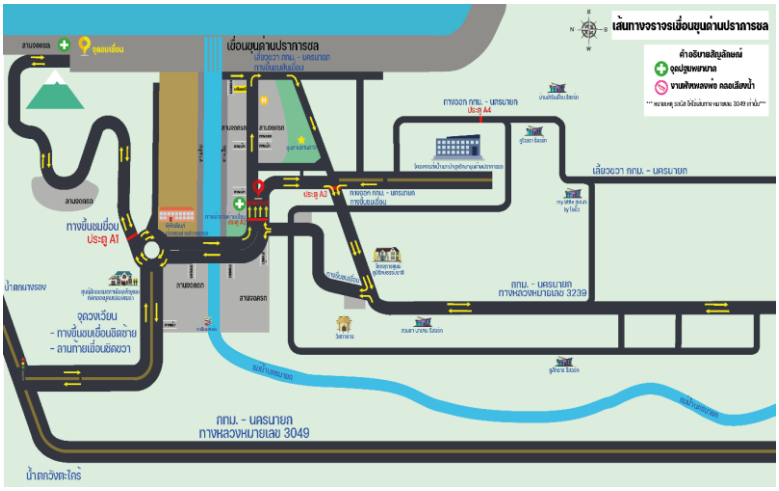
หมวดทางหลวง	เขตทางหลวง	ยื่นหมาย (ราย)	รื้อถอน (ราย)
หมวดทางหลวงบางอ้อ	ทล.๓๐๕ ตอน องครักษ์ - นครนายก ช่วงระหว่าง กม.๗๒+๐๕๐ - กม.๗๓+๗๗๕ ด้านขวาทาง	๑๒	-
หมวดทางหลวงปากพลี	ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง ช่วงระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๑๘+๒๕๐ ด้านซ้ายทาง	๓๘	๑๖
หมวดทางหลวงองครักษ์	ทล.๓๓๑๒ ตอน ลำลูกกา - คลอง ๑๖ ช่วงระหว่าง กม.๒๐+๔๔๐ ด้านขวาทาง	๑	-
หมวดทางหลวงหนองเสือ	ทล.๓๐๕ ตอน วัดนาบุญ - คลอง ๑๔ ช่วงระหว่าง กม.๑๕+๑๔๕ - กม.๓๔+๒๐๐ ด้านขวาและซ้ายทาง	๙	-
หมวดทางหลวงบ้านนา	ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก ช่วงระหว่าง กม.๑๕+๑๔๕ - กม.๓๔+๒๐๐ ด้านขวาทาง	๓๗	๑๕
รวม		**๙๗**	**๓๑**

ความเห็นที่ประชุม

ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการจัดระเบียบร้านค้าให้อยู่ในกรอบที่กำหนดไว้ไม่ให้มีผู้ค้าขายรายใหม่รุกล้ำในเขตทางหลวงมากกว่าเดิม

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ มอบหมาย ขทล.นย. และ ขทช.นย พิจารณาดำเนินการตามข้อคิดเห็นที่ประชุมต่อไป

</td><td>ขทล.
นครนายก
ขทช.
นครนายก</td></tr>
</table>

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. การเตรียมความพร้อมด้านการจราจรในการจัดงาน “ฟังเพลงพ่อคลอเสียงน้ำ” ในวันที่ ๓ - ๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้มีการประชุมหารือการจัดงานสำคัญของจังหวัดนครนายกในปี ๒๕๖๕ และปี ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก เป็นประธานการประชุม ได้หารือการจัดงาน “ฟังเพลงพ่อคลอเสียงน้ำ”เขื่อนขุนด่านปราการชล จังหวัดนครนายก วันที่ ๓ - ๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ และรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก (นายอุดมเขต ราษฎร์นุ้ย และนายสิทธิชัย สวัสดิ์แสน) เป็นรองประธาน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม ผู้แทนโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาเขื่อนขุนด่านปราการชล รายงานที่ประชุมว่า ได้เตรียมการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดภายในเขื่อนขุนด่านปราการชล โดยจัดการจราจรเป็นแบบเดินรถทางเดียว (One Way) เริ่มจากประตู A1 (ประตูทางเข้าเขื่อน) โดยรถนักท่องเที่ยวสามารถจอดรถได้ที่ลานจอดรถบริเวณ A2 จะมีการจัดเวทีการแสดง หากนักท่องเที่ยวจะขับรถขึ้นไปบนสันเขื่อนให้ใช้ประตู A3 นอกจากนี้ได้เปิดประตู A4 ทางออกอีก ๑ ประตู เพื่อเป็นการระบายรถที่ออกจากท้ายเขื่อนด้วย  เส้นทางภายในเขื่อนขุนด่านปราการชล ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้เตรียมจัดรถ Shuttle Bus สำหรับบริการนักท่องเที่ยว จุดแรกเป็นจุดจอดรอรับ - ส่งนักท่องเที่ยวบริเวณท้ายเขื่อน (A) รถจะวิ่งไปรับนักท่องเที่ยวบริเวณจุดจอดรถ (B) จุดจอดรถ (C) และไปจุดรอรับ - ส่งนักท่องเที่ยวบริเวณสันเขื่อน (D) และวนมาที่จุดจอดรถบริเวณจอดรถ (E) จำนวนรถให้บริการนักท่องเที่ยวมีดังนี้ ๑) ช่วงเวลา ๐๙.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. (รถจำนวน ๒ คัน) ๒) ช่วงเวลา ๑๔.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. (รถจำนวน ๔ คัน) ๓) ช่วงเวลา ๑๗.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. (รถจำนวน ๒ คัน) โดยจะขอสนับสนุนกำลังคนจากอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้คอยอำนวยความสะดวกให้บริการประจำจุดรับ - ส่งนักท่องเที่ยวต่อไป  เส้นทางการเดินรถ Shuttle Bus รองรับนักท่องเที่ยวในงาน “ฟังเพลงพ่อ คลอเสียงน้ำ” ครั้งที่ ๓ วันที่ ๓ - ๕ ธันวาคม ๒๕๖๕	สขจ. นครนายก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้จัดการจราจรบริเวณรอบเขื่อน ทั้งหมดมี ๖ จุด ได้แก่ ๑) สามแยกสัญญาณไฟนางรอง ๒) วงเวียนเขื่อนขุนด่านปราการชล ๓) บริเวณแยกประตูเขื่อน A2 ๔) บริเวณสี่แยกแก่งเทียม ๕) บริเวณแก่งน้ำซับ และ ๖) แยกวัดท่าด่านเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรให้กับนักท่องเที่ยว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕** มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก ดำเนินการเตรียมจัดรถ Shuttle Bus สำหรับบริการนักท่องเที่ยวต่อไป	
๗. แนวทางการรองรับปัญหาการจราจรในช่วงเทศกาลและวันหยุดประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ดำเนินการตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด พ.ศ. ๒๕๖๖ แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้ ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ระหว่างวันที่ ๑ - ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ๗ วัน ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ ช่วงควบคุมเข้มข้น ๗ วัน ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ - ๔ มกราคม ๒๕๖๖ ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ๗ วัน ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ ประกอบด้วยมาตรการ ๕ ด้าน คือ ๑) ด้านการบริหารจัดการ ๒) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม ๓) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ๔) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และ ๕) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังและบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองนครนายก รายงานที่ประชุมว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกดูแลการจราจรบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณแยกธนาคารทหารไทย ถนน ทล.๓๓ (สุวรรณศร) กม.๑๑+๐๐๐ เป็นสามแยกมีสัญญาณไฟจราจร เป็นทางโค้ง และมีช่องทางจราจรเพิ่มช่องทางด้านซ้ายในปี ๒๕๖๕ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๖ ครั้ง และบริเวณจุดก่อสร้างทางหลวงชนบท นย.๒๐๑๑ กม.๔๓+๐๐ - ๖+๖๐๐ ระยะทางประมาณ ๒.๓ กิโลเมตร ตั้งแต่บริเวณสี่แยกวังรี - จุดกลับรถเกาะกระชายนอกจากนี้มีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรดูแลอำนวยความสะดวกการจราจรในบริเวณแยกสุพรรณิการ์ แยกช้าง แยกสามสาว แยกเจดีย์ทอง แยกนครนายก แยกโรงพยาบาล แยกศิลาทอง แยกวัดอุดม แยกบุ่งกระเบา แยกประชาเกษม แยกสาลิกา แยกนางรอง และประตูเขื่อนขุนด่านปราการชล A2 รวมทั้งจุดที่มีปัญหาการจราจร เช่น แยกนครนายก แยกโรงพยาบาล แยกศิลาทอง แยกบุ่งกระเบา และแยกประชาเกษม เป็นต้น รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า บริเวณจุดเสี่ยง แยกธนาคารทหารไทยถนน ทล.๓๓ บริเวณนี้เดิมมีการแก้ไขปัญหาทดลองเพิ่มช่องทางด้านซ้ายให้ผ่านตลอด ต่อมามีการปรับเปลี่ยนให้มีการติดป้ายให้ช่องเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟจราจร และมีป้ายเตือนก่อนถึงทางแยก ๕๐๐ เมตร แต่ผู้ขับขี่ยังคงเข้าใจผิดว่าช่องทางจราจรด้านซ้ายให้ผ่านตลอด โดย ขทล.นย จะได้แก้ไขปัญหาบริเวณจุดเสี่ยงแยกธนาคารทหารไทยต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** บริเวณจุดเสี่ยง แยกธนาคารทหารไทย ถนน ทล.๓๓ เป็นสามแยกสัญญาณไฟจราจร เป็นทางโค้ง มีช่องทางจราจรเพิ่มช่องทางด้านซ้าย ซึ่งผู้ขับขี่อาจเข้าใจผิดว่าช่องทางซ้ายผ่านตลอด เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ขอให้ทำสัญญาณไฟกระพริบหรือป้ายเตือนให้หยุดรอสัญญาณไฟจราจร หรือรวมช่องจราจรเสริมกับช่องจราจรซ้ายให้รวมเป็นช่องจราจรเดียวกัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕** มอบหมาย ขทล.นย. ดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณแยกธนาคารทหารไทย ถนน ทล.๓๓ ต่อไป	ปภ.จ.นครนายก สภ.เมืองนครนายก ขทล.นครนายก
๘. สรุปผลการดำเนินงาน อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข. รายงานว่า ในฐานะอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ได้ติดตามและจัดทำสรุปผลการดำเนินงาน อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อแสดงผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น จึงสรุปผลการดำเนินงานเพื่อให้จังหวัดพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการติดตามผลการปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาการจราจรและพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในพื้นที่ โดยในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ สนข. ได้มีการประสานและเข้าร่วมการประชุม อจร. กับจังหวัดในภูมิภาค เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด จำนวน ๔๐ ครั้ง ใน ๒๕ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๘๙ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. (ทั่วประเทศ จำนวน ๗๖ จังหวัด) โดยจังหวัดนครนายกมีการจัดประชุม อจร. จำนวน ๓ ครั้ง ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและการจราจรที่มีการพิจารณา และแก้ไขผ่านกลไก อจร.จังหวัด ประกอบด้วย ๕ ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ซึ่งรวมเรื่องที่มีการพิจารณาทั้งสิ้น จำนวน ๒๔๒ เรื่อง ประเด็นที่มีการพิจารณามากที่สุด ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๘๘ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๓๖ ประเด็นการพิจารณารองลงมา ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน ๕๖ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๑๔ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๔๑ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๙๔ เรื่องอื่น ๆ จำนวน ๓๘ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๗๐ และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๑๙ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๗.๘๕ โดยประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทั้ง ๕ ประเด็น อจร.จังหวัด ได้นำไปสู่การดำเนินการแล้ว จำนวน ๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๓๖ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๒๐๐ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๖๔ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบ	
๙. การติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) ในบริเวณทางแยกที่สำคัญ ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกที่สำคัญในจังหวัดนครนายก ต่อมาจังหวัดนครนายกได้มีหนังสือถึงกรมทางหลวง (ทล.) ขอให้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมในการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) ในบริเวณทางแยกสำคัญของจังหวัดนครนายก ซึ่งอยู่ระหว่าง ทล. พิจารณา ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานที่ประชุมว่า ได้หารือเรื่องการขอให้ติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจรจังหวัดนครนายกกับผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. ทราบว่า งานติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและงานปรับแก้จังหวะสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดนครนายกอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนครนายก (ขทล.นย.) โดยมีสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. เป็นผู้กำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง หากเกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดนครนายกสามารถร้องขอให้ ทล. ดำเนินการสำรวจและจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร เพื่อวิเคราะห์ปรับแก้จังหวะสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้น หากจังหวัดนครนายกมีความประสงค์จะติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดนครนายกสามารถส่งรายละเอียดชื่อทางแยกที่มีความประสงค์จะติดตั้งสัญญาณไฟจราจรมายังสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. และเสนอให้ใช้งบประมาณของจังหวัดเพื่อความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาการจราจร **ความเห็นที่ประชุม** จังหวัดนครนายกพิจารณาแล้วจะจัดสรรงบประมาณในการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจรให้กับ ขทล.นย. และขอให้ สนข. รับข้อสังเกตจากการประชุม อจร.จังหวัดนครนายกเสนอต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) เรื่อง การกระจายอำนาจการบริหารงบประมาณสู่ส่วนภูมิภาคให้มากขึ้น เพื่อลดขั้นตอนและเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งจะช่วยให้การแก้ปัญหาของประชาชนได้อย่างทันท่วงที **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบ ขทล.นย. เตรียมแผนงานการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) เพื่อเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจังหวัดนครนายกต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานที่ประชุมว่า การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ได้มีการติดตามความก้าวหน้าในการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) ในบริเวณทางแยกสำคัญของจังหวัดนครนายก โดยที่ประชุมมีมติมอบหมาย ขทล.นย. เตรียมแผนงานการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้ลงพื้นที่สำรวจบริเวณทางแยกสำคัญที่จะติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจรในเขตจังหวัดนครนายกแล้วทั้งหมด ๒๔ ทางแยก ทั้งถนนสายหลัก	ขทล. นครนายก สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และถนนสายรอง แบ่งเป็นทางสามแยก จำนวน ๑๓ ทางแยก ทางแยกสี่แยก จำนวน ๑๑ ทางแยก งบประมาณดำเนินการทั้งสิ้น ๖ ล้านบาท ประธานการประชุม ได้เสนอข้อคิดเห็นว่า การติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร บริเวณแยกสำคัญควรคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก เพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น จึงขอให้ ขทล.นย. จัดทำรายละเอียดโครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรดังกล่าว โดยให้ระบุบริเวณแยกที่สำคัญต้องเร่งดำเนินการก่อนบนถนนสายหลัก ถนนสายรอง ตามลำดับที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัดนครนายกนำมาเสนอของบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ของจังหวัดนครนายก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมาย ขทล.นย. จัดทำรายละเอียดโครงการติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร (Traffic Countdown) เพื่อเสนอของบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ตามแผนพัฒนาจังหวัดนครนายกต่อไป	
๑๐. การพัฒนาเส้นทางเลือกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ทล. ๓๐๕ แขวงทางหลวงปทุมธานี (ขทล.ปท.) รายงานที่ประชุมว่า ได้เสนอโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ด้านตะวันตก) เชื่อมต่อ ทล.๓๔๗ และเชื่อมโยงทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ด้านตะวันออก) ไปบรรจบกับ ทล.๓๕๒ แบ่งเป็น ๒ ช่วง โดยช่วงที่ ๑ โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่สายแยก ทล.๙ (บ้านบางเตย) - บรรจบ ทล.๓๒๑๔ (บ้านพร้าว) ได้เสนอขอรับงบประมาณก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และช่วงที่ ๒ จาก ทล.๓๒๑๔ จุดตัดคลอง ๕ - คลอง ๗ เสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ทชช.ปท. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ปรับปรุงถนนสายทางจากคลอง ๕ - คลอง ๑๕ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวแล้ว ประธานผู้ประกอบการรุ่นใหม่ (YEC) หอการค้าจังหวัดนครนายกเสนอรูปแบบการพัฒนาสายทางแนวใหม่ จำนวน ๓ รูปแบบ ดังนี้ ๑) รูปแบบที่ ๑ เริ่มจากจุดตัดถนนจากแยกบางขันข้ามถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกสิ้นสุดที่โค้งวัดเชี่ยวโอสถ ระยะทาง ๓๐ กิโลเมตร ๒) รูปแบบที่ ๒ จุดตัดถนนจากแยกบางขันข้ามถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก เชื่อมต่อ นย. ๒๐๒๔ แล้วเลี้ยวขวาออกมาบรรจบกับ ทล. ๓๐๕ ระยะทาง ๔๐ กิโลเมตร ๓) รูปแบบที่ ๓ เริ่มจากจุดตัดถนนแยกบางขันข้ามถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก มาเชื่อมต่อกับถนนเส้นป่าขะ (ถนนเทศบาล ๕) ระยะทาง ๔๐ กิโลเมตร **ความเห็นที่ประชุม** ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดเสนอแผนงานการก่อสร้างถนนคู่ขนานกับ ทล.๓๐๕ เพื่อเสนอขอรับงบประมาณโดยเร็ว เพื่อให้สอดรับกับโครงการของ ขทล.ปท. โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ด้านตะวันตก) เชื่อมต่อกับ ทล.๓๔๗ และเชื่อมโยงทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ด้านตะวันออก) ไปบรรจบกับ ทล.๓๕๒ ช่วงที่ ๒ ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๗๐ เสนอเส้นทางเลือกเพิ่มเติมในการแก้ไขปัญหาการจราจร ทล.๓๐๕ ระหว่างขั้นตอนดำเนินการเสนอโครงการก่อสร้างถนนคู่ขนานฯ จำนวน ๔ เส้นทาง ดังนี้ ๑) ทล.๓๒๑๔ - ทช.นย. ๓๐๑๒ ระยะทาง ๓๓.๑๐๐ กิโลเมตร ๒) มอเตอร์เวย์ M๖ ช่วงบางปะอิน - แก่งคอย ซึ่งมีทางเชื่อม ทล.๓๒๒๒ บ้านนา - แก่งคอย ผ่าน ทล.๓๓ อำเภอบ้านนา เข้าสู่จังหวัดนครนายก ๓) เส้นทางเลี่ยงอำเภอลำลูกกา - คลอง ๑๖ - วัดอำภาศิริวงศ์ อำเภอองครักษ์ ในการสัญจรเส้นทางกรุงเทพมหานคร - จังหวัดนครนายก ๔) ทล.๓๓ เข้าสู่อำเภอหินกอง จังหวัดสระบุรี เลี้ยวซ้ายสู่ถนนพหลโยธิน (ทล.๑) เพื่อเดินทางไปยังกรุงเทพมหานคร	ขทล. นครนายก ขทช. นครนายก สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เห็นชอบรูปแบบการพัฒนาสายทาง ๓ รูปแบบของประธานผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัดนครนายก และมอบหมาย ขทล.นย. และ ขทช.นย. เร่งรัดดำเนินการเสนอแผนงานการก่อสร้างถนนคู่ขนานกับ ทล.๓๐๕ และรูปแบบการพัฒนาสายทาง ๓ รูปแบบต่อไป และมอบฝ่ายเลขานุการฯ นำผลการประชุม อจร.จังหวัดนครนายกเสนอคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจจังหวัดนครนายก และขอความอนุเคราะห์ให้ สนข. พิจารณาผลักดันการดำเนินงานตามมติที่ประชุมต่อไป	
๑๑. การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา ผู้แทนสำนักงานจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า การประชุม กรอ.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ประธานหอการค้าจังหวัดนครนายกได้เสนอให้พิจารณาแนวสายทางถนนเลี่ยงเมือง (บายพาส) สู่แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดนครนายก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา โดยมติที่ประชุมมอบหมายให้ ขทล.นย. และตำรวจภูธรจังหวัดนครนายกดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก รายงานปัญหาการจราจรแยกบ้านนา และแยกบางอ้อ ดังนี้ ๑) ปัญหาการจราจรแยกบ้านนา มีสาเหตุมาจากบริเวณทางแยกมีชุมชน โรงเรียน ตลาด ธนาคาร ร้านสะดวกซื้อ ช่วงเวลาเร่งด่วนการจราจรจะหนาแน่น และในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ รวมทั้งวันหยุดนักขัตฤกษ์การจราจรจะติดขัดมาก เจ้าหน้าที่ตำรวจได้อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนโดยการควบคุมสัญญาณไฟจราจรประจำจุดแยกบ้านนา โดยมีเส้นทางเลี่ยงขาเข้ากรุงเทพฯ ให้ใช้ ทล.๒๐๒๔ ป่ายาง - องค์รักษ์ และ ทล.๓๐๕๑ บ้านนา - องครักษ์ และขาเข้านครนายก ให้ใช้ ทช.๒๐๐๓ บ้านนา - โรงเรียนเตรียมทหาร ตัดเข้า ทช.๒๐๑๓ ถนนโรงเรียนเตรียมทหาร - หนองรี ๒) ปัญหาการจราจรแยกบางอ้อ ในช่วงวันหยุดจะมีประชาชนเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดนครนายกเป็นจำนวนมาก และบริเวณแยกบางอ้อมีร้านค้าขายของฝากทำให้นักท่องเที่ยวแวะจอดรถซื้อสินค้า ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อำนวยความสะดวกให้กับประชาชน โดยการควบคุมสัญญาณไฟจราจรประจำจุดแยกบางอ้อ และกวดขันวินัยการจราจรเกี่ยวกับการจอดรถ โดยมีเส้นทางเลี่ยงขาเข้ากรุงเทพฯ ให้ใช้ ทล.๓๐๕๑ เพื่อไปออกถนนสายบางน้ำเปรี้ยว - องค์รักษ์ **ความเห็นที่ประชุม** ขอให้ ขทล.นย ขทช.นย. องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครนายก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางอ้อ และให้พิจารณาการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือการทำทางยกระดับข้ามบริเวณแยกบางอ้อ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรชะลอตัว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** ๑) มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ร่วมกับ ขทล.นย. ขทช.นย. รวบรวมข้อมูลเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและเส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัด เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวได้ทราบผ่านช่องทางออนไลน์ของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ๒) มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ขทล.นย. ขทช.นย. ผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา เป็นต้น ๓) มอบหมายสำนักงานส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดนครนายกบูรณาการข้อมูลร่วมกับ ขทล.นย. ขทช.นย. และ อปท. ผู้แทนสำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดนครนายก รายงานความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา ในส่วนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงการจราจรติดขัด ติดตั้งกระจกโค้งมน ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง การตั้งด่านความปลอดภัยในช่วงเทศกาล รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์ในหลายพื้นที่แล้ว	ขทล. นครนายก ขทช. นครนายก อปท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) ขอให้ดูแลตัดหญ้าในสายทางต่าง ๆ บริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา รวมทั้งเส้นทาง ทล.๓๐๕ และ ทล.๓๓ ซึ่งมีหญ้าขึ้นปกคลุมข้างทางเป็นจำนวนมาก ส่งผลต่อภาพลักษณ์ในการเดินทาง ๒) การสร้างสะพานให้รถบรรทุกข้ามบริเวณแยกบางอ้อ - แยกบ้านนา เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งลดปัญหาเส้นทางจราจรชำรุดจากรถบรรทุกหนัก ควรคำนึงถึงประชาชนที่ค้าขายอยู่บริเวณดังกล่าวด้วย หรือควรสร้างจุดกลับรถแบบยกระดับ (เกือกม้า) บริเวณ ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก กม.๑๑๑+๓๐๐ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมาย ขทล.นย. ดำเนินการดูแลตัดหญ้าในสายทางต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งผลต่อภาพลักษณ์ในการเดินทาง และพิจารณาการก่อสร้างจุดกลับรถแบบยกระดับ (เกือกม้า) ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก กม.๑๑๑+๓๐๐ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	
๑๒. การแก้ไขปัญหาการติดตั้งแบริเออร์ บริเวณ ทล.๓๐๕๑ ผู้แทนนายอำเภอบ้านนา รายงานที่ประชุมว่า ประชาชนได้ร้องขอให้เปิดแบริเออร์ บริเวณจุดกลับรถแยกโรงพยาบาลบ้านนา เนื่องจากไม่ได้รับความสะดวกจากการติดตั้งแบริเออร์ในจุดดังกล่าว รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้ทำการเปิดแบริเออร์บริเวณแยกโรงพยาบาลบ้านนาให้เป็นจุดกลับรถ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่โรงพยาบาลและประชาชนผู้ใช้บริการตามความเห็นที่ประชุม อจร.นครนายกแล้ว **ความเห็นที่ประชุม** ขอให้ ขทล.นย. พิจารณาตำแหน่งจุดเปิดแบริเออร์ให้เป็นจุดกลับรถให้มีระยะห่างเพิ่มขึ้น เพื่อป้องกันรถจักรยานยนต์ขับรถย้อนศร และขอให้ติดตั้งเป้าสะท้อนแสงและไฟกระพริบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** มอบหมาย ขทล.นย. พิจารณาดำเนินการตามความเห็นที่ประชุมต่อไป รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้ดำเนินการเพิ่มระยะการตั้งแบริเออร์ ทล.๓๐๕๑ จากเดิมให้ยากขึ้น เพื่อป้องกันรถย้อนศรและรถจากทางแยกของถนนฝั่งตรงข้ามแบริเออร์ โดยแบริเออร์มีขนาดความสูง ๘๐ เซนติเมตร และติดตั้งไฟสะท้อนแสง/ไฟกระพริบบนแบริเออร์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนในเวลากลางคืนแล้ว **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ขอให้ติดตั้งแบริเออร์ที่มีขนาดความสูง ๘๐ เซนติเมตร ในเส้นทางอื่นด้วย เนื่องจากแบริเออร์ที่มีขนาดความสูง ๘๐ เซนติเมตร ทำให้มองเห็นทัศนวิสัยได้ชัดเจน ๒) ขอให้ ขทล.นย. ดำเนินการแก้ไขปัญหา ทล.๓๐๔๙ บริเวณหน้าอุทยานวังตะไคร้เนื่องจากมีการตั้งแผงลอยรุกล้ำบนถนน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมาย ขทล.นย. พิจารณาการติดตั้งแบริเออร์ที่มีความสูงขนาดไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร ในสายทางอื่น ๆ และแก้ไขปัญหาการจัดตั้งแผงลอยบนถนนบริเวณหน้าอุทยานวังตะไคร้ต่อไป	ขทล. นครนายก
๑๓. การปลูกฝังวินัยจราจรให้เด็กนักเรียน ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากการประชุมบริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ตำรวจภูธรจังหวัดทุกจังหวัดนำตัวอย่างแนวคิดเรื่องการปลูกฝังวินัยจราจรให้เด็กนักเรียน เสนอในการประชุม อจร.จังหวัดเป็นวาระพิเศษเพื่อบูรณาการดำเนินการในโรงเรียนในจังหวัดต่าง ๆ นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายนั้นเป็นเพียงการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ควรมีมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแบบยั่งยืน เช่น กำหนดให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในหลักสูตรการศึกษาภาคบังคับตั้งแต่ระดับประถมศึกษาตอนต้นจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** เห็นชอบให้ตำรวจภูธรจังหวัดนครนายกบูรณาการข้อมูลร่วมกับขนส่งจังหวัดนครนายก เพื่อขับเคลื่อนแนวคิดดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม	ภ.จว. นครนายก ขสจ. นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ได้ร่วมกับขนส่งจังหวัดนครนายก (ขสจ.นย.) และสถาบันการศึกษา จัดทำ “โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่” ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นการอบรมให้ความรู้ปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็กนักเรียนโรงเรียนต่าง ๆ ระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษาในพื้นที่จังหวัดนครนายก รวม ๒๐ ครั้ง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ให้มีการอบรมปลูกฝังวินัยจราจรรวมทั้งการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยให้กับผู้เข้าร่วมอบรมด้วย ๒) จังหวัดนครนายกได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนจังหวัดนครนายกแล้ว แต่ยังไม่มีการจัดประชุม จึงเห็นควรให้มีการจัดประชุมคณะอนุกรรมการดังกล่าวเพื่อวางแผนในการขับเคลื่อนและเตรียมความพร้อมต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก และ ขสจ.นย. ดำเนินการปลูกฝังวินัยจราจร รวมทั้งการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยต่อไป	
๑๔.ความก้าวหน้าการก่อสร้างท่อระบายน้ำ (ท่อลอด) บริเวณสะพานลำรางหนองอ้อ สะพานลำรางหนองตาดำ และสะพานลำรางหนองแจงแมง อำเภอเมืองนครนายก และอำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก ถนนสุวรรณศร เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมว่า คณะกรรมการโครงการสมาชิกวุฒิสภา พบประชาชนในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออก เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ ได้มีการติดตามประเด็นกรณีถนนสุวรรณศรขวางทางน้ำเมื่อฝนตกลงมาทำให้น้ำท่วมขังประชาชนในพื้นที่ได้รับความเดือดร้อน จึงขอให้แขวงทางหลวงนครนายก (ขทล.นย.) เพิ่มศักยภาพท่อระบายน้ำบริเวณสะพานลำรางหนองอ้อ สะพานลำรางหนองตาดำ และสะพานลำรางหนองแจงแมง อำเภอเมืองนครนายก และอำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้ขุดลอกแนวร่องน้ำบริเวณสะพานลำรางหนองอ้อ สะพานลำรางหนองตาดำ และสะพานลำรางหนองแจงแมงเรียบร้อยแล้ว ในด้านการเพิ่มศักยภาพของท่อระบายน้ำ ทล.๓๓ กม.๑๓๕+๘๗๕ โดยเปลี่ยนท่อลอดให้มีขนาดใหญ่กว่าเดิมอาจทำให้พื้นที่อีกฝั่งถนนมีน้ำท่วมขัง หากมีการปล่อยน้ำจากชลประทานจะมีน้ำเข้าสู่พื้นที่ของเอกชน ขณะนี้สำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ ฝ่ายออกแบบอยู่ระหว่างพิจารณาว่าสามารถดำเนินการอย่างไรได้บ้าง และจะแจ้งผลการพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมอาจมีผู้ได้รับผลกระทบในด้านต่าง ๆ ซึ่งต้องเจรจากับเอกชนเจ้าของพื้นที่ในบริเวณดังกล่าว และเห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานในการวางแผนจัดการปัญหาน้ำท่วมบริเวณวัดต่ำสะพานลำรางหนองอ้อ สะพานลำรางหนองตาดำ และสะพานลำรางหนองแจงแมง (บริเวณถนนสุวรรณศร) อำเภอเมืองนครนายก และอำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครนายก รับความเห็นที่ประชุมเพื่อแต่งตั้งคณะทำงานในการวางแผนจัดการปัญหาน้ำท่วม และมอบหมาย ขทล.นย. รายงานผลการพิจารณาการเพิ่มศักยภาพของท่อระบายน้ำ ทล.๓๓ กม.๑๓๕+๘๗๕ ในการประชุม อจร.จังหวัดนครนายกครั้งต่อไป	ขทล. นครนายก ปภ.จ. นครนายก
๑๕.การจัดงานขุนด่านมาราธอนประจำปี ๒๕๖๖ ประธานหอการค้าจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า การจัดงานขุนด่านมาราธอนประจำปี ๒๕๖๖ หอการค้าจังหวัดนครนายกได้ร่วมกับสมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดนครนายก สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวนครนายก และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้เตรียมจัดงานขุนด่านมาราธอนเป็นการจัดงานวิ่งมาราธอน ครั้งที่ ๔ โดยคณะผู้จัดงานวางแผนยกระดับการจัดงานขุนด่านมาราธอนให้เป็นกิจกรรมการวิ่งมาราธอนระดับนานาชาติ (International Marathon) โดยมีหลักเกณฑ์ที่จะต้องสมัครเป็นสมาชิกสหพันธ์สมาคมกรีฑานานาชาติ หรือ World Athletics และการกีฬาแห่งประเทศไทย รวมถึงสมาคมนักจัดงานวิ่งระยะไกล (AIMS) เพื่อขอรับการประเมินรับรองมาตรฐานในระดับต่าง ๆ กำหนดการแข่งขันในวันอาทิตย์ที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ ณ เขื่อนขุนด่านปราการชล จนถึงจุดกลับตัวบริเวณแยกบุ่งกระเบา จังหวัดนครนายก การแข่งขันแบ่งออกเป็น ประเภทมินิมาราธอน ๑๐ กิโลเมตร ประเภทฮาล์ฟมาราธอน ๒๑.๑๐ กิโลเมตร	สภ.จังหวัดนครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประเภทมาราธอน ๔๒.๑๙๕ กิโลเมตร การจัดงานขุนด่านมาราธอนครั้งนี้จะปิดถนนด้านเดียว จึงขอความร่วมมือตำรวจภูธรจังหวัดนครนายกปิดการจราจร ทล.๓๐๔๙ เริ่มต้นเขื่อนขุนด่านปราการชลจนถึงแยกบุ่งกระเบา ช่วงเวลา ๐๓.๓๐ - ๑๐.๓๐ น. ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมทราบว่า การปิดเส้นทางการจราจรเพื่อจัดงานขุนด่านมาราธอนระดับนานาชาติจะต้องไปดูพื้นที่ถ้าปิดเส้นทางจะกระทบกับการท่องเที่ยวมากน้อยเพียงใด รวมทั้งความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบความปลอดภัย จึงเสนอให้จังหวัดนครนายกจัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดงานมาราธอนนานาชาติจังหวัดนครนายกร่วมกันต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดนครนายกจัดตั้งคณะทำงานเพื่อประเมินผลกระทบเส้นทางการจัดงานขุนด่านมาราธอนนานาชาติต่อไป	
๑๖.การพัฒนาเส้นทางหลักของจังหวัดนครนายก เพื่อเตรียมการจัดทำคำของบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ รองผู้อำนวยการ ขทล.นย. รายงานที่ประชุมว่า ได้เสนอของบประมาณจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพสายทาง ทล.๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เขื่อนขุนด่านปราการชล กม.๑๔+๐๐๐ - กม.๑๕+๕๐๐ ระยะทาง ๑.๕๐๐ กิโลเมตร ตำบลหินตั้ง อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ถนนเดิม ๒ ช่องจราจร เป็นถนน ๔ ช่องจราจร ปริมาณงาน ๑ แห่ง งบประมาณ ๔๐.๐๐๐ ล้านบาท สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ขทล.นย. ได้เสนอของบประมาณของกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน ๕ โครงการ ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางเป็นช่วง ๆ ทล.๓๐๗๖ ตอน นครนายก - บางหอย กม.๑๓+๐๐๐ - กม.๑๖+๐๐๐ เป็นช่วง ๆ ปริมาณงาน ๖๐,๐๐๐ ตร.ม. งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๒) กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทล.๓๐๗๖ ตอน นครนายก - บางหอย กม.๖+๗๐๐ - กม.๙+๗๐๐ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๓) กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทล.๓๐๗๖ ตอน นครนายก - บางหอย กม.๑๙+๐๐๐ - กม.๒๒+๐๔๑ งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ๔) งานก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล. ๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เขื่อนขุนด่านปราการชล กม.๖+๕๕๐ - กม.๘+๕๐๐ งบประมาณ ๔๐ ล้านบาท ๕) กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง กม.๒+๑๐๐ - กม.๓+๘๐๐, กม.๕+๐๐๐ - กม.๖+๕๐๐ (แยกบุ่งกระเบา - วัดหลวงพ่อปากแดง) งบประมาณจำนวน ๓๐ ล้านบาท ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครนายกรายงานที่ประชุมว่า ได้เสนอของบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้ ๑) งานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง นย.๒๐๐๓ อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก งบประมาณจำนวน ๔๕ ล้านบาท ๒) งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองชลประทาน ตำบลทรายมูล อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก งบประมาณจำนวน ๕ ล้านบาท ๓) งานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองท่าด่าน บนสายทาง นย.๔๐๑๖ อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘ หากโครงการดังกล่าวไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗ จะเสนอของบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘ ต่อไป **ความเห็นที่ประชุม** ๑) จังหวัดนครนายกควรมีศูนย์บัญชาการแห่งเดียว (Single Command) ในการสั่งการเกี่ยวกับการจราจรทั้งหมดภายในจังหวัดนครนายก เพื่อดูแลระบบการจราจรในภาพรวมของจังหวัดนครนายก โดยอาจทำเป็นลักษณะของการเช่าระบบในการควบคุมการจราจรเพื่อลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบำรุงรักษา	ขทล. นครนายก ขทช. นครนายก ภ.จว. นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) การปรับปรุงเส้นทางลอดใต้สะพานคลอง ๑๕ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ ๓ ตำบล ได้แก่ ๑) ตำบลโพธิ์แทน ๒) ตำบลบางปลากด และ ๓) ตำบลคลองใหญ่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนในพื้นที่และประชาชนที่เดินทางมาซื้อไม้ดอกไม้ประดับ ๓) การก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนที่มีการตัดต้นไม้ ควรมีการจัดทำบันทึกความร่วมมือ (MOU) กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้รับต้นไม้ไปดูแล โดยการล้อมต้นไม้เพื่อรักษาต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่และอายุมากต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมาย ขทล.นย. พิจารณาดำเนินการปรับปรุงเส้นทางลอดใต้สะพานคลอง ๑๕ และก่อสร้างถนนเส้นหนองแสง - นาหินลาด และมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดนครนายกพิจารณาการจัดทำศูนย์บัญชาการแห่งเดียว (Single Command) ในการสั่งการเกี่ยวกับการจราจรภายในจังหวัดนครนายก	

ลำดับที่ ๑ จังหวัดชุมพร

๑. การประชุม อจร.จังหวัดชุมพร ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๕

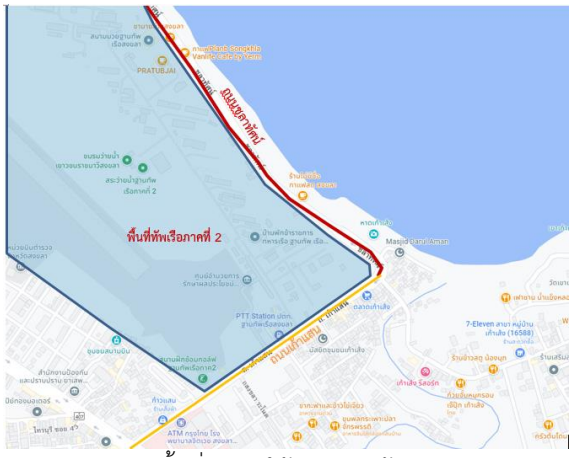
ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดชุมพร และความคืบหน้าโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จังหวัดชุมพร ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดชุมพร ประกอบด้วย การคมนาคมทางถนน ทางราง และทางอากาศ ทั้งโครงข่ายการคมนาคมในปัจจุบัน โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ และแผนงานโครงการในอนาคต รวมถึงโครงการสำคัญของกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้แก่ แผนแม่บท MR - Map และโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน นอกจากนี้ที่ปรึกษาโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้นำเสนอความคืบหน้าการดำเนินโครงการและผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ ณ โรงแรมลอฟท์ มาเนีย บูติค โฮเทลจังหวัดชุมพร ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ได้แจ้งต่อที่ประชุมถึงกำหนดการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและภาคใต้ชายแดนซึ่งกำหนดจัดประมาณเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๖๖ โดยจะประสานแจ้งรายละเอียดกำหนดการที่ชัดเจนให้ทราบในโอกาสต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่จังหวัดชุมพร และความคืบหน้าโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. ตามที่นำเสนอ	สนข.
๒. การเชื่อมโยงเส้นทางเข้าเมืองชุมพรกับโครงข่ายถนนหลัก ผู้แทนแขวงทางหลวงชุมพรได้นำเสนอรายละเอียดโครงการพัฒนาทางถนนในจังหวัดชุมพรของแขวงทางหลวงชุมพร โดยมีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ๔ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการสะพานข้ามคลองชลประทานระหว่างแยกปฐมพร - บ้านเขาบ่อ ๒) โครงการขยายช่องจราจรถนน ทล.๔๐๐๖ บ้านหาดยาย - บ้านวังตะกอ (กม. ๕๗+๕๐๐ - กม. ๕๔+๗๐๐) ๓) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.๔๑ ช่วงเขาบ่อ - บ้านท่าทอง (กม. ๑๐+๒๐๐ - กม. ๕๔+๗๐๐) และ ๔) โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางถนน ทล.๓๒๕๓ ช่วงบ้านปากคลอง - บ้านบางจาก (กม. ๒๒+๕๓๐ - กม.๓๔+๒๔๓) และแผนงานโครงการในอนาคต จำนวน ๙ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการขยายช่องจราจรถนน ทล.๔๐๖ ช่วงบ้านน้ำเย็น - บ้านหาดยาย ๒) โครงการบริหารจัดการชั้นทางถนน ทล.๔ ช่วงบ้านพ่อตาหินช้าง - บ้านวังครก ๓) โครงการทางแยกต่างระดับวังตะกอ ๔) ทางแยกต่างระดับเข้าอำเภอสวี ๕) โครงการบูรณะสะพาน ถนน ทล.๔๑๐๙ ช่วงบ้านปากคลอง - ตำบลปากน้ำชุมพร ๖) โครงการขยายถนน ทล.๔๑ ช่วงแยกปฐมพร - บ้านเขาบ่อ ๗) โครงการทางแยกต่างระดับท่าแซะ ๘) ทางแยกต่างระดับเขาปีบ และ ๙) โครงการทางแยกต่างระดับสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทชุมพร ได้นำเสนอรายละเอียดโครงการเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายรอบตัวเมืองชุมพร ได้แก่ โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.๔๑ เชื่อมต่อถนนผังเมืองรวมเมืองชุมพร สาย จ - ถนนเลี่ยงเมืองชุมพร (แยก ทล.๔๑ - ทล.๔) ซึ่งแขวงทางหลวงชนบทชุมพร จะขอรับการสนับสนุนงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ วงเงิน ๕ ล้านบาท เพื่อสำรวจออกแบบ และหากโครงการมีความพร้อมจะขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ประธานที่ประชุมได้แจ้งว่า จากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดชุมพร ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๓๐ น. ได้มีการเสนอเรื่องปัญหาจราจรแออัดในเขตตัวเมืองชุมพร เนื่องจากมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ขณะที่พื้นที่ถนนในเขตเมืองมีจำกัด ซึ่งได้หารือกันถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จึงขอให้ สนข. รับประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาการศึกษาแก้ไขปัญหาจราจรในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ได้รับจะนำประเด็นดังกล่าว	ขท.ชุมพร ขทช.ชุมพร สนข.

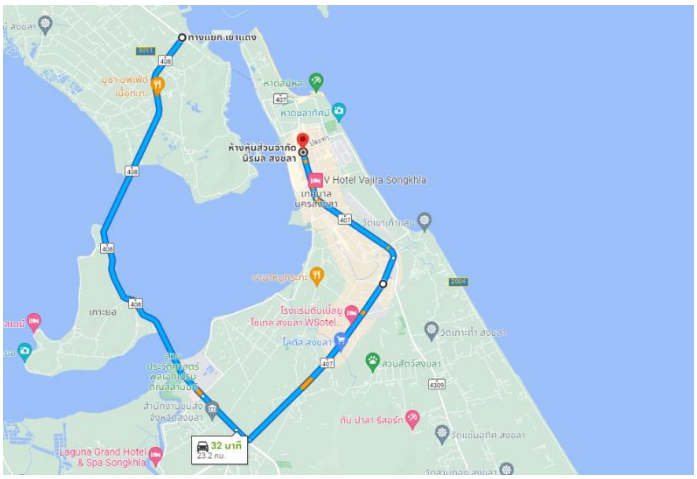
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ไปหารือกับสำนักงานขนส่งจังหวัดชุมพรเพื่อรับทราบปัญหาและแนวทางการดำเนินงาน เพื่อหารือในการประชุม อจร.จังหวัดชุมพร ครั้งต่อไป ๒) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดชุมพรกล่าวถึงปัญหาการใช้เส้นทางถนน ทล.๔ (ถนนเพชรเกษม) ขาล่องใต้ ช่วงบริเวณด่านตรวจตำรวจทางหลวงถึงทางเข้าตัวเมืองชุมพร บริเวณแยกปฐมพร ซึ่งพบว่าผู้ใช้เส้นทางจำนวนมากมีความสับสนในการเดินทางระหว่างการเข้าเมืองชุมพร การข้ามไปจังหวัดระนอง และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมักจะเข้าช่องจราจรผิด จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้แทนแขวงทางหลวงชุมพรได้ให้ข้อมูลว่า แขวงทางหลวงชุมพรได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทางเพิ่มเติมไปบางส่วนแล้ว อย่างไรก็ตาม แขวงทางหลวงชุมพรจะดำเนินการขอรับการจัดสรรงบเพื่อติดตั้งป้ายบอกทางแบบแขวนสูง (Overhead Sign) เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเข้าใจได้ชัดเจนยิ่งขึ้นต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบแผนงานโครงการของแขวงทางหลวงชุมพร และแขวงทางหลวงชนบทชุมพร และมอบหมายให้แขวงทางหลวงชุมพร พิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทางเพิ่มเติมต่อไป	
๓. การจัดระเบียบวินัยจราจรและวินัยสังคมในเขตเทศบาลเมืองชุมพร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรได้นำเสนอสภาพปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองชุมพร และการดำเนินการของตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร ได้แก่ ๑) ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณถนนปรมินทร์มรรคาถึงแยกหอนาฬิกา ซึ่งเป็นจุดรวมของถนนหลายสาย และเป็นย่านสถานศึกษาและหน่วยงานราชการ ตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรได้จัดกำลังตำรวจจราจร เทศกิจ และอาสาจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้ใช้เส้นทาง ๒) ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณถนนพิสิษฐ์พยาบาลและถนนปรมินทร์มรรคา ช่วงแยกหอนาฬิกาถึงแยกโชคอนันต์ ได้จัดทำป้ายบังคับจราจรเพิ่มเติม ๓) การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าและขอบทางกีดขวางการจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรได้ร่วมกับเทศบาลเมืองชุมพรจัดระเบียบการตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าและขอบทาง ๔) การจอดรถซ้อนคัน ได้ประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕) การข้ามถนนของนักเรียน เสนอให้จัดทำสะพานลอยคนข้ามหน้าสถานศึกษา และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้สมบูรณ์ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) เทศบาลเมืองชุมพรให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า กรณีการตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าของพ่อค้าแม่ค้าเทศบาลเมืองชุมพรได้ร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรกวดขันจัดระเบียบแล้ว อย่างไรก็ตาม ยังมีพ่อค้าแม่ค้าบางส่วนใช้ช่องว่างของกฎหมาย โดยการวางสิ่งของที่ค้าขายท้ายรถกระบะ และจะเคลื่อนย้ายรถหากมีเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบ นอกจากนี้ ปัญหาดังกล่าวยังเกิดจากการขาดจิตสำนึกของผู้บริโภคด้วย จึงควรต้องกวดขันทั้งพ่อค้าแม่ค้า และผู้บริโภค สำหรับกรณีสะพานลอยคนข้ามบริเวณสถานศึกษาเทศบาลเมืองชุมพรได้เคยมีแนวคิดการก่อสร้างสะพานลอยแบบสี่ทางแต่โครงการดังกล่าวเงียบไป ทั้งนี้หากจะดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณารายละเอียดร่วมกันอย่างถี่ถ้วน ๒) ประธานที่ประชุม เห็นว่าการแก้ไขปัญหาจราจรจะต้องดำเนินการเป็นระบบ จึงขอให้ สนข. พิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการการแก้ปัญหาจราจรทั้งระบบ ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ได้ให้ความเห็นว่าการแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วนอาจทำได้โดยการตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจร โดยมีองค์ประกอบเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัด ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท สำนักงานขนส่งจังหวัด เทศบาลเมือง และสำนักงานจังหวัด โดย สนข. ยินดีสนับสนุนความช่วยเหลือด้านวิชาการและวิศวกรรมจราจร รวมทั้งยินดีเข้าร่วมในคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดชุมพรต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบการดำเนินงานของตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร และเทศบาลเมืองชุมพร และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการพิจารณาการแต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจรในลำดับต่อไป	ภ.จว.ชุมพร ขทล.ชุมพร ขทช.ชุมพร สขจ.ชุมพร สนจ.ชุมพร ทม.ชุมพร สนข.

ลำดับที่ ๒ จังหวัดสงขลา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสงขลา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนและทางเลี่ยงเมืองในพื้นที่อำเภอสะเดา อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี และอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสงขลา (ผอ.ขทช.สงขลา) ได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนและทางเลี่ยงเมืองในพื้นที่อำเภอสะเดา อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี และอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา ซึ่งในคราวการประชุม อจร.จังหวัดสงขลา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติให้ ขทช.สงขลา จัดทำคำขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบการก่อสร้างถนนดังกล่าว ดังนี้ ๑) โครงการถนนวงแหวนสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้รับงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงิน ๓๖ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ ๒) โครงการถนนวงแหวนสะบ้าย้อย อำเภอสะบ้าย้อย จังหวัดสงขลา อยู่ระหว่าง ทช. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ ๓) โครงการถนนวงแหวนนาทวี อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา ทช. ได้รับงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงิน ๓๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ ๔) โครงการทางเลี่ยงเมืองเทพา อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา อยู่ระหว่าง ทช. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบแทน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ ทช.	ขทช. สงขลา
๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย ง (ในเขตผังเมืองรวมเมืองสงขลา แยกอ่างทอง - บ้านบ่ออิฐ) ผอ.ขทช.สงขลา ได้รายงานความคืบหน้าโคงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย ง (ในเขตผังเมืองรวมเมืองสงขลา แยกอ่างทอง - บ้านบ่ออิฐ ซึ่งในคราวการประชุม อจร.จังหวัดสงขลา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ ได้มีมติมอบหมายให้ ขทช.สงขลา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา (อบจ.สงขลา) พิจารณาแนวทางการก่อสร้างถนนโครงข่ายเชื่อมโยงตัวเมืองสงขลา จากบริเวณแยกอ่างทองและแยกน้ำกระจาย โดยปัจจุบัน ทช. อยู่ระหว่างการจัดทำข้อมูลเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบตามกรอบโครงการพัฒนาถนนตามผังเมืองรวมสงขลา (ถนนผังเมืองรวมสาย ง แยกอ่างทอง - บ้านบ่ออิฐ) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ ทช. โดยขอให้เร่งรัดการดำเนินการเพื่อให้สามารถขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบต่อไป	ขทช. สงขลา
๓. ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดสงขลา และความคืบหน้าโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสงขลา ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในจังหวัดสงขลา ประกอบด้วยมิติการพัฒนาทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยสรุปจำแนกเป็นโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และแผนงานโครงการในอนาคต นอกจากนี้ได้นำเสนอผลการดำเนินงานโครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ Model GMS) ซึ่งโครงการได้ดำเนินการในพื้นที่จังหวัดสงขลา **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่จังหวัดสงขลา และความคืบหน้าโครงการศึกษาตามที่ สนข. นำเสนอ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. การปรับปรุงถนนเก้าแสนเชื่อมต่อถนนชลาทัศน์บริเวณโค้งหักศอกเก้าแสน ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสงขลาได้รายงานว่า คณะกรรมธิการกิจการสภาผู้แทนราษฎร ในคราวศึกษาดูงาน ณ จังหวัดสงขลา เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕ โดยได้มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนบริเวณโค้งหักศอกเก้าแสน ซึ่งในคราวนั้นจังหวัดสงขลาได้มอบหมายให้เทศบาลนครสงขลาวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโค้งเก้าแสนเพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนเทศบาลนครสงขลารายงานว่า เทศบาลนครสงขลาได้จัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและได้หารือกับสำนักงานจังหวัดสงขลาในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรจำเป็นต้องขยายหรือปรับช่องจราจรบริเวณก่อนถึงโค้งหักศอกเก้าแสน ซึ่งจะต้องใช้พื้นที่บางส่วนของทัพเรือภาคที่ ๒ ทั้งนี้ จังหวัดสงขลาได้แจ้งเรื่องข้อคิดเห็นของคณะกรรมธิการกิจการสภาผู้แทนราษฎรและแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อทัพเรือภาคที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว  รูปพื้นที่บริเวณโค้งหักศอกเก้าแสน **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ที่ประชุมเห็นว่า ในระหว่างการรอหารือเรื่องการใช้พื้นที่กับทัพเรือภาคที่ ๒ ควรพิจารณาแนวทางการจัดการระบบจราจร เช่น การปรับปรุงป้ายเตือน สัญญาณไฟอัตโนมัติ การปรับปรุงผิวถนนเพื่อให้ชะลอความเร็ว เป็นต้น ซึ่งจะสามารถดำเนินการได้โดยเร็วไปพลางก่อน ๒) นายเจือ ราชสีห์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ เห็นว่าถนนชลาทัศน์เป็นถนนเส้นสำคัญของเมืองสงขลา ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางสัญจรเชื่อมโยงพื้นที่ส่วนราชการ เป็นถนนสายท่องเที่ยว และเป็นเส้นทางเสด็จของพระราชวงศ์ ซึ่งการปรับปรุงถนนเก้าแสนเชื่อมต่อกับถนนชลาทัศน์ จะสอดรับไปถึงโครงการ “๑ จังหวัด ๑ ถนนเฉลิมพระเกียรติ” ณ วงเวียนประติมากรรม “คนอ่านหนังสือ” ด้วย ดังนั้น จึงควรนำเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเพื่อหารือแนวทางการดำเนินการกับผู้บัญชาการทัพเรือภาคที่ ๒ ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** มอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสงขลาจัดทำข้อมูลสรุปแนวทางการปรับปรุงโค้งเก้าแสนและนำเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเพื่อหารือกับผู้บัญชาการทัพเรือภาคที่ ๒ เพื่อพิจารณาการดำเนินการร่วมกันต่อไป	สนจ.สงขลา ทัพเรือภาคที่ ๒
๕. โครงการศึกษาความเหมาะสมในการสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา บริเวณท่าแพขนานยนต์สงขลา เพื่อเชื่อมต่ออำเภอเมืองสงขลา กับอำเภอสิงหนคร ผู้แทนสำนักงานจังหวัดสงขลา รายงานว่า คณะกรรมาธิการกิจการสภาผู้แทนราษฎร ในคราวศึกษาดูงาน ณ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕ ได้มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินทางสัญจรข้ามทะเลสาบสงขลาระหว่างฝั่งตัวเมืองสงขลากับฝั่งอำเภอสิงหนคร โดยได้เสนอให้มีการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางคมนาคมบริเวณแพขนานยนต์สงขลา เพื่อเชื่อมโยงอำเภอสิงหนครกับอำเภอเมืองสงขลา ซึ่งจังหวัดสงขลาได้มอบหมายให้ อบจ.สงขลา กับแขวงทางหลวงสงขลาที่ ๑ /สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ พิจารณาเรื่องการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา ณ บริเวณท่าแพขนานยนต์สงขลา เชื่อมต่อระหว่างอำเภอเมืองสงขลากับอำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา	อบจ.สงขลา ขท.สงขลาที่ ๑

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ สนข. พร้อมด้วย ผู้แทนแขวงทางหลวงสงขลาที่ ๑ ได้ลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจรบริเวณแพขนานยนต์ในช่วงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ระหว่างเวลา ๑๒.๒๐ - ๑๒.๕๐ น. มีรายละเอียดการให้บริการแพขนานยนต์ ดังนี้ แพขนานยนต์บริหารงานโดย อบจ.สงขลา มีท่าเทียบแพฝั่งอำเภอเมืองสงขลา จำนวน ๒ ท่า และฝั่งอำเภอสิงหนคร จำนวน ๑ ท่า และอยู่ระหว่างการปรับปรุงขยายพื้นที่ ๑ ท่า ซึ่งมีระยะทางระหว่างท่าแพสองฝั่งที่ประมาณ ๖๗๐ เมตร ปัจจุบันมีแพขนานยนต์ทั้งสิ้น ๕ ลำ แต่จะออกให้บริการวันละ ๒ - ๔ ลำ แล้วแต่สภาพการจราจร เปิดให้บริการตั้งแต่ ๐๕.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. โดยมีรอบระยะเวลาการให้บริการนับตั้งแต่รถคันแรกลงแพและคันสุดท้ายออกจากแพ (Cycle Time) ประมาณ ๑๕ นาที ทั้งนี้ การเดินทางระหว่างอำเภอสิงหนครกับอำเภอเมืองสงขลาหากไม่ใช้แพขนานยนต์สงขลา สามารถเดินทางได้โดยใช้เส้นทาง ทล.๔๐๘ จากแยกเขาแดงผ่านเกาะยอถึงห้าแยกน้ำกระจายก่อนเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.๔๐๗ (ถนนกาญจนวนิช) เพื่อเข้าสู่ตัวเมืองสงขลา ซึ่งเส้นทางนี้มีระยะทางจากแยกเขาแดง อำเภอสิงหนคร ถึงตำบลบ่อยาง (ตัวเมืองสงขลา) อำเภอเมืองสงขลา ประมาณ ๒๓ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๓๐ นาที  รูปเส้นทางเชื่อมโยงอำเภอสิงหนครกับอำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) นายเจือ ราชสีห์ มีความเห็นว่า การก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาเพื่อเชื่อมต่อระหว่างอำเภอสิงหนครกับตัวเมืองสงขลา ถือเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา เนื่องจากในปัจจุบันมีปริมาณการเดินทางไประหว่างฝั่งอำเภอสิงหนคร อำเภอสทิงพระ กับฝั่งตัวเมืองสงขลาสูงขึ้นมาก ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นบริเวณแพขนานยนต์จะมีแถวคอยสะสมยาวมาก จึงเสนอให้มีการศึกษาความเหมาะสม สำรวจออกแบบเส้นทางคมนาคมบริเวณแพขนานยนต์สงขลา เพื่อเชื่อมโยงอำเภอสิงหนครกับตัวเมืองสงขลา ทั้งนี้ มีความเห็นว่า ควรมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) เป็นเจ้าภาพในการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียด เนื่องจากมีความเชี่ยวชาญด้านเทคนิควิศวกรรมและมีความพร้อมด้านงบประมาณมากกว่าหน่วยงานท้องถิ่น โดยมีข้อเสนอหน่วยงานเจ้าภาพ ดังนี้ (๑) กรมทางหลวง (ทล.) เป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม และถนนบริเวณแยกเขาแดงซึ่งอาจเป็นพื้นที่เริ่มต้นของโครงการเป็นถนนในความรับผิดชอบของ ทล. (ทล. ๔๐๘) (๒) ทช. เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ สะพานข้ามทะเล ดังเช่น โครงการสะพานเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ข้ามทะเลสาบสงขลาบริเวณอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง - อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาบริเวณอำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นต้น (๓) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งล่าสุดได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าของโครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ตและโครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และ (๔) สนข. เนื่องจากเป็นหน่วยงานนโยบายของ คค. ซึ่งจะมองภาพรวมในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเป็นระบบ ๒) ผู้แทนแขวงทางหลวงสงขลาที่ ๑ ชี้แจงว่า พื้นที่บริเวณแพขนานยนต์ทั้งฝั่งอำเภอเมืองสงขลาและฝั่งอำเภอสิงหนคร เป็นถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครสงขลา และองค์การบริหารส่วนตำบลสงขลา	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
หากจะให้ ทล. เป็นผู้พัฒนาเส้นทางคมนาคมบริเวณดังกล่าว จะต้องเวนคืนที่ดินบริเวณสองข้างทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการเดิมของ ทล. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ทล. จึงเห็นสมควรให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่เส้นทางเดิมเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ ๓) ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า การดำเนินการศึกษาความเหมาะสม การออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาด้านคมนาคมนั้น สมควรดำเนินการโดยหน่วยงานที่จะเป็นเจ้าของโครงการก่อสร้าง เพื่อให้การความต่อเนื่องในการดำเนินการในแต่ละกระบวนการ ทั้งนี้ หากกำหนดให้ สนข. เป็นผู้ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อถึงขั้นตอนของการดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของโครงการก่อสร้าง พบว่า หน่วยงานเจ้าของโครงการก่อสร้างอาจมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแบบรายละเอียดต่าง ๆ ซึ่งจะเกิดความซ้ำซ้อนของการใช้งบประมาณและส่งผลให้การดำเนินการมีระยะเวลายาวนานออกไปอีก ๔) ประธานที่ประชุม เห็นว่า โครงการก่อสร้างนี้มีความสำคัญต่อสภาพเศรษฐกิจและการดำรงชีวิตของชาวสงขลา จึงควรต้องดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรม ซึ่งต้องมีหน่วยงานเจ้าภาพดำเนินการ และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมบูรณาการ จึงเห็นสมควรให้ไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาประสานขอรับการสนับสนุนจาก คค. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** มอบหมายให้จังหวัดสงขลานำเสนอเรื่องไปยังกระทรวงมหาดไทย เพื่อประสานขอรับการสนับสนุนจาก คค. ในการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบการก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ณ บริเวณท่าแพขนานยนต์ เพื่อเชื่อมต่อเมืองสงขลากับอำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ต่อไป	

ลำดับที่ ๓ จังหวัดพังงา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดพังงา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๕

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑. ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดพังงา

ผู้แทน สนข. ได้รายงานภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดพังงา สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

มิติการพัฒนาทางถนน

๑) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดพังงาของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)

๑.๑) โครงการที่แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๕

ลำดับ	กิจกรรม	จำนวน (โครงการ)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)
๑	งานก่อสร้างทางและสะพาน	๒	๗.๘๙๐
๒	งานบำรุงรักษาทาง	๑๑	๔๒.๘๖๐
๓	งานอำนวยความปลอดภัย	๘	๒๑.๑๗๓
รวม		**๒๑**	**๗๑.๙๒๓**

๑.๒) แผนอนาคต ขยายถนนสายโล๊ะจาก - โล๊ะโป๊ะ อ.เกาะยาว จ.พังงา จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑.๓๕ กิโลเมตร มีค่าก่อสร้าง ๒๐ ล้านบาท

๒) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดพังงา โดยปรับปรุงจากถนน ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๔ ของกรมทางหลวง (ทล.)

๒.๑) โครงการที่แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๕

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	สถานะโครงการ ณ กันยายน ๒๕๖๕
๑	ตอน อำเภอตะกั่วป่า - บ้านบางสัก	๗.๔๐๐	๒๙๐.๔๑๐	แล้วเสร็จ
๒	ตอน บ้านบางสัก - บ้านเขาหลัก	๒๐.๓๖๕	๗๔๔.๔๒๐	แล้วเสร็จ
รวม		**๒๗.๗๖๕**	**๑,๐๓๔.๘๓๐**	

๒.๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	สถานะโครงการ ณ กันยายน ๒๕๖๕
๑	ตอน บ้านตำหนัง - แยกโคกเคียน	๑๙.๐๐๐	๑,๓๔๗.๗๖	เปิดให้บริการปี ๒๕๖๗
รวม		**๑๙.๐๐๐**	**๑,๓๔๗.๗๖**	

๒.๓) แผนอนาคต

ลำดับ	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	สถานะโครงการ ณ กันยายน ๒๕๖๕
๑	ตอน บ้านกำพวน - บ้านหินลาด	๒๐.๐๐๐	๑,๔๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด และ EIA (ก่อสร้างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙)
๒	ตอน บ้านหินลาด - บ้านนายทุย	๑๓.๔๐๐	๘๙๐	อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด (ก่อสร้างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙)
๓	ตอน บ้านนายทุย - บ้านบางวัน	๒๒.๐๐๐	๑,๕๙๐	อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด และ EIA (ก่อสร้างปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔)
๔	ตอน เขาหลัก - ทับละมุ (ช่วงผ่านเขตอุทยานแห่งชาติเขาหลัก)	๖.๐๐๐	๕๐๐	อยู่ระหว่างเตรียมรายงาน EIA เสนอต่อ คชก. (ก่อสร้างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙)
รวม		**๖๑.๔๐๐**	**๔,๓๘๐**	

หมายเหตุ : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment Report (EIA)
คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สนข. ทช. ทล. จท. ทอท. ขร.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) แผนแม่บท MR - MAP เป็นการบูรณาการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR - MAP ช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่มีต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ส่งเสริมการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ซึ่งร่างแผนแม่บทโครงข่าย MR - MAP แล้วเสร็จ และ คจร. เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เป็นการศึกษา Pre - Feasibility Study เส้นทางนำร่อง ๓ เส้นทาง โดยคัดเลือกรูปแบบแนวเส้นทางที่เหมาะสมเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ MR๒ (ช่วงชลบุรี - นครราชสีมา) MR5 (ช่วงนครราชสีมา - อุบลราชธานี) และ MR8 (ช่วงชุมพร - ระนอง) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบเส้นทางเบื้องต้น **มิติการพัฒนาทางราง** โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมจังหวัดพังงา ๓ เส้นทาง ได้แก่ ๑) เส้นทางสุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทางสุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต อยู่ระหว่างจัดเตรียมรายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม (ครั้งที่ ๒) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยคาดว่าจะนำส่งรายงานฯ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๒) เส้นทาง อ.ดอนสัก - จ.สุราษฎร์ธานี ภายใต้โครงการศึกษาออกแบบทางรถไฟสายใหม่ช่วง อ.ดอนสัก เชื่อมโยงกับทางรถไฟสายใต้ จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างจัดทำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑ ให้ สผ. โดยคาดว่าจะจัดส่งรายงานฯ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๓) เส้นทางสถานีทับปุด - ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ สถานะปัจจุบัน กรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น โดยปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างศึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ (R - MAP) คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ **มิติการพัฒนาทางน้ำ** ๑) การศึกษาเพื่อพัฒนา Maritime Hub ของกรมเจ้าท่า (จท.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ วงเงินลงทุน ๕๕ ล้านบาท (ดำเนินการ ๕๔๐ วัน) ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างศึกษา คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๒) การพัฒนา Smart Pier ในภูมิภาค (วงแหวนอันดามัน) โดยปัจจุบันได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัด ซึ่ง จท. ขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อดำเนินการต่อไป **มิติการพัฒนาทางอากาศ** การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ ๒ (ท่าอากาศยานพังงา) โดยมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๕ เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ดูแลบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน จึงทำให้ขณะนี้ ทอท. อยู่ระหว่างทบทวนข้อกำหนดรายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานพังงา เพื่อให้สอดคล้องกับมติ ครม. ที่ให้ ทอท. เข้าบริหาร ๓ ท่าอากาศยาน **โครงการที่สำคัญในภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในภาคใต้** โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ของ สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๘๐.๗๕ ล้านบาท โดยคาดว่าจะลงนามจ้างศึกษาได้เดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ประธานหอการค้าจังหวัดพังงา สอบถามความก้าวหน้าจากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เรื่อง Cruise Terminal และการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายท่านุ่น - เขาหลักหรือไปเกาะคอเขาหรือตะกั่วป่า	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สนข. ชี้แจงว่า ที่ประชุม กรอ. ผู้แทน จท. และบริษัทที่ปรึกษาได้รับความเห็นไปพิจารณาความเหมาะสมของตำแหน่ง Cruise Terminal แล้ว และประเด็นการเสนอก่อสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มเติมไปยังเกาะคอเขาหรือตะกั่วป่า จะนำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) ร่วมกับ ขร. เพื่อทราบความเห็นของที่ประชุมต่อไป ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสมพงศ์ ดาวพิเศษ) กล่าวว่า การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ ๒ (ท่าอากาศยานพังงา) การท่องเที่ยวจังหวัดพังงาเกี่ยวข้องกับทั้งกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนา เนื่องจากท่าอากาศยานภูเก็ตมีเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น นอกจากนี้ สนามบินเกาะคอเขา หากเพิ่มพื้นที่ทางวิ่งอีกประมาณ ๔๕๐ เมตร เครื่องบินจะสามารถขึ้น - ลงได้ และขอให้เร่งการก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะคอเขา เพื่อเชื่อมการท่องเที่ยวสนับสนุนด้านการคมนาคมระหว่างจังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดกระบี่ ประธาน กล่าวว่า จังหวัดพังงามีศักยภาพสูงแต่ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก ขอให้ร่วมกันขับเคลื่อน และขอให้ สนข. นำเรื่องดังกล่าวไปพิจารณา และขอให้จังหวัดนำเรื่องเกาะคอเขาเข้าวาระการประชุม กรอ. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. จท. และ ขร. พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๒. ความปลอดภัยด้านการจราจร ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดพังงารายงานว่า สถิติอุบัติเหตุเดือนมกราคม - เดือนกันยายน ๒๕๖๕ ได้รับแจ้งอุบัติเหตุ จำนวน ๔๙๖ ครั้ง มีผู้ประสบเหตุรวม ๔๙๖ ราย แบ่งออกเป็นผู้เสียชีวิต จำนวน ๔๖ ราย ผู้บาดเจ็บเข้าโรงพยาบาล จำนวน ๙๘ ราย และผู้บาดเจ็บทั่วไป จำนวน ๓๕๒ ราย โดยมาตรการความปลอดภัยด้านจราจรได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในช่วงเทศกาลตลอดทั้งปี เป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงการรณรงค์และเตรียมความพร้อม และช่วงควบคุมเข้มข้น ช่วงการรณรงค์และเตรียมความพร้อม ตำรวจภูธรจังหวัดพังงาได้ดำเนินการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น จังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทหาร ภาคีเครือข่าย เพื่อวางแนวทางการดำเนินงานและจัดทำแผนการดำเนินงานในภาพรวมของตำรวจภูธรจังหวัด ดังนี้ ๑) สำรวจจุดเสี่ยง/จุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและกำหนดมาตรการ/แนวทางแก้ไข ๒) ตรวจสอบจำนวนกำลังพล ความพร้อมและความเที่ยงตรงของอุปกรณ์สำหรับใช้ในการปฏิบัติงาน ๓) สำรวจและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอคืนพื้นผิวจราจร ๔) ประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดอันตราย ถนนที่ซ่อมแซมหรือก่อสร้าง ๕) ประชาสัมพันธ์แจ้งเตือนบริเวณจุดตัดผ่านถนนระหว่างตำบล/หมู่บ้าน ๖) รณรงค์ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด ๗) บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ช่วงควบคุมเข้มข้น ๑) กวดขันจับกุมในข้อหาที่เป็นปัจจัยเสี่ยงหลักต่อการเกิดอุบัติเหตุและส่งผลกระทบต่อการเลื่อนไหลของการจราจรในภาพรวม ๒) ตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด โดยเน้นช่วงเวลา ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. บนถนนสายหลักและบริเวณจุดเสี่ยงบนถนนสายรอง ๓) ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ หรือจัดชุดเฉพาะกิจในพื้นที่ ๔) บังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. ๒๔๙๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ ๕) เข้มงวดกวดขันดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ๖) จัดให้มีชุดสายตรวจเคลื่อนที่ มุ่งเน้นการตรวจความมึนเมาของผู้ขับขี่ ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสมพงศ์ ดาวพิเศษ) กล่าวว่า ขอให้พิจารณาจุดอันตรายเพิ่มเติม รวมทั้งแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนหน้าตลาดบางเนียง ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากลของนักท่องเที่ยว ตรวจสอบการสะท้อนของเส้นการจราจรและเปลี่ยนป้ายจราจรเป็นแบบสะท้อนแสง	ภ.จว.พังงา ปภ.จ.พังงา

<table>
<tr><th>ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ</th><th>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</th></tr>
<tr><td>ประธาน สั่งการให้หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพังงารับผิดชอบในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนนและปัญหาน้ำท่วม พิจารณาวิธีแก้ไขปัญหาระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายชำนาญ พึ่งถิ่น) รายงานว่า บริเวณสะพานลอยท่าอยู่ ทางเข้าเสม็ดนางชี โค้งช่องคับ บนทางหลวงหมายเลข ๔ ตอนท้ายเหมือง - คลองบางดินสอ (กม.๘๕๑+๓๐๐ - กม.๘๕๒+๘๐๐) ระยะทางประมาณ ๑.๕ กิโลเมตรและเส้นทางจากโคกกลอยเข้าจังหวัดพังงาได้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย จำเป็นต้องแก้ไขเร่งด่วน รองผู้ว่าราชการฯ (นายเถลิงศักดิ์ นุชประหาร) จึงได้มีการลงพื้นที่ เพื่อติดตามเร่งรัดการดำเนินโครงการยกระดับความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการเดินทางบนถนนสายหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามันทำให้ปัญหาแนวโค้งอันตรายบริเวณโค้งช่องคับและปัญหาน้ำท่วมได้รับการแก้ไข
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ</td><td></td></tr>
<tr><td>๓. ความก้าวหน้าของการก่อสร้างทางรถไฟสายทับปุด - ท่านุ่น
ผู้แทน ขร. รายงานว่า โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ (R - MAP) แนวเส้นทางของโครงการมีระยะทางรวม ๓๒๘ กิโลเมตร จำนวน ๒๙ สถานี ผ่านพื้นที่ทั้งหมด ๕๗ ตำบล ๑๕ อำเภอ สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้
<table>
<tr><th rowspan="2">จังหวัด</th><th rowspan="2">ระยะทาง (กิโลเมตร)</th><th rowspan="2">จำนวน (สถานี)</th><th colspan="2">ผ่านพื้นที่</th></tr>
<tr><th>จำนวน (อำเภอ)</th><th>จำนวน (ตำบล)</th></tr>
<tr><td>สุราษฎร์ธานี</td><td>๑๗๐</td><td>๑๔</td><td>๗</td><td>๓๐</td></tr>
<tr><td>พังงา</td><td>๗๕</td><td>๗</td><td>๓</td><td>๑๒</td></tr>
<tr><td>ภูเก็ต</td><td>๒๐</td><td>๓</td><td>๑</td><td>๑</td></tr>
<tr><td>กระบี่</td><td>๖๓</td><td>๕</td><td>๔</td><td>๑๔</td></tr>
<tr><td>รวม</td><td>๓๒๘</td><td>๒๙</td><td>๑๕</td><td>๕๗</td></tr>
</table>
ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว มีระยะทาง มูลค่าการลงทุนและสถานะของสถานีต่าง ๆ สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้
<table>
<tr><th>ลำดับ</th><th>เส้นทาง</th><th>ระยะทาง (กิโลเมตร)</th><th>มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)</th><th>สถานะ</th></tr>
<tr><td>๑</td><td>สถานีสุราษฎร์ธานี - ท่าเรือดอนสัก</td><td>๗๗</td><td>๒๖,๑๕๒.๒๘</td><td>ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ รายงาน EIA อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณา</td></tr>
<tr><td>๒</td><td>สถานีสุราษฎร์ธานี - ท่านุ่น</td><td>๑๖๓</td><td>๖๖,๕๒๐.๕๑</td><td>ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ รายงาน EIA อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณา</td></tr>
<tr><td>๓</td><td>สถานีท่านุ่น - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต</td><td>๒๐</td><td>๑๑,๕๖๕.๒๗</td><td>ขร. อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น</td></tr>
<tr><td>๔</td><td>สถานีทับปุด - ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่</td><td>๖๘</td><td>๒๓,๖๕๑.๓๑</td><td>ขร. อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น</td></tr>
<tr><td colspan="2">รวม</td><td>๓๒๘</td><td>๑๒๗,๘๘๙.๓๗</td><td></td></tr>
</table>
ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายชำนาญ พึ่งถิ่น) รายงานว่า จากการประชุมร่วมกับสภาพัฒนาการชุมชน บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายใต้กับทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี (พุนพิน - ท่านุ่น) พบว่า ตามแนวเส้นทางที่ ขร. ได้วางแผนไว้ ประชาชนได้รับผลกระทบจำนวนมาก จึงนำเข้าที่ประชุมของภาคประชาสังคมและเครือข่ายของจังหวัดพังงา ให้ความรู้แก่ประชาชนในพื้นที่ และขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความเข้าใจกับประชาชน
ผู้แทน สนข. ชี้แจงว่า ปัจจุบัน คค. ได้มีการมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บรรจุในแผนระยะยาวของแผนรถไฟทางคู่สายใหม่ โดยในการประชุมครั้งถัดไปขออนุญาตเชิญ รฟท. เข้าร่วมประชุมเพื่อนำเรียนข้อมูล
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท. พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป</td><td>ขร.
รฟท.</td></tr>
</table>

ลำดับที่ ๔ จังหวัดภูเก็ต

๑. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๒. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๓. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๔. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง) ผู้แทน สนข. ได้รายงานความก้าวหน้าว่า โครงการดังกล่าวดำเนินการก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของถนน ทล.๔๐๒ ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักจังหวัดภูเก็ต ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) สนข. กทพ. รฟม. กรมทางหลวง (ทล.) ได้บูรณาการแผนงานร่วมกัน โดยจะดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนานโครงการเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ของ กทพ. ในบางช่วงก่อน จึงให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ตามแผนของ กทพ. จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนธันวาคม ๒๕๖๗ ซึ่งรถที่วิ่งมาจากสนามบินนานาชาติภูเก็ตจะสามารถใช้ทางคู่ขนานเพื่อเข้าเมืองได้ ทั้งนี้ รฟม. จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ นอกจากนี้ ทล. จะของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อก่อสร้างโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ (แยกท่าเรือ) อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ตบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร ตามแผนงาน กทพ. จะเปิดให้บริการทางคู่ขนานบางส่วน (ส่วน A : ทางคู่ขนานฝั่งด้านตะวันออก) ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ และจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ (ส่วน B : ทางคู่ขนานฝั่งด้านตะวันตก) ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๙ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทั้งระบบ (ส่วน A ส่วน B และทางพิเศษ) ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ ทั้งสองโครงการกำหนดเปิดให้บริการพร้อมกันในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ ซึ่งโครงการต่าง ๆ ของ คค. ต้องแล้วเสร็จก่อนกำหนดจัดงาน Specialised Expo ๒๐๒๘ ในเดือนมีนาคม ๒๕๗๑ ผู้แทน รฟม. รายงานว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต มีระยะทางประมาณ ๕๘.๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๔ สถานี จะแบ่งการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ๑) ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ระยะทางประมาณ ๔๑.๗ กม. จำนวน ๒๑ สถานี ประกอบด้วย อาคารจอดรถ จำนวน ๒ แห่ง (สถานีขนส่งจังหวัดภูเก็ต และสถานีฉลอง) สถานียกระดับ จำนวน ๑ สถานี (สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต) สถานีใต้ดิน จำนวน ๑ สถานี (สถานีถลาง) สถานีระดับพื้นดิน จำนวน ๑๙ สถานี ๒) ระยะที่ ๒ ช่วงท่านุ่น - เมืองใหม่ ระยะทางประมาณ ๑๖.๘ กม. จำนวน ๓ สถานี โดยมีสถานีท่าฉัตรไชยอยู่ใกล้กับพื้นที่การจัดงาน Specialised Expo ๒๐๒๘ โดยในช่วงกลางปี ๒๕๖๕ ที่ผ่านมา รฟม. ได้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดภูเก็ตเกี่ยวกับเรื่องอัตราค่าโดยสารใหม่และส่วนต่อขยายไปยังสถานีท่าฉัตรไชย ผลการสำรวจประชาชนในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตพบว่าเห็นด้วยกับเรื่องอัตราค่าโดยสารและการขยายเส้นทาง ซึ่ง รฟม. ได้รายงานผลไปยัง คค. แล้ว และได้จ้างที่ปรึกษาให้จัดทำรูปแบบที่เหมาะสมและการปรับปรุงแบบในส่วนต่อขยายไปยังสถานีท่าฉัตรไชยเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนเมษายน ๒๕๖๖ โดย รฟม. จะขออนุมัติโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ คาดว่าจะคัดเลือกเอกชนในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ และสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ ประธาน ขอให้ สนข. รฟม. และ กทพ. ร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงาน เพื่อรองรับการจัดงานดังกล่าวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมายให้ สนข. รฟม. และ กทพ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สนข. รฟม. กทพ. ขสจ.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน รฟม. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการฯ ซึ่งเมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๕ รวค. ได้ลงพื้นที่ตรวจราชการและรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาด้านคมนาคมในจังหวัดภูเก็ต โดยได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณาการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เป็น ๒ ระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการใช้บริการ สามารถประหยัดงบประมาณการลงทุน และค่าโดยสารที่ไม่เป็นภาระกับประชาชน โดยพิจารณาเริ่มการพัฒนาระยะแรกเป็นรถโดยสารไฟฟ้าด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : EBRT) ก่อน และเมื่อมีปริมาณผู้โดยสารสูงขึ้นจึงพัฒนาเป็นระบบขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาต่อไป ทั้งนี้ รฟม. กำหนดจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นประชาชนเรื่องรูปแบบโครงการและการต่อขยายไปท่าฉัตรไชย ในระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอความคืบหน้าการดำเนินงาน ซึ่งได้สำรวจจุดตัด ทล.๔๐๒ ศึกษาทบทวนปริมาณการจราจร การเปรียบเทียบระบบยานยนต์ ระบบระบายน้ำ และวิเคราะห์แผนการก่อสร้าง ทั้งนี้ หากใช้ระบบ Autonomous Rail Rapid Transit (ART) คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ผู้แทนภาคเอกชนมีข้อสังเกตเรื่องระยะเวลาเดินทางจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ตัวเมืองภูเก็ต ซึ่งหากไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับระบบขนส่งมวลชน จะต้องใช้เวลาเดินทางนาน ๑ ชั่วโมง ซึ่งใกล้เคียงกับระยะเวลาการเดินทางปกติโดยรถส่วนบุคคล ๒) ผู้แทนภาคเอกชนมีข้อสังเกตเรื่องระยะเวลาการก่อสร้างงานโยธา ซึ่งอาจไม่ทันกับการจัดงาน Specialised Expo 2028 จึงขอให้ รฟม. พิจารณาระบบยานยนต์ที่สามารถดำเนินการได้เร็วที่สุด ๓) ผู้แทนภาคเอกชนมีข้อสังเกตกรณีเลือกใช้ระบบ EBRT หรือ EV Bus ซึ่งใช้เขตทางกว้าง อาจมีปัญหาในช่วงเข้าตัวเมืองภูเก็ตซึ่งมีเขตทางแคบ จึงขอให้ รฟม. พิจารณารูปแบบที่ใช้ EBRT หรือ EV Bus ในเส้นทางหลัก และให้มี Feeder เป็นระบบที่มีขนาดเล็กกว่าในช่วงที่เข้าตัวเมืองภูเก็ต ๔) ประธานการประชุมมีข้อสังเกตว่า ควรพิจารณาการขยายเส้นทางจากห้าแยกฉลองให้ไปถึงหาดราไวย์ เนื่องจากเป็นพื้นที่มีปริมาณการเดินทางท่องเที่ยวสูง และปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้บริการครอบคลุมพื้นที่ดังกล่าว ๕) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (อบจ.ภูเก็ต) ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต รฟม. และ คค. ให้ความชัดเจนกรณีการดำเนินโครงการในรูปแบบ EBRT ทั้งนี้ หากขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ รฟม. ไม่สามารถดำเนินการ EBRT หรือ EV Bus ได้ ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ตเร่งรัดการเปิดรับคำขอให้ผู้ประกอบการรายใหม่ยื่นสัมปทานการเดินรถโดยสารสาธารณะในเส้นทางสายท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หาดราไวย์ ซึ่ง อบจ.ภูเก็ต มีความพร้อมในการให้บริการในเส้นทางนี้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง) ผู้แทน รฟม. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการฯ โดยที่นโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้แล้วเสร็จทันกำหนดการจัดงาน Specialised EXPO ๒๐๒๘ จึงให้พิจารณาระบบ EBRT ซึ่งมีระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็วก่อน แต่ยังคงให้บริการโดยเดินรถในทางเฉพาะ โดยภายหลังจากที่มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจะพัฒนาเป็นระบบ TRAM ล้อยาง หรือระบบ Autonomous Rail Rapid Transit (ART) ต่อไป ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟม. และ สนข. ปรับปรุงข้อมูลเพื่อนำเสนอ คค. และคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป ผู้แทน สนข. ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าเป้าหมายการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตยังคงเป็นระบบ TRAM ล้อยาง หรือ ART อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีเงื่อนเวลาของการจัดงาน Specialised EXPO 2028 คค. จึงพิจารณาถึงระบบที่สามารถดำเนินการได้รวดเร็ว ซึ่งระบบ EBRT สามารถเปิดให้บริการได้เร็วกว่า ART ทั้งนี้ การพัฒนาโดยใช้ระบบ EBRT ในระยะแรกจะส่งเสริมให้ประชาชนคุ้นเคยกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลสู่ระบบขนส่งสาธารณะ และเมื่อมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจะพัฒนาเป็นระบบ TRAM ล้อยาง หรือ ART ต่อไป โดยที่ EBRT จะออกแบบให้เดินรถในเขตทางของระบบ ART ในอนาคต หรือจัดให้เดินรถบนถนนปกติแต่จัดช่องทางเฉพาะ โดยกำหนดจุดจอดตามจุดที่เป็นสถานีของ ART อย่างไรก็ตาม	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
หากใช้รูปแบบการเดินรถบนถนนปกติก็จะยังคงเกิดปัญหาการจราจรแออัด จึงเห็นสมควรให้จัดรูปแบบการเดินรถบนเขตทางของ ART ทั้งนี้ ต้องนำเสนอ คจร. เนื่องจาก มติ คจร. ยังไม่ได้รับทราบการต่อขยายไปยังพื้นที่จัดงาน Specialised EXPO 2028 บริเวณท่าฉัตรไชย และยังไม่ได้รับทราบการพัฒนาเป็น Phasing โดยระยะแรกพัฒนาเป็น EBRT และระยะต่อมาพัฒนาเป็น TRAM ล้อยาง หรือ ART ซึ่งโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีมูลค่าการลงทุนสูง จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของ คจร. ในการพิจารณาดำเนินการ ขณะที่การบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดภูเก็ตเป็นกลไกที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ตสามารถประกาศเส้นทางเดินรถโดยสารและสรรหาผู้ให้บริการได้ โดยไม่ต้องผ่านความเห็น คจร. **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ตขอให้ รฟม. พิจารณาเรื่องการขยายเส้นทางให้บริการต่อจากห้าแยกฉลองไปยังหาดราไวย์ ซึ่งภาคเอกชนได้เคยหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในคราวตรวจราชการจังหวัดภูเก็ตเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๒) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ตเสนอให้ รฟม. พิจารณาให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (อบจ.ภูเก็ต) หรือภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ EV Bus ตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต ระยะที่ ๑ รวมถึงส่วนต่อขยายไปยังพื้นที่จัดงาน Specialised EXPO 2028 ไปก่อน ซึ่ง อบจ.ภูเก็ต มีความพร้อมในการให้บริการ EV Bus แต่ต้องการความชัดเจนจาก รฟม. ทั้งนี้ ผู้แทน รฟม. ได้ชี้แจงว่ากรณีการดำเนินการ EV Bus ที่ใช้เขตทางทั่วไปนั้น จะต้องดำเนินการตามกฎระเบียบซึ่งกำกับดูแลโดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ทั้งนี้ ทราบว่าสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต (ขสจ.ภูเก็ต) ได้มีการหารือเบื้องต้นกับ อบจ.ภูเก็ต แล้ว ซึ่ง ขสจ.ภูเก็ต จะต้องพิจารณาในรายละเอียดต่อไป ๓) ที่ประชุมมีความเห็นว่า หาก คจร. ยังไม่ได้มีกำหนดนัดที่ชัดเจน ขณะที่การดำเนินโครงการจะต้องเสนอ คจร. ก่อนนั้น จะยิ่งส่งผลให้โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตล่าช้าออกไปอีก จึงเสนอให้ คค. พิจารณามอบหมายให้ อบจ.ภูเก็ต สามารถดำเนินการตามเส้นทางโดยใช้ระบบ EV Bus ไปพลางก่อน ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ได้แจ้งต่อที่ประชุมว่า สนข. ได้ประมวลเรื่องและเสนอวาระโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตเข้าสู่ คจร. แล้ว แต่ยังรอการกำหนดวันประชุมจากประธาน คจร. **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต และขอให้ รฟม. และ ขสจ.ภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ ผู้แทน รฟม. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการฯ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการ และการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองภูเก็ต ซึ่งจะได้เตรียมการนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อพิจารณาต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** หากการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตของ รฟม. จำเป็นต้องรอการนำเสนอ คจร. ก่อน โดยที่ยังไม่มีกำหนดนัดประชุม คจร. ที่ชัดเจน ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต (ขสจ.ภูเก็ต) เร่งดำเนินการสรรหาผู้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ (ทล.๔๐๒๔) - บ้านราไวย์ เพื่อให้บริการประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนิน และขอให้ รฟม. และ ขสจ.ภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ	
๒. ความก้าวหน้าโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จังหวัดภูเก็ต ผู้แทน กทพ. รายงานความก้าวหน้าโครงการดังกล่าวว่า แนวเส้นทางโครงการ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ตำบลเทพกระษัตรี บริเวณจุดตัดกับ ทล.๔๐๒๖ แนวเส้นทางไปทางทิศใต้ขนานไปกับ ทล.๔๐๒ จนถึงบริเวณจุดตัดกับ ทล.๔๐๒๔ (ถนนเลี่ยงเมือง) ที่ตำบลเกาะแก้ว โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว บริเวณตำบลศรีสุนทร และแนวเส้นทางจะลงไปทางทิศใต้ขนานไปกับ ทล.๔๐๒๔ จนไปสิ้นสุดโครงการที่ตำบลกะทู้ บริเวณจุดตัดกับ ทล.๔๐๒๙ เชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ระยะทางรวมประมาณ ๓๐ กิโลเมตร มูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้น ๓๐,๘๙๖ ล้านบาท แบ่งเป็นค่า	กทพ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จัดกรรมสิทธิ์ ๑๗,๐๕๔ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง ๑๓,๘๔๒ ล้านบาท ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม และออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการ มีระยะเวลาดำเนินงาน ๑๕ เดือน (เดือนเมษายน ๒๕๖๕ - มิถุนายน ๒๕๖๖) ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๔๓.๖๘ ประธาน ขอให้ กทพ. หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยื่นเอกสารประกอบการพิจารณาและประสานงานกับกรมป่าไม้ในการดำเนินการขอใช้พื้นที่ด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กระทู้ โดยปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการ ซึ่งมีความคืบหน้าการดำเนินงานอยู่ที่ร้อยละ ๖๑.๙๘ เป็นไปตามแผนงาน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๕ กทพ. ได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้ให้เข้าศึกษาภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเทือกเขากมลา และป่าสงวนแห่งชาติป่าบางขนุนแล้ว นอกจากนี้ กทพ. ได้กำหนดจัดการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๙ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖ เพื่อให้ข้อมูลรายละเอียดสายทางที่คัดเลือกกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ประธานการประชุมมอบหมายให้ ฝ่ายเลขานุการฯ และ กทพ. ประสานงานเพื่อประชาสัมพันธ์การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒ ทั้งนี้ ขอให้ กทพ. ให้ความสำคัญกับการสร้างการรับรู้ต่อประชาชนให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เพื่อเกิดความชัดเจนต่อไป ๒) ผู้แทนภาคเอกชนขอให้ กทพ. คำนึงถึงสภาพภูมิอากาศระหว่างการก่อสร้างด้วยซึ่งอาจเกิดปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน จึงขอให้ กทพ. เร่งรัดกระบวนการดำเนินงานในส่วนที่สามารถเร่งรัดได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ โดยขอให้ กทพ. พิจารณาเร่งรัดกระบวนการให้เร็วขึ้น เพื่อให้มีระยะเวลาสำรองสำหรับการเกิดกรณีฉุกเฉิน ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กระทู้ โดยปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการ ซึ่งมีความคืบหน้าการดำเนินงานอยู่ที่ร้อยละ ๘๘.๖๒ เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๐.๐๔ ทั้งนี้ กทพ. ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒ เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ ๙ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖ และกำหนดจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๓ ในวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ ณ โรงแรมรอยัล ซิตี้ ภูเก็ต เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยคาดว่าจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ และตามแผนงานจะเริ่มก่อสร้างในเดือนธันวาคม ๒๕๖๗ เปิดให้บริการ Service Road ฝั่งตะวันออกในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ Service Road ฝั่งตะวันตกในเดือนธันวาคม ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการทั้งระบบในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ตให้ข้อมูลว่า ได้รับแจ้งว่าปัจจุบันมีการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์มูลค่าสูงบนที่ดินเอกชนตามแนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ส่งผลให้ราคาที่ดินปรับขึ้นกว่า ๑๐ เท่า จึงขอให้ กทพ. เร่งรัดการสำรวจแนวเขตทางและดำเนินโครงการโดยเร็ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และมอบหมาย กทพ. รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ซึ่ง กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการ โดยได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ คาดว่าจะเสนอรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๖	

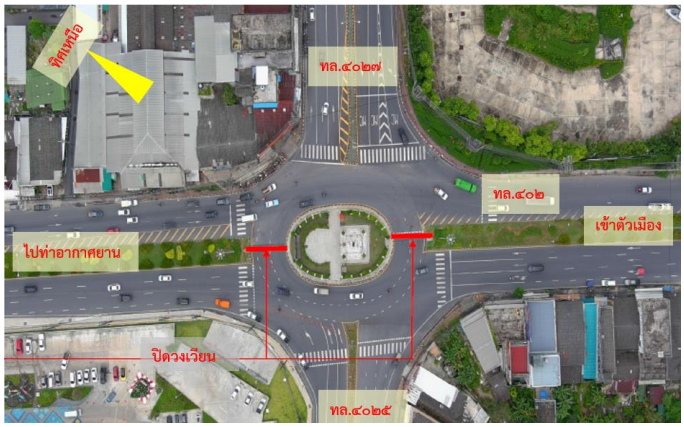
ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และตามแผนงานจะเริ่มก่อสร้างในเดือนธันวาคม ๒๕๖๗ เปิดให้บริการ Service Road ฝั่งตะวันออกในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ เปิดให้บริการ Service Road ฝั่งตะวันตกในเดือนธันวาคม ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการทั้งระบบในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ขอให้ กทพ. พิจารณาเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เร็วขึ้นกว่าแผนงานที่กำหนดไว้ เนื่องจากปัจจุบัน ทล.๔๐๒ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของจังหวัดภูเก็ตมีสภาพการจราจรแออัดมากในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ซึ่งทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จะเป็นเส้นทางสำคัญที่ช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรของ ทล.๔๐๒ ได้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และให้ กทพ. พิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป	
๓. ความก้าวหน้าโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ผู้แทน กทพ. รายงานว่า โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ตำบลป่าตองบริเวณถนนพระเมตตา มูลค่าโครงการประมาณ ๑๔,๖๗๐ ล้านบาท เป็นทางยกระดับประมาณ ๑ กิโลเมตร และเป็นอุโมงค์คู่ผ่านเขานาคเกิดระยะทางประมาณ ๐.๘๐ กิโลเมตร ด่านเก็บค่าผ่านทางตั้งอยู่ที่อำเภอกะทู้ โดยจะเชื่อมต่อกับถนน ทล.๔๐๒๙ โดยออกแบบให้รถจักรยานยนต์และรถยนต์สามารถใช้งานร่วมกันได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน ตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พิจารณาร่างประกาศเชิญชวนและคาดว่าจะเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ ๔๘ เดือน และเปิดให้บริการเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ พร้อมกับโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ **ความเห็นที่ประชุม** ประธานสอบถาม กทพ. ว่าจะสามารถเร่งรัดให้โครงการกะทู้ - ป่าตองให้แล้วเสร็จเร็วขึ้นได้หรือไม่ ผู้แทน กทพ. ชี้แจงว่า ขณะนี้ กทพ. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว กทพ. จะพิจารณาคัดเลือกเอกชนผู้ก่อสร้างและเร่งดำเนินการให้เร็วที่สุด โดยเจรจากับเอกชนนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาก่อสร้าง ลดระยะเวลาดำเนินการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทน กทพ. ได้นำเสนอความคืบหน้าโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง โดยปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีผู้สนใจซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนทั้งสิ้น ๑๓ ราย ซึ่งเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๖ กทพ. ได้จัดประชุมก่อนการยื่นข้อเสนอ (Pre - bid Meeting) และเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ กทพ. ได้จัดให้มีการเยี่ยมชมพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จังหวัดภูเก็ต โดย กทพ. มีกำหนดให้เอกชนยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมการคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุนโครงการ ในวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๖ ก่อนจะดำเนินการประเมินข้อเสนอตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งการดำเนินงานข้างต้นเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ผู้แทนภาคเอกชนให้ข้อมูลว่า ได้รับแจ้งจากกลุ่มธุรกิจโรงแรมในพื้นที่หาดป่าตองว่ายังไม่ได้รับทราบรายละเอียดแนวเส้นทางและพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนจาก กทพ. จึงขอให้ กทพ. เร่งชี้แจงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อไม่ให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินการโครงการในอนาคต **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ตามที่ กทพ. นำเสนอ และขอให้ กทพ. รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการต่อไป ผู้แทน กทพ. ได้นำเสนอความคืบหน้าโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง โดยปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งมีผู้สนใจซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนทั้งสิ้น ๑๓ ราย โดยเมื่อถึงกำหนดยื่นซองข้อเสนอ เมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๖ ปรากฏว่าไม่มีเอกชนรายใดยื่นซองข้อเสนอ ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนดวันประกาศรับฟังความคิดเห็น (Opinion Hearing) ครั้งที่ ๓ ระหว่างวันที่ ๒๖ พฤษภาคม - ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๖	กทพ.

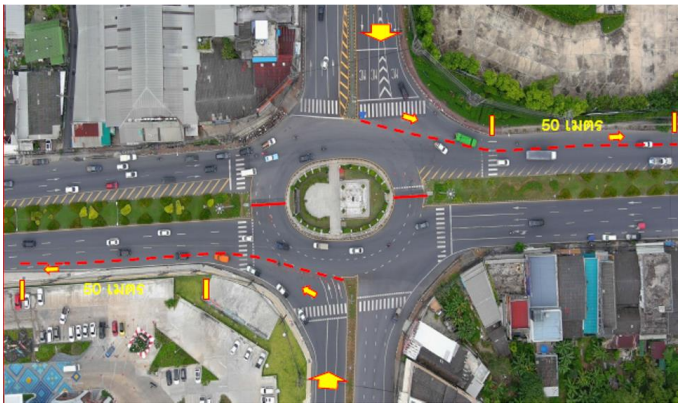
ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และกำหนดรับข้อคิดเห็นตั้งแต่วันที่ ๑๒ - ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อจะได้ทราบถึงสาเหตุที่เอกชนไม่เข้ายื่นซองข้อเสนอ ก่อน กทพ. ปรับปรุงร่างประกาศเชิญชวนฯ ครั้งที่ ๒ ตามขั้นต่อไป อย่างไรก็ตาม กทพ. ได้พิจารณาแนวทางเลือกอื่น เช่น กทพ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน แล้วค่อยรวมสัมปทานกับโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ให้เอกชนบริหารทั้งเส้นทาง เป็นต้น ซึ่งจะพิจารณาในรายละเอียดภายหลังจากรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๓ ต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ประธานเห็นว่าโครงการทางพิเศษของ กทพ. ทั้งสองเส้นทางถือเป็นโครงการสำคัญของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรบน ทล.๔๐๒ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นเดียว อย่างไรก็ตาม มีความกังวลใจในเรื่องความล่าช้าของโครงการ เช่น กรณีโครงการทางพิเศษกะทู้ - ป่าตอง ที่ไม่มีเอกชนยื่นซองข้อเสนอนั้น อาจทำให้โครงการล่าช้าออกไปและส่งผลให้ราคาค่าเวนคืนที่ดินสูงขึ้น จนกระทบต่อความคุ้มค่าของโครงการ จึงขอให้ กทพ. เร่งรัดการดำเนินการโดยเร็ว ๒) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ตสอบถามถึงความชัดเจน กรณีหากไม่มีเอกชนเข้ายื่นซองข้อเสนอ ครั้งที่ ๒ ซึ่งหาก กทพ. ดำเนินการก่อสร้างไปก่อน แล้วรวมสัมปทานกับโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ นั้น กทพ. ต้องขออนุมัติหลักการจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ก่อนหรือไม่ ซึ่งจะส่งผลให้ดำเนินโครงการล่าช้าออกไป ดังนั้น ขอให้ กทพ. เร่งรัดกระบวนการอื่นให้รวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อให้ทันต่อการจัดงาน Specialized EXPO 2028 ทั้งนี้ กทพ. แจ้งว่าหากดำเนินโครงการตามรูปแบบดังกล่าว กทพ. จะเสนอเรื่องเข้า ครม. ภายในปี ๒๕๖๖ เพื่อเร่งรัดการดำเนินการต่อไป ๓) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ตให้ข้อมูลว่า ได้รับแจ้งจากภาคธุรกิจในพื้นที่หาดป่าตองว่ายังไม่ได้รับทราบรายละเอียดแนวเส้นทางและพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนจาก กทพ. จึงขอให้ กทพ. เร่งชี้แจงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อไม่ให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินการโครงการ ทั้งนี้ กทพ. ยืนยันว่าได้ดำเนินการชี้แจงข้อมูลแก่ผู้ที่อยู่ในแนวเขตการเวนคืนครบทุกรายแล้ว อย่างไรก็ตาม กทพ. จะดำเนินการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเพื่อให้ประชาชนและภาคเอกชนในจังหวัดภูเก็ตรับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึงต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง และขอให้ กทพ. เร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จทันงาน Specialized EXPO 2028 ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ.การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒) ซึ่งได้จัดรับฟังความคิดเห็น (Opinion Hearing) ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามมาตรา ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อพิจารณาผลการรับฟังความคิดเห็น โดยมีความเห็นว่าข้อคิดเห็นของภาคเอกชนในการให้นำโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง และสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ รวมเป็นสัมปทานเดียวกัน โดยให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างช่วงกะทู้ - ป่าตองไปก่อนนั้น ส่งผลต่อหลักการของโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติไว้ จึงเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการเสนอพิจารณาทบทวนหลักการของโครงการตามขั้นตอนและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ขอให้ กทพ. เร่งดำเนินการเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนงานโดยไม่ล่าช้าไปกว่านี้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินของ กทพ.	
๔. ความก้าวหน้าก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่อนุสาวรีย์ฯ มีแนวสายทางทิศตะวันออกขึ้นไปทางเหนือเชื่อมต่อกับ ทล.๔๐๒ บริเวณบ้านเมืองใหม่แยกสนามบินนานาชาติภูเก็ต โดยช่วง กม.๑ - กม.๖ เกิดปัญหาน้ำท่วม ทล. จึงได้เสนอของบประมาณปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ เพื่อปรับปรุงระบบระบายน้ำ ช่วง กม.๖ - กม.๑๔ อยู่ระหว่างการตีเส้นจราจรก่อนเปิดให้บริการ และช่วง กม.๑๔ - กม.๒๐ (บ้านพารา - บ้านเมืองใหม่)	ขทล.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะทาง ๖.๕ กิโลเมตร มีการเปลี่ยนแนวสายทางใหม่ โดยปรับแบบให้สอดรับกับอุโมงค์ทางลอดสามแยกสนามบินนานาชาติภูเก็ต ขณะนี้อยู่ระหว่างกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผ่อนผันการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ ระยะทาง ๖.๕ กิโลเมตร ตั้งอยู่บนพื้นที่ตำบลเทพกระษัตรี และตำบลป่าคลอก อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันแนวเส้นทางมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนประมาณ ๑๐ ไร่ (ตัดผ่านป่าชายเลนระยะทางประมาณ ๒๙๘ เมตร) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างประมาณ ๘ ไร่ และพื้นที่สวนยางพาราประมาณ ๒ ไร่ ซึ่งกรมทางหลวง (ทล.) ได้จัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ โดยกำหนดจะยื่นรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ประธานการประชุมขอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตประสานไปยัง ทล. เพื่อเร่งรัดการจัดส่งรายงาน EIA ไปยัง สผ. ซึ่งจังหวัดภูเก็ตจะได้มีหนังสือขอให้เร่งรัดการพิจารณารายงาน EIA ไปยัง สผ. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรถนน ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ และให้สำนักงานจังหวัดภูเก็ตเตรียมการจัดทำหนังสือเร่งรัดการพิจารณารายงาน EIA ไปยัง สผ. ต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต (ขทล.ภูเก็ต) ได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ ระยะทาง ๖.๕ กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจากการผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ปัจจุบันกรมทางหลวง (ทล.) ได้จัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณา โดยได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไปแล้วบางส่วน และคาดว่าจะสามารถตั้งงบประมาณดำเนินการก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล.	
๕. ความก้าวหน้าโครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า บนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ บริเวณแยกอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทรมีการจราจรติดขัดมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่ง ทล. ได้ออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอดขนานกับเส้นทาง ทล.๔๐๒ แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่าง สผ. พิจารณารายงาน EIA และเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพื่อดำเนินการก่อสร้างทางลอดในการสักการะอนุสาวรีย์ฯ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมายให้ ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ (แยกท่าเรือ) โดยปัจจุบัน ทล. ได้ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ และจัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จ โดยจะยื่นรายงาน EIA ต่อ สผ. ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ประธานการประชุมแจ้งว่า การก่อสร้างโครงการมีความจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทรเป็นการชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจังหวัดภูเก็ตได้ประสานกรมศิลปากรเข้าตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างเพื่อดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดถนน ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ โดยขอให้แขวงทางหลวงภูเก็ต ประสาน ทล. เพื่อเร่งรัดการส่งรายงาน EIA ต่อ สผ. ต่อไป ผู้แทน ขทล.ภูเก็ต ได้รายงานความคืบหน้าโครงการ โดย ทล. ได้ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ มีรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ กำหนดทางลอดในทิศทางออกเมือง ๒ ช่องจราจร และทางลอดทิศทางเข้าเมือง ๑ ช่องจราจร ทางคู่ขนานบนทางลอดทิศทางละ ๒ ช่องจราจร และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตอยู่บนแนวเกาะกลางถนนเดิมของ ทล.๔๐๒ ปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยอยู่ใน	ขทล.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ขั้นตอนการสรุปราคาค่าเวนคืน นอกจากนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติให้ ทล. แก้ไขรายงาน EIA โดยคาดว่าจะสามารถเสนอเล่มรายงานฉบับแก้ไขได้ภายใน ๖๐ วัน **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล.	
๖. แนวทางการแก้ปัญหาดินสไลด์บน ทล.๔๐๒๙ (ถนนพระบารมี ตอนกะทู้ - ป่าตอง) ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา กิโลเมตรที่ ๓+๕๐๐) และ ทล.๔๐๒๘ (ตอนห้าแยกฉลอง - ป่าตอง) **ทล.๔๐๒๙ (ถนนพระบารมี ตอนกะทู้ - ป่าตอง)** ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า ทล. และเทศบาลเมืองกะทู้ได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาดินสไลด์ระยะทางประมาณ ๑๒๕ เมตร ให้รถยนต์ขนาดเล็กสามารถใช้งานได้ชั่วคราว ความรับผิดชอบของ ทล. อยู่บริเวณวงเวียนโลมาที่มีดินและหินสไลด์ปิดทับผิวจราจร ได้แก้ไขและคืนพื้นที่ผิวจราจรแล้ว ขณะนี้ ทล. ได้เสนอของบประมาณรายจ่ายงบกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประมาณ ๕๐ ล้านบาท เพื่อลดการกัดเซาะ ป้องกันทางเชิงลาด และจัดการระบบระบายน้ำข้างทาง **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายประเจียด อักษรธรรมกุล) ขอให้ ทล. เร่งดำเนินการก่อสร้างทล.๔๐๒๘ (ห้าแยกฉลอง - กะรน) ให้แล้วเสร็จ ๒) ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต ชี้แจงว่า โครงการซ่อมถนน ทล.๔๐๒๘ งบประมาณ ๖๙ ล้านบาท หมดสัญญาการดำเนินงานแล้วแต่โครงการยังไม่แล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการเบิกจ่ายประมาณ ๖๐ ล้านบาท ทล. จะเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป ๓) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสัจจพล ทองสม) เนื่องจากพื้นที่ของภูเก็ตมีจุดเสี่ยงดินสไลด์ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาวิธีการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน ใช้หลักวิชาการและข้อมูลจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ตร่วมด้วย ๔) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (อบจ.ภก.) กล่าวว่า ได้ดำเนินการปรับผิวถนนเส้นทางตัดใหม่บริเวณหลังวัดหลวงปู่สุภา (ฉลอง - ป่าตอง) ทั้งนี้ อบจ.ภก. จะร่วมกับกรมพัฒนาที่ดินปลูกหญ้าแฝกและจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการแก้ปัญหาดินสไลด์ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตชี้แจงว่า ถนนพระบารมีมีช่วงที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงภูเก็ต ตั้งแต่เนินทางโค้งสุดท้ายก่อนถึงป้ายป่าตองซิตี้ - วงเวียนปลาโลมา ซึ่งในช่วงฝนตกหนักเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕ พื้นที่ดังกล่าวมีความเสียหายบริเวณลาดเชิงเขาโดยมีดินสไลด์ปิดทับทางระบายน้ำ สามารถรื้อย้ายหินและดินออกจากผิวจราจรได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดความเสียหายมากขึ้น แขวงทางหลวงภูเก็ตได้เสนอของบประมาณรายจ่ายงบกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และเสนอของบฟื้นฟูทางหลวงของสำนักบริหารบำรุงทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อซ่อมแซมและป้องกันการสไลด์ของลาดเชิงเขา และลาดคันทาง รวมถึงการจัดระบบการระบายน้ำข้างทางเพื่อลดการกัดเซาะคันทาง ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองกะทู้ ซึ่งมีการชำรุดเสียหายหนัก คันทางได้รับความเสียหายเป็นระยะทาง ๑๒๕ เมตร เทศบาลเมืองกะทู้ได้ซ่อมแซมคันทางที่สไลด์โดยเร่งด่วนให้รถยนต์สามารถผ่านได้ชั่วคราวจนกว่าจะก่อสร้างทางถาวรแล้วเสร็จ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการแก้ไขปัญหาดินสไลด์บนถนน ทล.๔๐๒๗ (ถนนพระบารมี ตอนกะทู้ - ป่าตอง) ของเทศบาลเมืองกะทู้ และแขวงทางหลวงภูเก็ต **ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา กิโลเมตรที่ ๓+๕๐๐)** ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า ทล. ได้แก้ไขปัญหาผลกระทบจากฝนตกหนักดินสไลด์ลาดเชิงเขาลงมาปิดทับผิวการจราจรและระบบระบายน้ำบน ทล.๔๐๒๔ แล้วเสร็จ โดยการเคลื่อนย้ายดินและหิน รวมทั้งรื้อถอนอาคารที่กีดขวาง เพื่อเปิดใช้ผิวการจราจร โดยในระยะยาว ได้เสนอของบประมาณรายจ่ายงบกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๔๐ ล้านบาท เพื่อซ่อมแซมและป้องกันดินสไลด์ตลอดแนวรวมถึงจัดระบบการระบายน้ำ คาดว่าจะได้รับงบประมาณเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖	ขทล. ภูเก็ต ทม.กระทู้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตรายงานต่อที่ประชุมถึงผลกระทบจากภาวะฝนตกหนักจนเกิดดินสไลด์บน ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา) ซึ่งมีสภาพความเสียหายบริเวณลาดเชิงเขา ดินสไลด์ลงมาปิดทับทางระบายน้ำและผิวจราจร ซึ่งแขวงทางหลวงภูเก็ตสามารถรื้อย้ายหินและดินออกจากผิวจราจรได้ (ดังรูปที่ ๑) นอกจากนี้ มีพื้นที่บางช่วงซึ่งพบปัญหาดินสไลด์ส่งผลต่อฐานรากของอาคารร้างบนเชิงเขา เสี่ยงต่อการพังทลายปิดทับผิวจราจร ซึ่งปัจจุบันได้ทุบรื้ออาคารร้างบนเชิงเขาแล้วเสร็จและสามารถเปิดการจราจรได้แล้ว ทั้งนี้ สำหรับแนวทางการป้องกันในระยะต่อไป แขวงทางหลวงภูเก็ตได้เสนอของบประมาณรายจ่ายงบกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และเสนอของบฟื้นฟูทางหลวงของสำนักบริหารบำรุงทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อซ่อมแซมและป้องกันการสไลด์ของลาดเชิงเขา และลาดคันทางตลอดแนวภูเขา รวมถึงการจัดระบบการระบายน้ำข้างทางด้วย  รูปปัญหาดินสไลด์บน ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา) **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการแก้ไขปัญหาดินสไลด์บน ทล.๔๐๒๔ (ตอนบางคู - ตีนเขา) ของแขวงทางหลวงภูเก็ต **ทล.๔๐๒๘ (ตอนห้าแยกฉลอง - ป่าตอง)** ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตได้รายงานความคืบหน้าโครงการซ่อมแซมและป้องกันการสไลด์ของลาดเชิงเขาและลาดคันทางบน ทล.๔๐๒๘ (ตอนห้าแยกฉลอง - ป่าตอง) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ประชุมมีข้อสังเกตว่า โครงการฯ สิ้นสุดสัญญาไปตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๕ แต่ผู้รับจ้างยังคงดำเนินการล่าช้าเพราะได้รับการพิจารณางดค่าปรับตามมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ จึงขอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตเข้มงวดในการตรวจรับงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักในการสัญจรระหว่างพื้นที่เขตเมืองกับหาดกะตะ หาดกะรน และหาดป่าตอง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการดำเนินการของแขวงทางหลวงภูเก็ตและขอให้เร่งรัดการดำเนินงานโดยเร็วที่สุด	
๗. การจัดระบบการจราจรบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า สภาพการจราจรบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถสัญจรหนาแน่นตลอดทั้งวันโดยประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน แบ่งเป็น ๑) ทล.๔๐๒ ประมาณ ๖๐,๐๐๐ คันต่อวัน ๒) ทล.๔๐๒๔ ประมาณ ๑๕,๐๐๐ คันต่อวัน และ ๓) ทล.๔๐๒๗ ประมาณ ๒๕,๐๐๐ คันต่อวัน เพื่อลดปริมาณรถที่ตัดกระแสการจราจรบนเส้นทางหลัก (ทล.๔๐๒) ทำให้ปริมาณการจราจรติดขัด ทล. ขอเสนอแนะ ดังนี้ ๑) ปิดวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ตั้งแต่ช่วงเวลา ๐๗.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. เพื่อลดการตัดกระแสการจราจรบนเส้นทางสายหลัก ๒) ติดตั้งกรวยจราจร ระยะทางประมาณ ๕๐ เมตร เพื่อกำหนดทิศทางจราจรจากถนนสายรอง (ทล.๔๐๒๗ และ ทล.๔๐๒๕) ในการเข้าสู่ถนนสายหลัก (ทล.๔๐๒) ดังนี้ ๑) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒๗ กลับรถที่บริเวณวัดท่าเรือ เพื่อไปยัง ทล.๔๐๒ ขาออกเมือง และ ทล.๔๐๒๕ เชิงทะเล - หาดสุรินทร์ - กมลา ๒) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒๕ เชิงทะเล - หาดสุรินทร์ - กมลา ไปกลับรถที่บริเวณห้างไทวัสดุ เพื่อไปยัง ทล.๔๐๒ เข้าเมืองภูเก็ต และทล.๔๐๒๗	ขทล.ภูเก็ต ภ.จว.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) จุดกลับรถห้างไทวัสดุ ๑) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒๕ เชิงทะเล - หาดสุรินทร์ - กมลา ไปกลับรถที่บริเวณห้างไทวัสดุ เพื่อไป ทล.๔๐๒ เข้าเมืองภูเก็ต และ ทล.๔๐๒๗ ๒) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒ ขาเข้าเมืองไปกลับรถที่บริเวณห้างไทวัสดุ เพื่อไป ทล.๔๐๒ ขาออกเมือง ๔) จุดกลับรถวัดท่าเรือ ๑) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒๗ ไปกลับรถที่บริเวณวัดท่าเรือ เพื่อไป ทล.๔๐๒ ขาออกเมือง และทล.๔๐๒๕ เชิงทะเล - หาดสุรินทร์ - กมลา ๒) ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒ ขาเข้าเมือง และ ทล.๔๐๒๗ ไปกลับรถที่บริเวณวัดท่าเรือ เพื่อไป ทล.๔๐๒ ขาออกเมือง ๕) ห้ามจอดรถบนผิวจราจร ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๐๙.๓๐ น. ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ตั้งแต่เวลา ๑๖.๓๐ - ๑๙.๓๐ น. ตั้งแต่จุดกลับรถห้างไทวัสดุ - จุดกลับรถวัดท่าเรือ โดยขอให้ห้ามจอดรถตลอดสองข้างทาง เพื่อเร่งระบายการจราจรให้เคลื่อนตัวอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย **ความเห็นที่ประชุม** ๑) ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต ขอให้ทดลองดำเนินการในช่วงเวลาเร่งด่วนก่อน เพื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อผู้ประกอบการและประชาชน ๒) ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า เนื่องจากทางแยกอนุสาวรีย์ฯ มีรูปแบบเป็นวงเวียนจะใช้ได้ดีกับปริมาณรถที่น้อย แต่เมื่อมีปริมาณรถมากจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การแก้ปัญหาระยะสั้นให้รถที่อยู่ ทล.๔๐๒ เป็นเส้นทางหลักโดยให้ ทล.๔๐๒๕ และ ทล.๔๐๒๗ เบี่ยงกลับรถ และระยะยาวให้พิจารณาข้อมูลปริมาณรถช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อจัดการจราจรให้เหมาะสม หรือก่อสร้างเป็นทางต่างระดับตามแผนของ ทล. ต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตรายงานว่า ปัจจุบันวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร (แยกท่าเรือ) มีปริมาณการจราจรบน ทล.๔๐๒ ประมาณ ๖๐,๐๐๐ PCU/วัน ทล.๔๐๒๕ ประมาณ ๑๕,๐๐๐ PCU/วัน และ ทล.๔๐๒๗ ประมาณ ๒๕,๐๐๐ PCU/วัน ซึ่งจะมีการตัดกระแสในวงเวียนจำนวนมาก แขวงทางหลวงภูเก็ตจึงเสนอแนวทางการจัดระบบจราจร ดังนี้ ๑) เสนอให้ปิดวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ในช่วงเวลา ๗.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. โดยให้รถผ่านวงเวียนได้เฉพาะแนวขึ้น - ล่อง เท่านั้น ทั้งนี้ ให้รถที่มาจาก ทล.๔๐๒๕ ซึ่งต้องการเข้าเมืองหรือไปยังเส้น ทล.๔๐๒๗ กลับรถที่จุดกลับรถหน้าห้างไทวัสดุ โดยห้ามตัดกระแสเพื่อเข้าห้างไทวัสดุ และรถที่มาจาก ทล.๔๐๒๗ ซึ่งจะออกเมืองหรือไปยังเส้น ทล.๔๐๒๕ กลับรถที่จุดกลับรถวัดท่าเรือ โดยห้ามตัดกระแสเข้าทางหลวง ชนบท ภก.๓๐๓๐  รูปการปิดวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 รูปจุดกลับรถหน้าห้างไทวัสดุ และจุดกลับรถวัดท่าเรือ ๒) เสนอให้ตั้งกรวยบริเวณ ทล.๔๐๒๕ และ ทล.๔๐๒๗ เพื่อบังคับให้รถเลี้ยวซ้าย โดยให้มีระยะทางประมาณ ๕๐ เมตร บน ทล.๔๐๒ เพื่อร่วมผิวจราจรอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยไม่มีการตัดกระแสการจราจรสายหลัก ดังรูปที่ ๔ ๓) เสนอให้ห้ามจอดรถบนผิวจราจรตั้งแต่จุดกลับรถไทวัสดุถึงจุดกลับรถวัดท่าเรือในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ๐๗.๐๐ - ๐๙.๓๐ น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ๑๖.๓๐ - ๑๙.๓๐ น.  รูปการตั้งกรวยบริเวณ ทล.๔๐๒๕ และ ทล.๔๐๒๗ **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตชี้แจงว่า บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำการตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. โดยได้ทำการปิดวงเวียนตามแนวทางที่แขวงทางหลวงภูเก็ตนำเสนอสามารถบรรเทาปัญหาจราจรได้ระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม หลังจากช่วงเวลา ๒๐.๐๐ น. ที่เปิดให้รถจากเส้น ทล.๔๐๒๕ และ ทล.๔๐๒๗ สามารถใช้วงเวียนได้นั้น พบว่า ปริมาณจราจรกลับติดขัดขึ้นอีก จึงเห็นว่าการแก้ปัญหาจราจรบริเวณดังกล่าวอย่างยั่งยืนคือการเร่งผลักดันโครงการทางลอด/ทางต่างระดับแยกท่าเรือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบการดำเนินการของแขวงทางหลวงภูเก็ตและตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต	
๘. ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาคลื่นกัดเซาะชายฝั่ง จังหวัดภูเก็ต ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า เส้นทาง ทล.๔๓๐๒ ตอนหาดทรายแก้ว - ท่านุ่น ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ได้รับผลกระทบปัญหาคลื่นกัดเซาะชายฝั่ง ต้องปิดการจราจรโดยสภาพปัจจุบันเกิดความเสียหายใกล้แนวเขตทางหลวง อาจส่งผลกระทบกับการจัดงาน Specialised Expo 2028 ทล. ได้พิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหา โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา EIA คาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๖๗ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล.ภูเก็ต
๙. ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาเส้นทางเข้า - ออก จังหวัดภูเก็ต ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า ปัจจุบันการจราจรเริ่มกลับมาหนาแน่น โดยปริมาณการจราจรบริเวณสะพานท้าวเทพกระษัตรี (ขาเข้า) และสะพานท้าวศรีสุนทร (ขาออก) มีมากกว่า ๑๕,๐๐๐ คันต่อวัน รวมทั้งกรมท่าอากาศยานมีแผนแม่บทก่อสร้างสนามบินภูเก็ตแห่งที่ ๒ ที่บริเวณตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา เพื่อเชื่อมการเดินทางกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยกับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (สุราษฎร์ธานี - พังงา - ภูเก็ต) และภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (กระบี่ - พังงา - ระนอง - ภูเก็ต) ทล. จึงเสนอให้	ขทล.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มีทางเข้า - ออก จังหวัดภูเก็ตเส้นใหม่ โดยศึกษาออกแบบโครงการก่อสร้างเส้นทางและสะพานแนวใหม่เชื่อมจังหวัดพังงาและจังหวัดภูเก็ต (เส้นทางที่ ๒) รองรับโครงการสนามบินภูเก็ตแห่งที่ ๒ รวมทั้งจัดทำรายงาน EIA โดยมีแนวเส้นทางที่เสนอ ดังรูป  รูปโครงการก่อสร้างถนนแนวใหม่เชื่อมจังหวัดพังงาและจังหวัดภูเก็ต รองรับโครงการสนามบินภูเก็ตแห่งที่ ๒ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ตได้นำเสนอแนวคิดในการก่อสร้างถนนแนวเส้นทางใหม่เชื่อมจังหวัดพังงากับจังหวัดภูเก็ต เส้นทางที่ ๒ โดยจังหวัดภูเก็ตมีเส้นทางเข้า - ออกเพียงแห่งเดียว คือ สะพานสารสิน บน ทล.๔๐๒ ตั้งอยู่บริเวณหัวเกาะภูเก็ต ซึ่งปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีปริมาณการจราจรสูงมาก แขวงทางหลวงภูเก็ตจึงเสนอให้มีการก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่เพื่อเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพังงากับเกาะภูเก็ต เพื่อเป็นเส้นทางเลือกในการเข้า - ออก จังหวัดภูเก็ต และรองรับการเชื่อมโยงสู่โครงการท่าอากาศยานพังงา โดยเสนอให้เชื่อมต่อฝั่งจังหวัดภูเก็ตบริเวณถนน ทล.๔๐๒๗ พื้นที่บ้านแหลมทราย ซึ่งแขวงทางหลวงภูเก็ตจะเสนอเรื่องไปยัง ทล. เพื่อดำเนินการจ้างศึกษา ออกแบบโครงการก่อสร้างเส้นทางและสะพานแนวใหม่เชื่อมจังหวัดพังงา - จังหวัดภูเก็ต เส้นทางที่ ๒ ต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะว่า ในขั้นของการออกแบบขอให้คำนึงเส้นทางการเดินเรือของเรือท่องเที่ยวเพื่อให้เป็นจุดท่องเที่ยวที่สวยงาม โดยพิจารณาตัวอย่างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาซึ่งออกแบบได้สวยงามสามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรและดึงดูดการท่องเที่ยวได้ด้วย **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบแนวคิดการก่อสร้างถนนแนวใหม่เชื่อมจังหวัดพังงา - จังหวัดภูเก็ต และให้นำความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๑๐.ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมอุปกรณ์ของทางราชการที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต รายงานว่า เกิดปัญหาการโจรกรรมอุปกรณ์ทรัพย์สินแขวงทางหลวงภูเก็ต ได้แก่ กรณีขโมยสายไฟฟ้าและสายอุปกรณ์สื่อสารระบบป้ายอัจฉริยะที่ตำบลศรีสุนทร อำเภอถลาง จำนวน ๒ จุด บริเวณ ทล.๔๐๒ กิโลเมตรที่ ๓๓ บ้านในคลำ และบริเวณกิโลเมตรที่ ๓๗ บ้านลิพอน และกรณีขโมยสายไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณ ทล.๔๐๒๗ ป่าคลอก - บ้านพารา ช่วง กม.๖ - กม.๑๔ ทล. ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยการจัดหางบประมาณซ่อมคืนสภาพพื้นที่ แจ้งความดำเนินคดี และสอดส่องดูแลทรัพย์สินต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล. ภูเก็ต
๑๑.ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาจุดกลับรถบริเวณสามแยก (สถานีขนส่งแห่งที่ ๒) ผู้แทนเทศบาลรัษฎา รายงานว่า ประชาชนได้มีการร้องเรียนและเสนอให้มีจุดกลับรถเพิ่มบริเวณสามแยกสถานีขนส่งแห่งที่ ๒ เพื่อเปิดช่องจราจรและจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางถนน รวมทั้งเสนอให้มีการปรับสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณรถบนถนนในแต่ละสายด้วย ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต ชี้แจงว่า เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าว ขอให้มีการศึกษาและพิจารณาข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมก่อนดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล. ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒.ข้อเสนอเพื่อการแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยก ทล.๔๐๒ ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต รายงานว่า สี่แยก ทล.๔๐๒ บริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ตขาออก เกิดการจราจรติดขัด เนื่องจากประชาชนจอดยานพาหนะในบนช่องจราจรด้านซ้ายสุด รวมทั้งมีรถยนต์จำนวนมากรอเลี้ยวขวา เกิดการกีดขวางหลายช่องจราจร ขอเสนอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตเปิดเกาะกลางถนน เพื่อเพิ่มช่องจราจรและวางแผนก่อสร้างสะพานข้ามแยกบริเวณเกาะแก้ว **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** รับทราบและมอบหมาย ทล. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทล.ภูเก็ต
๑๓.การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดระยะสั้น ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตรายงานว่า ปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีปัญหาการจราจรติดขัดมากบริเวณแยกบางคู ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องมาจากปัญหาจราจรบริเวณแยกท่าเรือ และมีปัญหาการจราจรติดขัดตลอดแนวเส้นทาง ทล.๔๐๒ ทั้งนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตเห็นควรให้พิจารณาการก่อสร้างสะพานข้ามแยกตลอดแนวเส้นทางถนนสายหลัก (ยกเว้นแยกท่าเรือเห็นสมควรก่อสร้างเป็นทางลอด) อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอดังกล่าวมีกลุ่มผู้คัดค้านต่อต้านเนื่องจากเห็นว่าเป็นการบดบังทัศนียภาพของเมืองภูเก็ต **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) เสนอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตและตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตพิจารณาเพิ่มเติมจุดกลับรถก่อนถึงทางแยกบางคูเหมือนตัวอย่างพื้นที่แยกสามกอง เพื่อลดปริมาณรถที่จะเข้าสู่แยกสัญญาณไฟจราจร ๒) ขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตเข้มงวดกวดขันเรื่องวินัยจราจร เช่น การขับรถย้อนศร การจอดรถบนผิวจราจรในที่ห้ามจอด เป็นต้น ๓) ขอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตดำเนินการทาสีทางเท้าและตีเส้นจราจรให้มีความชัดเจน ๔) ขอให้แขวงทางหลวงชนบทภูเก็ตพิจารณาการก่อสร้างถนนแนวใหม่หรือการขยายช่องจราจรเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างบริเวณบ้านม่าหนิกกับบ้านเกาะแก้ว และถนนระหว่าง ทล.๔๐๒๕ เชื่อม ทล.๔๐๒ เพื่อลดปริมาณการจราจรเข้าสู่แยกท่าเรือ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖** รับทราบแนวทางการดำเนินการและมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต แขวงทางหลวงภูเก็ต และแขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตรายงานว่า ปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีปริมาณการจราจรแออัดบนถนนสายหลัก ได้แก่ ทล.๔๐๒ ตั้งแต่แยกสนามบินถึงห้าแยกฉลอง และ ทล.๔๐๒๔ ตั้งแต่แยกบางคูถึงห้าแยกฉลอง โดยมีปริมาณการจราจรแออัดสูงสุดบริเวณแยกเกาะแก้ว - แยกบางคู ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก และเป็นพื้นที่ตั้งของโรงเรียนนานาชาติ ซึ่งจะมีการจราจรแออัดในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น จากรถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชนที่เข้า - ออกหมู่บ้าน และรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ปกครองที่รับ - ส่งนักเรียน ทั้งนี้ ตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตได้จัดกำลังตำรวจจราจรควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกเกาะแก้ว และตำรวจจราจรควบคุมการจราจรบนพื้นที่ถนน ตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ - ๑๙.๓๐ น. โดยตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตได้ประสานงานกับตำรวจภูธรภาคในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแล้ว อย่างไรก็ตาม บริเวณดังกล่าวยังมีรถติดสะสม เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตทั้งจังหวัดมีปริมาณรถเพิ่มขึ้นมาก **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) รองประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต เสนอให้พิจารณาการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกเกาะแก้วโดยให้สัญญาณไฟเขียวในทางหลัก (ทล.๔๐๒) นานกว่าทางย่อย (ทางที่ออกจากซอย) ประมาณ ๓ เท่า ทั้งนี้ หากยังมีท้ายแถวสะสมบนทางหลักให้พิจารณาเพิ่มระยะเวลาสัญญาณไฟเขียวในทางหลักอีก โดยรถที่ออกจากทางย่อยให้เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดแล้วไปกลับรถตามช่องทางกลับรถบนทางหลัก ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แขวงทางหลวงภูเก็ต แขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต รวมถึงหน่วยงานในกำกับขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตจังหวัดภูเก็ตจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ร่วมกัน เพื่อพิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจรบนเส้นทางสายหลัก ตั้งแต่แยกสนามบินเก่าถึงห้าแยกฉลอง ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่า ป้ายเตือน ป้ายห้าม และการปรับสัญญาณไฟจราจรของแขวงทางหลวงภูเก็ต ไม่สัมพันธ์กับการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ทำให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางเกิดความสับสน จึงสนับสนุน	ขทล.ภูเก็ต ขทช.ภูเก็ต ภ.จว.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ให้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตกับแขวงทางหลวงภูเก็ต เพื่อจะได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ๓) ที่ประชุมเสนอให้แขวงทางหลวงภูเก็ตและตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณานำระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System : ITS) มาใช้ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบการดำเนินการของตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต และมอบหมายให้พิจารณาการจัด Workshop ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบต่อไป	
๑๔.ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนบุคคล อัลตร้า พีอาร์ที (Ultra Light Transit Personnel Rapid Transit : Ultra PRT) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดภูเก็ต แจ้งว่า บริษัท อัลตร้า พีอาร์ที จำกัด ได้ขอเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตเพื่อนำเสนอระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนบุคคล Ultra PRT ทั้งนี้ พิจารณาแล้วเห็นว่าข้อมูลต่าง ๆ จะเป็นประโยชน์สำหรับการบริหารจัดการด้านการจราจร จึงเห็นสมควรให้ผู้แทนบริษัทนำเสนอข้อมูลให้ อจร.จังหวัดภูเก็ต ได้รับทราบ ผู้แทน บริษัท อัลตร้า พีอาร์ที จำกัด ได้นำเสนอระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้า Ultra PRT ซึ่งได้ให้ข้อมูลว่าระบบ Ultra PRT เป็นรถไฟฟ้าที่มีช่องทางวิ่งเฉพาะ เป็นทางวิ่งที่มีโครงสร้างเบา ทำให้มีต้นทุนด้านงานโยธาและระยะเวลาการก่อสร้างหรือติดตั้งระบบที่ประหยัดและรวดเร็วกว่าระบบ Tram ระบบ ART และระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยที่ระบบ Ultra PRT เปิดให้บริการครั้งแรก ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ที่ท่าอากาศยานลอนดอนฮีทโธรว์ สหราชอาณาจักร ซึ่งปัจจุบันมีรถ Ultra PRT จำนวน ๒๒ ตู้ เส้นทางวิ่งระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร (ต่อ ๑ ทิศทาง) สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารได้ประมาณ ๒๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ Ultra PRT ที่ประเทศอินเดียอีกกว่า ๑๒๐ โครงการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบข้อมูลระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้า Ultra PRT	บ. อัลตร้า พีอาร์ที จำกัด
๑๕.การให้บริการรถประจำทางโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ของ อบจ.ภูเก็ต ผู้อำนวยการกองกิจการขนส่ง อบจ.ภูเก็ต รายงานว่า อบจ.ภูเก็ต ได้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางเฉพาะรถหมวด ๑ ซึ่งเดินรถได้เฉพาะเขตอำเภอเมืองภูเก็ต โดยได้ขอปรับปรุงเส้นทางและเปลี่ยนแปลงลักษณะรถไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ดังนี้ ๑) สายที่ ๑ (สายสีเหลือง) ขอปรับปรุงเส้นทางจากเดิมห้างบิ๊กซี - วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต เป็น สะพานหิน - ห้างเซ็นทรัลภูเก็ต ๒) สายที่ ๒ (สายสีแดง) ขอยุบรวมเส้นทางเดิม ห้างซุปเปอร์ชีป - ตลาดใหม่มุมเมือง และช่วงสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ - สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ เป็นท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง - ห้างซุปเปอร์ชีป ๓) สายที่ ๓ (สายสีเขียว) ขอปรับปรุงเส้นทางจากเดิมสะพานหิน - เกาะสิเหร่ เป็นท่าเทียบเรือรัษฎา - ห้างเดอะมอลล์ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดหาผู้ดำเนินการสถานีอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในต้นปี ๒๕๖๗ และการจัดหารถ EV Bus คาดว่าจะสามารถส่งมอบรถได้ภายในกลางปี ๒๕๖๗ เพื่อบริการประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อไป ทั้งนี้ สำหรับเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หาดราไวย์ เป็นการเดินรถระหว่างอำเภอถือเป็นรถหมวด ๔ และ อบจ.ภูเก็ต ยังไม่เคยได้รับอนุญาตประกอบการ ซึ่ง อบจ.ภูเก็ต ได้เคยแจ้งความประสงค์เป็นผู้ให้บริการในเส้นทางดังกล่าวต่อ ขสจ.ภูเก็ต แล้ว แต่ยังอยู่ในขั้นตอนการตีความทางกฎหมายของ ขบ. ผู้แทน ขสจ.ภูเก็ต ชี้แจงว่า สำนักงานฯ อยู่ระหว่างการสรรหาผู้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารเส้นทางใหม่ ๔ เส้น ได้แก่ เส้นทางป่าตอง สาย ก เส้นทางป่าตอง สาย ข เส้นทางเมืองภูเก็ต - ป่าตอง และเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หาดราไวย์ (เดินรถบน ทล.๔๐๒ ทล.๔๐๒๔) โดย อบจ.ภูเก็ต มีความสนใจเป็นผู้ให้บริการในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หาดราไวย์ อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตเกี่ยวกับคุณสมบัติของ อบจ.ภูเก็ต ในการเป็นหน่วยงานของรัฐเข้าแข่งขันกับเอกชนซึ่ง ขบ. ได้เสนอเรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) เพื่อตีความในประเด็นดังกล่าว และ สคก. ได้ให้ความเห็นว่า อบจ.ภูเก็ต สามารถเข้ายื่นคำขอรับอนุญาตประกอบการรถโดยสารได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการ	อบจ.ภูเก็ต ขสจ.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดภูเก็ตในคราวการประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๖ มีข้อสังเกตในประเด็นเงื่อนไขคุณสมบัติรายละเอียดที่ อบจ.ภูเก็ต จะใช้ยื่นรับใบอนุญาตฯ ตามประกาศในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ จึงมีมติให้ประสาน ขบ. พิจารณาปรับปรุงแก้ไขคุณสมบัติรายละเอียด ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขประมาณ ๓ - ๖ เดือน ก่อน ขสจ.ภูเก็ต ประกาศสรรหาผู้รับใบอนุญาตฯ ตามขั้นตอนต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ตเสนอให้ ขสจ.ภูเก็ต ประกาศหาผู้รับใบอนุญาตฯ ไปก่อนทั้ง ๔ เส้นทาง โดยไม่ต้องรอการปรับปรุงแก้ไขกฎกระทรวงฯ เพื่อจะได้เร่งรีบแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดภูเก็ต และประชาชนภูเก็ตจะไม่ต้องเสียโอกาสในการได้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพดีขึ้น ทั้งนี้ หากไม่มีผู้ประกอบการภาคเอกชนรายใดสนใจ จึงค่อยดำเนินการในแนวทางอื่นต่อไป ๒) รองประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต เสนอให้ประกาศหาผู้รับใบอนุญาตฯ ไปก่อน ๓ เส้นทาง คงเหลือไว้ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - หาดราไวย์ ให้รอสอบถามความต้องการของ อบจ.ภูเก็ต โดยหาก อบจ.ภูเก็ต ยืนยันว่าสนใจเป็นผู้ให้บริการ จึงให้ ขสจ.ภูเก็ต ดำเนินการเรื่องการปรับปรุงกฎกระทรวงฯ แล้วดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ อบจ.ภูเก็ต และ ขสจ.ภูเก็ต ทั้งนี้ มอบหมายให้ ขสจ.ภูเก็ต เร่งกำหนดนัดประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดภูเก็ต เพื่อขอมติในการประกาศหาผู้รับใบอนุญาตฯ โดยด่วน ผู้แทน อบจ.ภูเก็ต รายงานความคืบหน้าการดำเนินการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้าของ อบจ.ภูเก็ต จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ สายที่ ๑ (สายสีเหลือง) สะพานหิน - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลภูเก็ต สายที่ ๒ (สายสีแดง) ท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง - ห้างสรรพสินค้าซุปเปอร์ชีป และสายที่ ๓ (สายสีเขียว) ท่าเทียบเรือรัษฎา - ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอกนิกส์ (e-bidding) งานก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ ๖ เดือน ส่วนการจัดหารถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) คาดว่าจะประกาศขอบเขตรายละเอียดได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๖ โดยจะจัดหารถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๔ คัน งบประมาณ จำนวน ๑๕๖ ล้านบาท คาดว่าจะส่งมอบได้ภายในกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สอดคล้องกับการก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้าแล้วเสร็จและให้บริการประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อไป ทั้งนี้ สำหรับเส้นทางสาย ๘๕๘๐ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ (ทล.๔๐๒๔) - บ้านราไวย์ เป็นเส้นทางใหม่ ซึ่ง อบจ.ภูเก็ต ได้เคยแจ้งความประสงค์เป็นผู้ให้บริการในเส้นทางดังกล่าวต่อ ขสจ.ภูเก็ต แล้ว แต่ยังอยู่ในขั้นตอนของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ในการแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ เกี่ยวกับคุณสมบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ผู้แทนหอการค้าจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่ามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตภูเก็ต ได้เคยศึกษาการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางในภาพรวมของจังหวัดภูเก็ตไว้แล้ว โดยได้เสนอให้ ขสจ.ภูเก็ต เปิดให้บริการเส้นทางรถโดยสารประจำทางเส้นใหม่ ๔ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางป่าตอง สาย ก เส้นทางป่าตอง สาย ข เส้นทางสาย ๘๕๓๗ เมืองภูเก็ต - ป่าตอง และเส้นทางสาย ๘๕๘๐ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ - บ้านราไวย์ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ขสจ.ภูเก็ต ได้ดำเนินการสรรหาผู้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารเส้นทางใหม่ไปแล้ว ๓ เส้นทาง คงเหลือเพียงเส้นทางสาย ๘๕๔๐ ซึ่งติดประเด็นการแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ จึงขอให้ ขสจ.ภูเก็ต ประสาน ขบ. เพื่อเร่งรัดการดำเนินการต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ อบจ.ภูเก็ต และมอบหมายให้ ขสจ.ภูเก็ต เร่งรัดการดำเนินการสำหรับเส้นทางสาย ๘๕๘๐ และรายงานความคืบหน้าในการประชุมครั้งถัดไป	
๑๖.หารือที่ประชุมในประเด็นองค์ประกอบของ อจร.จังหวัดภูเก็ต ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดภูเก็ตขอหารือที่ประชุมในประเด็นองค์ประกอบของ อจร.จังหวัดภูเก็ต โดยเห็นว่า องค์ประกอบได้กำหนดให้สำนักงานจังหวัดซึ่งไม่ได้มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งและจราจรเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะอนุกรรมการ ขณะที่	สนจ.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แขวงทางหลวงภูเก็ตซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงมีบทบาทเป็นเพียงอนุกรรมการ จึงเสนอที่ประชุมพิจารณาขอแก้ไขคำสั่งเพื่อให้แขวงทางหลวงภูเก็ตเป็นฝ่ายเลขานุการร่วมในคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ได้ชี้แจงว่าคำสั่งแต่งตั้งคณะ อจร. เป็นคำสั่งภายใต้ คจร. ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยได้กำหนดให้มีองค์ประกอบของ อจร. เหมือนกันทุกจังหวัด อย่างไรก็ตาม อจร. มีอำนาจหน้าที่สามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น ทั้งนี้ สำหรับกรณีจังหวัดภูเก็ต อาจแต่งตั้งเป็นคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจร โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงเป็นฝ่ายเลขานุการคณะทำงาน เพื่อดำเนินการในรายละเอียดต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖** มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการเสนอเรื่องการแต่งตั้งคณะทำงานย่อยไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตเพื่อพิจารณาต่อไป	
๑๗.โครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับจังหวัดภูเก็ต ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอภาพรวมโครงการศึกษาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับพื้นที่จังหวัดภูเก็ต จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ Model GMS ภาคกลางและภาคใต้) ซึ่งได้ดำเนินการศึกษาจัดทำกรอบและยุทธศาสตร์การพัฒนา พร้อมทั้งจัดทำแผนงาน แผนการลงทุนของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมฯ ให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ตรวจสอบ ก่อน สนข. สรุปประมวลผลนำเสนอจังหวัดและกลุ่มจังหวัดพิจารณาต่อไป ๒) โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค เป็นโครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการจัดจ้างที่ปรึกษา โดยโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจข้อมูลการเดินทางในเขตเมืองเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองการเดินทาง และจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา พิษณุโลก อุดรธานี อุบลราชธานี พระนครศรีอยุธยา สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต สงขลา (เมืองหาดใหญ่) ซึ่งจะนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดเป้าประสงค์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศต่อไป ๓) โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล (โครงการอันดามันริเวียร่า) เป็นโครงการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ซึ่งอยู่ระหว่างการเตรียมการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา จะเริ่มดำเนินการประมาณเดือนกันยายน ๒๕๖๖ และดำเนินการแล้วเสร็จประมาณเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โดยโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม จัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ระยะทางโครงการไม่น้อยกว่า ๖๐๐ กิโลเมตร และจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) สำหรับโครงการอันดามันริเวียร่าถือเป็นโครงการที่เป็นความต้องการของพื้นที่ ซึ่งในการดำเนินการขอให้ สนข. พิจารณา ทั้งในส่วนของเส้นทางถนน จุดพักรถ และจุดชมวิว ดังตัวอย่างของถนนเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณเขาพลายดำ - อ่าวท้องหยี จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจให้พื้นที่อย่างมาก อย่างไรก็ตาม ลักษณะทางกายภาพของจังหวัดภูเก็ตอาจแตกต่างจากพื้นที่อื่นในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ซึ่งพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันตกส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชนซึ่งมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แล้ว จึงขอให้ สนข. พิจารณาจุด Missing Link	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมิติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เชื่อมโยงโครงข่ายจากทางสัญจรหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวรอบเกาะภูเก็ต รวมการกำหนดองค์ประกอบของจุดพักรถและพื้นที่เชิงพาณิชย์ด้วย ๒) ขอให้ สนข. ประสานงานหน่วยงานต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด และให้หน่วยงานให้ความร่วมมือกับ สนข. ในการประชาสัมพันธ์การดำเนินการให้เข้าถึงทุกภาคส่วนต่อไป **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบการดำเนินโครงการศึกษาของ สนข. ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต และให้ สนข. รับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการ	
๑๘.แนวทางการบูรณาการสัญญาณไฟจราจรระบบใหม่ ผู้แทน ขทล.ภูเก็ต รายงานว่า ขทล.ภูเก็ต อยู่ระหว่างดำเนินการโครงการจ้างเหมาเชื่อมโยงระบบไฟสัญญาณจราจรพร้อมกล้องตรวจจับปริมาณการจราจรและพัฒนาระบบบริหารจัดการจราจรแบบพื้นที่อัจฉริยะ (ระยะที่ ๑) ในพื้นที่ท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต) ซึ่งดำเนินการบน ทล.๔๐๒ ตอน โคกกลอย - หมากปรก - เมืองภูเก็ต ระยะทาง ๔๘.๙๕๘ กิโลเมตร มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรระบบใหม่ ๑๒ จุด ความคืบหน้าโครงการ ร้อยละ ๙๖.๕๘ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖ ซึ่งระบบที่ติดตั้งใหม่นี้จะทำให้การควบคุมสัญญาณไฟจราจรสามารถบริหารจัดการระยะเวลาการให้สัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง และควบคุมสัญญาณไฟจราจรระหว่างทางแยกต่อเนื่องกันในทางหลัก ซึ่งจะลดปัญหาการจราจรติดขัดได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้ ขทล.ภูเก็ต ประสานงานตำรวจจราจรเพื่อบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรร่วมกันให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยอาจจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย ๒) ในการกำหนดระยะเวลาสัญญาณไฟจราจรบนทางหลัก (ทล.๔๐๒) ขอให้พิจารณาให้ความสำคัญกับทิศทางขาออกเมืองภูเก็ตที่มุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตเป็นลำดับแรก **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ขทล.ภูเก็ต และมอบหมายให้ ขทล.ภูเก็ต และตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ	ขทล.ภูเก็ต ภ.จว.ภูเก็ต
๑๙.การขยายถนนเส้นเจ้าฟ้าตะวันตก บริเวณแยกนาคา - ห้าแยกฉลอง ผู้แทน ขทล.ภูเก็ต รายงานงานว่า หอการค้าจังหวัดภูเก็ตได้เสนอเรื่องให้ ขทล.ภูเก็ตพิจารณาการขยายถนนเจ้าฟ้าตะวันตก (ทล.๔๐๒๔) ตั้งแต่แยกนาคา - ห้าแยกฉลอง โดยการเพิ่มผิวจราจร ซึ่งในปัจจุบัน ทล.๔๐๒๔ ในช่วงตอนดังกล่าวเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ที่มีความกว้างช่องจราจรน้อยและบางช่วงไม่มีไหล่ทาง ขณะที่ปริมาณรถที่ใช้เส้นทางดังกล่าวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การจราจรแออัดตลอดแนวเส้นทาง โดยหอการค้าฯ ได้เสนอให้ขยายเพิ่มผิวจราจรและไหล่ทางตลอดเส้นทาง ทั้งนี้ ขทล.ภูเก็ตอยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินก่อนดำเนินการต่อไป **ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม** ๑) ขอให้ ขทล.ภูเก็ต พิจารณาการขยายเพิ่มผิวจราจรต่อเนื่องจากห้าแยกฉลองไปเชื่อมต่อ ทล.๔๐๓๐ ถึงหาดราไวย์ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดภูเก็ตและมีปริมาณการจราจรสูง ๒) ขอให้ ขทล.ภูเก็ต เร่งดำเนินการขยายผิวจราจรในช่วงตอนที่มีการกันแนวเขตทางไว้แล้วโดยไม่ต้องรอการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตลอดแนวเส้นทาง **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** รับทราบผลการดำเนินการและมอบหมายให้ ขทล.ภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	ขทล.ภูเก็ต
๒๐.การก่อสร้างถนนเส้นทางเลียบสายไฟฟ้าแรงสูง ช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติช - ทล.๔๐๒๔ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต (ขทช.ภูเก็ต) รายงานว่า หอการค้าจังหวัดภูเก็ตได้ประสานให้ ขทช.ภูเก็ต พิจารณาการก่อสร้างถนนแนวเส้นทางใหม่เลียบสายไฟฟ้าแรงสูง ช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติชภูเก็ตซึ่งตั้งอยู่บนถนนสาย ภก.๓๐๓๐ ถึง ทล.๔๐๒๔ ทั้งนี้ ขทช.ภูเก็ต ชี้แจงว่าแนวเส้นทางดังกล่าวไม่ได้อยู่ในผังเมืองรวมภูเก็ต ขทช.ภูเก็ต จึงไม่สามารถเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินการได้ โดย ขทช.ภูเก็ต จะดำเนินการได้ในกรณีที่เส้นทางได้บรรจุอยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดแล้วเท่านั้น	ขทช.ภูเก็ต สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ประชุม ผู้แทนภาคเอกชนให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า จังหวัดภูเก็ตได้เคยมอบหมายให้ ขทล.ภูเก็ต ศึกษาความเป็นไปได้การก่อสร้างถนนแนวเส้นทางใหม่ แต่เส้นทางดังกล่าวอยู่ในเขตสายไฟฟ้าแรงสูง ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคไม่ได้เวนคืนที่ดินจากเอกชนแต่เป็นการรอนสิทธิ์บนที่ดิน ซึ่งโครงการดังกล่าวยังไม่มีความชัดเจนในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงระหว่างถนนของ ทล. กับถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ซึ่งมีลักษณะเป็นทางเลี่ยงเส้นทางหลัก หอการค้าจังหวัดภูเก็ตจึงเห็นว่าควรมอบหมายให้ ขทช.ภูเก็ต เป็นผู้ดำเนินโครงการ **มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖** มอบหมายให้ ขทช.ภูเก็ต ประสานงานสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาเสนอแนะแนวเส้นทางในการพัฒนาเสนอที่ประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต พิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป	

หนังสืออ้างอิง

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคกลาง ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค