



สรุปผลการดำเนินงาน
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สรุปผลการดำเนินงาน
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

คำนำ

เอกสาร “สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗” เล่มนี้ ได้จัดทำขึ้นโดยการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ในภูมิภาคทั่วประเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการติดตามผลการดำเนินงานตามมติ อจร. ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในภูมิภาคและส่วนกลาง ตลอดจนติดตามปัญหา อุปสรรคของการดำเนินงาน อจร. โดยเฉพาะประเด็นมติที่ประชุม อจร. ที่ยังไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการและการพัฒนางาน อจร. ในปีงบประมาณต่อไป

กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สารบัญ

	หน้า
๑. บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.)	๑
๑.๓ การสนับสนุนการดำเนินการของ อจร. ของสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร ในภูมิภาค	๒
๑.๔ วัตถุประสงค์ของการดำเนินการ	๒
๑.๕ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน	๒
๒. ผลการดำเนินงานของ อจร.	๓
๒.๑ การจัดประชุม อจร. ในภูมิภาค	๓
๒.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไข ผ่านกลไก อจร.	๕
๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจร	๖
๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๑๑
๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	๑๖
๒.๒.๔ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๑๘
๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ	๒๑
๓. ผลการดำเนินงาน อจร. ในภาพรวม	๒๔
๔. ข้อเสนอแนะ	๒๗
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก สัทธิการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	
ภาคผนวก ข ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๑ ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๓
ภาพที่ ๒ จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งของการจัดประชุม อจร. ในรายภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๕
ภาพที่ ๓ ประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๒๕

สรุปผลการดำเนินงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.)

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

(๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗)

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 เพื่อปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) และได้มีคำสั่ง คจร. ที่ ๓/๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก 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 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดบึงกาฬ (อจร.จังหวัดบึงกาฬ) โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๕๑ ตามคำสั่ง คจร. ที่ ๒/๒๕๕๕ ลง วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

๑.๒ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (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) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น
- ๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมอบหมาย
- ๑๐) รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

๑.๓ การสนับสนุนการดำเนินการ อจร. ของสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) มีอำนาจหน้าที่ในการประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด และส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาค รวมทั้งมีบทบาทในการเสนอแนะ สนับสนุนงานด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ดังนี้

๑.๓.๑ ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการประชุม อจร. อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของ อจร. ในการเป็นกลไกสำคัญในการแก้ไขปัญหาและพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๓.๒ ส่งเสริมให้เกิดการแก้ไขและพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจรของจังหวัดในภูมิภาค 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 ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๗ เสนอผู้บริหารตามลำดับทราบและพิจารณา รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานของ อจร. ต่อไป

๑.๕ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

๑.๕.๑ ประสานและรวบรวมข้อมูลการประชุม อจร. ที่มีการประชุมในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ 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

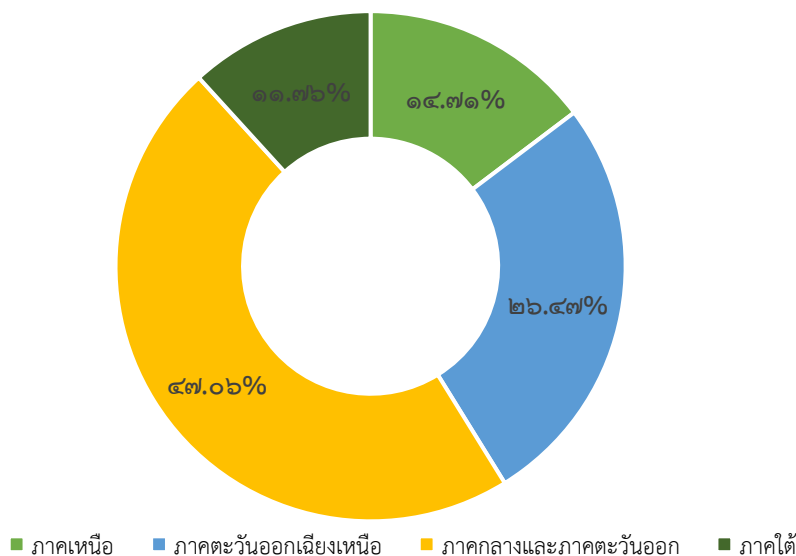
ในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ สนข. มีการประสานและเข้าร่วมการประชุม อจร. ร่วมกับ จังหวัดในภูมิภาค เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด จำนวน ๓๔ ครั้ง ใน ๒๑ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๓ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. ซึ่งแสดงข้อมูลจำนวนการประชุม อจร. ในภาพรวม ได้ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

ภาค	จำนวน (จังหวัด)	จำนวนจังหวัดที่มีการประชุมฯ (จังหวัด)	จำนวนการประชุมฯ (ครั้ง)
๑. ภาคเหนือ	๑๗	๕	๕
๒. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๐	๓	๙
๓. ภาคกลางและภาคตะวันออก	๒๕	๑๐	๑๖
๔. ภาคใต้	๑๔	๓	๔
รวม	๗๖	๒๑	๓๔

ทั้งนี้ หากจะพิจารณาจำนวนการประชุม อจร. ในรายภาค จะแสดงข้อมูลตามภาพที่ ๑ ดังนี้

การประชุม อจร. ปีงบประมาณ ๒๕๖๗



ภาพที่ ๑ ข้อมูลการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๒.๑.๑ ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด) มีการประชุม ๕ ครั้ง ใน ๕ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๗๑ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	เชียงใหม่	๑
๒	นครสวรรค์	๑
๓	แม่ฮ่องสอน	๑
๔	ลำปาง	๑
๕	น่าน	๑
รวมทั้งสิ้น		๕

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๒ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด) มีการประชุม ๙ ครั้ง ใน ๓ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๗ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	ชัยภูมิ	๑
๒	นครราชสีมา	๕
๓	อุดรธานี	๓
รวมทั้งสิ้น		๙

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑

๒.๑.๓ ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด) มีการประชุม ๑๖ ครั้ง ใน ๑๐ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๔๗.๐๖ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคกลางและภาคตะวันออก

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	กาญจนบุรี	๒
๒	ฉะเชิงเทรา	๑
๓	นครนายก	๒
๔	นนทบุรี	๑
๕	ปทุมธานี	๑
๖	สมุทรปราการ	๔
๗	สมุทรสงคราม	๑
๘	สมุทรสาคร	๑
๙	สระบุรี	๑
๑๐	สุพรรณบุรี	๒
รวมทั้งสิ้น		๑๖

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒

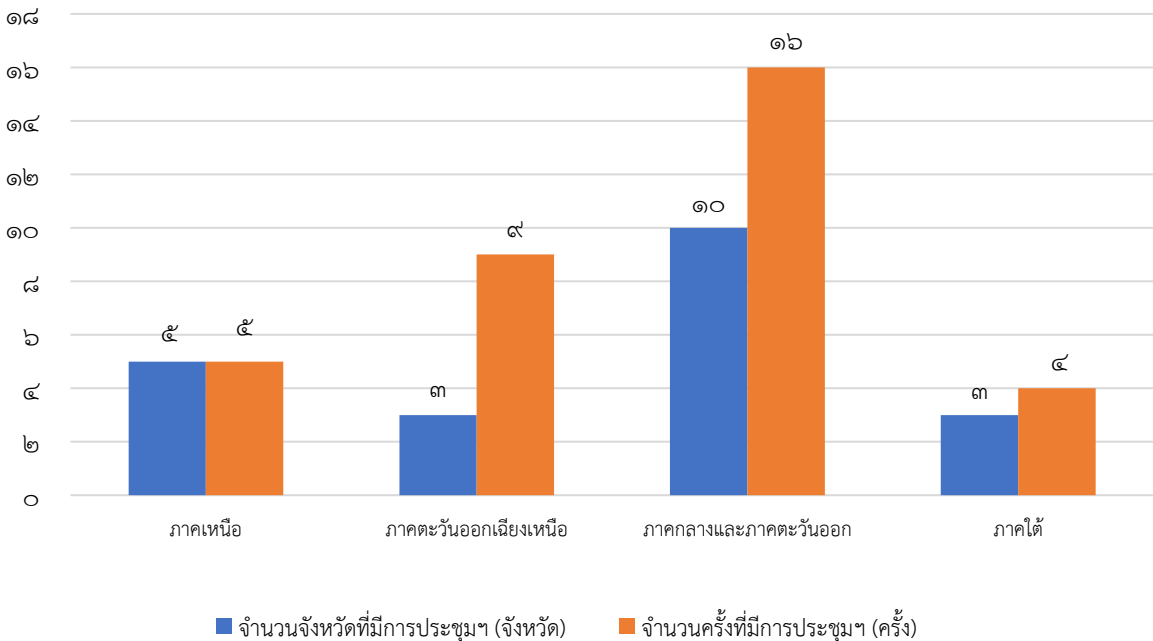
๒.๑.๔ ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด) มีการประชุม ๔ ครั้ง ใน ๓ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๗๖ ของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ทั้งหมด โดยแสดงข้อมูลการจัดการประชุมตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ข้อมูลการจัดประชุม อจร. ในภาคใต้

ลำดับที่	จังหวัดที่มีการประชุม อจร.	จำนวน (ครั้ง)
๑	ชุมพร	๑
๒	ตรัง	๑
๓	ภูเก็ต	๒
รวมทั้งสิ้น		๔

ที่มา : เอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒

ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติของจำนวนครั้งการประชุม อจร. ในแต่ละภาค แสดงได้ดังภาพที่ ๒



ภาพที่ ๒ จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งของการจัดประชุม อจร. ในรายภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๒.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร.

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก) พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีประเด็นปัญหาและอุปสรรค ด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดภูมิภาคที่ได้รับการพิจารณา และแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วยประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑) การแก้ไขปัญหาจราจร ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาการจราจร การจัดระบบการจราจร การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร การทดลองปิดจุดกลับรถ การจัดเดินรถทางเดียว การบังคับใช้กฎหมายและกวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจร การปรับปรุงทางแยก การปรับปรุงทางหลวง การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด การออกแบบก่อสร้างถนน การขอเปิดเชื่อมต่อถนน การเปิดจุดกลับรถ การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร

ปัญหาจอตrolleyและรถจักรยานยนต์กีดขวางการจราจร ปัญหาการตั้งร้านค้าจำหน่ายสินค้ารุกล้ำถนน ปัญหาข้อร้องเรียนขอให้พิจารณาก่อสร้างป้ายรอรถประจำทางและที่พักรถประจำทาง การเตรียมความพร้อมด้านการจราจรในการจัดงาน การจำกัดระยะเวลาเดินรถ การออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอตrolley และการจัดการจราจรเดินรถทางเดียว

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

๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟฟ้า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ความคืบหน้าโครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การจัดเตรียมระบบการจราจรรองรับการจัดงาน และการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

๔) มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ แผนการป้องกัน แก้ไข และลดอุบัติเหตุ การกำหนดอัตราความเร็ว การปรับปรุงจุดกลับรถและจุดอันตราย การติดตั้งไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟจราจร การจัดระเบียบการจราจร การขยายไม้กั้นพร้อมอาณัติสัญญาณไฟ การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม การพิจารณากำหนดทางข้าม การกำหนดมาตรการปรับขนาดของรถขนส่งสินค้า การกำหนดสถานที่ขนถ่ายสินค้าชั่วคราว การออกข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร และการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร

๕) เรื่องอื่น ๆ เช่น ความคืบหน้าโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เรื่องรับรองรายงานการประชุม เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิ การสรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก แผนแม่บทการขนส่งและจราจร การโอนย้ายท่าอากาศยาน การศึกษารูปแบบการบริหารท่าอากาศยาน การจัดประชาคมประชาชน ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือบก ความคืบหน้าโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตจังหวัดปริมณฑล โครงการก่อสร้างบ่อกักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนว การคืนพื้นที่ผิวจราจรบริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า การดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า หลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ การรายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ และแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขัง เป็นต้น

๒.๒.๑ การแก้ไขปัญหารถจราจร

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีการพิจารณาประเด็นปัญหาการจราจรในพื้นที่จำนวน ๖๕ เรื่อง และได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๗ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔๘ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด ๑๒ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงราย		
๑.๑ สถานการณ์ปัญหาการจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงราย	-	✓
๑.๒ การบูรณาการด้านจราจรในจังหวัดเชียงราย	-	✓
๑.๓ การพิจารณาด้านการจัดระบบจราจรในจังหวัดเชียงราย	-	✓
๒. จังหวัดนครสวรรค์		
๒.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกสันคู	-	✓
๓. จังหวัดลำปาง		
๓.๑ การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ	-	✓
๓.๒ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสามแยกโรงเรียนเคนเน็ตแม็คเคนซี	-	✓
๓.๓ การทดลองปิดจุดกลับรถ บริเวณหน้าทางเข้าหมู่บ้านทองประเสริฐ	-	✓
๓.๔ การจัดเดินรถทางเดียวในซอยโรงเรียนมัธยมอัสสัมชัญลำปาง และโรงเรียนอรุโณทัย	-	✓
๓.๕ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางยกระดับแยกภาคเหนือ	-	✓
๓.๖ การจัดการจราจรบริเวณถนนบุญวาทย์	-	✓
๔. จังหวัดน่าน		
๔.๑ การบังคับใช้กฎหมายและกวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจรบริเวณพื้นที่ที่มีการตั้งกรวยจราจรในเขตพื้นที่ชุมชนและเขตเทศบาลเมืองน่าน	-	✓
๔.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองน่านรวมถึงการตั้งค่าสัญญาณไฟจราจรแต่ละแยกให้มีความสัมพันธ์กัน	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๒ เรื่อง	๐	๑๒

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๑ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๐ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดอุดรธานี		
๑.๑ สัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกอุดรธานี - บ้านผือ	-	✓
๑.๒ การปรับปรุงทางแยก สามแยกบ้านนาแบก ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ให้ช่องจราจรทางซ้ายผ่านตลอด	-	✓
๑.๓ งานปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ตอน บ้านเหล่า - ดอนกลอย ช่วง กม.๐+๐๒๔ - กม.๑+๐๐๐	-	✓
๒. จังหวัดชัยภูมิ		
๒.๑ ความก้าวหน้าโครงการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑)	-	✓

ตารางที่ ๗ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒. จังหวัดชัยภูมิ (ต่อ)		
๒.๒ โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงสายรองทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่	-	✓
๒.๓ การออกแบบก่อสร้างถนน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ สี่แยกโรงต้ม อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ	-	✓
๒.๔ ข้อเสนอมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ	✓	-
๓. จังหวัดนครราชสีมา		
๓.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด	-	✓
๓.๒ ความคืบหน้าการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณบริษัท เสริมสุข จำกัด	-	✓
๓.๓ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา	-	✓
๓.๔ การขอเปิดเชื่อมถนนเป็นสี่แยกไฟแดงทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอนดอนขวาง - โพธิ์กลาง บริเวณทางแยกข้ามมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๑ เรื่อง	๑	๑๐

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๓๘ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๕ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดสมุทรสาคร		
๑.๑ รายงานผลความคืบหน้าการบริหารจัดการจราจรเส้นทางบางปลาแยกวัดป่าชัยรังสี บริเวณหน้าตลาดชุมพล สาย สค.๔๐๑๙	✓	-
๒. จังหวัดสมุทรสงคราม		
๒.๑ การบริหารจัดการด้านจราจรบริเวณวัดนางวัง อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม	-	✓
๒.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม	-	✓
๒.๓ ปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนเลียบเมืองสมุทรสงคราม	-	✓
๓. จังหวัดปทุมธานี		
๓.๑ การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดปทุมธานี เรื่อง ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ ตั้งแต่เชิงสะพานคลองสระ - เชิงสะพานคลองบางโพธิ์	✓	-

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดสระบุรี		
๔.๑ การพิจารณาเปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.๓๓+๓๕๐ (เซอร์เจมส์) ถนนมิตรภาพ อำเภอวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	✓	-
๕. จังหวัดนนทบุรี		
๕.๑ รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณี “มีผู้ร้องเรียนกล่าวอ้างว่าได้รับความเดือดร้อนจากผู้จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์กีดขวางการจราจรในซอยประชาชื่นนนทบุรี ๘ แยก ๘ และมีการตั้งร้านค้าจำหน่ายสินค้ารูก้านถนน ทำให้ผู้ร้องและประชาชนในบริเวณดังกล่าวไม่สามารถเดินทางสัญจรได้สะดวก”	-	✓
๕.๒ รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณี “มีผู้ร้องเรียนขอให้พิจารณาก่อสร้างป้ายรอรถประจำทาง และที่พักรถประจำทางบริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวสต์วิลล์ ถนนราชพฤกษ์ ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี”	✓	-
๕.๓ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตทางพิเศษศรีรัช ช่วงถนนงามวงศ์วานถึงซอยสามัคคี	-	✓
๕.๔ แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการจราจรบริเวณถนนพิบูลย์สงคราม	✓	-
๕.๕ การจำกัดระยะเวลาเดินรถสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่	✓	-
๖. จังหวัดสมุทรปราการ		
๖.๑ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงพยาบาลเมืองสมุทรปราการ	✓	-
๖.๒ การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดศาลจังหวัดพระประแดง	✓	-
๖.๓ ขอบิดจุดกลับรถทางราบบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ ที่ กม.๑๙	-	✓
๖.๔ ขอบิดจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ ที่ กม.๑๖+๓๐๐	✓	-
๖.๕ การพิจารณาความเป็นไปได้ในการติดตั้งไฟแดง บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ วัดขมิ้นมิตร เขตเทศบาลเมืองลัดหลวง อำเภพระประแดง	-	✓
๖.๖ การพิจารณาขยายช่วงเวลาไม่ให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไปเข้าพื้นที่ตั้งแต่เทศบาลเมืองลัดหลวงจนถึงสามแยกเจดีย์ในช่วงเวลาเร่งด่วน	-	✓
๖.๗ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในซอยทรัพย์บุญชัย	✓	-
๖.๘ ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุขุมวิท (ช่วงแบริง - ปู่เจ้าสมิงพราย)	-	✓
๖.๙ ความคืบหน้าการก่อสร้างถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก	-	✓
๖.๑๐ รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่อำเภพระประแดง และอำเภพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ	-	✓
๖.๑๑ การออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ	✓	-

ตารางที่ ๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๖. จังหวัดสมุทรปราการ (ต่อ)		
๖.๑๒ การออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	✓	-
๖.๑๓ การออกข้อบังคับห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ยกเว้นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้า MRT ในบริเวณช่องเว้าเกาะกลางถนนทางด้านขวาของทางเดินรถได้สถานี	✓	-
๖.๑๔ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดง	✓	-
๖.๑๕ ความคืบหน้าการดำเนินงานก่อสร้างโครงข่ายถนนเลียบริมได้ทางด่วนกาญจนาภิเษกในพื้นที่เทศบาลเมืองปากน้ำสมุทรปราการและเทศบาลตำบลบางเมือง	-	✓
๖.๑๖ รายงานผลการแก้ไขปัญหาการจราจรถนนเทพรัตน โดยการทดลองเลื่อนจุดกลับรถถนนเทพรัตน จาก กม.๑๙ เป็น กม.๒๐	-	✓
๖.๑๗ การออกข้อบังคับจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน จากจุดจอดแบบขนานเป็นจุดจอดแนวเฉียงฟุตบอลบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน	✓	-
๗. จังหวัดนครนายก		
๗.๑ ปัญหาจุดกลับรถบริเวณตลาดต้นไม้คลอง ๑๕ ตำบลคลองใหญ่ อำเภองครักษ์ จังหวัดนครนายก	-	✓
๗.๒ โครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี	-	✓
๗.๓ การพัฒนาเส้นทางเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน ทล.๓๐๕	-	✓
๗.๔ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดกิจกรรมปั่นปันรัก ๒๐๒๔ GIVE CARE&SHARE	-	✓
๗.๕ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดกิจกรรมขุนด่านมารathon	-	✓
๗.๖ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดโครงการแสงนำใจไทยทั้งชาติ ริ่ง ปั่น ป้องกันอัมพาต ครั้งที่ ๑๐ เฉลิมพระเกียรติ	-	✓
๘. จังหวัดฉะเชิงเทรา		
๘.๑ การจัดการจราจรแยกบางพระ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ บริเวณสี่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑	-	✓
๘.๒ การจัดระเบียบการจอดรถบริเวณตลาดสุวินทวงศ์ ทางเข้าวัดบางสายร้านนายแก้ว และแยกศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา	-	✓
๘.๓ การจัดการจราจรเดินรถทางเดียว (One Way) รอบโรงพยาบาลพุทธโสธร	-	✓
๙. จังหวัดสุพรรณบุรี		
๙.๑ การแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นบริเวณสถานศึกษา และการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองสุพรรณบุรี	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๓๘ เรื่อง	๑๕	๒๓

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๔ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๙

ตารางที่ ๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการแก้ไขปัญหาจราจรของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดชุมพร		
๑.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองชุมพรในช่วงเวลาเร่งด่วน	-	✓
๒. จังหวัดภูเก็ต		
๓.๑ แนวทางการบูรณาการเพื่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรจังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๒ โครงการถนนสายรองเพื่อลดปัญหาจราจรบนถนนสายหลักจังหวัดภูเก็ต	-	✓
๓.๓ การกำหนดเวลาเข้า - ออก รถบรรทุกขนาดใหญ่	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	๑	๓

๒.๒.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๖๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๙ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๕๘ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๘ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๐

ตารางที่ ๑๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงราย		
๑.๑ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๒. จังหวัดนครสวรรค์		
๒.๑ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๒.๒ แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดนครสวรรค์	-	✓
๒.๓ แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท จังหวัดนครสวรรค์	-	✓

ตารางที่ ๑๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓. จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
๓.๑ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๓.๒ แผนงานขยายไหล่ทาง บนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕	-	✓
๓.๓ แผนงาน/โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ในการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน	-	✓
๓.๔ การพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๐๘	-	✓
๔. จังหวัดลำปาง		
๔.๑ ความคืบหน้าโครงการระบบรางในพื้นที่จังหวัดลำปาง	-	✓
๔.๒ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก และด้านตะวันตก	-	✓
๔.๓ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๔.๔ การปรับปรุงถนน บริเวณหน้าหมู่บ้านการเคหะ	-	✓
๔.๕ ประเด็นการออกแบบจุดตัดถนนกับทางรถไฟบริเวณแยกดอนปาน อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง	-	✓
๕. จังหวัดน่าน		
๕.๑ การติดตามโครงการศึกษาก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาค ฝายเวียง - ปากนาย อำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน	-	✓
๕.๒ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๕.๓ รายงานแผนปฏิบัติงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และ พ.ศ. ๒๕๖๘ ในพื้นที่จังหวัดน่าน	-	✓
๕.๔ ความก้าวหน้าการผลักดันการก่อสร้างถนนสายน่าน - ด่านพรมแดน ห้วยโก๋นและการก่อสร้างอาคารขุมประตูด่านพรมแดนห้วยโก๋น	-	✓
๕.๕ การผลักดันให้มีการพัฒนาถนนเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและส่งเสริมการท่องเที่ยว จำนวน ๓ สายทาง	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๘ เรื่อง	๐	๑๘

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

ตารางที่ ๑๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดอุดรธานี		
๑.๑ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุดรธานี	-	✓
๑.๒ ผลการพิจารณาโครงการถนน Local Road ที่ส่งผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	✓	-
๑.๓ ขี้แจงกรณีคัดค้านแบบรถไฟทางคู่ระดับดินบริเวณจุดตัด ทล. ๒๑๖ สี่แยกบ้านจั่น จังหวัดอุดรธานี และขอให้แก้ไขแบบเพื่อยกระดับข้ามเขตเมืองทั้งหมดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	-	✓
๑.๔ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพรถไฟข้ามแม่น้ำโขง	-	✓
๑.๕ โครงการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว (Link 3) ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-	✓
๒. จังหวัดชัยภูมิ		
๒.๑ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๒.๒ ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบราง	-	✓
๒.๓ โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่องสำราญ - หนองบัวโคก ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร	-	✓
๒.๔ ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนทางหลวงที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	✓	-
๒.๕ ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนทางหลวงชนบทที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	✓	-
๒.๖ การออกแบบทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิมุ่งหวนรอบเมืองตอนเหนือ	-	✓
๒.๗ ความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามคลองผันน้ำ ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑	✓	-
๓. จังหวัดนครราชสีมา		
๓.๑ ความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M6) และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุรนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา	-	✓
๓.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ และโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔	-	✓

ตารางที่ ๑๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการ แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๓. จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)		
๓.๓ โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๓.๔ ความคืบหน้าผลการซ่อมแซมปรับปรุงถนนสาย นม.๓๐๖๐ อำเภอน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๑๖ เรื่อง	๕	๑๑

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๑ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๗ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๒

ตารางที่ ๑๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการ แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๑. จังหวัดสมุทรสาคร		
๑.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ (M82)	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร	-	✓
๑.๓ การปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย	-	✓
๑.๔ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพื่อยกระดับมาตรฐานทาง สศ.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๓๐๐) - บ้านชายทะเลกาหลง อำเภอมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	-	✓
๑.๕ โครงการเส้นทางริเวียร่าสามสมุทร	-	✓
๒. จังหวัดปทุมธานี		
๒.๑ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	-	✓
๒.๒ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของ ขท.ปทุมธานี	✓	-
๒.๓ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของแขวงทางหลวง นนทบุรี (ขท.นนทบุรี)	✓	-
๒.๔ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของแขวงทางหลวง นครนายก (ขท.นครนายก)	✓	-
๒.๕ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดปทุมธานีของ แขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี)	✓	-

ตารางที่ ๑๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓. จังหวัดสุพรรณบุรี		
๓.๑ ความก้าวหน้าของการพัฒนาโครงข่ายผังเมือง	-	✓
๓.๒ ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง	-	✓
๓.๓ ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์	-	✓
๓.๔ แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงภาคใต้ตอนบน - ภาคเหนือตอนล่าง (ราชบุรี - นครสวรรค์)	-	✓
๔. จังหวัดสระบุรี		
๔.๑ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๔.๒ ความคืบหน้าโครงการระบบรางระหว่างเมืองในจังหวัดสระบุรี	-	✓
๔.๓ การปรับปรุงสะพานต่างระดับมิตรภาพเพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองสระบุรี	-	✓
๕. จังหวัดนนทบุรี		
๕.๑ โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	-	✓
๕.๒ การเตรียมการรองรับการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี	-	✓
๖. จังหวัดนครนายก		
๖.๑ แผนงาน/โครงการด้านการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดนครนายก	-	✓
๖.๒ ความคืบหน้าการพัฒนาเส้นทางของจังหวัดนครนายก	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๒๑ เรื่อง	๔	๑๗

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๒ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๒ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดตรัง		
๑.๑ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียน	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล	-	✓

ตารางที่ ๑๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อจร. ภาคใต้ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒. จังหวัดภูเก็ต		
๒.๑ โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	-	✓
๒.๒ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง	-	✓
๒.๓ โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้	-	✓
๒.๔ โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่	-	✓
๒.๕ โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ (แยกท่าเรือ)	-	✓
๒.๖ แนวทางการก่อสร้างถนนเส้นทางเลียบสายไฟฟ้าแรงสูงช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติชฯ - ทล.๔๐๒๔	-	✓
๒.๗ โครงการก่อสร้างถนนสายเชื่อมวังกะทะ - ป่าตอง	-	✓
๒.๘ โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ตอนบ้านเมืองใหม่ - สามแยกเข้าสนามบินภูเก็ต	-	✓
๒.๙ โครงการก่อสร้างสะพานสารสินแห่งใหม่เชื่อมจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดพังงา	-	✓
๒.๑๐ โครงการก่อสร้างถนนสายรองของ ขทช.ภูเก็ต	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๒ เรื่อง	๐	๑๒

๒.๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๓๓ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๑ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๖ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๖ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๔

ตารางที่ ๑๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงราย		
๑.๑ ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	-	✓
๑.๒ โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	-	✓
๑.๓ การจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงราย เชื่อมต่อสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว	-	✓

ตารางที่ ๑๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการ แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๒. จังหวัดนครสวรรค์		
๒.๑ แผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ จังหวัดนครสวรรค์	-	✓
๓. จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
๓.๑ การจัดระเบียบการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะในจังหวัดแม่ฮ่องสอน	-	✓
๔. จังหวัดน่าน		
๔.๑ การจัดระเบียบบรรดางในจังหวัดน่าน	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๖ เรื่อง	๐	๖

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๙ เรื่อง การดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๕

ตารางที่ ๑๕ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการ แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๑. จังหวัดอุดรธานี		
๑.๑ ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี	-	✓
๑.๒ ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง	-	✓
๒. จังหวัดนครราชสีมา		
๒.๑ ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ระยะที่ ๑ (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) และระยะที่ ๒ (นครราชสีมา - หนองคาย)	-	✓
๒.๒ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	-	✓
๒.๓ ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์)	-	✓
๒.๔ แผนงานและแนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา	✓	-
๒.๕ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา	-	✓
๒.๖ การเสนอขอปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เป็นสายสีส้มแนวใหม่ (ตลาดเซฟวัน - จอหอ)	-	✓
๒.๗ การจัดเตรียมระบบการจราจรรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก พ.ศ. ๒๕๖๒ ณ จังหวัดนครราชสีมา	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๙ เรื่อง	๑	๘

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๔ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๖

ตารางที่ ๑๖ ข้อมูลการพิจารณาในประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดสมุทรสงคราม		
๑.๑ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	-	✓
๒. จังหวัดปทุมธานี		
๒.๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M - Map 2)	-	✓
๓. จังหวัดสระบุรี		
๓.๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง	-	✓
๔. จังหวัดสมุทรปราการ		
๔.๑ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	๐	๔

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. จังหวัดตรัง		
๑.๑ การจัดระเบียบและพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในจังหวัดตรัง	-	✓
๑.๒ การกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างในเขตจังหวัดตรัง	✓	-
๒. จังหวัดภูเก็ต		
๒.๑ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง)	-	✓
๒.๒ แนวทางการดำเนินการรถขนส่งสาธารณะโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ของ อบจ.ภูเก็ต และการดำเนินโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดภูเก็ต	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	๑	๓

๒.๒.๔ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

การประชุม อจร. ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๓๗ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๗ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๘ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๘ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๘

ตารางที่ ๑๘ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดนครสวรรค์		
๑.๑ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครสวรรค์ “๓๖๕ วัน นครสวรรค์ขับขี่ปลอดภัย”	-	✓
๑.๒ ถนนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน/ถนนนาร่อง	-	✓
๑.๓ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนสะพานเดชาติวงศ์	-	✓
๒. จังหวัดลำปาง		
๒.๑ การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร บริเวณหน้าปั๊ม ปตท. สาขาห้างฉัตรและหน้าวัดดอนมูล	-	✓
๒.๒ การขับซิ่งรถสามล้อไฟฟ้า	-	✓
๒.๓ การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณสามแยกป่าขาม	-	✓
๓. จังหวัดน่าน		
๓.๑ การจัดระเบียบการจราจรเข้า - ออก ของศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่าน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการและผู้ขับขี่สัญจรทั่วไป	-	✓
๓.๒ การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการอบรมกฎจราจรให้กับผู้ให้บริการส่งอาหาร	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๘ เรื่อง	๐	๘

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๗ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๑๙

ตารางที่ ๑๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดอุดรธานี		
๑.๑ สถิติ และปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	-	✓
๑.๒ สรุปผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๗	✓	-
๑.๓ โครงการเมืองปลอดภัยต้อนรับพืชสวนโลก	✓	-
๑.๔ วิศกรรมงานทางกับความปลอดภัยทางถนน	-	✓
๑.๕ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกบึงชีบ้านดุง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนหนองเม็ก - บ้านดุง	-	✓
๑.๖ โครงการขยายไม้กั้นพร้อมอาณัติสัญญาณไฟบนทางหลวงหมายเลข ๒๑๖ กม.๑๗+๘๐๐ (กม. ของ ทล.) กม.๕๗๒+๐๖๔ (กม. ของ รพท.)	-	✓

ตารางที่ ๑๙ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒. จังหวัดชัยภูมิ		
๒.๑ สรุปผลการดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ ห้วง ๗ วันอันตราย	✓	-
รวมทั้งสิ้น ๗ เรื่อง	๓	๔

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๒๑ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๗ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๐

ตารางที่ ๒๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดปทุมธานี		
๑.๑ การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดปทุมธานี เรื่อง กำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถบริเวณถนนเทศบาล ๑ ตำบลลำลูกกา ตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	✓	-
๑.๒ ขอความอนุเคราะห์ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ ตอนลำลูกกา - คลอง ๑๖ กม. ๒๖+๕๘๗ - กม.๒๗+๒๒๒ บริเวณหน้าโครงการเรนวูด ปาร์ค	-	✓
๑.๓ กล้องตรวจจับความเร็วบนทางยกระดับดอนเมือง	✓	-
๒. จังหวัดสระบุรี		
๒.๑ การศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม บริเวณหน้าศาลจังหวัดสระบุรี	-	✓
๓. จังหวัดนนทบุรี		
๓.๑ การพิจารณากำหนดทางข้าม (ทางม้าลาย) ถนนพิบูลสงคราม ทางหลวงหมายเลข ๓๐๖ ช่วงหน้าโรงเรียนการัญศึกษา และหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีพงษ์สวัสดิ์	✓	-
๔. จังหวัดสมุทรปราการ		
๔.๑ ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร	✓	-
๔.๒ รายงานผลการลงพื้นที่และหารือเรื่อง จุดกลับรถ บริเวณถนนพุทธรักษาซอย ๘ เทศบาลตำบลแพรกษา อำเภอเมืองแพรกษา จังหวัดสมุทรปราการ	✓	-
๔.๓ การแก้ไขปัญหาจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๔	-	✓
๔.๔ โครงการลดอุบัติเหตุและแก้ไขการปัญหาจราจรบนถนนปู่เจ้าสมิงพราย (บริเวณสะพานบางนางเกรง)	-	✓

ตารางที่ ๒๐ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๕. จังหวัดกาญจนบุรี		
๕.๑ การปรับปรุงหรือขยายถนนเส้นทางทองผาภูมิ - สังขละบุรี	-	✓
๕.๒ มาตรการปรับขนาดของรถขนส่งสินค้า	✓	-
๕.๓ การกำหนดสถานที่ขนถ่ายสินค้าชั่วคราว	-	✓
๕.๔ การออกข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรี	✓	-
๖. จังหวัดนครนายก		
๖.๑ การปรับปรุงทางแยกและติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกวัดอินประชาาราม ตำบลศรีกะอาง อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก	-	✓
๖.๒ การปรับปรุงบริเวณทางแยกของหมู่บ้านคลองสามดอนยอ - ทรายมูล หมู่ที่ ๖ และหมู่ที่ ๗ ตำบลดอนยอ อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	-	✓
๖.๓ การพิจารณาปิดจุดกัลป์รถบนถนน ทล.๓๓๓ หมู่ที่ ๓ ตำบลเกาะหวาย อำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก	-	✓
๖.๔ การลดการเกิดอุบัติเหตุจากเกาะสี่	-	✓
๖.๕ การปรับปรุงบริเวณจุดกัลป์รถในพื้นที่จังหวัดนครนายก	-	✓
๗. จังหวัดฉะเชิงเทรา		
๗.๑ การติดตาม เร่งรัด ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแยกโรงเปียร์ ทล.๓๑๔ ที่ กม.๑๙+๙๖๘	-	✓
๗.๒ การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา	-	✓
๗.๓ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ณ วัดบางปรองธรรมโชติการาม	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๒๑ เรื่อง	๗	๑๔

๔) ภาคใต้ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑ เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๑

ตารางที่ ๒๑ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุของ อจร. ภาคใต้

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดตรัง		
๑.๑ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์		✓
รวมทั้งสิ้น ๑ เรื่อง	๐	๑

๒.๒.๕ เรื่องอื่น ๆ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ พบว่า การประชุม อจร. มีการพิจารณาประเด็นอื่น ๆ อาทิ ความเป็นไปได้โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เรื่องรับรองรายงานการประชุม เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิ การสรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก แนวทางการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก แผนแม่บทการขนส่งและจราจร การโอนย้ายท่าอากาศยาน การศึกษารูปแบบการบริหารท่าอากาศยาน การจัดประชาคมประชาชน

ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือบก ความคืบหน้าโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตจังหวัดปริมณฑล โครงการก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวการคืนพื้นที่ผิวจราจรบริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า การดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า หลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ การรายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ และแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาหน้าท่วมขัง เป็นต้น จำนวน ๒๘ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๑ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๗ เรื่อง โดยสามารถแบ่งเป็นรายภาคได้ ดังนี้

๑) ภาคเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๙ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๖ เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๓ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๒

ตารางที่ ๒๒ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างการดำเนินการ
๑. จังหวัดเชียงราย		
๑.๑ ความคืบหน้าโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย	-	✓
๒. จังหวัดนครสวรรค์		
๒.๑ เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ	✓	-
๒.๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒	✓	-
๒.๓ คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครสวรรค์	✓	-
๒.๔ สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)	✓	-
๓. จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
๓.๑ การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ใน อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน	✓	-
๓.๒ แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดแม่ฮ่องสอน	✓	-
๓.๓ แผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดแม่ฮ่องสอน (ดำเนินการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑)	-	✓
๓.๔ เรื่องอื่น ๆ	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๙ เรื่อง	๖	๓

๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๔ เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการ ๔ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๓

ตารางที่ ๒๓ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดอุดรธานี		
๑.๑ การโอนย้ายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	-	✓
๑.๒ โครงการศึกษารูปแบบการบริหารท่าอากาศยานอุดรธานี	-	✓
๑.๓ การจัดประชาคมประชาชนในพื้นที่จุดข้ามทางรถไฟซึ่งเป็นทางลัดผ่านชุมชนทุ่งสว่างไปชุมชนซอยหนองเหล็ก ๔	-	✓
๒. จังหวัดนครราชสีมา		
๒.๑ ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) นครราชสีมา	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๔ เรื่อง	๐	๔

๓) ภาคกลางและภาคตะวันออก มีประเด็นพิจารณาทั้งหมด จำนวน ๑๔ เรื่อง มีการดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕ เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๙ เรื่อง แสดงข้อมูลตามตารางที่ ๒๔

ตารางที่ ๒๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑. จังหวัดสมุทรสาคร		
๑.๑ เรื่องอื่น ๆ	-	✓
๒. จังหวัดปทุมธานี		
๒.๑ รายงานความคืบหน้าโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี”	✓	-
๒.๒ รายงานสรุปผลการประชุมคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖	✓	-
๒.๓ การแข่งขันจักรยานชิงแชมป์ จังหวัดปทุมธานี	-	✓
๓. จังหวัดสุพรรณบุรี		
๓.๑ หลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของกรมทางหลวงชนบท	✓	-
๓.๒ การแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ระดับจังหวัด	-	✓

ตารางที่ ๒๔ ข้อมูลการพิจารณาประเด็นเรื่องอื่น ๆ ของ อจร. ภาคกลางและภาคตะวันออก (ต่อ)

เรื่องที่พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๔. จังหวัดสระบุรี		
๔.๑ สรุปผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)	✓	-
๔.๒ รายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ	-	✓
๕. จังหวัดนนทบุรี		
๕.๑ สรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)	✓	-
๖. จังหวัดสมุทรปราการ		
๖.๑ ผลการคืนพื้นที่ผิวจราจร บริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง	-	✓
๖.๒ ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า	-	✓
๖.๓ ผลการดำเนินการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลืองถนนศรีนครินทร์	-	✓
๖.๔ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า	-	✓
๖.๕ แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจร กรณีฝนตกหนักบริเวณถนนศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท ถนนเทพารักษ์ และถนนเทพรัตน	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑๔ เรื่อง	๕	๙

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 แนวทางการแก้ไขปัญหา น้ำท่วมในฤดูฝน บน ทล.๔๐๒ ช่วงโรงไฟฟ้าถลุง ๒ - บ้านนาส้มป่อย	-	✓
รวมทั้งสิ้น ๑ เรื่อง	๐	๑

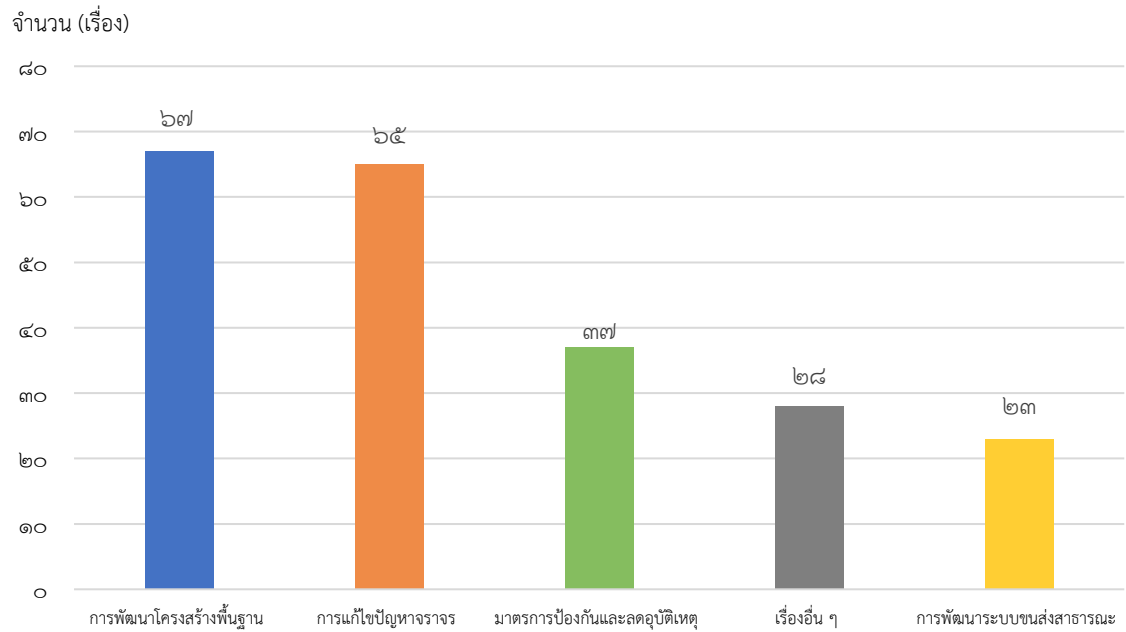
๓. ผลการดำเนินงาน อจร.จังหวัดในภาพรวม

จากการรวบรวมและประมวลข้อมูลการประชุม อจร. ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ ผ่านเอกสารรายงานการประชุม อจร. จากกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก) พบว่า

๓.๑ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีการประชุม อจร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัด จำนวน ๓๔ ครั้ง ใน ๒๑ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๓ ของจำนวนจังหวัดที่มีการแต่งตั้ง อจร. (ทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด)

๓.๒ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งและจราจรที่สำคัญของจังหวัดในภูมิภาคที่มีการพิจารณาและแก้ไขผ่านกลไก อจร. ประกอบด้วย ๕ ประเด็นปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ซึ่งรวมเรื่องที่มีการพิจารณาทั้งสิ้น จำนวน ๒๒๐ เรื่อง

๓.๓ จากประเด็นที่ประชุม อจร. พิจารณาทั้ง ๕ ประเด็น จำนวน ๒๒๐ เรื่อง พบว่า ประเด็นที่มีการพิจารณามากที่สุด ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๖๗ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๔๕ สำหรับประเด็นการพิจารณารองลงมา ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน ๖๕ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๕๕ มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จำนวน ๓๗ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๘๒ เรื่องอื่น ๆ จำนวน ๒๘ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๗๓ และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๒๓ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๔๕ โดยประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทั้ง ๕ ประเด็น อจร. ได้นำไปสู่การดำเนินการแล้ว จำนวน ๔๙ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๒๗ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๗๑ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๗๓ ของจำนวนเรื่องทั้งหมด ดังภาพที่ ๓ และตารางที่ ๒๖



ภาพที่ ๓ ประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

ตารางที่ ๒๖ สรุปประเด็นการประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

ภาค	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			การแก้ไขปัญหาจราจร			มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ			เรื่องอื่น ๆ			การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ			รวมทั้งหมด		
	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม
เหนือ	๐	๑๘	๑๘	๐	๑๒	๑๒	๐	๘	๘	๖	๓	๙	๐	๖	๖	๖	๔๗	๕๓
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๕	๑๑	๑๖	๑	๑๐	๑๑	๓	๔	๗	๐	๔	๔	๑	๘	๙	๑๐	๓๗	๔๗
กลางและตะวันออก	๔	๑๗	๒๑	๑๕	๒๓	๓๘	๗	๑๔	๒๑	๕	๙	๑๔	๐	๔	๔	๓๑	๖๗	๙๘
ใต้	๐	๑๒	๑๒	๑	๓	๔	๐	๑	๑	๐	๑	๑	๑	๓	๔	๒	๒๐	๒๒
รวม	๙	๕๘	๖๗	๑๗	๔๘	๖๕	๑๐	๒๗	๓๗	๑๑	๑๗	๒๘	๒	๒๑	๒๓	๔๙	๑๗๑	๒๒๐
ร้อยละ	๑๓.๔๓	๘๖.๕๗	๑๐๐	๒๖.๑๕	๗๓.๘๕	๑๐๐	๒๗.๐๓	๗๒.๙๗	๑๐๐	๓๙.๒๙	๖๐.๗๑	๑๐๐	๘.๗๐	๙๑.๓๐	๑๐๐	๒๒.๒๗	๗๗.๗๓	๑๐๐
รวมทั้งสิ้น	๖๗			๖๕			๓๔			๒๘			๒๓			๒๒๐		
ร้อยละ	๓๐.๔๕			๒๙.๕๕			๑๖.๘๒			๑๒.๗๓			๑๐.๔๕					

๓.๔ เปรียบเทียบการดำเนินงานในมิติของประสิทธิภาพและประสิทธิผล พบว่า

๓.๔.๑ **มิติประสิทธิภาพ** พิจารณาจากจำนวนจังหวัดที่ได้มีการจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗ พบว่า การผลักดันให้จังหวัดใช้กลไก อจร. ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง และพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัดในภูมิภาค ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗ มีจำนวน ดังตารางที่ ๒๗

ตารางที่ ๒๗ การจัดประชุม อจร. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗

ภาค	จำนวนจังหวัดที่จัดประชุม (จังหวัด)						จำนวนครั้งที่จัดการประชุม (ครั้ง)					
	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗
เหนือ	๘	๘	๒	๖	๕	๕	๑๕	๑๕	๔	๙	๙	๕
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๖	๗	๕	๕	๗	๓	๑๐	๑๒	๗	๘	๑๒	๙
กลางและตะวันออกเฉียงใต้	๑๑	๙	๑๑	๑๐	๑๔	๑๐	๒๖	๒๐	๒๐	๑๘	๒๓	๑๖
ใต้	๒	-	๑	๔	๔	๓	๒	-	๒	๕	๗	๔
รวม	๒๗	๒๔	๑๙	๒๕	๓๐	๒๑	๕๓	๔๗	๓๓	๔๐	๕๑	๓๔
ร้อยละของ อจร. ทั่วประเทศ	๓๕.๕๓	๓๑.๕๘	๒๕.๐๐	๓๒.๘๙	๓๙.๕๗	๒๗.๖๓						

จำนวนจังหวัดและจำนวนครั้งที่มีการจัดประชุม อจร. ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๗ 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 ปี ๒๕๖๖ มีการประชุม ๕๑ ครั้ง ใน ๓๐ จังหวัด และปี ๒๕๖๗ มีการประชุม ๓๔ ครั้ง ใน ๒๑ จังหวัด หรือคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๕๓ ๓๑.๕๘ ๒๕.๐๐ ๓๒.๘๙ ๓๙.๕๗ และ ๒๗.๖๓ ของ อจร. ทั่วประเทศ ตามลำดับ ซึ่งจำนวนของจังหวัดที่มีการประชุมในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนลดลง คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๘๔

๓.๔.๒ **มิติประสิทธิผล** พิจารณาจากการนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งให้กระทรวงคมนาคมทราบ ซึ่งได้มีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดหาแนวทางการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด รวมจำนวน ๒๒๐ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔๙ เรื่อง (ร้อยละ ๒๒.๒๗) และอยู่ระหว่างการดำเนินการ จำนวน ๑๗๑ เรื่อง (ร้อยละ ๗๗.๗๓) โดยประเด็นที่ได้มีการพิจารณามากที่สุด คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนประเด็นรองลงมา คือ การแก้ไขปัญหาจราจร มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เรื่องอื่น ๆ และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ตามลำดับ นอกจากนี้การดำเนินงาน อจร. ก่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในพื้นที่และส่วนกลางได้อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนขึ้น

๔. ข้อเสนอแนะ

อจร. เป็นการขยายเครือข่ายเพื่อสร้างกระบวนการทำงาน การสื่อสารอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง และมีการติดตามผลการประชุมเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ รวมทั้งเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ การดำเนินงานของ อจร. มีประเด็นที่กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และจังหวัดได้ร่วมกันให้ความสำคัญ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งทางบก น้ำ ราง และอากาศ เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยการวางแผนการพัฒนาให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพในทุกมิติ

ภาคผนวก ก

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

(ตุลาคม ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๗)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๖				๒๕๖๗								
		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. แม่ฮ่องสอน	๑			✓										
๓. ลำปาง	๑													✓
๔. ลำพูน	-													
๕. เชียงราย	๑		✓											
๖. น่าน	๑											✓		
๗. พะเยา	-													
๘. แพร่	-													
๙. ตาก	-													
๑๐. พิชณุโลก	-													
๑๑. เพชรบูรณ์	-													
๑๒. สุโขทัย	-													
๑๓. อุตรดิตถ์	-													
๑๔. กำแพงเพชร	-													
๑๕. นครสวรรค์	๑			✓										
๑๖. พิจิตร	-													
๑๗. อุทัยธานี	-													
รวม	๕	-	๑	๒	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	๑
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)														
๑. บึงกาฬ	-													
๒. เลย	-													
๓. หนองคาย	-													
๔. หนองบัวลำภู	-													
๕. อุตรธานี	๓					✓			✓			✓		
๖. นครพนม	-													
๗. มุกดาหาร	-													
๘. สกลนคร	-													
๙. กาฬสินธุ์	-													
๑๐. ขอนแก่น	-													
๑๑. มหาสารคาม	-													
๑๒. ร้อยเอ็ด	-													
๑๓. ชัยภูมิ	๑				✓									
๑๔. นครราชสีมา	๕			✓		✓			✓		✓			
๑๕. บุรีรัมย์	-													
๑๖. สุรินทร์	-													
๑๗. ยโสธร	-													
๑๘. ศรีสะเกษ	-													
๑๙. อำนาจเจริญ	-													
๒๐. อุบลราชธานี	-													
รวม	๙	-	-	๑	๑	๒	-	-	๓	-	๑	๑		-

สถิติการประชุม อจร.จังหวัด ปึงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗
(ตุลาคม ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๗)

ภาค/จังหวัด	จำนวนทั้งสิ้น (ครั้ง)	๒๕๖๖			๒๕๖๗								
		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	-												
๓. ลพบุรี	-												
๔. สระบุรี	๑								✓				
๕. สิงห์บุรี	-												
๖. อ่างทอง	-												
๗. นนทบุรี	๑										✓		
๘. ปทุมธานี	๑	✓											
๙. นครปฐม	-												
๑๐. สมุทรปราการ	๔		✓			✓			✓				✓
๑๑. กาญจนบุรี	๒										✓	✓	
๑๒. ราชบุรี	-												
๑๓. สุพรรณบุรี	๑						✓						
๑๔. ประจวบคีรีขันธ์	-												
๑๕. เพชรบุรี	-												
๑๖. สมุทรสงคราม	๑	✓											
๑๗. สมุทรสาคร	๑		✓										
๑๘. ฉะเชิงเทรา	๑			✓									
๑๙. ชลบุรี	-												
๒๐. ระยอง	-												
๒๑. จันทบุรี	-												
๒๒. ตราด	-												
๒๓. นครนายก	๒					✓							✓
๒๔. ปราจีนบุรี	-												
๒๕. สระแก้ว	-												
รวม	๑๕	๒	๒	๑	-	๒	๑	-	๒	-	๒	๑	๒
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)													
๑. ชุมพร	๑		✓										
๒. นครศรีธรรมราช	-												
๓. พัทลุง	-												
๔. สุราษฎร์ธานี	-												
๕. สงขลา	-												
๖. กระบี่	-												
๗. ตรัง	๑					✓							
๘. พังงา	-												
๙. ภูเก็ต	๒						✓		✓				
๑๐. ระนอง	-												
๑๑. สตูล	-												
๑๒. นราธิวาส	-												
๑๓. ปัตตานี	-												
๑๔. ยะลา	-												
รวม	๔	-	๑	-	-	๑	๑	-	๑	-	-	-	-
รวมทั้งสิ้น		๓๓ ครั้ง ๒๑ จังหวัด											

ภาคผนวก ข

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม อจร.จังหวัด

ลำดับที่ ๑ จังหวัดเชียงราย

๑. การประชุม อจร.จังหวัดเชียงราย ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ซึ่งเป็นโครงการตามแผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ระยะทางรวม ๓๒๒ กิโลเมตร มีสถานี ๒๖ แห่ง ปัจจุบันโครงการฯ อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ โดยความคืบหน้าการดำเนินงานก่อสร้างทั้ง ๓ สัญญา มีรายละเอียด ดังนี้ สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย - กาว ระยะทาง ๑๐๓ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๑.๘๔ สัญญาที่ ๒ ช่วงกาว - เชียงราย ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๔๘ สัญญาที่ ๓ ช่วงเชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๘๗ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๑.๙๗ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ดำเนินงานตามแผนพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ จำนวน ๗ เส้นทาง ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายเหนือ ๒ เส้นทาง คือ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอขออนุมัติโครงการ มีรายละเอียดและความคืบหน้า ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง ๒๘๑ กิโลเมตร ผ่าน ๕ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดแพร่ มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางในพื้นที่ภาคเหนือเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสทปบุรี - ปากน้ำโพ ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง (ความคืบหน้า ร้อยละ ๘๕) และโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โดยความคืบหน้าของโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ ปัจจุบันเตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติโครงการ ๒) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงาน EIA ฉบับชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ เพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา คาดว่าจะเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการฯ ได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ผู้แทนท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายรายงานแผนพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ระยะที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑ ที่จะสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในจังหวัดเชียงราย เช่น โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานเชียงราย ซึ่งเป็นการลงทุนและดำเนินการโดยภาคเอกชนที่จะสนับสนุนให้จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองแห่งอากาศยาน (Aerotropolis) ตามแนวทางพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ โครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ โครงการก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์และลานจอดรถยนต์ เพื่อรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวในอนาคต และโครงการศูนย์ขนส่งและการก่อสร้างขยายคลังสินค้า มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ	รฟท. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
๒. ความคืบหน้าโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย (สขจ.เชียงราย) รายงานว่า โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีที่ตั้งตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด่านพรมแดนเชียงของบริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) มีเนื้อที่ ๓๓๕-๑-๑๐.๖ ไร่ (เป็นที่ดิน ส.ป.ก. ๒๐๗-๒-๒๙ ไร่) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ ๑) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A (ไทย - ลาว - จีนตอนใต้) เชื่อมต่อโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	สขจ.เชียงราย อำเภอเชียงของ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ ๓) เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ๔) เป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าได้ในจุดเดียว โครงการดังกล่าวมีรูปแบบการร่วมลงทุนโดยให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลาร่วมลงทุน ๑๕ ปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ๑) ภาครัฐลงทุนค่าที่ดิน (รวมค่าตอบแทน ส.ป.ก.) และค่าก่อสร้างทั้ง ๒ ระยะ มูลค่า ๒,๘๓๔.๖๑ ล้านบาท ๒) ภาคเอกชนลงทุนงานระบบ เครื่องมืออุปกรณ์ยกขน และรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) งานโครงสร้างพื้นฐานระยะที่ ๑ และโครงสร้างพื้นฐานระยะที่ ๒ ตลอดระยะเวลา ๑๕ ปี ซึ่งเอกชนเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้และค่าใช้จ่ายสัมปทานให้ภาครัฐตลอดระยะเวลา ๑๕ ปี การดำเนินการโครงการฯ แบ่งเป็น ๒ ระยะ คือ ๑) การก่อสร้างระยะที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ งบประมาณ ๑,๓๖๐ ล้านบาท เปิดให้บริการเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ๒) การก่อสร้างระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ งบประมาณ ๖๔๙.๔๓ ล้านบาท มีแผนเปิดให้บริการ พ.ศ. ๒๕๖๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๔๒๒ การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เห็นชอบให้บริษัท เค.เอ็น.อาร์.กรุ๊ป จำกัด เป็นเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกของโครงการฯ พร้อมให้ความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนของสำนักงานอัยการสูงสุด ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับภาคเอกชนได้ภายในไตรมาสที่ ๒ ของปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ความเห็นที่ประชุม ๑) โครงการดังกล่าวมีความล่าช้าในการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าได้ในจุดเดียว เนื่องจากมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องและยังมีปัญหาด้านข้อกฎหมายการจัดตั้งอาคารในพื้นที่ ๒) เห็นควรให้ สขจ.เชียงราย ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่โครงการฯ และนายอำเภอเชียงของ เพื่อร่วมประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาและการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย สขจ.เชียงราย ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในพื้นที่โครงการฯ และนายอำเภอเชียงของเพื่อร่วมประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานว่า โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีพื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน โดยมีรายละเอียดโครงการ ดังนี้ ๑) วัตถุประสงค์ ๑.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๑.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๑.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วยแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๑.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๒) ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๒.๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๒.๒) ฐานข้อมูล เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒.๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด	สนข. ขท.เชียงราย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน สนข. ได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือระหว่าง วันที่ ๑๘ - ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ โดยจัดสัมมนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดแพร่ เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมเชียงรุ่ง โรงแรมเวียงอินทร์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย (นายสมหวัง บุญระยอง) เป็นประธานเปิดการสัมมนาฯ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ในห้องสัมมนาฯ จำนวน ๕๑ คน และผ่านช่องทาง Facebook Live จำนวน ๒๒ คน ซึ่งเป็นผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ท้องถิ่นและกีฬาจังหวัด พาณิชยจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พลังงานจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาเกษตรกรจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งด้านบุคลากรในพื้นที่ เป็นต้น ทั้งนี้ สนข. จะนำประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการฯ โดย สนข. จะจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในภาคเหนือ ๑๗ จังหวัดและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด ในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เพื่อรับฟังข้อมูลความต้องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจากกลุ่มเป้าหมายของแต่ละจังหวัดต่อไป ความเห็นที่ประชุม แขวงทางหลวงเชียงราย (ขท.เชียงราย) ได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางถนนแล้วหลายเส้นทาง เห็นควรให้ ขท.เชียงราย ส่งมอบข้อมูลแผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินงานและแผนงานในอนาคตให้ สนข. เพื่อนำไปใช้ในการศึกษาต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบ ขท.เชียงราย ส่งมอบข้อมูลแผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน และแผนงานในอนาคตให้ สนข. เพื่อนำไปใช้ในการศึกษาต่อไป	
๔. สถานการณ์ปัญหาการจราจรและขนส่งของจังหวัดเชียงราย ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงราย (สภ.เมืองเชียงราย) รายงานปัญหาการจราจร ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ และปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของจังหวัดเชียงราย ดังนี้ ๑) ปัญหาจราจรติดสะสมบริเวณพื้นที่ย่านชุมชน ๑.๑) ปัญหาจราจรติดสะสมช่วงเวลาเช้า - เย็น หน้าตลาดสดศรีทรายมูล เนื่องจากมีรถจอดหน้าตลาดสดเป็นจำนวนมาก ปัจจุบัน สภ.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการแก้ปัญหาจราจรบริเวณดังกล่าว โดยการติดป้ายจราจรห้ามจอดตลอดแนว และการจัดเจ้าหน้าที่งานจราจรอำนวยความสะดวกในช่วงเย็น ๑.๒) ปัญหาจราจรติดสะสมบริเวณแยกตลาดบ้านใหม่ ซึ่งมีจราจรหนาแน่นและรถติดแยกสัญญาณไฟจราจรเป็นทางยาว เนื่องจากที่จอดรถไม่เพียงพอกับรถที่เข้ามาใช้บริการ ซึ่ง สภ.เมืองเชียงราย ได้ประสานเจ้าของตลาดฯ ให้จัดหาพื้นที่จอดรถเพิ่มเติม ปัจจุบันเจ้าของตลาดฯ ได้ดำเนินการแล้ว ทำให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น ๑.๓) ปัญหาจราจรติดสะสมบริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาล ๖ นครเชียงราย ถนนเวียงบูรพา มีการจราจรหนาแน่น เนื่องจากรถผู้ปกครองที่รับ - ส่งบุตรหลานและจอดรถซ้อนคัน ทำให้การจราจรติดขัด สภ.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการแก้ปัญหาโดยการติดป้ายจราจรห้ามจอดตลอดแนวถนนสายหลัก และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ปกครองจอดรถเพื่อรับ - ส่งบุตรหลานได้เท่านั้น ไม่ให้จอดรถ	สภ.เมือง เชียงราย ทน.เชียงราย

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๔) ปัญหาจราจรติดสะสมบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านสันโค้ง ถนนสนามบิน ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น มีสภาพจราจรหนาแน่น สก.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการติดป้ายจราจรห้ามจอดตลอดแนวถนนสายหลักและจัดเจ้าพนักงานจราจรอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น ๑.๕) ปัญหาจราจรบริเวณหน้าวิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงราย ถนนธนาลัย เนื่องจากนักศึกษา นำรถจักรยานยนต์จอดริมทางเท้าทำให้เกิดจราจรติดขัด สก.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้นักศึกษาจอดรถจักรยานยนต์ในสถานศึกษา ๑.๖) ปัญหาจราจรติดสะสมบริเวณถนนคนเดินหรือกาเดเจียงฮายรำลึก ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะจัดทุกวันเสาร์ มีแนวเส้นทางตั้งแต่ถนนธนาลัย - ถนนรัตนชาติ โดยเทศบาลนครเชียงราย (ทน.เชียงราย) ได้มีการปิดถนนช่วงแยกยาสูบ - แยกอมสืน โดยเว้นบริเวณสี่แยกศาลจังหวัดเชียงราย เพื่อให้รถสามารถสัญจรผ่านไปมาได้ แต่ปัจจุบันได้มีการขยายพื้นที่ร้านค้าเพิ่มขึ้นตั้งแต่ถนนหน้าธนาคารไทยพาณิชย์ - บริเวณทางเข้าสำนักงานอัยการจังหวัดเชียงราย ทำให้รถที่ผ่านไปมา ไม่สามารถสัญจรผ่านเส้นทางเดิมได้ และส่งผลกระทบกับการจราจรโดยรอบ ได้แก่ ถนนบรรพปราการ ถนนวิเศษเวียง ถนนสนามบิน ถนนพหลโยธินสายใน ถนนอุตรกิจ ถนนศรีเกิด และเส้นทางอื่น ๆ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่สามารถควบคุมดูแลได้อย่างทั่วถึง ส่งผลเสียต่อภาพรวมการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย อีกทั้งเส้นทางดังกล่าวยังเป็นเส้นทางหลักเพื่อไปยังโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผู้ป่วยฉุกเฉินที่จะต้องใช้เป็นเส้นทางเดินทางไปโรงพยาบาล ทั้งนี้ สก.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายห้ามจอดรถบริเวณถนนรัตนชาติ ตั้งแต่แยกประตูสลี - แยก สก.เมืองเชียงราย และเปิดการจราจรบนถนนรัตนชาติ ตั้งแต่แยก สก.เมืองเชียงราย ผ่านแยกศาลจังหวัดเชียงรายถึงแยกประตูสลี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างเขตพื้นที่อำเภอฝาง ฝางแม่ น้ำกกทิสเหนือมายังพื้นที่ชั้นในและถนนที่เชื่อมต่อไปยังโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ รวมทั้งประสานความร่วมมือระหว่าง ทน.เชียงราย ในการกวดขันการจอดรถให้เป็นระเบียบมากขึ้น ๒) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนกฎจราจรโดยจอดในพื้นที่ห้ามจอดและจอดรถไม่เป็นไปตามกฎจราจรที่มีป้ายจราจรกำกับไว้ เช่น การให้จอดในวันคู่ - วันคี่ ซึ่งส่วนใหญ่พบการกระทำผิดกฎจราจรบนถนนสนามบิน บริเวณหน้าตึกหมูป่า ถนนสันโค้งน้อย บริเวณหน้าร้านน้ำเงี้ยวบ้านสุข ข้างวิทยาลัยเทคนิคถนนสถานพยาบาล แยกหมอพิระ ถนนหนองบัว ถนนไตรรัตน์บริเวณหน้าวัดพระแก้ว ถนนราชโยธา แยกเด่นห้า ถนนเด่นห้า - ดงมะดะ และบริเวณหน้าตลาดประตูล่อ เป็นต้น ซึ่ง สก.เมืองเชียงราย ได้ดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ๓) ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ พบว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ปัจจัยจากตัวผู้ขับขี่ โดยข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าร้อยละ ๕๐ เกิดจากการขับรถประมาทขาดความรู้และทักษะในเรื่องเทคนิคการขับรถที่ถูกต้อง รวมถึงขาดจิตสำนึกในการขับอย่างปลอดภัย รองลงมา คือ ปัจจัยด้านถนนสิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ ตามลำดับ ๔) ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรที่ได้มีการปรับเปลี่ยนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อเปลี่ยนโทษปรับทางอาญาและโทษปรับทางปกครองมาเป็นโทษปรับเป็นพินัย มีความเกี่ยวข้องกับอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความไม่ชัดเจนในขั้นตอนการทำงานของเจ้าพนักงานจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบ สก.เมืองเชียงราย และ ทน.เชียงราย อำนวยความสะดวกด้านจราจรต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๗ เพื่อดำเนินโครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค โดยมีขอบเขตงานสรุปได้ ดังนี้ ๑) พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย เขตผังเมืองรวมและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง จำนวน ๑๑ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อศึกษาสำรวจข้อมูลการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ๒.๒) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ๒.๓) เพื่อศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมือง จำนวน ๑๑ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๓.๑) ฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและข้อมูลการจราจรในเขตเมืองหลักในภูมิภาคที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ๓.๒) แบบจำลองการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๓.๓) ต้นแบบการสำรวจ การจัดเก็บข้อมูล การติดตามและการประเมินผลการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๓.๔) แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเขตเมือง ของทั้ง ๑๑ จังหวัด ปัจจุบัน สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๖ โดยจะจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นในรูปแบบของการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดเชียงรายเกี่ยวกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ โดยจะเชิญหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของจังหวัดเชียงรายเข้าร่วมประชุมต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ	สนข.
๖. การจัดระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงราย เชื่อมต่อสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยว ในคราวประชุม อจร.จังหวัดเชียงราย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมมีมติให้ สขจ.เชียงราย พิจารณาเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ โดยให้มีเส้นทางรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ไปยังสถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เพื่อทดแทนรายได้ที่ยกเลิกการให้บริการ ผู้แทน สขจ.เชียงราย รายงานว่า ได้ดำเนินการเผยแพร่ประกาศนายทะเบียนประจำจังหวัดเชียงรายเรื่อง ให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ยื่นคำขออนุญาตประกอบการเดินรถในเส้นทางหมวด ๑ สายที่ ๕ สถานีขนส่งเชียงราย ๒ - ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และเปิดให้ผู้ประกอบการที่สนใจยื่นคำขอและเอกสารต่าง ๆ ได้ตั้งแต่วันที่ ๒๑ สิงหาคม - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เรียบร้อยแล้ว มีรายละเอียดเส้นทาง ดังนี้	สขจ.เชียงราย ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เงื่อนไขการเดินทาง	รายละเอียด	
เส้นทาง	เที่ยวไป เริ่มต้นจากสถานีขนส่งเชียงรายแห่งที่ ๒ ไปตามถนนพหลโยธิน ถึงแยกแม่กรณ์ แยกซ้ายไปตามถนนพหลโยธินสายเก่า แยกขวาไปตามถนนประเสริฐสุข ถึงสถานีขนส่งเชียงรายแห่งที่ ๑ แล้วกลับตามเส้นทางเดิม แยกขวาไปตามถนนพหลโยธินสายเก่า ถนนรัตนชาติ ถึงแยกสถานีตำรวจ แยกขวาไปตามถนนสิงห์ไคล ถึงอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช ตรงไปตามถนนพ่อขุนถึงแยกสนามกีฬา แยกซ้ายไปตามทางหลวงชนบท ชร.๕๐๒๓ ไปสุดเส้นทางที่ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายไปตามทางหลวงชนบท ชร.๕๐๒๓ ถึงแยกสนามกีฬา แยกขวาไปตามถนนพ่อขุนถึงอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช ตรงไปตามถนนอุตรกิจ แยกขวาไปตามถนนศรีเกิด แยกซ้ายไปตามถนนสิงห์ไคล แล้วไปตามเส้นทางเดิม ไปสุดเส้นทางที่สถานีขนส่งเชียงรายแห่งที่ ๒	
ประเภทรถ	รถมาตรฐาน ๓ (รถโดยสารธรรมดาและหรือสองแถว) และหรือรถมาตรฐาน ๒ (รถโดยสารปรับอากาศ)	
จำนวนรถที่ให้บริการ	๕ - ๑๐ คัน	
รายละเอียดการเดินทาง	ขึ้นตัววันละ ๔๐ - ๖๐ เที่ยว (ขาไป ๒๐ - ๓๐ เที่ยว / ขากลับ ๒๐ - ๓๐ เที่ยว)	
ค่าโดยสาร	๑๕ บาทตลอดสาย (รถธรรมดา) และ ๒๐ บาทตลอดสาย (รถปรับอากาศ)	
การยื่นความประสงค์ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางดังกล่าว มีผู้ยื่นขออนุญาตฯ จำนวน ๖ ราย ปัจจุบัน สขจ.เชียงราย อยู่ระหว่างลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบและรวบรวมเอกสาร เพื่อประกอบการพิจารณาและดำเนินการจัดทำวาระนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงราย เพื่อพิจารณาผู้ประกอบการที่มีความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ แล้ว ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการเดินรถในเส้นทางหมวด ๑ สายที่ ๕ จะสามารถดำเนินการได้ทันที โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ ความเห็นที่ประชุม จังหวัดเชียงรายมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การเชื่อมโยงการเดินทางให้มีความสะดวกกับนักท่องเที่ยวและนักลงทุน จะช่วยสนับสนุนให้มีผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงรายเพิ่มมากขึ้น ส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายให้ดีขึ้นได้ ซึ่งในช่วงเดือนธันวาคมจนถึงต้นปีจะเป็นฤดูท่องเที่ยวของทางภาคเหนือ อีกทั้งจังหวัดเชียงรายมีกิจกรรมสำคัญหลายกิจกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานมหกรรมศิลปะร่วมสมัยนานาชาติ ครั้งที่ ๓ ไทยแลนด์เบียนนาเล่ เชียงราย ๒๐๒๓ ที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก จึงขอให้มรทโดยสธารณะที่ผ่านแนวเส้นทางหอศิลปร่วมสมัยเมืองเชียงราย และสถานที่อื่น ๆ ที่จัดงานดังกล่าว รวมทั้งควรคำนึงถึงเส้นทางที่เชื่อมไปยังมหาวิทยาลัย เนื่องจากจังหวัดเชียงรายมีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่หลายแห่ง อาทิ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ซึ่งมีนักศึกษาจำนวนมาก จึงควรมีรถโดยสารสาธารณะให้บริการในเส้นทางดังกล่าวเพิ่มเติม มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานดังกล่าวและมอบ สขจ.เชียงราย พิจารณานำแนวเส้นทางเดินรถสาธารณะที่อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว และนักลงทุนที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงรายด้วย โดยให้ร่วมบูรณาการกับท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และ สนข. ต่อไป		

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. การบูรณาการด้านจราจรในจังหวัดเชียงราย ผู้แทน สภ.เมืองเชียงราย ขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรในจังหวัดเชียงราย เช่น งานก่อสร้างถนน งานก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ หรือการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยขอให้แจ้งแผนงานและการดำเนินการให้ สภ.เมืองเชียงราย ทราบด้วย เพื่อ สภ.เมืองเชียงราย จะนำข้อมูลดังกล่าวไปประมวลผลหาเส้นทางเลี่ยงและการจัดจราจรให้กับผู้ใช้เส้นทางเพื่อลดปัญหาการจราจรติดสะสม มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เช่น แขวงทางหลวงเชียงราย (ขท.เชียงราย) แขวงทางหลวงชนบทเชียงราย (ขทช.เชียงราย) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย (สอจ.เชียงราย) และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมกันบูรณาการดำเนินการต่อไป	สภ.เมือง เชียงราย ขท.เชียงราย ขทช.เชียงราย อปท. สอจ.เชียงราย หน่วยงานอื่น ที่เกี่ยวข้อง
๘. การพิจารณาด้านการจัดระบบจราจรในจังหวัดเชียงราย ผู้แทนหอการค้าจังหวัดเชียงรายให้ความเห็นว่า จังหวัดเชียงรายจะมีระบบรางที่เชื่อมโยงการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้มีปริมาณการขนส่งในจังหวัดเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จึงควรวางแผน การจัดจราจรในจังหวัดไว้เบื้องต้น ซึ่งปัจจุบันพบว่าจังหวัดเชียงรายมีแยกสัญญาณไฟจราจรและเกาะกลางถนนจำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้ากว่าที่ควรจะเป็น จึงควรพิจารณาการจัดระบบจราจร และสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมต่อไป ความเห็นที่ประชุม ควรให้ผู้มีความรู้ทางด้านวิศวกรรมจราจรพิจารณาความเหมาะสมดังกล่าว เนื่องจากการดำเนินการต้องพิจารณาหลายปัจจัย ทั้งความเหมาะสมของสัญญาณไฟจราจร ปริมาณจราจร ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ และการกำหนดความเร็วรถในเส้นทาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบ สนข. นำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาด้านวิศวกรรมจราจรต่อไป	สนข.

ลำดับที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่า ครร. ได้มีคำสั่ง ที่ ๒๔/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้ง อจร.จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดนครสวรรค์ได้มีคำสั่ง ที่ ๔๒๐๐/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครสวรรค์ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	อจร.จังหวัดนครสวรรค์
๒. เรื่องรับรองรายงานการประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมว่า จากการประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติรับทราบ ดังนี้ ๑) ผลการดำเนินงานการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน ๒) แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองในภูมิภาค จังหวัดนครสวรรค์ ๓) สรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๒ ๔) การแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถชุมชนศรีมาย ๕) ผลการตรวจจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ๖) การจัดระบบการจราจรในช่วงงานประเพณีแห่เจ้าพ่อ - เจ้าแม่ปากน้ำโพ ประจำปี ๒๕๖๒ ๗) ความก้าวหน้าโครงข่ายทางรถไฟที่ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ ๘) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ รับรองรายงานการประชุม	อจร.จังหวัดนครสวรรค์
๓. คำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมในคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครสวรรค์ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานที่ประชุมว่า ครร. ได้มีคำสั่ง ที่ ๒๔/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้ง อจร.จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์เป็นประธานอนุกรรมการ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์เป็นรองประธานอนุกรรมการ และหัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครสวรรค์เป็นอนุกรรมการ และเลขานุการ ซึ่งจังหวัดนครสวรรค์ได้มีคำสั่ง ที่ ๔๒๐๐/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมใน อจร.จังหวัดนครสวรรค์ ดังนี้ ๑) พันตำรวจเอกนิติ พัดพนศิริ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครสวรรค์ ๒) นายดุสิต พงศาพิพัฒน์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครสวรรค์ ๓) นายถาวร เพ็ชรบัว ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ ๔ (นครสวรรค์) ๔) นายยุทธศักดิ์ ต่อโชติ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๘ ๕) นายสกล กาญจนกร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ ๒ (ตากฟ้า) ๖) นายอนุชิต เพชรกำแพง เลขาธิการสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ๗) นายวิเชียร พวงศรี ประธานชมรมรถโดยสารจังหวัดนครสวรรค์ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	อจร.จังหวัดนครสวรรค์
๔. สรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ได้มีการประชุม อจร. เพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจรและพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของจังหวัด จำนวน ๔๐ ครั้ง ใน ๒๕ จังหวัด โดยมีรายละเอียดสรุปผลการดำเนินงานของ อจร.ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนี้	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ภาค	จำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุม (จังหวัด)	จำนวนการประชุม (ครั้ง)	หมายเหตุ	
ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)	๖	๙	เชียงใหม่ ลำปาง แพร่ ตาก พิชณุโลก และอุตรดิตถ์	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)	๕	๘	บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา	
ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)	๑๐	๑๘	อ่างทอง นนทบุรี สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี นครนายก และปราจีนบุรี	
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)	๔	๕	พัทลุง สงขลา ตรัง และระนอง	
รวม	๒๕	๔๐		
การนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งให้กระทรวงคมนาคม (คค.) ทราบ ซึ่งได้มีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดกำหนดแนวทางการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด รวมจำนวน ๒๔๒ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๓๖ และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๐๐ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๖๔ โดยแบ่งประเด็นการพิจารณาออกเป็น ๕ ประเด็น ดังนี้ ๑) การแก้ไขปัญหาจราจร ๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ๓) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ๔) มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๕) เรื่องอื่น ๆ อจร. เป็นการขยายเครือข่ายเพื่อสร้างกระบวนการทำงาน การสื่อสารอย่างสม่ำเสมอ และมีการติดตามผลการประชุมเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ รวมทั้งเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ การดำเนินงานของ อจร. มีประเด็นที่ คค. โดย สนข. และจังหวัดได้ร่วมกันให้ความสำคัญ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งทางบก น้ำ ราง และอากาศ เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยการวางแผน การพัฒนาให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพในทุกมิติ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ				
๕. โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมว่า สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีระยะเวลาดำเนินงาน ๒๒ เดือน (กรกฎาคม ๒๕๖๖ - พฤษภาคม ๒๕๖๘) โดยได้มีการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ณ จังหวัดนครสวรรค์ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ รายละเอียดโครงการศึกษา สรุปได้ ดังนี้				สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาและระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๓) ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ๓.๑) จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๓.๒) จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๓.๓) งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ๔) สถานะโครงการศึกษา การดำเนินงานโครงการศึกษา อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I) และมีแผนการจัดประชุมกลุ่มย่อยในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ - เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ทั้งนี้ สนข. จะรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการศึกษา ดังกล่าว ผ่านการประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ในครั้งถัดไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดนครสวรรค์ ผู้แทนแขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ ๑ (ขท.นครสวรรค์ที่ ๑) รายงานแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่รับผิดชอบของ ขท.นครสวรรค์ที่ ๑ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) โครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ คือ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันออก ตอน ทล.๑๑๗ - ทล.๒๒๕ ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๑๕+๒๖๗ ระยะทาง ๑๕.๒๖๗ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๔ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ ๒) โครงการขนาดใหญ่ที่คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ คือ โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพ ทล.๑๑๗ ตอนนครสวรรค์ - คลองปลั่งด้านใต้ กม. ๘+๐๐๐ - กม. ๓๘+๖๒๘ งบประมาณ ๑,๕๐๐ ล้านบาท ๓) โครงการที่คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนทั้งสิ้น ๕ โครงการ มีรายละเอียดดังนี้						ขท.นครสวรรค์ที่ ๑
ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	๓๓๑๙	โกรกพระ - เนินแก้ว	๐+๖๐๐ - ๒+๒๐๐	เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๔๐.๐๐	
๒	๓๓๑๙	โกรกพระ - เนินแก้ว	๒+๒๐๐ - ๓+๗๐๐	เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๔๐.๐๐	
๓	๑	บ้านห้วย - บางไผ่	๓๔๒+๒๐๐ - ๓๔๒+๔๐๐	ปรับปรุงทางแยก	๔๐.๐๐	
๔	๑๐๗๓	หนองสังข์ - คลองชะแวด	๘+๕๘๐ - ๙+๘๓๘	ขยายไหล่ทาง	๑๕.๐๐	
๕	๑๐๘๔	ป่าแดง - หาดชะอม	๒๘+๓๐๐ - ๒๙+๑๒๐	ปรับปรุงย่านชุมชน	๕๐.๐๐	
๔) โครงการที่ขอรับงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๐ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้						
ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	๑๐๘๔	ป่าแดง - หาดชะอม	๒+๐๐๐ - ๔+๐๐๐	ขยายไหล่ทาง	๒๐.๐๐	
๒	๑๐๘๔	ป่าแดง - หาดชะอม	๒๕+๐๐๐ - ๒๗+๐๐๐	ขยายไหล่ทาง	๒๐.๐๐	
๓	๑๑๘๒	หาดเสลา - บรรพตพิสัย	๒๐+๐๐๐ - ๒๕+๐๐๐	ขยายไหล่ทาง	๕๐.๐๐	
๔	๑๐๗๒	ลาดยาว - เขาชนไก่	๔๙+๗๐๐ - ๕๓+๘๐๐	ขยายไหล่ทาง	๕๐.๐๐	
๕	๑๐๗๓	หนองสังข์ - คลองชะแวด	๓๐+๐๐๐ - ๓๗+๐๐๐	ขยายไหล่ทาง	๗๐.๐๐	
๖	๑๐๗๓	หนองสังข์ - คลองชะแวด	๒๐+๐๐๐ - ๒๒+๐๐๐	เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๓๐.๐๐	
๗	๓๕๒๒	เนินฝอยทอง - พุ่งผักเบี้ย	๓+๘๕๐ - ๔+๓๐๐	ขยายช่องจราจร	๑๕.๐๐	
๘	๑๐๗๓	หนองสังข์ - คลองชะแวด	๑๓+๓๐๐ - ๑๓+๖๐๐	เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๘.๐๐	
๙	๑๑๘๒	หาดเสลา - บรรพตพิสัย	๒๕+๐๐๐ - ๒๘+๙๒๕	ขยายไหล่ทาง	๔๐.๐๐	
๑๐	๓๕๐๔	ห้วยน้ำดัง - เขาชนไก่	๘+๐๐๐ - ๙+๐๐๐	เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	๒๕.๐๐	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																																																												
๕) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่อยู่ระหว่างการศึกษาในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ประกอบด้วย ๒ โครงการ คือ โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ภายใต้โครงการศึกษา (MR - Map) พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลางตอนบน โดยมีเส้นทางที่ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ๒ เส้นทาง คือ MR1 (เชียงใหม่ - นครราชสีมา) และ MR๒ (นครสวรรค์ - อุบลราชธานี) และโครงการการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค โดยแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองที่ศึกษาประกอบด้วย ๓ เส้นทางเลี่ยงชุมชนในเขตอำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอโกรกพระ และอำเภอลาดยาว ความเห็นที่ประชุม ๑. การดำเนินการโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางจราจร ควรติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัย ไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์ให้ครบถ้วน ๒. การขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงเส้นทางจราจร ควรคำนึงถึงการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัย เนื่องจากหากจะขอรับการจัดสรรงบประมาณในการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัย ภายหลังจากการปรับปรุงเส้นทางจราจรแล้วเสร็จจะดำเนินการได้ค่อนข้างยาก ๓. โครงการการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง ขอให้ศึกษาและจัดลำดับความสำคัญเส้นทางที่มีความจำเป็นเร่งด่วน และศึกษาผลกระทบกับชุมชนด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ขท.นครสวรรค์ที่ ๑ รับความเห็นของที่ประชุม ไปประกอบการพิจารณาดำเนินงาน																																																													
๗. แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท จังหวัดนครสวรรค์ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครสวรรค์ (ขทช.นครสวรรค์) รายงานที่ประชุมว่าโครงข่ายทางหลวงชนบท ในความรับผิดชอบของ ขทช.นครสวรรค์ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ (งบประมาณ ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน) มีจำนวนทั้งสิ้น ๕ โครงการ โดยเป็นการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต มีรายละเอียด ดังนี้ <table><tr><th>ลำดับ</th><th>ทางหลวงชนบท หมายเลข</th><th>ตอน</th><th>กิโลเมตรที่</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>๑</td><td>นว.๔๐๒๗</td><td>แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.โค้งบ้านใหม่</td><td>๐+๔๐๐ - ๑+๖๘๐</td><td>๕.๕๐</td></tr><tr><td>๒</td><td>นว.๓๑๐๓</td><td>แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง</td><td>๐+๐๐๐ - ๑+๓๗๐</td><td>๕.๘๐</td></tr><tr><td>๓</td><td>นว.๓๑๑๖</td><td>แยก ทล.๒๒๕ - บ.วังก้านเหลือง</td><td>๑๔+๐๖๐ - ๑๔+๘๔๘</td><td>๕.๕๕</td></tr><tr><td>๔</td><td>นว.๔๐๒๔</td><td>แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.เขาโคกแผ่น</td><td>๐+๙๑๐ - ๒+๑๕๐</td><td>๕.๗๐</td></tr><tr><td>๕</td><td>นว.๒๑๑๕</td><td>แยก ทล.๑๑ - บ.ไทรงาม</td><td>๒+๘๗๕ - ๔+๑๕๐</td><td>๕.๔๐</td></tr></table> ๒) โครงการที่คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๑ โครงการ ดังนี้ <table><tr><th>ลำดับ</th><th>ทางหลวง ชนบท หมายเลข</th><th>ตอน</th><th>กิโลเมตรที่</th><th>ลักษณะงาน</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>๑</td><td>นว.๔๐๒๗</td><td>แยก ทล.๓๐๐๔ - บ.ไพศาลี</td><td>๐+๘๐๐ - ๒+๐๐๐</td><td>ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต</td><td>๑๓.๔๐</td></tr><tr><td>๒</td><td>นว.๓๑๐๓</td><td>แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง</td><td>๑+๓๗๐ - ๑+๗๒๕ ๗+๙๐๐ - ๙+๕๐๐</td><td>ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต</td><td>๙.๗๐</td></tr><tr><td>๓</td><td>นว.๔๑๑๘</td><td>แยก ทล.๓๓๓๐ - บ.ไร่ประชาสรรค์</td><td>๐+๐๐๐ - ๑+๘๐๐</td><td>ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต</td><td>๙.๗๐</td></tr><tr><td>๔</td><td>นว.๔๐๙๖</td><td>แยก ทล.๓๐๐๕ - บ.เนินกระพี้</td><td>๘+๒๐๐ - ๙+๐๐๐</td><td>ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต</td><td>๒.๗๐</td></tr></table>	ลำดับ	ทางหลวงชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)	๑	นว.๔๐๒๗	แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.โค้งบ้านใหม่	๐+๔๐๐ - ๑+๖๘๐	๕.๕๐	๒	นว.๓๑๐๓	แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง	๐+๐๐๐ - ๑+๓๗๐	๕.๘๐	๓	นว.๓๑๑๖	แยก ทล.๒๒๕ - บ.วังก้านเหลือง	๑๔+๐๖๐ - ๑๔+๘๔๘	๕.๕๕	๔	นว.๔๐๒๔	แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.เขาโคกแผ่น	๐+๙๑๐ - ๒+๑๕๐	๕.๗๐	๕	นว.๒๑๑๕	แยก ทล.๑๑ - บ.ไทรงาม	๒+๘๗๕ - ๔+๑๕๐	๕.๔๐	ลำดับ	ทางหลวง ชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	๑	นว.๔๐๒๗	แยก ทล.๓๐๐๔ - บ.ไพศาลี	๐+๘๐๐ - ๒+๐๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๑๓.๔๐	๒	นว.๓๑๐๓	แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง	๑+๓๗๐ - ๑+๗๒๕ ๗+๙๐๐ - ๙+๕๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๗๐	๓	นว.๔๑๑๘	แยก ทล.๓๓๓๐ - บ.ไร่ประชาสรรค์	๐+๐๐๐ - ๑+๘๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๗๐	๔	นว.๔๐๙๖	แยก ทล.๓๐๐๕ - บ.เนินกระพี้	๘+๒๐๐ - ๙+๐๐๐	ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒.๗๐	ขทช. นครสวรรค์ที่ ๑
ลำดับ	ทางหลวงชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	งบประมาณ (ล้านบาท)																																																									
๑	นว.๔๐๒๗	แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.โค้งบ้านใหม่	๐+๔๐๐ - ๑+๖๘๐	๕.๕๐																																																									
๒	นว.๓๑๐๓	แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง	๐+๐๐๐ - ๑+๓๗๐	๕.๘๐																																																									
๓	นว.๓๑๑๖	แยก ทล.๒๒๕ - บ.วังก้านเหลือง	๑๔+๐๖๐ - ๑๔+๘๔๘	๕.๕๕																																																									
๔	นว.๔๐๒๔	แยก ทล.๑๑๔๕ - บ.เขาโคกแผ่น	๐+๙๑๐ - ๒+๑๕๐	๕.๗๐																																																									
๕	นว.๒๑๑๕	แยก ทล.๑๑ - บ.ไทรงาม	๒+๘๗๕ - ๔+๑๕๐	๕.๔๐																																																									
ลำดับ	ทางหลวง ชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)																																																								
๑	นว.๔๐๒๗	แยก ทล.๓๐๐๔ - บ.ไพศาลี	๐+๘๐๐ - ๒+๐๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๑๓.๔๐																																																								
๒	นว.๓๑๐๓	แยก ทล.๒๒๕ - บ.ทุ่งสว่าง	๑+๓๗๐ - ๑+๗๒๕ ๗+๙๐๐ - ๙+๕๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๗๐																																																								
๓	นว.๔๑๑๘	แยก ทล.๓๓๓๐ - บ.ไร่ประชาสรรค์	๐+๐๐๐ - ๑+๘๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๗๐																																																								
๔	นว.๔๐๙๖	แยก ทล.๓๐๐๕ - บ.เนินกระพี้	๘+๒๐๐ - ๙+๐๐๐	ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒.๗๐																																																								

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ลำดับ	ทางหลวง ชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๕	นว.๑๐๔๖	แยก ทล.๑ - บ.หนองนมวัว	๐+๑๐๐ - ๑+๑๐๐	ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๓.๔๐	
๖	นว.๔๐๖๖	แยก ทล.๓๐๐๔ - อุทยานนกน้ำ บึงบอระเพ็ด	๑+๐๐๐ - ๒+๒๐๐	ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒.๐๐	
๗	นว.๔๐๑๐	แยก ทล.๓๐๐๔ - บ.หลักสิบเก้า	๐+๐๐๐ - ๓+๒๒๐ ๑๑+๒๙๓ - ๓+๙๖๓	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒๑.๐๐	
๘	นว.๔๑๑๗	แยก ทล.๓๔๒๐ - บ.ซับตะเคียน	๐+๙๐๐ - ๓+๓๐๐ ๔+๑๒๕ - ๕+๒๕๐ ๗+๗๐๐ - ๘+๗๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒๐.๐๐	
๙	นว.๔๐๓๖	แยก ทล.๑๐๗๓ - บ.ใหม่	๒+๐๐๐ - ๔+๐๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๘๐	
๑๐	นว.๓๑๐๒	แยก ทล.๑๑๗ - บ.เนิน	๘+๖๕๐ - ๑+๔๕๐ ๑๔+๑๔๕ - ๖+๑๐๔	ซ่อมพื้นผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๒๙.๖๕	
๑๑	นว.๓๑๑๖	แยก ทล.๒๒๕ - บ.วังก้านเหลือง	๗+๑๓๐ - ๑๐+๒๑๐ ๑๕+๘๘๘ - ๑๙+๒๖๘	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๕.๗๐	
๔) โครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๑ โครงการ ดังนี้						
ลำดับ	ทางหลวง ชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	นว.๔๐๓๑	แยก ทล.๑๐๗๓ - บ.ตาซัด	๒+๕๒๐ - ๖+๘๘๑ ๑๖+๒๒๐ - ๒๐+๖๑๘	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๐.๘๒	
๒	นว.๔๐๓๖	แยก ทล.๑๐๗๓ - บ.ใหม่	๘+๐๐๐ ๑๐+๗๔๐ ๑๑+๘๑๐ - ๑๒+๒๐๐ ๑๒+๙๖๐ - ๒๐+๕๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๙.๔๔	
๓	นว. ๓๐๔๒	แยก ทล.๒๒๕ - บ.จิกยาว	๒+๘๓๐ - ๔+๐๐๐ ๗+๑๗๐ - ๘+๑๕๐ ๙+๑๕๐ - ๑๒+๓๗๕ ๑๔+๐๐๐ - ๑๙+๗๙๖	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๙.๘๖	
๔	นว.๔๐๙๖	แยก ทล.๓๐๐๕ - บ.เนินกระพี้	๑๒+๐๐๐ - ๑๔+๖๐๐ ๑๕+๘๐๐ - ๑๖+๓๐๐ ๑๘+๖๐๐ - ๒๑+๔๕๐ ๒๒+๖๐๐ - ๒๔+๐๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๓๓.๓๑	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ลำดับ	ทางหลวง ชนบท หมายเลข	ตอน	กิโลเมตรที่	ลักษณะงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๕	นว.๓๑๑๖	แยก ทล.๒๒๕ - บ.วังก้านเหลือง	๑๕+๐๐๐ - ๑๖+๐๐๐ ๒๐+๐๘๘ - ๒๑+๘๘๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๓๐.๔๒	
๖	นว.๓๐๐๙	แยก ทล.๑๑๗ - บ.เกยไชยเหนือ	๒+๐๐๐ - ๙+๐๐๐ ๑๑+๒๐๐ - ๑๓+๕๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๙.๖๑	
๗	นว.๔๐๑๓	แยก ทล.๓๐๑๓ - บ.โรงสีใหม่	๐+๐๐๐ - ๑+๐๐๐ ๓+๑๐๐ - ๖+๔๕๐ ๘+๑๐๐ - ๑๑+๑๕๐ ๑๑+๔๕๐ - ๑๒+๘๓๘	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๖.๗๗	
๘	นว.๔๐๒๙	แยก ทล.๑๐๗๒ - บ.เขาแม่กระทุ้	๒+๘๐๐ - ๕+๐๑๗ ๑๑+๗๕๗ - ๑๘+๖๕๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๔๙.๙๗	
๙	นว.๓๑๐๓	แยก ทล.๒๒๕ - ทุ่งสว่าง	๑+๗๒๕ - ๗+๙๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๓๑.๗๑	
๑๐	-	แยก ทล.๑ - บ.เขาทอง	๐+๐๐๐ - ๕+๕๑๖	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๓๙.๐๓	
๑๑	-	บ.ห้วยหอม - บ.หนองกระทุ่ม	๐+๐๐๐ - ๒+๖๐๐	ซ่อมสร้างผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	๙.๐๐	
ความเห็นที่ประชุม						
๑. การดำเนินการโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางจราจร ควรติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ไฟฟ้า แสงสว่าง สัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์ให้ครบถ้วน						
๒. การขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงเส้นทางจราจร ควรคำนึงถึงการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกด้วย เนื่องจากหากจะขอรับการจัดสรรงบประมาณในการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ภายหลังจากการปรับปรุงเส้นทางจราจรแล้วเสร็จจะดำเนินการได้ค่อนข้างยาก						
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ขทช.นครสวรรค์ที่ ๑ รับความเห็นของที่ประชุม ไปประกอบการพิจารณาดำเนินงาน						

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. แผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ จังหวัดนครสวรรค์ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายงานที่ประชุมว่า การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๖ และติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณแล้วเสร็จ พร้อมเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๗ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย คาดว่าจะได้รับการอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีภายในปี ๒๕๖๗ และมีแผนเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๗๑ และช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ คาดว่าสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๗๒ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ช่วงเด่นชัย - เชียงของ เริ่มดำเนินการก่อสร้างปี ๒๕๖๕ คาดว่าสามารถเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๗๑ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม เริ่มดำเนินการก่อสร้างปี ๒๕๖๖ คาดว่าสามารถเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๗๐ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ การศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ แต่ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการออกแบบรายละเอียดเนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ไม่ได้บรรจุอยู่ในแผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟของ คค. ซึ่งกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จัดทำ และช่วงนครสวรรค์ - แม่สอด การออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการเสนอขออนุมัติโครงการ ส่วนรถไฟทางคู่สายใหม่ช่วงบ้านภาชี - สุพรรณบุรี ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการศึกษาความเหมาะสมในปี ๒๕๖๖ เมื่อเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ช่วงบ้านภาชี - สุพรรณบุรีจะทำให้การขนส่งสินค้าจากภาคเหนือลงไปสู่ภาคใต้ได้โดยไม่ผ่านกรุงเทพมหานคร ความเห็นที่ประชุม สำหรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ซึ่งผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดเห็นว่ามีสำคัญ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการขั้นต่อไป สามารถผลักดันผ่านการประชุม อจร. หรือคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ได้อีกทางหนึ่ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	รฟท.
๙. การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครสวรรค์ “๓๖๕ วัน นครสวรรค์ขับขี่ปลอดภัย” ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครสวรรค์ (ปภ.จังหวัดนครสวรรค์) รายงานที่ประชุมว่า ปภ.จังหวัดนครสวรรค์ ให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยได้กำหนดมาตรการหลัก ๕ ด้าน เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยจากการเดินทางทางถนน คือ ๑) มาตรการด้านการบริหารจัดการ เช่น การจัดตั้งจุดตรวจ จุดบริการ ๑๔๘ จุด เป็นต้น ๒) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม เช่น การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตราย เป็นต้น ๓) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านพาหนะ เช่น ตรวจสอบความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ ตั้งศูนย์บริหารจัดการความเร็วด้วยระบบ GPS ๒๔ ชั่วโมง เป็นต้น ๔) มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ๕) มาตรการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมด้านการแพทย์ สาธารณสุข และการเยียวยาหลังเกิดเหตุ ทั้งนี้ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระหว่างวันที่ ๑ มกราคม - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ มีจำนวน ๒๐๓ ราย คิดเป็น ๑๙.๗๓ ราย ต่อแสนประชากร สาเหตุการเสียชีวิตพบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การเมาแล้วขับ และการหลับใน จุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ๑) ทล.๑๑๗ ช่วง กม. ๒๒+๒๐๐ - ๒๗+๒๐๐ ๒) ทล.๑ บริเวณก่อนถึงสี่แยกหนองกรด ๓) ทล.๓๐๐๔ ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร ๔) ทล.๒๒๕ ช่วงนครสวรรค์ - หนองบัว	ปภ.จังหวัดนครสวรรค์ ขท. นครสวรรค์ที่ ๑

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์การขับซึ่ปลอดภัย ระหว่างวันที่ ๑ - ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ช่วง ๗ วันควบคุมเข้มข้น โดยใช้มาตรการหลัก ๕ ด้านเพื่อควบคุมความปลอดภัย ระหว่างวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ - ๔ มกราคม ๒๕๖๗ และช่วงหลังควบคุมเข้มข้นเพื่อวิเคราะห์ เก็บสถิติ และลงพื้นที่สอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างวันที่ ๕ - ๑๑ มกราคม ๒๕๖๗ มีการตั้งเป้าหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิน ๑๗ ครั้ง ผู้บาดเจ็บไม่เกิน ๑๖ ราย และผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๕ ราย ความเห็นที่ประชุม สภาพผิวจราจรของ ทล.๑๑๗ เป็นหลุมบ่อค่อนข้างมาก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ จึงขอให้ทท.นครสวรรค์ที่ ๑ พิจารณาปรับปรุงโครงสร้างผิวทางให้มีความแข็งแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีรถบรรทุกใช้งานเป็นจำนวนมาก โดย ทท.นครสวรรค์ที่ ๑ ชี้แจงว่า จะได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ในการบูรณะปรับปรุง ทล.๑๑๗ โดยเปลี่ยนผิวจราจรเป็นคอนกรีตทั้งหมด ที่ประชุมขอให้ ทท.นครสวรรค์ที่ ๑ ติดตั้งราวกันอันตรายตลอดเส้นทาง ทล.๑๑๗ และจุดกลับรถ ควรทำเป็นช่องเบี่ยงเพื่อกลับรถ จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ทท.นครสวรรค์ที่ ๑ รับความเห็นในที่ประชุมไปประกอบการพิจารณาดำเนินงาน	
๑๐. ถนนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน/ถนนน่าน้อย ปภ.จังหวัดนครสวรรค์ ได้นำเสนอถนนต้นแบบด้านความปลอดภัย โดยให้บูรณาการการดำเนินงานกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และเริ่มบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังบนถนน ๓ เส้น ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครนครสวรรค์ (ทท.นครสวรรค์) ได้แก่ ๑) ถนนสวรรค์วิถี ตั้งแต่สี่แยกเดชาติวังค์ถึงสามแยกสะพานดำ ๒) ถนนโกสีย์ใต้ ตั้งแต่ได้สะพานเดชาติวังค์ถึงสามแยกศาลแขวง ๓) ถนนต้นแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ได้สะพานเดชาติวังค์ถึงโรงเรียนอนุบาลนครสวรรค์ เนื่องจากถนนทั้ง ๓ เส้น เป็นถนนที่มีหน่วยงานราชการ สถานศึกษา หรือห้างสรรพสินค้าตั้งอยู่หลายแห่ง โดยได้นำมาตรการทุกด้านมาขับเคลื่อน ได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ด้านยานพาหนะปลอดภัย ด้านถนน และสิ่งแวดล้อมปลอดภัย และด้านมาตรการองค์กร ซึ่งได้เริ่มดำเนินการเต็มรูปแบบทุกมาตรการมาตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ผู้แทน สก.นครสวรรค์ รายงานที่ประชุมว่า ถนนสวรรค์วิถีการจราจรหนาแน่นบริเวณหน้าโรงเรียนเซนต์โยเซฟนครสวรรค์ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ถนนบริเวณหน้าโรงเรียนกวดวิชาเดอะเบรอนไม่มีเกาะกลางถนนแต่มีเด็กนักเรียนข้ามถนนจำนวนมาก จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงเห็นควรมีการปิดเกาะกลางถนนและบังคับให้ข้ามถนนบริเวณสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายอนุชิต เพชรกำแพง) รายงานที่ประชุมว่า ควรสนับสนุนการคัดเลือกถนนต้นแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นถนนต้นแบบ เนื่องจากผู้ใช้ถนนดังกล่าวขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง ผู้แทน ทท.นครสวรรค์ รายงานที่ประชุมว่า การวางแบรีเออร์คอนกรีตบริเวณเกาะกลางถนนมีประชาชนทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ซึ่งเห็นว่าการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการบริหารการจราจร ควรกำหนดเป็นมติที่ประชุม อจร.จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อมอบหมายให้ ทท.นครสวรรค์ดำเนินการ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมว่า ถนนทั้ง ๓ เส้น อยู่ในความรับผิดชอบของ ทท.นครสวรรค์ จึงเสนอให้ ทท.นครสวรรค์ ร่วมกับ สก.นครสวรรค์ พิจารณากำหนดมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรเพิ่มเติมหรือเสนอความเห็นในการปรับปรุงถนนดังกล่าวเพื่อความปลอดภัย	ปภ.จังหวัด นครสวรรค์ ทท.นครสวรรค์ สก.นครสวรรค์

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค รายงานที่ประชุมว่า การสร้างสะพานลอยเป็นสิ่งปลอดภัยที่สุดสำหรับการข้ามถนน แต่ต้องพิจารณาเรื่องการบดบังภูมิทัศน์ด้วยหากถนนที่มีช่องจราจรไม่มากสามารถใช้การข้ามถนนบริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจรได้ ส่วนการวางแบรีเออร์บริเวณเกาะกลางถนนและเปิดช่องเพื่อใช้ข้ามถนนเป็นช่วง ๆ นั้น ให้พิจารณาระยะทางระหว่างช่วงการเปิดช่องข้ามถนนให้ห่างกันไม่เกิน ๓๐๐ เมตร และปัจจุบันมาตรฐานการทางม้าลายควรให้ทาสีแดงบนพื้นถนน และทาสีขาวทับ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เห็นชอบให้ถนนดังกล่าวทั้ง ๓ เส้นเป็นถนนต้นแบบด้านความปลอดภัย และมอบหมายให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมกันพิจารณากำหนดมาตรการการพัฒนาปรับปรุงถนนเพื่อความปลอดภัย โดยให้คณะทำงานดังกล่าวนำเสนอมาตรการฯ ในการประชุม อจร. นครสวรรค์ในครั้งถัดไป	
๑๑. การแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนสะพานเดชาติวงศ์ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมว่า พื้นถนนบนสะพานเดชาติวงศ์มีแผ่นเหล็กรอยต่อพื้นสะพานซึ่งอยู่ในช่องจราจรด้านขวาสุด ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ช่องจราจรดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุลื่นล้มบ่อยครั้ง จึงเสนอให้ที่ประชุมร่วมกันพิจารณากำหนดแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผู้แทน ขท.นครสวรรค์ที่ ๑ รายงานที่ประชุมว่า การเคลื่อนตัวของสะพานทำให้เกิดการขยายตัวของช่องแผ่นเหล็กจึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการเปลี่ยนช่องจราจรไปใช้ช่องจราจรด้านขวา ทำให้ล้อรถจักรยานยนต์ตกลงไปในร่องแผ่นเหล็กรอยต่อเกิดการลื่นไถล โดย ขท.นครสวรรค์ที่ ๑ ได้ร่วมกับตำรวจจราจรสำรวจสภาพสะพานเดชาติวงศ์ เพื่อร่วมกันวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น เบื้องต้นได้แจ้งปัญหาการเคลื่อนตัวของสะพานไปยังศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๑ (พิจิตร) เพื่อร่วมกันแก้ปัญหการเคลื่อนตัวของสะพานดังกล่าวแล้ว ผู้แทน สก.นครสวรรค์ รายงานที่ประชุมว่า จากการร่วมกันสำรวจสภาพสะพานดังกล่าวกับ ขท.นครสวรรค์ที่ ๑ ได้มีแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้ ๑) ติดป้ายห้ามรถจักรยานยนต์ใช้ช่องจราจรด้านขวาให้ใช้ช่องจราจรด้านซ้ายเท่านั้น ๒) ตีเส้นทึบห้ามเปลี่ยนช่องจราจรบนสะพานเดชาติวงศ์ ๓) ตีเส้นรูปรถจักรยานยนต์ลงบนถนนในช่องจราจรด้านซ้ายสุด ๔) อุดช่องแผ่นเหล็กรอยต่อพื้นสะพานโดยใช้ยางมะตอย พร้อมทั้งสำรวจช่องแผ่นเหล็กรอยต่อเป็นระยะ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไปดำเนินการ	ขทล. นครสวรรค์ที่ ๑ สก.นครสวรรค์
๑๒. การแก้ปัญหการจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกสันคู ผู้แทน ทน.นครสวรรค์ รายงานที่ประชุมว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นการจราจรบริเวณ ทล.๓๐๐๕ ตั้งแต่แยกสันคูมุ่งหน้าไปยังแยกท่าทองการจราจรติดขัด จึงเสนอทางเลี้ยวซึ่งเป็นซอยขนาดเล็กที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสวรรค์วิถีและซอยสวรรค์วิถี ๖๔ โดยให้ติดป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี้ยวเพื่อเป็นทางเลือกกับผู้ใช้รถใช้ถนนในการเลี้ยว ทล.๓๐๐๕ รวมทั้งให้ขยายช่องจราจรขอยดังกล่าวจากเดิมที่มีขนาด ๒ ช่องจราจรให้กว้างขึ้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวทางการแก้ปัญหการจราจรติดขัดไปพิจารณาแก้ไข	ทน.นครสวรรค์

ลำดับที่ ๓ จังหวัดแม่ฮ่องสอน

๑. การประชุม อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่งการพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อม ใน อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน ฝ่ายเลขานุการ อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน รายงานว่า จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีคำสั่งที่ ๐๕๗๖/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อมใน อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน ๗ ท่าน ประกอบด้วย ๑) ท้องถิ่นจังหวัดแม่ฮ่องสอน ๒) คณบดีวิทยาลัยแม่ฮ่องสอน มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ๓) ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดแม่ฮ่องสอน ๔) ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดแม่ฮ่องสอน ๕) นายอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน ๖) ผู้จัดการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดแม่ฮ่องสอน ๗) ผู้จัดการการประปาส่วนภูมิภาค สาขาแม่ฮ่องสอน ซึ่งคำสั่งแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงมีคำสั่งจังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่ ๓๓๓๖/๒๕๖๖ สั่ง ณ วันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อมใน อจร.จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน ๓ ท่าน ประกอบด้วย ๑) รองศาสตราจารย์ ดร.ปุ่น เทียงบุรณธรรม ๒) นายอำนวยการ มาเมือง ๓) นายเรืองฤทธิ์ ผลดี มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	สนจ.จังหวัดแม่ฮ่องสอน
๒. แนวทางการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดแม่ฮ่องสอน ผู้แทน สนข. รายงานว่า คจร. ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีคำสั่งที่ ๓/๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด และคำสั่ง ที่ ๒/๒๕๕๕ สั่ง ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ แต่งตั้ง อจร.จังหวัดบึงกาฬ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานอนุกรรมการ และให้ อจร.จังหวัด มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ ๑) ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๒) จัดทำแผนประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๓) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ๔) ให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด ก่อนนำเสนอหน่วยงานต้นสังกัดหรือนำเสนอต่อ คจร. พิจารณาแล้วแต่กรณี ๕) กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหการจราจรและขนส่ง กำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนประสานการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด ๖) เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในจังหวัด ๗) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด ๘) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น ๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คจร. มอบหมาย ๑๐) รายงานผลการดำเนินการต่อ คจร.	อจร.จังหวัด

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ อจร.จังหวัด สามารถให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรภายในจังหวัด เพื่อมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป รวมทั้งพิจารณาให้ความเห็นต่อการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาของหน่วยงาน เช่น การบูรณาการการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นระบบร่วมกัน การจัดระบบการจราจรในเขตเมือง การติดตั้งป้ายเตือน การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนด้านการขนส่งและจราจร และการติดตามแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจรภายในจังหวัด เป็นต้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ	
๓. แผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดแม่ฮ่องสอน (ดำเนินการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑) ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดแม่ฮ่องสอนเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑ สรุปดังนี้ ๑) โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมแม่ฮ่องสอน โครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับจังหวัดข้างเคียง (จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดตาก) ประกอบด้วยทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ โดยถนนในเขตผังเมืองรวมแม่ฮ่องสอนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนชุมชนประพาส และถนนเลี้ยวเมือง ถนนสายรอง ประกอบด้วย ถนนประชาเสกสรร ถนนปางล่อนิคม ถนนมรรคสันติ ถนนประชาชนอุทิศ ถนนพาณิชย์วัฒนา ถนนราชธรรมพิทักษ์ ถนนสิงหนาทบำรุง ถนนประดิษฐ์จ้องคำ ถนนอุดมชาวนิเวศ ถนนชำนานุสถิต ถนนผดุงม่วยต่อ ถนนข้าวเผือก ถนนรุ่งเรืองการค้า ถนนนาวาขสาร ทั้งนี้ ถนนชุมชนประพาสถือเป็นเส้นทางหลักที่สำคัญที่สุดตัดผ่านในแนวเหนือ - ใต้ และต่อเชื่อมการเดินทางผ่านเมืองจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นที่ตั้งของย่านธุรกิจการค้าและสถานที่ราชการสำคัญ ในขณะที่ถนนสายรองต่าง ๆ ทำหน้าที่กระจายการเดินทางภายในพื้นที่ ๒) ระบบรถโดยสารสาธารณะ ๒.๑) เส้นทางเดินรถระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดแม่ฮ่องสอน (หมวด ๒) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีผู้ประกอบการ ๑ ราย คือ บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด รถที่ให้บริการเป็นรถปรับอากาศ ๓๒ ที่นั่ง ทั้งรถปรับอากาศชั้น ๑ และรถปรับอากาศชั้น ๒ ๒.๒) เส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เขตกรุงเทพมหานคร (หมวด ๓) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีผู้ประกอบการจำนวน ๑ ราย คือ บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด ให้บริการจำนวน ๑๘ เที่ยวต่อวัน ลักษณะของรถที่ให้บริการเป็นรถปรับอากาศ ๒๘ ที่นั่งและ ๔๒ ที่นั่ง และรถตู้ขนาด ๑๓ ที่นั่ง ๒.๓) เส้นทางเดินรถภายในจังหวัดแม่ฮ่องสอน (หมวด ๔) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีผู้ประกอบการให้บริการจำนวน ๘ เส้นทาง ลักษณะของรถที่ให้บริการเป็นรถสองแถวสีเหลือง ขนาด ๑๐ ที่นั่ง ปัจจุบันยังไม่มีระบบรถโดยสารสาธารณะประจำทาง (หมวด ๑) ให้บริการในเขตเทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน นอกจากรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ๓) แผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดแม่ฮ่องสอน (พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๗๑) ประกอบด้วย ๘ แผนงาน ๒๓ โครงการ ในกรอบระยะเวลา ๒๐ ปี แบ่งเป็น ๓ ระยะ คือ ๓.๑) แผนระยะสั้น ๑ - ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๖) ๓.๒) แผนระยะกลาง ๖ - ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) ๓.๓) แผนระยะยาว ๑๑ - ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๑) ทั้งนี้ จากการติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ พบว่า แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทเชื่อมต่อไปแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ในขณะที่โครงการปรับปรุงผังเมืองระยะยาวอยู่ระหว่างดำเนินการ โดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองแม่ฮ่องสอน	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) ปัญหา/อุปสรรค ๔.๑) ปัญหาการขนส่งและจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ (๑) ปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง เนื่องจากปัญหาสภาพเส้นทางชำรุด (๒) ความไม่สะดวกในการเข้าสู่พื้นที่กิจกรรม การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน (๓) ความไม่เพียงพอของโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ (๔) การเชื่อมต่อการเดินทางทางอากาศระหว่างกลุ่มชุมชน (Cluster) ที่สำคัญภายในจังหวัด (ชุมชนเมืองปาย ชุมชนเมืองแม่ฮ่องสอน และชุมชนเมืองแม่สะเรียง) ๔.๒) ปัญหาการเชื่อมต่อด้านชายแดน เป็นเส้นทางต่อเชื่อมมีความลำบาก บางเส้นทางมีสภาพเป็นดิน ยังไม่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาล ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านด้ายผึ้ง บ้านน้ำเพียงดิน บ้านห้วยต้นนุ่น บ้านเสาหิน และบ้านสามแลบ ๔.๓) ปัญหาของพื้นที่เขตเมือง (๑) ปัญหาที่มีผลต่อความไม่น่าอยู่ของเมือง เช่น ปัญหาสิ่งกีดขวางทางเท้าและการติดตั้งป้าย รวมทั้งการจอดรถไม่เป็นระเบียบบริเวณย่านการค้า การใช้พื้นที่สองข้างทางไม่เหมาะสม (๒) ขาดทางเลือกการเดินทางในเขตเมือง ขาดโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางแบบอื่น เช่น รถโดยสารสาธารณะ ทางจักรยาน และระบบทางเท้าที่สะดวกต่อการใช้งาน (๓) ปัญหาการบริหารจัดการจราจร จากการขาดถนนสายรองที่จะเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ทำให้โครงข่ายไม่สมบูรณ์ การใช้ตัวจราจรเป็นที่จอดรถชั่วคราวในพื้นที่ที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจ และลักษณะทางกายภาพของถนนและทางแยกไม่เหมาะสม (๔) ปัญหาจุดอันตรายในพื้นที่เมืองแม่ฮ่องสอน จุดเสี่ยงในเขตเมืองเป็นจุดทางแยก ๕ จุด ได้แก่ แยกชุมประตูเมืองด้านเหนือ แยกชุมประตูเมืองด้านใต้ สามแยกเข้าวัดม่วยต่อ สามแยกหน้าโรงเรียนเทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน และสามแยกอนุสาวรีย์พระยาสิงหนาทราชา อย่างไรก็ดี สนข. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ โดยจะรับข้อเสนอแนะและความต้องการในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม รวมทั้งปัญหาอุปสรรคจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพื่อนำไปกำหนดแผนงาน/โครงการ และมาตรการที่เหมาะสมต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้ สนข. ได้นำข้อมูลในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวมทั้งสถานการณ์ และปัญหาอุปสรรคในการคมนาคมขนส่งจากการประชุมกลุ่มย่อยไปใช้ประกอบการกำหนดแผนงาน และโครงการที่เหมาะสมต่อไป	
๔. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานว่า ขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุป ดังนี้ ๑) พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) ๒) วัตถุประสงค์ ๒.๑) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒.๓) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๔) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๓.๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๓.๒) ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓.๓) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุดโดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน ทั้งนี้ สนข. ได้จัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องในกลุ่มพื้นที่จำนวน ๙ พื้นที่ ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมข้อมูลความต้องการของพื้นที่ และจะจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดทั้ง ๓๗ จังหวัดในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ในช่วงปลายเดือน มกราคม - พฤษภาคม ๒๕๖๗ เพื่อรวบรวมความต้องการในระดับจังหวัดเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและขอให้ สนข. นำแผนพัฒนาจังหวัดแม่ฮ่องสอนและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ ไปใช้ประกอบการดำเนินงานต่อไปด้วย	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		
๕. แผนงานขยายไหล่ทาง บนถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ผู้แทน ขท.แม่ฮ่องสอน ทล. รายงานว่าการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ เชื่อมต่อระหว่างอำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ - อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยเส้นทางหลักในการเดินทางสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน สามารถใช้เส้นทางได้ ๒ เส้นทาง คือ ทางด้านทิศใต้ใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนเชียงใหม่ - ฮอด - แม่สะเรียง - แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๓๕๓ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๖ ชั่วโมง และด้านทิศเหนือเป็นเส้นทางที่ประชาชนส่วนใหญ่ใช้เดินทางเชื่อมต่อจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ ตอนเชียงใหม่ - แม่ริม ระยะทางประมาณ ๓๖ กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนแม่มาลัย - ปาย - แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๒๐๔ กิโลเมตร รวมระยะทาง ๒๔๐ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๕ ชั่วโมง ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางมากเนื่องจากทางหลวงดังกล่าวเป็นทางคดเคี้ยว มีความลาดชันสูง ผิวทางแคบมาตรฐานทางต่ำ F๔ (๕/๗) ก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ซึ่งบางช่วงเป็นแนวทางเดิมที่ได้รับมอบจากสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท และใช้งานต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันตามแนวทางเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ มีสภาพแวดล้อมและภูมิประเทศเปลี่ยนไปจากเดิมอย่างมาก ไม่สอดคล้องกับบริบททางสังคมและการใช้งานที่เปลี่ยนไป มีปริมาณการจราจรปกติเฉลี่ย ๓,๖๐๐ คัน/วัน และเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวในวันหยุดและในฤดูท่องเที่ยว อีกทั้งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงเห็นควรเพิ่มมาตรฐานทางหลวงเป็นมาตรฐานชั้น ๑ (๗/๑๒) หรือก่อสร้างเป็น Climbing Lane/Passing Lane ตามความเหมาะสม เพื่อรองรับปริมาณจราจรให้สอดคล้องกับปัจจุบัน และในอนาคตที่จะเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังอำนวยความสะดวก ปลอดภัย และลดระยะเวลาในการเดินทางให้กับประชาชนในพื้นที่ และพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การเดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอนต่อไป เส้นทางสายต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดตากกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ ๑) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ช่วงแม่ฮ่องสอน - ปาย - เชียงใหม่ เขตรับผิดชอบเขตทางหลวงแม่ฮ่องสอน กม. ๖๔+๖๘๔ - ๒๐๔+๐๒๓ ระยะทาง ๑๓๙.๓๓๙ กิโลเมตร ๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ช่วงแม่ฮ่องสอน - แม่สะเรียง - เชียงใหม่เขตรับผิดชอบเขตทางหลวงแม่ฮ่องสอน กม. ๑๕๖+๖๐๐ - ๓๕๓+๕๐๘ ระยะทาง ๑๙๖.๙๐๘ กิโลเมตร ๓) ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๓ ช่วงทุ่งบัวตอง - แม่แจ่ม - ดอยอินทนนท์ เขตรับผิดชอบเขตทางหลวงแม่ฮ่องสอน กม. ๐+๐๐๐ - ๒๐+๕๒๕ ระยะทาง ๒๐.๕๒๕ กิโลเมตร ซึ่งเชื่อมต่อกับเขตทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๑ ๔) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ช่วงแม่ฮ่องสอน - สบเมย - ท่าสองยาง - แม่สอย เขตรับผิดชอบเขตทางหลวงแม่ฮ่องสอน กม. ๑๙๐+๓๑๘ - ๒๓๐+๔๙๗ ระยะทาง ๔๐.๑๗๙ กิโลเมตร ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ทล. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตั้งแต่ กม. ๑๓+๕๐๐ - ๘๗+๕๐๐ ระยะทางดำเนินการ ๗๔ กิโลเมตร ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จะดำเนินการศึกษาต่อเนื่องตั้งแต่ กม.๘๗+๕๐๐ - ๒๐๔+๐๒๓ ระยะทางดำเนินการ ๑๖๖.๕๒๓ กิโลเมตร ทั้งนี้ ขท.แม่ฮ่องสอน ได้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อพัฒนาปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ แผนงานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทั้งจาก ทล. งบพัฒนาจังหวัดแม่ฮ่องสอน และงบพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ จำนวน ๑ โครงการ ๙ กิจกรรม สรุปดังนี้		ขท.แม่ฮ่องสอน		
ลำดับ	ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางช่วง (กิโลเมตร)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน(ล้านบาท)	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร/เสนอปีงบประมาณ
๑	๘๙+๔๐๐ - ๙๑+๕๐๐ (เป็นช่วง ๆ)	๒.๑๐๐	๒๐	ทล./๒๕๖๖
๒	๘๔+๙๐๐ - ๘๙+๔๐๐	๔.๕๐๐	๕๐	ทล./๒๕๖๗
๓	๑๐๕+๐๐๐ - ๑๐๗+๓๘๔	๒.๓๘๔	๒๕	ทล./๒๕๖๗
๔	๑๒๖+๔๐๐ - ๑๓๐+๔๐๐	๔.๐๐๐	๔๕	ทล./๒๕๖๗
๕	๑๓๐+๔๐๐ - ๑๓๓+๑๐๐	๒.๗๐๐	๓๐	ทล./๒๕๖๗
๖	๑๕๔+๕๐๐ - ๑๕๙+๐๐๐	๔.๕๐๐	๕๐	ทล./๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																							
<table><tr><th>ลำดับ</th><th>ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางช่วง (กิโลเมตร)</th><th>ระยะทาง (กิโลเมตร)</th><th>วงเงิน (ล้านบาท)</th><th>งบประมาณที่ได้รับจัดสรร/เสนอ ปีงบประมาณ</th></tr><tr><td>๗</td><td>๑๖๔+๗๕๐ - ๑๖๙+๒๕๐</td><td>๔.๕๐๐</td><td>๕๐</td><td>กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๗</td></tr><tr><td>๘</td><td>๑๘๔+๙๓๕ - ๑๘๙+๔๓๕</td><td>๔.๕๐๐</td><td>๕๐</td><td>จังหวัด/๒๕๖๗</td></tr><tr><td>๙</td><td>๑๕๐+๒๐๐ - ๑๕๓+๕๐๐</td><td>๓.๓๐๐</td><td>๕๐</td><td>กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๘</td></tr></table> ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ซึ่งภายในบริเวณพื้นที่เขตทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ได้มีต้นไม้หวงห้ามและสาธารณูปโภค ทำให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละโครงการต้องทำการขออนุญาตทำไม้ในเขตทางหลวง ในการขออนุญาตดังกล่าวมีขั้นตอนกระบวนการที่ใช้เวลานาน จึงส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานก่อสร้างในงบประมาณปีนั้น ๆ ได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ					ลำดับ	ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางช่วง (กิโลเมตร)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร/เสนอ ปีงบประมาณ	๗	๑๖๔+๗๕๐ - ๑๖๙+๒๕๐	๔.๕๐๐	๕๐	กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๗	๘	๑๘๔+๙๓๕ - ๑๘๙+๔๓๕	๔.๕๐๐	๕๐	จังหวัด/๒๕๖๗	๙	๑๕๐+๒๐๐ - ๑๕๓+๕๐๐	๓.๓๐๐	๕๐	กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๘				
ลำดับ	ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางช่วง (กิโลเมตร)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงิน (ล้านบาท)	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร/เสนอ ปีงบประมาณ																								
๗	๑๖๔+๗๕๐ - ๑๖๙+๒๕๐	๔.๕๐๐	๕๐	กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๗																								
๘	๑๘๔+๙๓๕ - ๑๘๙+๔๓๕	๔.๕๐๐	๕๐	จังหวัด/๒๕๖๗																								
๙	๑๕๐+๒๐๐ - ๑๕๓+๕๐๐	๓.๓๐๐	๕๐	กลุ่มจังหวัด/๒๕๖๘																								
๖. แผนงาน/โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และโครงการที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ในการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ๖.๑ ผู้แทน ขท.แม่ฮ่องสอน รายงานว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ ๑) งบพัฒนาจังหวัดแม่ฮ่องสอนและงบพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑ จำนวน ๗ โครงการ วงเงิน ๑๒๑.๙๔๓ ล้านบาท ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จ ๒) งบประมาณจาก ทล. จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงิน ๑๘๒.๙๙๓ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ๘ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ โครงการ คือ ๒.๑) งานพัฒนาทางหลวงย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ กม.๑๙๒+๕๐๐ - ๑๙๕+๐๐๐ งบประมาณ ๓๕ ล้านบาท ๒.๒) งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ กม.๒๒๗+๐๐๐ - ๒๒๙+๐๐๐ งบประมาณ ๒๐ ล้านบาท ๖.๒ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ จะขอรับการจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพื่อติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ดังนี้ ๑) เสนอของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๕ โครงการ งบประมาณ ๑๕ ล้านบาท																												
<table><tr><th>ลำดับ</th><th>โครงการ/งาน</th><th>ช่วง/ระยะทาง</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>๑</td><td>งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านผามอญ</td><td>ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนแม่นะ - ท่าไคร้ กม. ๑๓๔ - ๑๓๕+๐๐๐</td><td>๒.๐๐๐</td></tr><tr><td>๒</td><td>งานอำนวยความสะดวก</td><td>ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๘๘+๐๐๐ - ๙๘+๐๐๐</td><td>๓.๐๐๐</td></tr><tr><td>๓</td><td>งานอำนวยความสะดวก</td><td>ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๗๖+๐๐๐ - ๘๓+๐๐๐</td><td>๔.๐๐๐</td></tr><tr><td>๔</td><td>งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านแม่ยะ</td><td>ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๖๗+๔๗๕ - ๖๘+๔๗๕</td><td>๒.๐๐๐</td></tr><tr><td>๕</td><td>งานอำนวยความสะดวก</td><td>ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๕ ตอนปาย - วัดจันทร์ กม. ๐+๐๐๐ - ๑๗+๐๐๐</td><td>๔.๐๐๐</td></tr></table>					ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	๑	งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านผามอญ	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนแม่นะ - ท่าไคร้ กม. ๑๓๔ - ๑๓๕+๐๐๐	๒.๐๐๐	๒	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๘๘+๐๐๐ - ๙๘+๐๐๐	๓.๐๐๐	๓	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๗๖+๐๐๐ - ๘๓+๐๐๐	๔.๐๐๐	๔	งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านแม่ยะ	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๖๗+๔๗๕ - ๖๘+๔๗๕	๒.๐๐๐	๕	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๕ ตอนปาย - วัดจันทร์ กม. ๐+๐๐๐ - ๑๗+๐๐๐	๔.๐๐๐
ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)																									
๑	งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านผามอญ	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนแม่นะ - ท่าไคร้ กม. ๑๓๔ - ๑๓๕+๐๐๐	๒.๐๐๐																									
๒	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๘๘+๐๐๐ - ๙๘+๐๐๐	๓.๐๐๐																									
๓	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๗๖+๐๐๐ - ๘๓+๐๐๐	๔.๐๐๐																									
๔	งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตรวจด่านแม่ยะ	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอนก๊วกคองมา - แม่นะ กม. ๖๗+๔๗๕ - ๖๘+๔๗๕	๒.๐๐๐																									
๕	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๕ ตอนปาย - วัดจันทร์ กม. ๐+๐๐๐ - ๑๗+๐๐๐	๔.๐๐๐																									

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) เสนอของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๖ โครงการ งบประมาณ ๑๗ ล้านบาท				
ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๓ ตอนขุนยวม - ปางอุ๋ง กม.๐+๐๐๐ - ๒๐+๕๒๕ (เป็นช่วงๆ)	๓.๐๐๐	
๒	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๓๓๗ ตอนหางปอน - แม่เงา กม.๐+๐๐๐ - ๔+๔๕๐	๓.๐๐๐	
๓	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๑๙๔ ตอนแม่สะเรียง - แม่สามแลบ กม.๒๙+๐๐๐ - ๔๖+๖๕๒ (เป็นช่วงๆ)	๓.๐๐๐	
๔	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ตอนแม่เงา - แม่สะเรียง กม.๑๙๐+๓๑๘ - ๒๒๐+๐๐๐ (เป็นช่วงๆ)	๓.๐๐๐	
๕	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๖ ตอนแม่ลาน้อย - ละอุบ กม. ๐+๐๐๐ - ๓๓+๐๐๐ (เป็นช่วง ๆ)	๒.๐๐๐	
๖	งานอำนวยความสะดวก	ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๕ ตอนปาย - วัดจันทร์ กม.๓๔+๐๐๐ - กม.๔๓+๖๑๙	๓.๐๐๐	
๖.๒ ผู้แทน ขทช.แม่ฮ่องสอน ทช. รายงานว่า				
๑) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่				
๑.๑) งบอำนวยความสะดวกและปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย จำนวน ๗ โครงการ วงเงิน ๑๙.๔๑๖ ล้านบาท ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จ				
๑.๒) งบยกระดับมาตรฐานทาง จำนวน ๑ โครงการ วงเงิน ๒๑.๕ ล้านบาท รวมทั้งปรับปรุงสิ่งก่อสร้างประกอบ จำนวน ๑ โครงการ วงเงิน ๑.๙๕๓๔๕ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ				
๑.๓) งบพัฒนาจังหวัด จำนวน ๔ โครงการ วงเงิน ๔๕.๓๖๓ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ				
๑.๔) งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งานบำรุงรักษาทางและสะพาน จำนวน ๑๔ แห่ง วงเงิน ๑๒๗.๓๑๗ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จ				
๒) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จะขอรับการจัดสรรงบประมาณ ดังนี้				
๒.๑) งบอำนวยความสะดวกและปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย จำนวน ๔ รายการ งบประมาณ ๑๙.๕๐ ล้านบาท				
ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย	ถนนสาย มส.๕๐๑๖ สายบริบาลเมืองสุข (ถนนฝั่งเมืองรวม สาย ก และ ข) อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๕.๐๐๐	
๒	ปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย	ถนนสาย มส.๕๐๒๑ แยกทางหลวงชนบท มส.๓๐๐๗ - บ้านห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๘.๐๐๐	
๓	ปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย	ถนนสาย มส.๕๐๑๓ แยกทางหลวงชนบท มส.๔๐๑๕ - บ้านป่าโหล อำเภอปางมะผ้า จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๔.๐๐๐	
๔	ปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย	ถนนสาย มส.๔๐๐๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๓ - บ้านแม่จำ อำเภอขุนยวม อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๒.๕๐๐	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒) งบบำรุงรักษาทางและสะพาน จำนวน ๑ รายการ งบประมาณ ๙ ล้านบาท (ให้ใช้งบประมาณปี ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน)				
ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	โครงการปรับปรุงผิวจราจรถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (โดยวิธี Pavement In- Place Recycling)	ถนนสาย มส.๓๐๐๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ - บ้านสันติสุข อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๐๐๐	
๒.๓) งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ (งานบำรุงรักษาทางและสะพาน) จำนวน ๑๒ รายการ งบประมาณ ๑๐๘.๑๐๐ ล้านบาท				
ลำดับ	โครงการ/งาน	ช่วง/ระยะทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑	ซ่อมสร้างผิวทางคอนกรีต	ถนนสาย มส.๔๐๑๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ - บ้านแอโก๋ อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๘.๘๐๐	
๒	บำรุงถนน	ถนนสาย มส.๓๐๐๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ - บ้านต้นจ้าว อำเภอสะเมิง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๓	แก้ไขคันทางทรุดตัว	ถนนสาย มส.๑๑๔๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๔ - บ้านหม้อ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๔	เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต	ถนนสาย มส.๓๐๐๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ - บ้านสามแลบ อำเภอสะเมิง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๕	เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต	ถนนสาย มส.๔๐๐๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๖ - บ้านห้วยผักไผ่ อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๖	ปรับปรุงถนน	ถนนสาย มส.๓๐๑๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ - บ้านสันติธรรม อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๗	ปรับปรุงโครงสร้าง	ถนนสาย มส.๓๐๐๕ สะพานข้ามลำน้ำแม่ลิด อำเภอสะเมิง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๒.๕๐๐	
๘	เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต	ถนนสาย มส.๔๐๐๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๓ - บ้านแม่จำ อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๙	ซ่อมสร้างผิวทางคอนกรีต	ถนนสาย มส.๔๐๐๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๓ - บ้านแม่จำ อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๑๐	ปรับปรุงถนน	ถนนสาย มส.๔๐๐๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๖ - บ้านห้วยผักไผ่ อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๙๐๐	
๑๑	ซ่อมพื้นปูทางหลวงชนบทอันเนื่องมาจากเหตุภัยพิบัติ	ถนนสาย มส.๕๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๑๕ - บ้านป่าโหล อำเภอปางมะผ้า จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๕๐๐	
๑๒	เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต	ถนนสาย มส.๔๐๐๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ - บ้านรักไทย อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๙.๐๐๐	
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบ				

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. การจัดระเบียบการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ผู้แทน สขจ.แม่ฮ่องสอน รายงานว่า สขจ.แม่ฮ่องสอน ได้มีมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ ๑) มาตรการผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัย ดังนี้ ๑.๑) การตรวจความพร้อมของรถ ได้แก่ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ประตูทางออกฉุกเฉิน สภาพยาง/ล้อรถ ระบบไฟฟ้า เข็มขัดนิรภัย กระจก การเชื่อมต่อระบบ GPS การชำระภาษีประจำปี ๑.๒) การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ ได้แก่ ตรวจใบอนุญาตขับรถ ตรวจการรูดบัตรแสดงตัวตน การใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ และด้านอื่น ๆ เช่น การขับรถออกนอกเส้นทาง เป็นต้น ๒) มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ๒.๑) จัดเจ้าหน้าที่ตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และรายงานผลตรวจจับความเร็วประจำวัน ๒.๒) จัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบระบบ GPS ตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อเฝ้าระวังการใช้ความเร็ว ติดตามชั่วโมงการขับรถ การแสดงตัวตนผู้ขับรถ การใช้ใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง ทั้งนี้ ประเภทรถที่ต้องติดตั้งระบบ GPS ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ หมวด ๒ หมวด ๓ รถโดยสารไม่ประจำทาง รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป รถบรรทุกวัดอุณหภูมิต่อ (ลักษณะ ๔) รถลากจูง (ลักษณะ ๙) ยกเว้นรถสองแถว ๒.๓) การบังคับใช้กฎหมาย กรณีควบคุมการกระทำความผิดกับผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถ และตัวรถ ๓) มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ มีการจัดรายการสัณจรปลอดภัยกับ ขบ. ตามโครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยออกอากาศผ่านทางสถานีวิทยุ FM ๑๐๔ MHz ทุกวันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา ๑๗.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ๔) การจัดระเบียบการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีรถโดยสารประจำทาง ดังนี้ ๔.๑) เส้นทางหมวด ๒ สายที่ ๙๖๑ กรุงเทพฯ - แม่ฮ่องสอน บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด เป็นรถมาตรฐาน ๑ (ข) ชนิดที่นั่งพิเศษ และหรือ ๑ (ข) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๑ ชนิดที่นั่งพิเศษ และหรือชั้น ๑) เดินทางขึ้นตัววันละ ๔ เที่ยว (ไป ๒ เที่ยว กลับ ๒ เที่ยว) จำนวนรถ ๔ - ๙ คัน แบ่งช่วงการเดินทาง ดังนี้ (๑) กรุงเทพฯ - แม่ฮ่องสอน เดินทางขึ้นตัววันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) (๒) กรุงเทพฯ - แม่สะเรียง เดินทางขึ้นตัววันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) ๔.๒) เส้นทางหมวด ๒ สายที่ ๙๖๑ กรุงเทพฯ - แม่ฮ่องสอน บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด เป็นรถมาตรฐาน ๑ (ก) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๑ ชนิดพิเศษ) เดินทางขึ้นตัววันละ ๔ เที่ยว (ไป ๒ เที่ยว กลับ ๒ เที่ยว) จำนวนรถ ๔ - ๖ คัน แบ่งช่วงการเดินทาง ดังนี้ (๑) กรุงเทพฯ - แม่ฮ่องสอน เดินทางขึ้นตัววันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) (๒) กรุงเทพฯ - แม่สะเรียง เดินทางขึ้นตัววันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) ๔.๓) เส้นทางหมวด ๓ สายที่ ๖๑๒ เชียงใหม่ - ปาย - แม่ฮ่องสอน บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด เป็นรถมาตรฐาน ๒ หรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ หรือชั้น ๒ ไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินทางขึ้นตัววันละ ๖ เที่ยว (ไป ๓ เที่ยว กลับ ๓ เที่ยว) จำนวนรถ ๖ - ๑๐ คัน ๔.๔) เส้นทางหมวด ๓ สายที่ ๖๑๒ เชียงใหม่ - ปาย - แม่ฮ่องสอน บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด เป็นรถมาตรฐาน ๒ (ค) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง) และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ที่ไม่ใช้รถตู้โดยสาร) และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินทางขึ้นตัววันละ ๑๒ เที่ยว (ไป ๖ เที่ยว กลับ ๖ เที่ยว) จำนวนรถ ๑๒ - ๒๓ คัน แบ่งช่วงการเดินทางเป็น (๑) เชียงใหม่ - ปาย - แม่ฮ่องสอน เดินทางขึ้นตัววันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) (๒) เชียงใหม่ - ปาย เดินทางขึ้นตัววันละ ๑๐ เที่ยว (ไป ๕ เที่ยว กลับ ๕ เที่ยว)	สขจ. แม่ฮ่องสอน

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔.๕) เส้นทางหมวด ๓ สายที่ ๑๗๐ เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน บริษัท เพรมประชาชนสง จำกัด เป็นมาตรฐาน ๑ (ข) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๑ เดินทางวันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) จำนวนรถ ๒ - ๔ คัน ๔.๖) เส้นทางหมวด ๓ สายที่ ๑๗๐ เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด เป็นมาตรฐาน ๒ (ค) และหรือ ๒ (จ) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ จำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง) และหรือ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ ไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร) และหรือ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ ไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินทางวันละ ๖ เที่ยว (ไป ๓ เที่ยว กลับ ๓ เที่ยว) จำนวน ๖ - ๑๗ คัน ตัดช่วงเชียงใหม่ - ขุนยวม เดินทางวันละ ๖ เที่ยว (ไป ๓ เที่ยว กลับ ๓ เที่ยว) หากพบว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง สขจ.แม่ฮ่องสอน จะแจ้งเตือนผู้ประกอบการขนส่งให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายในกำหนดเวลาตามสมควรแก่กรณี พร้อมพิจารณาลงโทษตามกฎหมายโดยเคร่งครัดต่อไป ผู้แทน สขจ.แม่ฮ่องสอน รายงานเพิ่มเติมว่า ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้รับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์จากศูนย์บริการประชาชน สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สรุปได้ว่า นายชิตภณ ศานติสุข ตัวแทนประชาชนนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการ ได้รับความเดือดร้อนเกี่ยวกับจำนวนรถโดยสารประจำทางจากจังหวัดเชียงใหม่มายังอำเภอปายหรืออำเภอใกล้เคียงไม่เพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยวและประชาชนที่ใช้บริการ อีกทั้งเส้นทางสัญจรเป็นภูเขาอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินได้ นอกจากนี้อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารอยู่ในสภาพเก่าและแออัด เนื่องจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน ไม่สะอาด ไม่เหมาะสมตามนโยบายต้อนรับนักท่องเที่ยวของรัฐบาล จังหวัดแม่ฮ่องสอนจึงขอให้ สขจ. แม่ฮ่องสอน และ ขท.แม่ฮ่องสอน ตรวจสอบข้อเท็จจริงและพิจารณาแก้ไขปัญหาตามหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน แล้วรายงานผลพร้อมสรุปความเห็นและเอกสารหลักฐานให้จังหวัดแม่ฮ่องสอนทราบภายใน ๑๕ วัน ทั้งนี้ สขจ.จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้ตรวจสอบรูปภาพอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ได้รับการร้องเรียนแล้ว พบว่า ไม่ใช่อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ความเห็นที่ประชุม ๑. กรณีการร้องเรียนเกี่ยวกับพนักงานขับรถขับด้วยความเร็วขอให้ สขจ.แม่ฮ่องสอน มีการตรวจสอบและมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้วย ๒. อำเภอปายและอำเภอแม่สะเรียง มีประชาชนใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นจำนวนมาก ขอให้ สขจ. แม่ฮ่องสอน พิจารณาจุดจอดของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งอาจจะไม่ต้องมีขนาดใหญ่เท่ากับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อให้บริการกับประชาชนต่อไปด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายให้ สขจ. แม่ฮ่องสอน ไปพิจารณาจุดจอดรถโดยสารอำเภอปายและอำเภอแม่สะเรียง เพื่อให้บริการกับประชาชนตามขั้นตอนต่อไป	
๘. การพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ผู้แทน ขท.แม่ฮ่องสอน รายงานว่า ทล. มีแผนโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ตั้งแต่ กม.๑๕๖+๖๐๐ - ๓๕๓+๕๐๘ ระยะทางดำเนินการ ๑๙๖.๙๐๘ กิโลเมตร ซึ่งจะปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางให้เหมือนทางหลวงหมายเลข ๑๐๕๕ โดย ขท.แม่ฮ่องสอน ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ ถึงผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดแม่ฮ่องสอน เรื่องขออนุญาตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๓ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้ของส่วนราชการ หรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา ๑๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ถึงผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๑ สาขาแม่ฮ่องสอน ขอความอนุเคราะห์เร่งรัดการจัดการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๓ และวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ กรณีส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐเข้าดำเนินการในพื้นที่ป่าไม้ก่อนได้รับอนุญาต เนื่องจาก ขท.แม่ฮ่องสอน ได้รับการจัดสรรเงินงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชนในเขตทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนสะพานแม่มิม - ห้วยงู กม.๑๙๒+๕๐๐ - ๑๙๗+๑๐๐ ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องทำไม้ออกหรือตัดต้นไม้ที่อยู่ในเขต	ขท.แม่ฮ่องสอน สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แนวเขตการก่อสร้าง จึงขอความอนุเคราะห์เร่งรัดการดำเนินการตามคำขอของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่เข้าดำเนินการในพื้นที่ป่าไม้ก่อนได้รับอนุญาต ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติเส้นทางในพื้นที่อำเภอสบเมย อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอนสะพานแม่ริม - ห้วยงู กม.๑๕๖+๑๐๐ - ๒๐๖+๙๙๕ ระยะทางยาว ๕๐,๓๓๕ เมตร กว้าง ๖๐ - ๘๐ เมตร เนื้อที่ ๑,๙๗๐ - ๑ - ๒๕ ไร่ ที่ตั้งที่ตำบลป่าโปง อำเภอสบเมย ตำบลแม่เหาะ ตำบลแม่สะเรียง ตำบลบ้านกาด อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้รับอนุญาต จึงทำให้ ขท.แม่ฮ่องสอน ไม่สามารถดำเนินการได้ เบื้องต้นได้ขยายไหล่ทางในพื้นที่ชุมชนที่เป็นพื้นที่ของ ทล. เป็นบางส่วนแล้ว เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร ความเห็นที่ประชุม จังหวัดแม่ฮ่องสอนให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่เนื่องจากติดปัญหาด้านงบประมาณ จึงขอให้ สนข. ช่วยผลักดันงบประมาณของหน่วยงานส่วนกลางที่เกี่ยวข้องด้วย เพื่อที่จังหวัดจะได้นำงบประมาณของจังหวัดไปพัฒนาด้านอื่น ๆ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ให้มีความทัดเทียมกับจังหวัดอื่น ๆ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ขอให้ สนข. รับข้อมูลของจังหวัดแม่ฮ่องสอนตามที่หน่วยงานได้รายงาน เพื่อนำไปจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการและสนับสนุนการพัฒนาจังหวัดแม่ฮ่องสอนต่อไป	
๙. เรื่องอื่น ๆ ๙.๑) ขอให้ สขจ.แม่ฮ่องสอน มีการกำกับ โดยใช้กฎหมายควบคุมการขับขี่ ให้มีความปลอดภัยของรถต่าง ๆ เช่น รถขนส่งเอกชน รถบรรทุกน้ำมัน โดยเฉพาะรถสองแถวรับ - ส่งนักเรียน ขอให้มีการอบรมพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอด้วย ๙.๒) ขอให้ ขทช.แม่ฮ่องสอน มีการวางแผนและสำรวจความเป็นไปได้ของเส้นทาง ที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาปรับโอนภารกิจมาอยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. เพื่อจะได้รับการจัดสรรงบประมาณได้เพียงพอต่อการบริหารงาน และสามารถปรับปรุงเส้นทาง ให้มีความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรต่อไป ๙.๓) การพัฒนาด้านอื่นๆ ขอให้ใช้เวทีการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของ สนข. เพื่อให้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งได้ดีขึ้นต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	สขจ. แม่ฮ่องสอน ขทช. แม่ฮ่องสอน สนข.

ลำดับที่ ๔ จังหวัดลำปาง

๑. การประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการระบบรางในพื้นที่จังหวัดลำปาง ผู้แทน สนข. รายงานความคืบหน้าโครงการระบบรางที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดลำปาง ดังนี้ ๑) ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๓๒๔ กิโลเมตร เป็นเส้นทางช่วงที่ผ่านจังหวัดลำปาง ระยะทาง ๕๒ กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ ๖ ตำบลในอำเภอวัง โดยเป็นสถานีขนาดเล็ก ๑ แห่ง คือ สถานีงาว และป้ายหยุดรถไฟ ๒ แห่ง ที่สถานีแม่ต๊ิบและสถานีปงเตา ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างแบ่งเป็น ๓ สัญญา มีความคืบหน้าภาพรวม ร้อยละ ๑๖.๘๕ ซ้ำกว่าแผน ร้อยละ ๑.๑๘ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ทั้งนี้ ความคืบหน้าของทั้ง ๓ สัญญา สรุปดังนี้ สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย - งาว ระยะทาง ๑๐๓ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๑๓.๙๕ เร็วกว่าแผน ร้อยละ ๔.๙๖ สัญญาที่ ๒ ช่วงงาว - เชียงราย ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๒๐.๓๓ ซ้ำกว่าแผน ร้อยละ ๐.๙๖ สัญญาที่ ๓ ช่วงเชียงรายได้ - เชียงของ ระยะทาง ๘๙ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๑๕.๙๙ ซ้ำกว่าแผน ร้อยละ ๙.๙๐ ๒) ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) อยู่ระหว่างพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment : EIA ฉบับชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๓ ๓) ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนากระบวนกรระหว่างไทย - ญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation: MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง MLIT ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) เป็นผู้ดำเนินการศึกษา เพื่อสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง 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 ทั้งนี้ คณะทำงานด้านเทคนิคโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ได้พิจารณารายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจและการเงินของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร ของ JICA พบว่า โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๓๐ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวกตลอดระยะเวลาดำเนินการ จึงก่อให้เกิดความคุ้มค่าในด้านเศรษฐศาสตร์ส่วนการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๘๘ กิโลเมตร ซึ่งมีสถานี ๕ แห่ง ได้แก่ สถานีสุโขทัย สถานีศรีสัชนาลัย สถานีลำปาง สถานีลำพูน สถานีเชียงใหม่ และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ๑ แห่ง ที่จังหวัดเชียงใหม่ จะต้องรอความชัดเจนของรูปแบบโครงการในระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ก่อน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก และด้านตะวันตก ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานข้อมูลการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก ตอนทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก กม.ที่ ๐+๐๐๐ - กม.ที่ ๙+๘๗๕ (เริ่มตั้งแต่ทางแยกหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปบรรจบกับโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปาง ด้านตะวันตกของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) บริเวณหน้าปางหลวงการเดินลำปาง) รวมระยะทาง ๙.๘๗๕ กิโลเมตร เป็นถนนตัดใหม่ก่อสร้างเป็นทางมาตรฐานชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๑ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนการขนส่งให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ - ลำปาง - พะเยา และพื้นที่ใกล้เคียง โดยมีแผนงานดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙ งบประมาณ ๑,๕๐๐ ล้านบาท ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ศูนย์สร้างทางลำปางดำเนินการก่อสร้างถึงชั้นรองผิวทาง ระหว่าง กม.ที่ ๐+๐๐๐ - กม.ที่ ๒+๔๐๐ งบประมาณ ๒๒๐ ล้านบาท ปัจจุบันมีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๔.๐๒ ผู้แทน ขท.ลำปาง รายงานการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปาง ด้านตะวันตก ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ ช่วงลำปาง - เชียงใหม่ กม.ที่ ๓+๘๐๐ ถึงทางหลวงหมายเลข ๑ กม.ที่ ๗๑๒+๓๐๐ อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง (เริ่มต้นจากจุดกลับรถบริเวณหน้าบริษัทพี.เอ. คอนกรีต จำกัด ตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑๕๗ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑ ด้านตะวันออกของ ทล. บริเวณหน้าปางหลวงการเดินลำปาง) ระยะทางรวม ๑๓.๓๕๔ กิโลเมตร งบประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยงานก่อสร้างถนน (ตอนที่ ๑) กม.ที่ ๐+๐๐๐ - กม.ที่ ๕+๔๐๐ ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ อยู่ระหว่างลงนามในสัญญา คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗ ส่วนงานก่อสร้างทาง (ตอนที่ ๒) กม.ที่ ๕+๔๐๐ - กม.ที่ ๑๓+๓๕๓ อยู่ระหว่างของบประมาณเพื่อจัดทำ EIA คาดว่าจะของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ ปัจจุบันมีความคืบหน้าการจ่ายเงินเวนคืน ร้อยละ ๙๓.๐๒ ความเห็นของที่ประชุม ๑) ทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันออก ควรมีแผนรองรับน้ำท่วมโดยเสนอให้สร้างคลองชลประทานขนานกับถนน หากไม่สามารถเปลี่ยนแบบการก่อสร้างได้ เห็นควรให้มีการศึกษาการทำทางลอดหรือทางระบายน้ำให้สามารถรองรับน้ำได้มากขึ้น หรือทำทางยกระดับจะลดผลกระทบจากอุทกภัยในอนาคตได้ ๒) ทางเลี่ยงเมืองลำปางด้านตะวันตก บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑ ตัดกับสะพานข้ามแม่น้ำวัง (ลำปาง - แจ่ม) หรือสะพานท่าเตื่อ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จะมีการปิดปรับปรุงสะพานเพื่อก่อสร้างสะพานใหม่จะทำให้รถขนาดใหญ่เลี่ยงไปใช้ถนนในเขตเทศบาลนครลำปางแทนส่งผลกระทบต่อบริเวณเมืองเก่า โบราณสถานต่าง ๆ ซึ่งผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ แจ้งว่าจะดำเนินการติดประกาศการดำเนินการต่าง ๆ บริเวณหัวและท้ายสะพาน และจะทำการประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรได้ทราบก่อน ๓) ผู้แทน ภ.จว.ลำปาง ให้ข้อมูลว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ได้มีการปรับปรุงซ่อมสะพานดังกล่าวโดยใช้ระยะเวลาปรับปรุง ๖ เดือน มีปัญหาการจราจรติดขัด จึงได้เสนอให้เริ่มทำงานในเวลา ๐๙.๐๐ น. เป็นต้นไป และช่วงเย็นให้หยุดปรับปรุงในช่วงเวลา ๑๕.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. และให้รถขนาดใหญ่วิ่งได้เฉพาะช่วงเวลา ๐๙.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. หรือในช่วงเวลากลางคืน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็น และข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป	ขท.ลำปางที่ ๑ ขท.ลำปาง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร บริเวณหน้าปั้ม ปตท. สาขาห้างฉัตร และหน้าวัดดอนมูล ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้รับงบประมาณ ๒๙ ล้านบาท เพื่อก่อสร้างโครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง ยกกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอนแยกภาคเหนือ - ขุนตาน กม.ที่ ๔๗๕+๙๐๙ ซึ่งจะได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนบริเวณทางแยกเป็นสัญญาณไฟจราจร ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบความเหมาะสม ในอนาคตอาจจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและขอให้มีการติดตั้งป้ายเตือนต่าง ๆ ในช่วงที่ดำเนินการ เพื่อให้มีความปลอดภัย	ขท.ลำปางที่ ๑
๔. การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ ๑. บริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีหลังจากสร้างถนนลาลองช่วงเลี้ยวเมืองตะวันตกแล้วเสร็จ ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานว่า ในปี ๒๕๖๓ ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนลาลอง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณไหล่ทางหน้าโรงพยาบาลสุรศักดิ์มนตรีเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ทั้งนี้ ยังไม่มีข้อร้องเรียนจากการดำเนินการ ความเห็นที่ประชุม ๑) ถนนบริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี - ศูนย์มะเร็ง ลำปาง บริเวณทางแยกจุดตัดทุกจุดมีความเสี่ยงอันตราย โดยเฉพาะรถสามล้อไฟฟ้าที่ออกมาวิ่งบนถนนซูปเปอร์ไฮเวย์ จึงขอให้มีการประชุมร่วมกันเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวต่อไป ๒) ผู้ใช้เส้นทางที่มาจากอำเภองาวเพื่อมายังโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีเบี่ยงซ้ายซ้าย เพื่อเข้าถนนลาลองบริเวณหน้าโรงพยาบาลที่มีช่วงระยะทางสั้นและช่องจราจรแคบทำให้เมื่อเบี่ยงซ้ายเข้าถนนลาลองแล้วท้ายรถจะโผล่ทำให้รถทางตรงเกิดอันตราย จึงขอให้ขยายช่องจราจรด้านซ้ายและติดตั้งป้ายเตือนด้วย ๓) สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว หากมีข้อเสนอโครงการต่าง ๆ ตามความต้องการของจังหวัด สนข. จะรับไปพิจารณาเพื่อบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการ ซึ่งในการลงพื้นที่จัดการประชุม Focus Group จังหวัดลำปางเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ ผู้แทนจังหวัดลำปางได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ อย่างไรก็ตาม จังหวัดลำปางสามารถพิจารณาโครงการแก้ไขปัญหาถนนบริเวณหน้าโรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรีและบริเวณที่ต่อเนื่องส่งให้ สนข. เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาในโครงการฯ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไป ๒. การปรับปรุงป้ายบอกเส้นทางไปจังหวัดแพร่ ช่วงใต้ทางยกระดับไปจังหวัดเชียงใหม่เลยห้างไทรสุต สาขาลำปาง ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดลำปาง แจ้งว่า เส้นทางที่มาจากกรุงเทพฯ เพื่อเลี้ยวขวาไปจังหวัดแพร่ ช่วงใต้ทางยกระดับไปจังหวัดเชียงใหม่เลยห้างไทรสุต สาขาลำปาง เป็นทางแคบ ๔ เมตร จะมีป้ายโครงเหล็กบอกเส้นทางแต่ไม่ได้รับระยะความสูงไว้ ส่งผลให้รถโดยสารสองชั้นและรถโดยสารทัศนาวจรที่วิ่งเข้าไปติดอยู่บริเวณส่วนหลังคารถไม่สามารถลอดผ่านไปได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขท.ลำปางที่ ๑ รับไปดำเนินการต่อไป	ขท.ลำปางที่ ๑ สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. 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 เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ๒.๒ เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค ๒.๓ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ๒.๔ เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๓.๑ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ๓.๒ ฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓.๓ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด โดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน และได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องในกลุ่มพื้นที่จำนวน ๙ พื้นที่ เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๖ และการประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในช่วงเดือนมีนาคม - มิถุนายน ๒๕๖๗ โดยจังหวัดลำปางได้มีการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมกาสะลอง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง สรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะดังนี้ ๑) ด้านเกษตรกรรม จังหวัดลำปางมีพื้นที่ปลูกกาแฟ สำหรับส่งออกทั้งในและต่างประเทศ ๒) ด้านการท่องเที่ยว มีนโยบายขับเคลื่อนจังหวัดลำปางจากเมืองรองให้เป็นเมืองหลัก ๓) ด้านอุตสาหกรรม ๓.๑) สัดส่วนของมูลค่าอุตสาหกรรมในจังหวัดลำปางสูงที่สุด คือ ด้านเหมืองแร่ เหมืองหิน ถ่านหิน รองลงมา คือ อุตสาหกรรมด้านการผลิต การเกษตร การค้า การขายปลีก ๓.๒) สินค้าที่มียอดขายสูงสุดของจังหวัดลำปาง คือ สินค้าแปรรูปอาหาร	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ๔.๑) โครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้มีการศึกษารถไฟความเร็วสูง และรถไฟทางคู่กำลังดำเนินการอยู่ที่อำเภองาว เชื่อมสู่จังหวัดเชียงราย ๔.๒) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศของจังหวัดลำปาง มีสนามบินลำปาง และควรจะพัฒนาสนามบินลำปางให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น ๔.๓) โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ครอบคลุมทั้งจังหวัด เนื่องจากติดประเด็นพื้นที่ป่าไม้ เช่น โครงสร้างการคมนาคมทางอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง ที่สามารถเดินทางไปแม่กาบอง จังหวัดเชียงใหม่ได้ แต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ทั้งนี้ เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมจากอุทยานแห่งชาติแจ้ห่มขึ้นที่บ้านป่าเมี่ยงถนนค่อนข้างแคบและเป็นโค้งหักศอกจึงเสนอให้ขยายเส้นทาง ซึ่งบริเวณนั้นมีการปลูกกาแฟที่ได้รับรางวัล และสามารถเดินทางไปสู่แม่กาบอง จังหวัดเชียงใหม่ ๔.๔) เส้นทางไปอำเภองาว มีช่วงที่เป็นทางโค้งค่อนข้างมากซึ่งเป็นอันตราย เสนอให้ลดความโค้งลงเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ แต่ติดปัญหาเรื่องพื้นที่ป่าไม้ ๔.๕) ขอให้มีการผลักดันการขยายทางวิ่งสนามบินลำปาง ซึ่งจะทำให้มีขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารจากจังหวัดเชียงใหม่ได้ ซึ่งอาจจะเร็วกว่าการสร้างสนามบินล้านนา เพื่อให้สนามบินลำปางเป็นสนามบินนานาชาติ ๔.๖) ควรขยายเส้นทางขนส่งน้ำมันทางท่อให้ไปถึงจังหวัดเชียงใหม่ โดยปัจจุบันขนส่งได้ถึงอำเภอสบปราบ จังหวัดลำปาง ทั้งนี้ สนข. ได้รวบรวมความต้องการของจังหวัดเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ตามขั้นตอนโดยจะนำผลการวิเคราะห์รวมทั้งร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือฯ ที่มีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการนำเสนอในการสัมมนารับฟังความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๖. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสามแยกโรงเรียนเคนเน็ตแม็คเคนซี ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสุรพล ต้นสุวรรณ) รายงานว่า ทน.ลำปาง มีโครงการจะปรับปรุงและพัฒนาถนนแยกจามเทวีตั้งแต่บริเวณสามแยกศรีบุญยง - บริเวณแยกรอบสามดวง ปรับปรุงเป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งอยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างงบประมาณ ๔๗ ล้านบาท และจากการจัดทำแบบสอบถามความต้องการของประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่าสามแยกทางตัดระหว่างถนนเจริญประเทศและถนนจามเทวีข้างโรงเรียนเคนเน็ตแม็คเคนซีมีปริมาณรถเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นจุดตัดค่อนข้างอันตราย จึงได้ออกแบบสำหรับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณดังกล่าวซึ่งมีความจำเป็นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ความเห็นที่ประชุม ๑) บริเวณดังกล่าวมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ขอเสนอให้มีการเพิ่มช่องจราจรด้านซ้ายผ่านตลอดเพื่อให้การจราจรคล่องตัว ๒) ขอให้มีการออกแบบจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสม มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายให้ ทน.ลำปาง ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ทน.ลำปาง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. การทดลองปิดจุดกลับรถ บริเวณหน้าทางเข้าหมู่บ้านทองประเสริฐ ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสุรพลฯ) รายงานว่า บริเวณถนนพหลโยธินหน้าทางเข้าหมู่บ้านทองประเสริฐ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากรถวิ่งออกจากหมู่บ้านทองประเสริฐตัดกระแสจราจรเพื่อจะไปบริเวณชุมชนนาก่วม ซึ่งเส้นทางดังกล่าวในระยะถัดไปอีก ๓๐๐ เมตร จะมีจุดกลับรถที่สามารถไปยังชุมชนนาก่วมได้ จึงเสนอให้มีการทดลองปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าทางเข้าหมู่บ้านทองประเสริฐและให้ไปใช้จุดกลับรถที่อยู่ถัดไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ขอให้มีการทดลอง ๓ เดือนก่อน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน ๒) ขอให้แก้ไขทัศนวิสัยบริเวณเกาะกลางที่มีต้นไม้ขึ้นสูงและห้ามรถจอดบริเวณไหล่ทางบริเวณจุดกลับรถที่จะให้ประชาชนไปใช้ทดแทนด้วย เพื่อเพิ่มความปลอดภัย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายให้ ทน.ลำปาง ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ทน.ลำปาง
๘. การปรับปรุงถนน บริเวณหน้าหมู่บ้านการเคหะ ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสุรพลฯ) รายงานว่า ได้มีการประชุมระหว่าง ทน.ลำปาง สภ.เขลางค์นคร และประชาชนเนื่องจากทางเข้า - ออก บริเวณหน้าหมู่บ้านการเคหะ ค่อนข้างแคบ โดย ทน.ลำปางมีแผนจะขยายถนนในหมู่บ้านที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ ทน.ลำปาง จาก ๒ ช่องจราจร ให้เป็น ๔ ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรภายในหมู่บ้านที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งหมู่บ้านการเคหะได้รับเรื่องและเสนอไปยังการเคหะแห่งชาติพิจารณาแล้ว โดยได้รับแจ้งว่าจะมีโครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยในหมู่บ้านอีกหลายยูนิต จึงมีความจำเป็นต้องสงวนพื้นที่ไว้สำหรับโครงการก่อสร้างที่พักอาศัย ประธานชุมชนการเคหะ แจ้งว่า ปัจจุบันหมู่บ้านการเคหะมีทั้งหมด ๘๓๔ ครัวเรือน เมื่อปี ๒๕๖๕ การเคหะฯ ได้สร้างคอนโดมิเนียมเพิ่มอีก ๕ เฟส จำนวน ๒๒๙ ห้อง และมีโครงการจะก่อสร้างเพิ่มเติมอีกจำนวน ๘๔ หลังในพื้นที่ ๙ ไร่ ซึ่งปัจจุบันประชาชนมีความเดือดร้อนในการใช้ถนนเข้า - ออกที่มีปัญหาจราจรคับคั่ง โดยได้มีการเสนอให้มีการขยายถนนและได้รับคำตอบจากการเคหะฯ ว่าได้มีการก่อสร้างถนนไว้รองรับเพียงพอแล้ว อย่างไรก็ตามในเบื้องต้นขอเสนอให้แก้ปัญหารถจราจรบริเวณหน้าหมู่บ้านให้เพิ่มช่องจราจรช่วงที่จะเลี้ยวเข้า - ออกจากหมู่บ้านการเคหะอีก ๑ ช่องจราจร ความเห็นที่ประชุม ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๗ (ถนนหน้าหมู่บ้านการเคหะ) เป็นพื้นที่รับผิดชอบของ ทน.ลำปางที่ ๑ ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าการจะเพิ่มช่องจราจรต้องดำเนินการในพื้นที่ของการเคหะฯ เบื้องต้นเห็นควรขยายช่องจราจรเข้า - ออกหมู่บ้านการเคหะจากเดิม ๓ เมตร เป็น ๓.๕๐ เมตร ทั้งนี้ หากการเคหะฯ อนุญาตให้มีการก่อสร้าง ก็จะต้องทำเรื่องไปยัง ทน.ลำปางที่ ๑ เพื่อขออนุญาตเชื่อมทางกับถนนทางหลวงต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ ทน.ลำปาง เสนอเรื่องไปยังการเคหะแห่งชาติ เพื่อขอขยายช่องจราจรเข้า - ออกจากหมู่บ้านการเคหะ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง	เทศบาลนคร ลำปาง การเคหะแห่งชาติ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การจัดเดินรถทางเดียวในซอยโรงเรียนมัธยมอัสสัมชัญลำปางและโรงเรียนอรุโณทัย ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสุรพลฯ) รายงานว่า ซอยกู่เก็งเป็นถนนที่แคบมีช่องจราจร ๒ ช่อง ซึ่งอยู่ระหว่างโรงเรียนมัธยมวิทยา โรงเรียนอรุโณทัย และโรงเรียนอัสสัมชัญลำปาง ทั้ง ๓ โรงเรียนจะมีประตูทางออกที่สามารถทะลุซอยกู่เก็งได้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนผู้ปกครองจะไปรับลูกหลานและจอดรถในถนนดังกล่าวทั้งสองฝั่งทำให้การจราจรติดขัดมาก ทน.ลำปาง จึงได้ทำแบบสำรวจสอบถามชุมชนในซอยกู่เก็งเกี่ยวกับการจัดการจราจรเดินรถทางเดียว ซึ่งผลจากแบบสำรวจความคิดเห็น เห็นด้วยร้อยละ ๙๕ จึงขอเสนอให้ซอยกู่เก็งเป็นถนนที่จัดการจราจรเดินรถทางเดียว โดยเสนอให้จอดรถฝั่งซ้าย ห้ามจอดฝั่งขวา ความเห็นที่ประชุม ขอให้ดำเนินการในช่วงปิดภาคเรียนและให้มีการทดลอง ๓ เดือน และศึกษาผลกระทบช่วงเปิดเทอม ทั้งนี้ ให้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนได้ทราบด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายให้ ทน.ลำปาง และ ภ.จว.ลำปาง ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ทน.ลำปาง ภ.จว.ลำปาง
๑๐. ประเด็นการออกแบบจุดตัดถนนกับทางรถไฟบริเวณแยกดอนป่าน อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ในโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดลำปาง แจ้งที่ประชุมว่า ได้รับข้อกังวลจากประชาชนในชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณแยกดอนป่านที่ได้รับแบบสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ จึงมีความกังวลว่าจะมีการก่อสร้างสะพานรถยนต์ (Overpass) ข้ามทางรถไฟบริเวณแยกดอนป่านที่จะสร้างผลกระทบต่อการค้าขายและการดำเนินชีวิตของประชาชนในบริเวณดังกล่าว ที่ประชุมจึงได้สอบถามข้อเท็จจริงจากผู้แทน รฟท. และ สนข. ที่เข้าร่วมประชุม สรุปได้ว่า โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ได้ออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณแยกดอนป่าน โดยเป็นการใช้เครื่องกั้นอัตโนมัติในระยะแรก (ยังไม่มีมีการก่อสร้าง Overpass) และในอนาคตเมื่อปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเกินระดับที่ยอมรับได้ จึงจะพิจารณาทบทวนแบบและก่อสร้างเป็น Overpass ในภายหลัง นอกจากนี้ ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ ได้สอบถามความชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ช่วงที่ผ่านบริเวณแยกกาดเมฆและบริเวณอื่นที่ ทล.ได้ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งตามแบบรถไฟทางคู่ที่ผ่านบริเวณดังกล่าวจะยกระดับ ๒ ทำให้เกรงว่าจะต้องมีการทบทวนหรือไม่รวมทั้งส่งผลให้ ทล. ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟแห่งอื่นที่อยู่ในแผนงาน ส่งผลต่อการใช้จ่ายงบประมาณ จึงเสนอความเห็นว่าการตั้งคณะทำงานร่วมระหว่าง ทล. ขร. และ รฟท. เพื่อพิจารณาในประเด็นดังกล่าวให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป	ทล. ขร. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๑. การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางยกระดับแยกภาคเหนือ ผู้แทน ขท.ลำปางที่ ๑ รายงานว่า ทล. ได้ตอบกระทู้ถามแยกเฉพาะที่ ๓๓๐ ของนายชลธานี เชื้อน้อย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดลำปาง พรรคก้าวไกล เรื่องขอให้มีการเร่งรัดกระบวนการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถเกือบห้าบริเวณทางยกระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑ และทางหลวงหมายเลข ๑๑ ซึ่งประชาชนในพื้นที่เทศบาลเขลางค์นครและพื้นที่ใกล้เคียงมีความเดือดร้อนเกี่ยวกับถนนเส้นหลักบริเวณแยกภาคเหนือ (แยกหลักกิโลยักษ์) ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการเดินทางในชุมชนและระหว่างอำเภอในจังหวัดลำปางจึงได้มีการประสานงานรูปแบบแก้ปัญหาเบื้องต้นเป็นจุดกลับรถเกือบห้า และขอให้ ทล. พิจารณาความเหมาะสมต่อไป ซึ่ง ทล. ได้ตอบกระทู้ดังกล่าวโดยกำหนดรูปแบบสำหรับการแก้ปัญหาจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดตากมุ่งหน้าไปยังจังหวัดแพร่ เบื้องต้นไว้ ๒ รูปแบบ คือ รูปแบบที่ ๑ ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบห้า บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าแม็คโคร ซึ่งมีเขตทางเพียงพอที่จะก่อสร้างสะพานกลับรถรองรับการจราจรทั้งรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถขนาดเล็ก ซึ่งตำแหน่งไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรบริเวณทางแยก แต่ยังคงมีผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชนสองข้างทางอยู่บ้าง ซึ่งอาจจะได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยประเมินราคาก่อสร้างเบื้องต้นประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท รูปแบบที่ ๒ ก่อสร้างสะพาน Directional Ramp บริเวณก่อนถึงทางแยก โดยตำแหน่งสะพานอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๑ ช่องจราจรด้านในสุด แล้ววกข้ามทางหลวงหมายเลข ๑ วนเลี้ยวขวาประกบสะพานข้ามแยกเดิมตามแนวทางหลวงหมายเลข ๑๑ จากนั้นเมื่อถึงตำแหน่งที่สะพานข้ามแยกเดิมมีระดับความสูงลดลง จึงจะวนสะพานไปทางซ้ายข้ามสะพานเดิมแล้วลดระดับลงสู่ทางหลวงหมายเลข ๑๑ ซึ่งรูปแบบดังกล่าวส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชนน้อยกว่ารูปแบบสะพานกลับรถเกือบห้าสามารถรองรับการจราจรสำหรับรถที่เลี้ยวขวามุ่งหน้าไปยังจังหวัดแพร่ได้ดีกว่าสะพานกลับรถเกือบห้า รวมทั้งยังลดปริมาณการจราจรที่มุ่งเข้าสู่ทางแยกได้อีกด้วยการประเมินราคาก่อสร้างเบื้องต้นประมาณ ๒๕๐ ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะเป็รูปแบบที่เหมาะสมสำหรับดำเนินการก่อสร้าง โดยจะเสนอของบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๙ อย่างไรก็ตาม รูปแบบที่กำหนดเป็นรูปแบบเบื้องต้น ปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับพัฒนาโครงการ รวมทั้งดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบและการดำเนินการอื่น ๆ ต่อไป ความเห็นที่ประชุม หากเดินทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ จะต้องไปกลับรถ ที่หน้าไต้หวันสุดขอให้เพิ่มป้ายหรือสัญญาณจราจรให้ระวังจารรถที่มาจากสะพาน เพราะรถจะวิ่งด้วยความเร็วทำให้เกิดอันตราย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและรับข้อเสนอไปพิจารณา	ทล.
๑๒. การขั้รถสามล้อไฟฟ้า ปัจจุบันมีประชาชนขั้รถสามล้อไฟฟ้าวิ่งบนถนนเส้นทางหลักทำให้ผู้ที่ร่วมใช้ถนนเส้นทางหลักมีความกังวลและอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งผู้แทน สขจ.ลำปาง แจ้งว่ารถสามล้อไฟฟ้าดังกล่าวไม่สามารถจดทะเบียนได้ จึงขอให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถได้ทราบด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ขอให้ประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะรถสามล้อไฟฟ้าที่วิ่งบนถนนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	สขจ.ลำปาง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณสามแยกป่าขาม บริเวณสามแยกป่าขาม หากเดินทางออกจากตัวเมืองเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด ช่องจราจรขวาสามารถไปทางตรงหรือเลี้ยวขวาได้ ส่วนประชาชนที่ใช้ช่องจราจรตรงกลางจะเข้ามาเบียดช่องจราจรขวาซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้ ขท.ลำปางที่ ๑ ได้ชี้แจงว่า บริเวณดังกล่าวเป็นถนนที่ต่อเนื่องระหว่างถนนของ ทล. กับถนนของ ทช. ที่รับโอนมาจากกรมโยธาธิการและผังเมืองซึ่ง Center Line ไม่ตรงกัน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นจราจรให้มีความชัดเจน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๔. การจัดการจราจรบริเวณถนนบุญวาทย์ การจอดรถฝั่งเดียวบนถนนบุญวาทย์ทำให้ธุรกิจขบเซา มีประชาชนบริเวณถนนบุญวาทย์เสนอให้ปรับเปลี่ยนเป็นจอดรถเป็นช่วงเวลาทั้งสองฝั่ง ความเห็นที่ประชุม ๑) จังหวัดลำปางมีรถม้าและบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางรถม้าวิ่ง หากมีการจอดรถทั้งสองฝั่งจะทำให้การจราจรติดขัดมากกว่าเดิม ๒) ทน.ลำปาง จะทดลองให้จอดรถทั้งสองฝั่งตั้งแต่ห้าแยกหอนาฬิกา - ชลประทาน และหากได้ผลจะเริ่มดำเนินการให้จอดบริเวณครัวไทย - แยกอมสิน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายให้เทศบาลนครลำปางร่วมกับเจ้าพนักงานจราจร ทดลองจอดทั้งสองฝั่งเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ห้าแยกหอนาฬิกา - ชลประทาน เป็นบริเวณ ๆ โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป	ทน.ลำปาง

ลำดับที่ ๕ จังหวัดน่าน

๑. การประชุม อจร.จังหวัดลำปาง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การจัดระเบียบบรรรางในจังหวัดน่าน ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานการดำเนินงานการจัดระเบียบบรรรางในจังหวัดน่าน ตามมติที่ประชุมในคราวประชุม อจร.จังหวัดน่าน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้พิจารณาเรื่องการจัดระเบียบบรรรางเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน อาทิ การตรวจมาตรฐานบรรรางที่ใช้ในการท่องเที่ยวของจังหวัดน่าน และการจัดทำประกันภัยให้กับผู้โดยสารและคนขับบรรรางในจังหวัดน่าน ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดน่าน ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมดังกล่าวแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดน่านดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สำนักงานขนส่ง จังหวัดน่าน
๒. การติดตามโครงการศึกษาก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาค ผาเวียง - ปากนาย อำเภอหนามเงิน จังหวัดน่าน ผู้แทนแขวงทางหลวงน่านที่ ๒ รายงานว่า กรมทางหลวง (ทล.) อยู่ระหว่างการศึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) เนื่องจากโครงการดังกล่าว เป็นการก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่เพื่อข้ามเขื่อนสิริกิติ์โดยเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๑๓๓๙ (ตอน อำเภอน้ำป่า - บ้านปากนาย จังหวัดอุตรดิตถ์) กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๖ (ตอน บ้านปากนาย - อำเภอหนามเงิน จังหวัดน่าน) ซึ่งโครงการมีแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติศรีน่านและอุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ทล. ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ เพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาต่าง ๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยจะนำไปใช้ประกอบการจัดทำรายงาน EIA ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ทล.
๓. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. นำเสนอขอบเขตงานการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สรุปดังนี้ ๑. พื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ๓๗ จังหวัด (พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด) ๒. วัตถุประสงค์ ๒.๑ เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๒ เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาคสำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	สนข. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง								
๒.๓ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒.๔ เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย ๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ ๓.๑ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ๓.๒ ฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ๓.๓ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยทำให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุดโดย สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา ๖๖๐ วัน ซึ่ง สนข. ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องในกลุ่มพื้นที่จำนวน ๙ พื้นที่เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๖ และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เป็นรายจังหวัดในช่วงเดือนมีนาคม - มิถุนายน ๒๕๖๗ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่จังหวัดน่าน เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมน่านตรึงใจ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน มีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับ สรุปดังนี้ <table border="1" data-bbox="188 1496 1278 1798"> <thead> <tr> <th>ประเด็นที่เกี่ยวข้อง</th><th>ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคม</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๑. ด้านเกษตรกรรม</td><td>ปัญหาด้านการคมนาคม และต้นทุนในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร จากแหล่งผลิตมายังตลาด</td></tr> <tr> <td>๒. ด้านอุตสาหกรรม</td><td>สปป.ลาว ขอความร่วมมือไม่ให้ประเทศไทยซื้อของจาก สปป.ลาว เป็นจำนวนมาก เนื่องจากส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตใน สปป.ลาว</td></tr> <tr> <td>๓. ด้านการท่องเที่ยว</td><td>(๑) นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางระหว่างอำเภอค่อนช้างลำบาก เนื่องจากตัวเมืองน่านไม่มีรถสาธารณะบริการนักท่องเที่ยว</td></tr> </tbody> </table>	ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคม	๑. ด้านเกษตรกรรม	ปัญหาด้านการคมนาคม และต้นทุนในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร จากแหล่งผลิตมายังตลาด	๒. ด้านอุตสาหกรรม	สปป.ลาว ขอความร่วมมือไม่ให้ประเทศไทยซื้อของจาก สปป.ลาว เป็นจำนวนมาก เนื่องจากส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตใน สปป.ลาว	๓. ด้านการท่องเที่ยว	(๑) นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางระหว่างอำเภอค่อนช้างลำบาก เนื่องจากตัวเมืองน่านไม่มีรถสาธารณะบริการนักท่องเที่ยว	
ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคม								
๑. ด้านเกษตรกรรม	ปัญหาด้านการคมนาคม และต้นทุนในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร จากแหล่งผลิตมายังตลาด								
๒. ด้านอุตสาหกรรม	สปป.ลาว ขอความร่วมมือไม่ให้ประเทศไทยซื้อของจาก สปป.ลาว เป็นจำนวนมาก เนื่องจากส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตใน สปป.ลาว								
๓. ด้านการท่องเที่ยว	(๑) นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางระหว่างอำเภอค่อนช้างลำบาก เนื่องจากตัวเมืองน่านไม่มีรถสาธารณะบริการนักท่องเที่ยว								

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคม	
๓. ด้านการท่องเที่ยว (ต่อ)	(๒) นักท่องเที่ยวร้อยละ ๗๐ - ๘๐ ส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมาท่องเที่ยว จังหวัดน่าน ดังนั้น รถบริการสาธารณะจึงได้รับผลกระทบ เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อยลง ประกอบกับการใช้รถส่วนตัวทำให้ความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ เส้นทางท่องเที่ยวบางแห่งควรเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้เพียงพอ เช่น ถนนล้อยฟ้า โค้งหมายเลข ๓ (ถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑) (๓) ฤดูกาลท่องเที่ยวของจังหวัดน่านเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม - เดือนมกราคม ซึ่งเมื่อมีฝนตกหนักทำให้อำเภอบ่อเกลือประสบปัญหาทุกภัยแต่อำเภอบัวยังสามารรถท่องเที่ยวได้ ดังนั้น ช่วงฤดูฝนจึงเป็นอีกฤดูกาลหนึ่งที่สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวอำเภอบัวได้	
๔. โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	(๑) ควรมีถนนที่รองรับทั้งด้านการท่องเที่ยวและการขนส่ง โดยถนนควรรองรับน้ำหนักได้มาก มีความโค้งน้อย และมีไฟฟ้าแสงสว่างเพียงพอ (๒) สะพานปากนายสามารถเชื่อมระหว่างภาคกลาง - ภาคเหนือตอนล่าง - ภาคเหนือตอนบน - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านทางจังหวัดน่าน แต่เมื่อถนนสร้างแล้วเสร็จการขนส่งทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากเส้นทางค่อนข้างแคบ รถใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ ดังนั้น จึงต้องการให้ขยายเส้นทางเพิ่มเติมจากสะพานปากนายถึงที่อำเภอเวียงสา ผ่านอำเภอนาน้อย โดยอำเภอนาน้อยมีเส้นทางหลักที่สามารถเชื่อมโยงไปที่ด่านภูมู และสามารถเชื่อมโยงไปถึงจังหวัดอุดรธานีได้ (๓) เส้นทางขุนสถาน - วัดถ้ำเขตรวัน ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดแพร่กับจังหวัดน่าน ค่อนข้างแคบ และอันตรายเป็นอย่างมาก เสนอให้ขยายไหล่ทาง (๔) ต้องการให้ศึกษาและผลักดันเรื่องการขยายเส้นทางรถไฟทางคู่จากเด่นชัย - พะเยา - เชียงราย ออกมายังจังหวัดน่านด้วย เพื่อเชื่อมการเดินทางด้วยรถไฟไปยังจังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับจังหวัดน่านด้วย (๕) การขนส่งสาธารณะที่รองรับนักท่องเที่ยวของจังหวัดน่านยังมีจำนวนน้อย (๖) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ จังหวัดน่าน - พะเยา และทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๘ จังหวัดน่าน - เชียงราย มีปัญหาช่องจราจรแคบ ความลาดชันสูง ระยะการมองเห็น (Sight Distance) ไม่เพียงพอ เสนอให้พิจารณาปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของประชาชนและนักท่องเที่ยว (๗) ต้องการให้มีรถขนส่งสาธารณะจากจังหวัดน่านไปที่หลวงพระบาง โดยเป็นการใช้เส้นทางเดิมในการสัญจร แต่เส้นทางมีสภาพไม่ดีและใช้ระยะเวลาในการเดินทางนาน หากใช้เส้นทางใหม่จากด่านห้วยโก้นนพไปที่หลวงพระบาง จะใช้เวลาเดินทาง ๓ ชั่วโมง (๘) เสนอให้มีรถไฟทางคู่จากจังหวัดน่านไปถึงอำเภอลี้พระเกียรติ เนื่องจากสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอื่น ๆ จะมาลงยังจังหวัดน่าน จึงต้องการให้จังหวัดน่านเป็น HUB ในการขนส่งสินค้า โดยส่งออกไปยังกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ ขอให้เร่งศึกษาและตั้งงบประมาณ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคม	
๔. โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)	(๙) การขนส่งของบริษัท สยามโกลบอลเฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) สาขาน่าน ในการขนส่งสินค้ามาจากกรุงเทพฯ พบว่า เส้นทางในการขนส่งมีข้อจำกัด ไม่ว่าจะเป็นทางโค้ง ความลาดชันสูง ทำให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานาน นอกจากนี้การขนส่งและกระจายสินค้าในตัวเมืองน่านด้วยรถ ๖ ล้อยังมีปัญหา เนื่องจากเส้นทางในตัวเมืองแคบและมีการจอดรถทั้งสองฝั่งของถนนทำให้เส้นทางมีความแคบลงอีก บางจุดห้ามรถ ๖ ล้อวิ่งผ่านต้องใช้ทางเลี้ยว หากออกต่างจังหวัดเส้นทางจะสิ้นสุดเพียงอำเภอเฉลิมพระเกียรติ ไม่สามารถไปที่ด่านห้วยโกนได้ เพราะถนนมีความลาดชันมาก นอกจากนี้ เส้นทางอำเภอนาน้อย และอำเภอนาหมื่นมีปัญหาเรื่องความลาดชัน โค้งหักศอก ซึ่งรถของบริษัท สยามโกลบอลเฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) สาขาน่าน ประสบอุบัติเหตุ ๒ - ๓ ครั้ง นอกจากนี้ เส้นทางไปอำเภอบ่อเกลือติดปัญหาช่วงนักท่องเที่ยวล้นรถกับถนนลื่นฟ้า โค้งหมายเลข ๓ (ถนนทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑) ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (๑๐) การขนส่งวัสดุก่อสร้างประสบปัญหาเรื่องถนนมีความลาดชันสูง ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันและขนส่งได้เพียงวันละ ๑ เที่ยว ในระยะทางไม่ถึง ๑๐๐ กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนในการก่อสร้างถนนมีค่าขนส่งค่อนข้างสูง (๑๑) เสนอให้ที่พักรถบรรทุกมีห้องอาบน้ำเพิ่มเติมนอกจากห้องน้ำ ซึ่งที่ด่านศุลกากรมีห้องน้ำและห้องอาบน้ำให้สำหรับคนขับรถบรรทุก แต่ที่พักรถบรรทุกจุดอื่นยังไม่มี (๑๒) เสนอให้พัฒนาเส้นทางอำเภอเฉลิมพระเกียรติ - อำเภอบ่อเกลือ หรือเส้นทางไปภูพยัคฆ์เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งผลิตกาแฟ (๑๓) การเดินทางโดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๒๙๑ จากดอยสูงบ้านมณีพฤกษ์ไปอำเภอเชียงกลางซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ มีต้นนางพญาเสือโคร่ง ยังไม่ค่อยสะดวกมากนัก (๑๔) ต้องการให้เพิ่มเส้นทางจากอำเภอนาน้อยไปยังจังหวัดแพร่ โดยที่ไม่ต้องผ่านอำเภอเวียงสา เพื่อเป็นการลดระยะทางและแก้ปัญหาช่องทางการจราจรแคบ และไม่มีไหล่ทาง (๑๕) เสนอให้ศึกษาโครงการรถไฟทางคู่มายังจังหวัดน่าน (Spur line) เพิ่มอีก ๑๐๐ กิโลเมตรจะสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวได้ (๑๖) พื้นที่ทางด้านใต้ของจังหวัดน่านมีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ถนนบางเส้นมีความลาดชันมาก อาจต้องทำจุดสี่แยกให้นักท่องเที่ยวทราบ เช่น จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีการเน้นสีให้นักท่องเที่ยวทราบถึงความลาดชัน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน	
ทั้งนี้ สนข. ได้รวบรวมความต้องการของจังหวัดเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ตามขั้นตอนต่อไป ผู้แทนด่านศุลกากรทุ่งช้างรายงาน ว่า ด่านศุลกากรทุ่งช้างมีจุดพักรถ จุดให้บริการห้องสุขาและห้องอาบน้ำสาธารณะไว้ให้บริการ ผู้แทน ขท. น่านที่ ๑ รายงานว่า ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคมที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดน่าน ข้อ ๔ (๖) นั้น ทล. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ อำเภอจุน - จังหวัดน่าน ตอน บ้านไชยสถาน - บ้านน้ำโค้ง เพื่อให้มีความกว้างถนนเพิ่มขึ้น และตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะข้อ ๔ (๑๑) ทล. มีความพร้อมให้บริการห้องสุขาและห้องอาบน้ำสาธารณะบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักน่าน ซึ่งเป็นจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ (ขาออก) สวนป่า - สะพานพญาวัต กิโลเมตรที่ ๓๕๖+๕๐๐ ตำบลกองควาย อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน นอกจากนี้หน่วยบริการตำรวจทางหลวงน่านยังมีจุดให้บริการห้องสุขาและห้องอาบน้ำสาธารณะอีก ๑ แห่ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านคมนาคมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป		

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. รายงานแผนปฏิบัติงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และ พ.ศ. ๒๕๖๘ ในพื้นที่จังหวัดน่าน ผู้แทน ขทช.น่าน ให้ข้อมูลความคืบหน้าแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกอบด้วย งานบำรุงปกติ (ดำเนินการเอง) ปัจจุบันมีความคืบหน้าร้อยละ ๖๘.๒๒ โครงการจ้างเหมาก่อสร้างถนน งานบำรุงรักษาทาง งานอำนวยความสะดวกปลอดภัย งานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย และงานเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย มีความคืบหน้าโดยรวมร้อยละ ๒๗.๘๔ ซึ่งแผนงาน/โครงการการจ้างเหมาก่อสร้างถนน งานบำรุงรักษาทาง และงานอำนวยความสะดวกปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ทล. อยู่ระหว่างเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ รวม ๓๗ โครงการ ผู้แทน สนช. รายงานความคืบหน้าการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยาน น่านนคร ซึ่งกรมท่าอากาศยาน (ทย.) อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างออกแบบงานก่อสร้างขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร องค์ประกอบอื่น ๆ และจัดทำรายงาน EIA โดยได้ลงนามในสัญญาจ้างฯ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๖ ปัจจุบันมีความคืบหน้าร้อยละ ๘๕ ทั้งนี้ เมื่อจัดทำรายงาน EIA แล้วเสร็จจะนำส่งรายงาน EIA ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ทล. ทย.
๕. ความก้าวหน้าการผลักดันการก่อสร้างถนนสายน่าน - ด้านพรมแดนห้วยโก๋นและการก่อสร้างอาคารขุมประตูด้านพรมแดนห้วยโก๋น ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า ปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ สายน่าน - อำเภอเฉลิมพระเกียรติ บ้านปอน - อำเภอเฉลิมพระเกียรติตอน ๒ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปยังด้านชายแดนห้วยโก๋น ระยะทางรวม ๑๕.๖๕๓ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินงาน ๘๔๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ - ๗ สิงหาคม ๒๕๖๘) พร้อมนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านพรมแดนห้วยโก๋นให้สามารถรองรับการค้าชายแดนไทย - ลาว เชื่อมโยงอนุภาคลุ่มน้ำโขง ด้านศุลกากรทุ่งช้างอยู่ระหว่างดำเนินการเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โครงการก่อสร้างอาคารขุมประตูด้านพรมแดนห้วยโก๋น จำนวน ๑ แห่ง และโครงการก่อสร้างช่องจราจรและภูมิทัศน์โดยรอบ วงเงิน ๑๔๓.๕๕ ล้านบาท แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการดังกล่าวมีพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ สายน่าน - อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ ทล. ได้รับอนุญาตการเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติจากกรมป่าไม้ ดังนั้น การดำเนินการเบื้องต้นจึงจำเป็นต้องประสาน ทล. เพื่อให้ ทล. เร่งดำเนินการขอส่งคืนพื้นที่บริเวณโครงการก่อสร้างอาคารขุมประตูด้านพรมแดนห้วยโก๋นไปยังกรมป่าไม้เพื่อให้ด้านศุลกากรทุ่งช้างดำเนินการยื่นคำขออนุญาตเข้าไปทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ประสาน ทล. เพื่อขอให้ ทล. เร่งรัดการดำเนินการส่งคืนพื้นที่ทับซ้อนโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ สายน่าน - อำเภอเฉลิมพระเกียรติกับโครงการก่อสร้างอาคารขุมประตูด้านพรมแดนห้วยโก๋นของด้านศุลกากรทุ่งช้างไปยังกรมป่าไม้เพื่อให้ด้านศุลกากรทุ่งช้างดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปได้ และมอบหมาย ขท.น่านที่ ๒ ส่งข้อมูลรายละเอียดพื้นที่โครงการอาคารขุมประตูด้านพรมแดนห้วยโก๋นให้กับสำนักงานจังหวัดน่านต่อไป	ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. การผลักดันให้มีการพัฒนาถนนเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและส่งเสริมการท่องเที่ยว จำนวน ๓ สายทาง ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานข้อเสนอจากหอการค้าจังหวัดน่านและมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดน่านในการผลักดันให้มีการพัฒนาถนนเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและส่งเสริมการท่องเที่ยว จำนวน ๓ สายทาง ดังนี้ ๑) ถนนสายสบซุ่น อำเภอท่าวังผา จังหวัดน่าน - อำเภอปง จังหวัดพะเยา ๒) ถนนทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๘ สายท่าวังผา - บ้านหย่วน ๓) ถนนทางหลวงชนบท สายเมืองลี - ร้องกวาง ที่ประชุมให้ความเห็นว่า เห็นควรผลักดันให้เร่งพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทั้ง ๓ เส้นทาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗. การจัดระเบียบการจราจรเข้า - ออก ของศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่าน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการและผู้ขับขี่สัญจรทั่วไป ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ หน้าศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่านของผู้ใช้รถใช้ถนนที่สัญจรไป - มา และผู้ขับขี่ที่เข้ามาใช้บริการศูนย์การค้า รวมถึงรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ของศูนย์การค้า ที่ใช้เส้นทางนี้เข้า - ออก ศูนย์การค้า ซึ่งถนนสายดังกล่าว ขท.น่านที่ ๑ ได้ปรับปรุงถนนแล้วเสร็จเมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยมีเกาะกลางแบ่งช่องจราจรด้านซ้ายผ่านตลอดไว้ ๑ ช่องจราจร และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าศูนย์การค้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของรถเลี้ยวเข้าหมู่บ้านแยกบิ๊กซี ซึ่งที่ผ่านมาพบว่า รถที่วิ่งทางตรงผ่านเส้นทางดังกล่าว และไม่ต้องการติดสัญญาณไฟแดงจะเลี้ยวมาใช้ช่องจราจรด้านซ้ายนี้ด้วย ที่ประชุมมีความเห็นว่า ในเบื้องต้นควรให้ศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่านเพิ่มป้ายเตือนเพื่อความปลอดภัยบริเวณทางเข้า - ออก สำหรับรถที่มาใช้บริการศูนย์การค้า และมอบให้ ขท.น่านที่ ๑ พิจารณาความเหมาะสมการติดตั้งป้ายเตือนในเขตพื้นที่ของ ทล. รวมทั้งการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อร่วมแก้ปัญหาดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ ๑) มอบหมายศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่านพิจารณาการเพิ่มป้ายเตือนเพื่อความปลอดภัยบริเวณทางเข้า - ออก สำหรับรถที่มาใช้บริการศูนย์การค้า ๒) มอบหมายแขวงทางหลวงน่านที่ ๑ พิจารณาความเหมาะสมการติดตั้งป้ายเตือนในเขตพื้นที่ของ ทล. และจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวร่วมกับตำรวจภูธรเมืองน่านและผู้แทนศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ และนำมารายงานให้ที่ประชุม อจร.จังหวัดน่านทราบในคราวต่อไป	ศูนย์การค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาจังหวัดน่าน ขท.น่านที่ ๑
๘. การบังคับใช้กฎหมายและกวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจรบริเวณพื้นที่ ที่มีการตั้งกรวยจราจรในเขตพื้นที่ชุมชนและเขตเทศบาลเมืองน่าน ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานว่า ปัจจุบันมีประชาชนร้องเรียนว่า มีผู้ฝ่าฝืนการจอดรถในพื้นที่ห้ามจอด แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ตั้งกรวยจราจรเพื่อห้ามจอดไว้ รวมทั้งการติดตั้งป้ายห้ามจอดวันคู่และวันคี่ แต่ยังพบการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งถนนในเขตเทศบาลเมืองน่านส่วนใหญ่ค่อนข้างแคบและเป็นพื้นที่ชุมชน ดังนั้น การจอดรถในกรณีดังกล่าวส่งผลให้การจราจรติดขัดและมีปริมาณรถติดสะสมไปถึงถนนสุนทรวิจิตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายตำรวจ ภ.จว.น่าน ดำเนินการกวดขันวินัยจราจรและการบังคับใช้กฎหมายต่อไป	ภ.จว.น่าน

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการอบรมกฎจราจรให้กับผู้ให้บริการส่งอาหาร ผู้แทนหอการค้าจังหวัดน่านรายงานว่ ที่ผ่านมาพบผู้ให้บริการส่งอาหารหลายรายไม่เคารพกฎจราจร และขับซึ่รดด้วยความเร็ว เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย จึงควรจัดอบรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและเคารพกฎจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ภ.จว.น่าน ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.น่าน
๑๐. การแก้ปัญหาการจราจรในเขตเมืองน่านรวมถึงการตั้งค่าสัญญาณไฟจราจรแต่ละแยกให้มีความสัมพันธ์กัน นายกเทศมนตรีเมืองน่านมีความเห็นว่า บริเวณสี่แยกช้างเผือกมีการตั้งค่าสัญญาณไฟจราจรไม่เหมาะสมหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถที่ขับออกมาจากท่าอากาศยานน่านนคร ผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ เพื่อเลี้ยวขวา เข้าไปยังในเขตเมืองเก่าน่านมีการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้รถทางตรงและรถเลี้ยวขวาไปพร้อมกัน ซึ่งอาจทำให้ ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสับสนและเกิดอุบัติเหตุได้ ที่ประชุมให้ความเห็นว่า ในเบื้องต้นเห็นควรให้ ทน.น่าน เสนอขอปรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบจราจรในเขตเมืองน่าน รวมทั้งขอให้ สนข. ช่วยจัดทำแผนการจัดระบบจราจร ในเขตเมืองเก่าน่าน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามความเห็นที่ประชุมต่อไป	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่ ๑ จังหวัดอุดรธานี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๗
๓. การประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๓/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ๑. ผู้แทน สนข. รายงานว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รายงานความคืบหน้าในการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี (สขจ.อุดรธานี) รายงานว่า ในคราวประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ ได้พิจารณาการขอกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางเดินรถและเงื่อนไขการเดินรถที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๐ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี - ท่าอากาศยานอุดรธานี ให้สอดคล้องกับเส้นทางสายสีแดงตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี และการขอกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ จังหวัดอุดรธานีสายที่...วงกลม สถานีรถไฟอุดรธานี - โรงพยาบาลอุดรธานี ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี (เส้นทางสายสีส้ม) ๒) ผู้แทนเทศบาลนครอุดรธานี (ทน.อุดรธานี) รายงานว่า สขจ.อุดรธานี ได้กำหนดเส้นทางนำร่อง จำนวน ๒ สาย คือ สายสีแดง และสายสีส้ม ซึ่ง ทน.อุดรธานี อยู่ระหว่างการจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาระบบสัญญาณไฟจราจรที่เส้นจราจรตามแนวเส้นทางเดินรถสายสีแดงและสายสีส้มให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และจัดทำโครงการกล้องวงจรปิดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนท้องถนนและเป็นการกวดขันวินัยจราจร ๓) ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี (ภ.จว.อุดรธานี) รายงานว่า ได้จัดทำโครงการการเสริมสร้างวินัยจราจรผ่านการรับรู้และการณรงค์ป้องกันลดอุบัติเหตุสามหมวกนิรภัย ๑๐๐% เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๖ ซึ่งได้บรรยายและให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย ประโยชน์และความสำคัญในการจัดทำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ๒. เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รายงานความคืบหน้า ดังนี้ ๑) ผู้แทน สขจ.อุดรธานี รายงานว่า คณะอนุกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลางในการประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณาและมีมติอนุมัติ ดังนี้ ๑.๑) ให้กำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๐ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี - ท่าอากาศยานอุดรธานี พร้อมทั้งแก้ไขรายละเอียดเส้นทางให้ถูกต้องตามสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน ตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีเสนอ ๑.๒) ให้กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๒ วงกลมสถานีรถไฟอุดรธานี - โรงพยาบาลอุดรธานี ตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานีเสนอ ปัจจุบัน สขจ.อุดรธานี อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานี เสนอผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีลงนาม เพื่อนำส่งให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ดำเนินการส่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป ๒) ผู้แทน ภ.จว.อุดรธานี รายงานว่า ได้จัดทำโครงการการเสริมสร้างวินัยจราจรผ่านการรับรู้และการณรงค์ป้องกันลดอุบัติเหตุในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง	สนข. สขจ.อุดรธานี ทน.อุดรธานี ภ.จว.อุดรธานี อบจ.อุดรธานี สขผจ.อุดรธานี สภ.เมืองอุดรธานี สนจ.อุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ผู้แทน สนข. รายงานว่า ได้จัดทำแบบสอบถามออนไลน์เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รายงานความคืบหน้าทั้งเรื่องโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะสายสีแดงและสายสีส้ม การพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ การจัดการจราจรและปรับปรุงกายภาพให้เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การจัดการจราจรเดินทางเดียว การปรับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก การปรับปรุงทางเท้า ทางข้าม ทางม้าลาย และทางจักรยาน การปรับปรุงผิวจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ป้ายจราจร ไฟส่องสว่าง การจัดให้มีช่องจอดรถยนต์และลานจอดรถยนต์ การปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ และการจัดการด้าน Soft Side เช่น การจัดการร้านค้าแผงลอยรुक้าผิวจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับวินยจราจรและส่งเสริมการใช้รถโรงเรียน โดย สขจ.อุดรธานี ทน.อุดรธานี องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี (อบจ.อุดรธานี) สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี (สยผจ.อุดรธานี) และตำรวจภูธรเมืองอุดรธานี (สภ.เมืองอุดรธานี) อยู่ระหว่างดำเนินการและจะขอรับจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการต่อเนื่อง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ ได้แก่ สขจ.อุดรธานี อบจ.อุดรธานี ทน.อุดรธานี สำนักงานจังหวัดอุดรธานี (สนจ.อุดรธานี) สภ.เมืองอุดรธานี และสยผจ.อุดรธานี ได้รายงานความคืบหน้าในการดำเนินงานผ่านระบบแบบสอบถามออนไลน์ของ สนข. โดยมีผลสรุปดังนี้ ๑. แผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี จำนวน ๘ โครงการ แบ่งออกเป็น ๒ ระยะประกอบด้วย ๑) แผนระยะที่ ๑ ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๙ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๕ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง สายสีส้ม สายสีน้ำเงิน สายสีเขียว และสายสีชมพู โดยมีโครงการนำร่อง ๒ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง และสายสีส้ม รวมทั้งโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง ๒) แผนระยะที่ ๒ ดำเนินการช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๘๒ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มอีก ๑ เส้นทาง คือ สายสีเหลือง นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๕ - ๒๕๘๒ เสนอให้มีการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการระบบราง (Tram/LRT) ด้วย ๒. แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจรรวม ๑๐ โครงการประกอบด้วย ๑) โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ๖ แห่ง (ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า EV Bus จำนวน ๖ เส้นทาง) ๒) โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) จำนวน ๔ พื้นที่ รวม ๓ โครงการ ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะบริเวณยูดีทาวน์ การพัฒนาพื้นที่บริเวณเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี (Activity Center) การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี (Special Activity Center) และการพัฒนาพื้นที่ย่านกลางเมือง (City Center) ๓. แผนการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี โดยผลการดำเนินการตามแผนงานโครงการของหน่วยงานจำนวน ๕๒ โครงการ ตามแผนงานระยะต่างๆ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ โครงการ คือ การประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับวินยจราจร (สภ.เมืองอุดรธานี) ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔๖ โครงการ ๓) โครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๕ โครงการ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รายงานความคืบหน้า ดังนี้ ๑. ผู้แทน สขจ.อุดรธานี รายงานว่า	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สขจ.อุดรธานี ได้จัดทำประกาศนายทะเบียนประจำจังหวัดอุดรธานี จำนวน ๒ ประกาศ ดังนี้ ๑) เรื่อง ให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๐ (แนวเส้นทางสายสีแดง) ทางสรรพสินค้าบักชีสาขาอุดรธานี - ท่าอากาศยานอุดรธานี ระยะทาง ๑๕.๒ กิโลเมตร อัตราค่าโดยสาร ๑๕ บาท ตลอดสาย สำหรับเงื่อนไขเกี่ยวกับการเดินรถกำหนดให้ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศ ชั้น ๒ จำนวนที่นั่ง ตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง จำนวนรถ ๖ - ๑๐ คัน เดินรถขึ้นตัววันละ ๖๐ เที่ยว (ไป ๓๐ เที่ยว กลับ ๓๐ เที่ยว) โดยให้ผู้สนใจ ยื่นคำขอตั้งแต่วันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ๒) เรื่อง ให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางหมวด ๑ จังหวัดอุดรธานี สายที่ ๒๒ (แนวเส้นทางสายสีส้ม) วงกลมสถานีรถไฟอุดรธานี - โรงพยาบาลอุดรธานี ระยะทาง ๙.๘๐ กิโลเมตร อัตราค่าโดยสาร ๑๓ บาท ตลอดสาย สำหรับเงื่อนไขเกี่ยวกับการเดินรถกำหนดให้ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศ ชั้น ๒ จำนวนที่นั่ง ตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง จำนวนรถ ๖ - ๑๐ คัน เดินรถขึ้นตัววันละ ๖๐ เที่ยว (ไป ๓๐ เที่ยว กลับ ๓๐ เที่ยว) โดยให้ผู้สนใจ ยื่นคำขอตั้งแต่วันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ๒. ผู้แทน สก.เมืองอุดรธานี รายงานว่า ได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และดำเนินการแก้ไขปัญหา การจราจร การกวดขันวินัยจราจรผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งสินค้า (Delivery) และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ๓. นายกเทศมนตรีนครอุดรธานี รายงานว่า อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำระบบสัญญาณไฟจราจร แบบ Adaptive Signal Control Systems บริเวณสี่แยก ๓ แห่ง ได้แก่ สี่แยกศูนย์การค้า UD TOWN Lifestyle Mall สี่แยกเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี และห้าแยกภูพาน ซึ่งทั้ง ๓ แห่ง จะควบคุมด้วยกล้องวงจรปิดและปรับสัญญาณไฟจราจร ตามสภาพการจราจร นอกจากนี้ ยังอยู่ระหว่างปรับปรุงทางเท้าตามถนนสายต่าง ๆ ในเขตตัวเมืองอุดรธานี และอยู่ระหว่างหารือเพื่อกำหนดจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ และจัดทำป้ายหยุดรถให้มีความชัดเจน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า ได้รายงานความคืบหน้าการขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี จากผลการประชุม อจร.จังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ให้กระทรวงคมนาคม (คค.) รับทราบความคืบหน้าโครงการนำร่อง ๒ เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง และสายสีส้ม รวมทั้งการดำเนินการ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดระบบการจราจรและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางกายภาพ ในเขตเมืองให้รองรับระบบขนส่งสาธารณะที่จะจัดให้บริการในระยะต่อไปตลอดจนนำเสนอการเตรียมการ ของหน่วยงานในจังหวัดอุดรธานีที่จะพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานี ในปี ๒๕๖๙ พร้อมทั้งได้แนบรายงานติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีที่ สนข. ได้ประมวลผลจากการติดตามผ่านระบบแบบสอบถามออนไลน์ของ สนข. เสนอ คค. เพื่อทราบ โดย คค. ได้มอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้การสนับสนุน ตามขอบเขตภารกิจความรับผิดชอบของหน่วยงาน โดยปรับปรุงโครงข่ายถนนในเส้นทาง ที่จะเข้าสู่พื้นที่จัดงาน มหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานีให้มีความสะดวก ปลอดภัย รวมทั้ง สนข. และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จะร่วมดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีให้ครบทั้งโครงข่ายต่อไป ทั้งนี้ เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองอุดรธานีอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รายงานความคืบหน้า ดังนี้ ๑. ผู้แทน สขจ.อุดรธานี รายงานว่า ในคราวประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้ ๑) อนุมัติให้บริษัท ศรีเอทีพี เวิร์คส์ จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๒ เส้นทาง ดังนี้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๑) สายที่ ๒๐ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีสาขาอุดรธานี - ท่าอากาศยานอุดรธานี ระยะทาง ๑๕.๒๐ กิโลเมตร ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง มีที่ขึ้น มีรถให้บริการ ๖ - ๑๐ คัน จัดเดินรถ ๖๐ เที่ยว (ไป ๓๐ เที่ยว กลับ ๓๐ เที่ยว) คิดอัตราค่าโดยสาร ๑๕ บาท จัดให้บริการตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ๑.๒) สายที่ ๒๒ วงกลมสถานีรถไฟอุดรธานี - โรงพยาบาลอุดรธานี ระยะทาง ๙.๘๐ กิโลเมตร ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง มีที่ขึ้น มีรถให้บริการ ๖ - ๑๐ คัน จัดเดินรถ ๖๐ เที่ยว (ไป ๓๐ เที่ยว กลับ ๓๐ เที่ยว) คิดอัตราค่าโดยสาร ๑๓ บาท จัดให้บริการ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งฯ ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง จะต้องเปิดให้บริการภายใน ๑๘๐ วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตฯ ๒) กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ จำนวน ๓ เส้นทาง ซึ่งเป็นเส้นทางในโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ระยะที่ ๑ ตามผลการศึกษาของ สนข. ดังนี้ ๒.๑) สายสีน้ำเงิน สายที่ ... ค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์ - ตลาดผ่านาข้าว ระยะทาง ๓๔.๕๐ กิโลเมตร ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง มีที่ขึ้น และหรือมาตรฐาน ๒ (จ) รถโดยสารปรับอากาศไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น มีรถให้บริการ ๒ - ๔ คัน จัดเดินรถ ๑๐ เที่ยว (ไป ๕ เที่ยว กลับ ๕ เที่ยว) คิดอัตราค่าโดยสาร ๒๕ บาท ๒.๒) สายสีเขียว สายที่ ... ศาลแรงงานภาค ๔ - โรงแรมเจริญโฮเต็ล ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง มีที่ขึ้น และหรือมาตรฐาน ๒ (จ) รถโดยสารปรับอากาศไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น มีรถให้บริการ ๒ - ๔ คัน จัดเดินรถ ๑๐ เที่ยว (ไป ๕ เที่ยว กลับ ๕ เที่ยว) คิดอัตราค่าโดยสาร ๑๕ บาท ๒.๓) สายสีชมพู สายที่ ... มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีวิทยาเขตสามพร้าว - ศาลหลักเมือง ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร ใช้รถมาตรฐาน ๒ (ง) รถโดยสารปรับอากาศจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง มีที่ขึ้น และหรือมาตรฐาน ๒ (จ) รถโดยสารปรับอากาศไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น มีรถให้บริการ ๒ - ๔ คัน จัดเดินรถ ๑๐ เที่ยว (ไป ๕ เที่ยว กลับ ๕ เที่ยว) คิดอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาท ๒. ผู้แทน ภ.จว.อุดรธานี รายงานว่า ได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดแก้ไขปัญหาการจราจร และกวดขันวินัยจราจรผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัดอุดรธานี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๗ เพื่อพิจารณาจัดจอดรถโดยสารประจำทาง สายที่ ๒๐ และสายที่ ๒๒ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและเร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บท การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีต่อไป	
๒. ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ๑. โครงการรถไฟทางคู่ ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๑ (มาบะเปา - คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๓๑ สัญญาที่ ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนรูปแบบคันทางรถไฟช่วงที่ผ่านเทศบาลตำบลบ้านใหม่ ตามข้อเรียกร้องของประชาชนในชุมชน สัญญาที่ ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๑๙	ขร. รฟท. สผ. สสจ.อุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) โครงการรถไฟฟ้าสายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๒ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๑ (บ้านไผ่ - หนงพอก) ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๔๖ สัญญาที่ ๒ (हनงพอก - สะพานมิตรภาพ ๓) ระยะทาง ๑๗๕ กิโลเมตร ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๐๘ ๓) โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนงคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา คาดว่าจะสามารถประกวดราคาได้ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ และเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗ ๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร คาดว่าจะนำเสนอ ครม. อนุมัติโครงการภายในปี ๒๕๖๗ ๒. โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนงคาย ผู้แทน รฟท. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ดังนี้					
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด รวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๗๖	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	รฟท. ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างกับผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๓.๕๑	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๓.๘๗	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๒.๔๓	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๘๗	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๗	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๖.๒๕	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๙๘	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รพท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสิ่งจ้างส่งรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๖	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๐.๔๐	
ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๐.๙๖ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๒) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รพท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รพท. ปรับปรุงรายงาน EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รพท. ดำเนินการทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ๑. โครงการรถไฟทางคู่ ผู้แทน ขร. รายงานแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร ครม. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และมีแผนจัดตั้งค่าของบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง คาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗ ๒) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุดรธานี - หนองบัวลำภู ระยะทาง ๕๓ กิโลเมตร เป็นรถไฟทางคู่ ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร คาดว่าจะขออนุมัติโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ และดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ ๓) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม ระยะทาง ๒๔๗ กิโลเมตร เป็นรถไฟทางเดี่ยว ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร คาดว่าจะขออนุมัติโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๘๑ และดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๘๓ ๔) โครงการรถไฟเชื่อมนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ระยะทาง ๓.๗๑๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีความคืบหน้าร้อยละ ๘๖.๔๓ ๒. โครงการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย ผู้แทน รพท. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ดังนี้					

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	กรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด รวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๖	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖๓.๐๘	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๕๐.๑๘	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๕.๓๕	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๗.๐๗	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็ว สูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไข สัญญากับภาคเอกชน	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๐.๓๐	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๓๑.๕๖	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๑๐.๔๔	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้าง ก่อสร้าง และส่งรายงานประเมินผลกระทบ ด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมต่อแหล่งมรดก โลก (Heritage Impact Assessment) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๒.๐๕	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้า ร้อยละ ๕๓.๖๔	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๒.๘๗ คาดว่า จะสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๒) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) เห็นสมควรให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ๑. โครงการรถไฟทางคู่ ผู้แทน ขร. รายงานว่า โครงการข่ายทางรถไฟในปัจจุบันมีระยะทางทั้งสิ้น ๔,๐๔๔ กิโลเมตร ครอบคลุม ๔๗ จังหวัด แบ่งเป็น ทางเดี่ยว ระยะทาง ๒,๙๗๔ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๕๔ ทางคู่ ระยะทาง ๙๖๓ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๘๑ และทางสาม ระยะทาง ๑๐๗ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๒.๖๕ โดยมีความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๒ โครงการ ๑.๑) ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเปา - คลองขนานจิตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๙๖.๓๑ (๒) สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ อยู่ระหว่างปรับปรุงแบบก่อสร้าง ขออนุมัติโครงการ และพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ (๓) สัญญาที่ ๓ อุโมงค์รถไฟ อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๙๘.๑๑๘ ๒) โครงการรถไฟสายใหม่ อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๒ โครงการ ๒.๑) ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๓๒๒ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ ช่วงเด่นชัย - งาว อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๑๒.๑๘๗ (๒) สัญญาที่ ๒ ช่วงงาว - เชียงราย อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๑๙.๐๗๙ และ (๓) สัญญาที่ ๓ ช่วงเชียงราย - เชียงของ อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๑๔.๑๘๗ ๒.๒) ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ ช่วงบ้านไผ่ - หนองพอก อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙.๘๑๑ และ (๒) สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองพอก - สะพานมิตรภาพ ๓ อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๐.๒๐๖ ๓) โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ จำนวน ๗ โครงการ ๓.๑) ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ อนุมัติดำเนินโครงการ กรอบวงเงิน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างประกวดราคา ๓.๒) ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร ๓.๓) ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง ๒๘๑ กิโลเมตร ๓.๔) ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร โครงการลำดับที่ ๓.๒) - ๓.๔) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการ ๓.๕) ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๘ กิโลเมตร ๓.๖) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง ๓๒๑ กิโลเมตร ๓.๗) ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๘๙ กิโลเมตร โครงการลำดับที่ ๓.๕) - ๓.๗) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๗ เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																																																																																
๒. โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย ผู้แทน รฟท. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ดังนี้ <table><tr><th>ตอนที่</th><th>ระยะทาง (กม.)</th><th>สัญญา ก่อสร้าง</th><th>รายละเอียดพื้นที่</th><th>สถานะ</th></tr><tr><td>๑</td><td>๓.๕๐</td><td>๑ - ๑</td><td>กลางดง - ปางอโศก</td><td>ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ</td></tr><tr><td>๒</td><td>๑๑.๐๐</td><td>๒ - ๑</td><td>สีคิ้ว - กุดจิก</td><td>ก่อสร้างแล้วเสร็จ</td></tr><tr><td>๓</td><td>-</td><td>๒ - ๓</td><td>ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร</td><td>อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒</td></tr><tr><td>๔</td><td>๓๐.๒๑</td><td>๓ - ๑</td><td>แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๒</td></tr><tr><td>๕</td><td>๑๒.๒๓</td><td>๓ - ๒</td><td>งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๔.๐๖</td></tr><tr><td>๖</td><td>๒๖.๑๐</td><td>๓ - ๓</td><td>บ้านไผ่ - ลำตะคอง</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๗๓</td></tr><tr><td>๗</td><td>๓๗.๔๕</td><td>๓ - ๔</td><td>ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๗.๘๒</td></tr><tr><td>๘</td><td>๑๒.๓๘</td><td>๓ - ๕</td><td>โคกกรวด - นครราชสีมา</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๔๑</td></tr><tr><td>๙</td><td>๑๕.๒๑</td><td>๔ - ๑</td><td>บางซื่อ - ดอนเมือง</td><td>กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน</td></tr><tr><td>๑๐</td><td>๒๑.๘๐</td><td>๔ - ๒</td><td>ดอนเมือง - นวนคร</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๖๖</td></tr><tr><td>๑๑</td><td>๒๓.๐๐</td><td>๔ - ๓</td><td>นวนคร - บ้านโพธิ์</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๗.๕๐</td></tr><tr><td>๑๒</td><td>-</td><td>๔ - ๔</td><td>ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๖.๕๗</td></tr><tr><td>๑๓</td><td>๑๓.๓๐</td><td>๔ - ๕</td><td>บ้านโพธิ์ - พระแก้ว</td><td>รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง และส่งรายงานประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมต่อแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา</td></tr><tr><td>๑๔</td><td>๓๑.๖๐</td><td>๔ - ๖</td><td>พระแก้ว - สระบุรี</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๒๓</td></tr><tr><td>๑๕</td><td>๑๒.๙๙</td><td>๔ - ๗</td><td>สระบุรี - แก่งคอย</td><td>อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๖.๖๗</td></tr></table> ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๔.๙๗ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๒) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.)					ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒	๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๒	๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๔.๐๖	๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๗๓	๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๗.๘๒	๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๔๑	๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๖๖	๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๗.๕๐	๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๖.๕๗	๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง และส่งรายงานประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมต่อแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๒๓	๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๖.๖๗	
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ																																																																																	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ																																																																																	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ																																																																																	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒																																																																																	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๒																																																																																	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์ มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๔.๐๖																																																																																	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๗๓																																																																																	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๗.๘๒																																																																																	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙.๔๑																																																																																	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน																																																																																	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๖๖																																																																																	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๗.๕๐																																																																																	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๖.๕๗																																																																																	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง และส่งรายงานประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมต่อแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา																																																																																	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๒๓																																																																																	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๖.๖๗																																																																																	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เห็นสมควรให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ	
๓. สถิติ และปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้แทนสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี (สสจ.อุดรธานี) รายงานว่า แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ กำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ต้องไม่เกิน ๘,๔๗๘ คน หรือคิดเป็น ๑๒ คนต่อแสนประชากร โดยตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ - ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๑,๔๓๖ ครั้ง ผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๑,๗๔๙ คน และผู้เสียชีวิต จำนวน ๓๗ คน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สสจ.อุดรธานี รายงานว่า แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ กำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ต้องไม่เกิน ๘,๔๗๘ คน หรือคิดเป็น ๑๒ คนต่อแสนประชากร ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุดรธานี ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๗ มีจำนวน ๑๔๔ คน หรือคิดเป็น ๙.๒๔ คนต่อแสนประชากร มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สสจ.อุดรธานี รายงานว่า แผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ กำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ต้องไม่เกิน ๘,๔๗๘ คน หรือคิดเป็น ๑๒ คนต่อแสนประชากร ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุดรธานีตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม - ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗ มีจำนวน ๒๑๗ คน หรือคิดเป็น ๑๓.๙๒ คนต่อแสนประชากร โดยมีสาเหตุมาจากขับรถเร็ว ต้มแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการรณรงค์ และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง	สสจ.อุดรธานี
๔. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุดรธานี ๑. ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า ๑) โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้แก่ ๑.๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๗ ตอนหนองแวง - ข้าวสาร ช่วง กม. ๓๓+๔๐๐ - ๔๒+๓๙๗ ระยะทาง ๘.๙๙๗ กิโลเมตร ๑.๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๒๓๔๘ ตอนน้ำขี้ม - คีรีวงกต ช่วง กม. ๔๓+๑๐๐ - ๕๒+๐๐๐ ระยะทาง ๘.๙ กิโลเมตร ๑.๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖๓ ตอนอุดรธานี - บ้านเพี้ย ช่วง กม. ๑+๕๖๓ - ๒+๔๐๐ ระยะทาง ๐.๘๓๗ กิโลเมตร ๑.๔) โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๑ ตอนหนองหัวคู - บ้านผือ ช่วง กม. ๒๕+๙๐๐ - ๓๑+๑๐๐ ระยะทาง ๕.๒ กิโลเมตร ๑.๕) โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๑ ตอนหนองหัวคู - บ้านผือ ช่วง กม. ๓๓+๐๖๖ - ๓๓+๙๕๐ ระยะทาง ๐.๘๘๔ กิโลเมตร ๒) การขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม ๒ แห่ง ได้แก่ ๒.๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๓ ตอนทางเข้าสนามบินกองทัพอากาศ ที่ กม. ๐+๔๕๐ ๒.๒) ทางหลวงหมายเลข ๒ ตอนโนนสะอาด - อุดรธานี ที่ กม. ๔๔๑+๐๕๐ ๒. ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ แบ่งเป็น สำนักบริหารบำรุงทาง จำนวน ๑๕ แผนงาน สำนักแผนงาน จำนวน ๓ แผนงาน สำนักอำนวยความสะดวก จำนวน ๓๒ แผนงาน งบจังหวัด จำนวน ๒ แผนงาน และงบกลุ่มจังหวัด จำนวน ๑ แผนงาน รวมเป็น ๕๓ แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น ๗๒๑.๑๑๔๘ ล้านบาท เห็นสมควรให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ขท.อุดรธานีที่ ๑ ขท.อุดรธานีที่ ๒ ขท.อุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ของโครงการ (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ ๓. ผู้แทน ขทช.อุดรธานี รายงานว่า ขทช.อุดรธานี ได้พิจารณาคัดเลือกถนนสายทางแยกทางหลวงหมายเลข ๒ - บ้านโก้ย ช่วงบ้านหนองตะไก้ - บ้านหนองนาคำ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ระยะทางประมาณ ๑๓ กิโลเมตร โดยจะขยายไหล่ทาง ๑ - ๒ เมตร ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มระบบการระบายน้ำ และงานอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาตามหลักเกณฑ์การเพิ่มเติมสายทางโครงข่ายของ ทช. มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขทช.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า โครงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมจังหวัดอุดรธานี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ของสำนักบริหารบำรุงทาง จำนวน ๒๐ โครงการ และโครงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมจังหวัดอุดรธานี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ของสำนักอำนวยความสะดวก จำนวน ๙ โครงการ ผู้แทน ขทช.อุดรธานี รายงานว่า โครงการสำคัญที่สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์จังหวัดอุดรธานี ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างถนนฝั้เมืองรวมอุดรธานี สาย ก๗ สาย ง๘ และ สาย จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณค่าเวนคืนทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ๒) โครงการตามแผนปฏิบัติราชการประจำปี จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๗ โครงการ ๓) โครงการแผนงานสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๗ สายบ้านหนองใหญ่ - บ้านตาด ตำบลบ้านตาด อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ตอนที่๑ ระยะทาง ๔.๕๐๐ กิโลเมตร มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขทช.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุดรธานี ได้แก่ (๑) งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๗ ตอน หนองแวง - ข้าวสาร ช่วง กม.๓๑+๕๐๐ - กม.๓๓+๔๐๐ ระยะทาง ๑.๙ กิโลเมตร โดยการก่อสร้างขยายไหล่ทางและปรับปรุงผิวทางเดิมพร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ดำเนินการแล้วเสร็จ (๒) งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๗ ตอน หนองแวง - ข้าวสาร ช่วง กม.๓๓+๔๐๐ - กม.๓๖+๗๕๐ ระยะทาง ๓.๓๕ กิโลเมตร โดยการก่อสร้างขยายไหล่ทางและปรับปรุงผิวทางเดิม พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๑๕.๑๔๕ และ (๓) งานบูรณะทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๘ ตอน บ้านผือ - ข้าวสาร ช่วง กม.๑๐+๓๔๕ - กม.๑๓+๑๙๐ โดยการก่อสร้างปูผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ๒ ชั้น ความหนารวม ๑๐ เซนติเมตร พร้อมทั้งติดตั้งจราจรผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๓๑.๕๒๗ ผู้แทน ขทช.อุดรธานี รายงานว่า โครงการสำคัญที่สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์จังหวัดอุดรธานี ได้แก่ (๑) โครงการก่อสร้างถนนฝั้เมืองรวมอุดรธานี สาย ก ๗ สาย ง ๘ และ สาย จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณค่าเวนคืนทดแทนอสังหาริมทรัพย์ (๒) โครงการตามแผนปฏิบัติราชการประจำปี จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๗ โครงการ ผลการดำเนินงานเฉลี่ยร้อยละ ๖๕ (๓) โครงการตามแผนปฏิบัติราชการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๑ พ.ศ. ๒๕๖๗ สาย อด ๑๐๘๓ แยก ทล. ๒ บ้านโนนบ่อ ตำบลกุดสระ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี - บ้านไชยวานน้อย ตำบลบ้านแดง อำเภอพิบูลย์รักษ์ จังหวัดอุดรธานี ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๕ (๔) โครงการแผนงานสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๗ สายบ้านหนองใหญ่ - บ้านตาด ตำบลบ้านตาด อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ตอนที่ ๑ ระยะทาง ๔.๕๐ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๔๕ และ (๕) โครงการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว (Link III) อยู่ระหว่างเตรียมขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นว่าการปรับปรุงโครงข่ายถนนดังกล่าว ช่วยสนับสนุนการเดินทางเข้าสู่พื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลกให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. ผลการพิจารณาโครงการถนน Local Road ที่ส่งผลกระทบต่อโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ๕.๑ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ในคราวประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี (กรอ.จังหวัดอุดรธานี) ครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟท. เป็นผู้พิจารณาในการแก้ไขปัญหาโครงการถนน Local Road โดยให้ไปพิจารณาประกอบการออกแบบเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ๕.๒ ผู้แทน รฟท. รายงานว่า ได้พิจารณาข้อเสนอของ กรอ. จังหวัดอุดรธานี แล้ว พบว่า โครงการก่อสร้างถนน Local Road ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยถนน Local Road จะซ้อนทับกับแนวถนนทางขึ้น - ลงของสะพานกลับรถ (U-turn Overpass) ทางลอด (Underpass Box) ทางข้าม (Overpass) รวมถึงงานระบบอาณัติสัญญาณและระบบระบายน้ำที่อยู่แนวเขตโครงการ รวมทั้งโครงการรถไฟทางคู่ได้ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๐ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประกวดราคา จึงไม่สามารถปรับแบบได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ชะลอโครงการถนน Local Road ออกไปก่อนจนกว่าโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมทั้งให้ ขท.อุดรธานี พิจารณาหาเส้นทางใหม่ควบคู่ไปด้วย	รฟท. ขท.อุดรธานี
๖. ขี้แจงกรณีคัดค้านแบบรถไฟทางคู่ระดับดินบริเวณจุดตัด ทล. ๒๑๖ สี่แยกบ้านจั่น จังหวัดอุดรธานี และขอให้แก้ไขแบบเพื่อยกระดับข้ามเขตเมืองทั้งหมดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ผู้แทน รฟท. รายงานว่า อยู่ระหว่างเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ตามแบบเดิม โดยจะมีภาคผนวก (Addendum) กำหนดให้ผู้รับจ้างยังไม่ต้องก่อสร้างทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๑๖ กับทางรถไฟบริเวณแยกบ้านจั่น จังหวัดอุดรธานี โดย รฟท. จะของบประมาณเพื่อออกแบบทางรถไฟบริเวณดังกล่าวให้เป็นทางยกระดับตามข้อเสนอของภาคเอกชนจังหวัดอุดรธานีต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ และมอบ รฟท. ดำเนินการต่อไป	รฟท.
๗. สัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกอุดรธานี - บ้านผือ ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทดลองใช้สัญญาณไฟจราจรประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Traffic Signal) พร้อมทั้งเก็บข้อมูลเพื่อพัฒนาปรับปรุงรูปแบบของสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสมต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.อุดรธานีที่ ๑
๘. การโอนย้ายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ผู้แทน ทอท.อุดรธานี รายงานว่า คค. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้ ทอท. บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ของ ทย. และได้มีการประชุมคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้ ทอท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดูแลและบริหารจัดการ ทย.นานาชาติอุดรธานี ทย.บุรีรัมย์ และ ทย.นานาชาติกระบี่ และมอบหมายให้ ทย. เสนอเรื่องเข้า ครม. โดย ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๕ เห็นชอบในหลักการให้ ทอท. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแล และบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ตามที่ คค. เสนอ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและหากมีความคืบหน้าประการใดขอให้ ทย.นานาชาติอุดรธานีรายงานให้ที่ประชุมทราบต่อไป	ทย.นานาชาติอุดรธานี
๙. การก่อสร้างสะพานมิตรภาพรถไฟข้ามแม่น้ำโขง ผู้แทน รฟท. รายงานว่า อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงานเพื่อออกแบบสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขง โดยจะศึกษาออกแบบและจัดทำรายงาน EIA ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙ คาดว่าจะก่อสร้างปี พ.ศ. ๒๕๗๐ แล้วเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๗๓ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. สรุปผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๗ ผู้แทน ปก.จังหวัดอุดรธานี รายงานว่าการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๗ จังหวัดอุดรธานี แบ่งออกเป็น ๓ ช่วง ดังนี้ ๑) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๔ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๗ เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๑๘ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๑๔ คน มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๙ คน ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๗ เมษายน ๒๕๖๗ เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๑๙ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๑๕ คน มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๕ คน ๓) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๔ เมษายน ๒๕๖๗ เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๗ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๕ คน มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๒ คน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	ปก.จังหวัด อุดรธานี
๑๑. โครงการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว (Link 3) ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ผู้แทน ทช.อุดรธานี รายงานว่า โครงข่ายที่คัดเลือกเพื่อที่จะนำมาบรรจุเป็นโครงข่าย ทช. และได้รับเอกสารส่งมอบ - รับมอบจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) จำนวน ๒๙ โครงการ ระยะทาง ๒๐๗.๓๗๘ กิโลเมตร ซึ่งมีเกณฑ์ในการคัดเลือกเส้นทางให้เป็น Link 3 ดังนี้ ๑) ถนนที่มีผิวทางเดิมขนาด ๘ เมตรขึ้นไป หรือมีเขตทางเพียงพอต่อการขยายผิวทางให้เป็น ๘ เมตร ๒) ถนนที่มีปริมาณจราจรในปริมาณที่อาจก่อให้เกิดปัญหาการติดขัด ควรบรรจุสายทางนั้น เพื่อแก้ปัญหาจราจร ๓) ถนนที่มีการพัฒนาให้มีผิวทางดีกว่า มีความพร้อมสูงกว่า ๔) ถนนที่เคยถ่ายโอนให้แก่ อปท. จะต้องนำเข้าสู่ที่ประชุมของคณะกรรมการกระจายอำนาจเพื่อพิจารณาถ่ายโอนกลับมาเป็นของ ทช. ๕) เส้นทางที่มีความสำคัญอื่น ๆ ที่มีบทบาทหน้าที่เฉพาะเจาะจงสำหรับการเป็นเส้นทางที่ใช้เป็นทางสาธารณะ เช่น เส้นทางช่วงเทศกาล หรือเส้นทางลัดช่วงเทศกาลหรือเส้นทางที่ใช้ลำเลียงผลผลิตจากในพื้นที่สู่ภูมิภาคอื่น เป็นต้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	ทช.อุดรธานี
๑๒. โครงการเมืองปลอดภัยต้อนรับพืชสวนโลก นายกเทศมนตรีนครอุดรธานี รายงานว่า ทน.อุดรธานี ได้ดำเนินโครงการเมืองปลอดภัยต้อนรับพืชสวนโลก ดังนี้ ๑) โครงการอุดรเซฟตี้โซน (Udon Safety Zone) โดยการดำเนินการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัยแบบ AI บริเวณถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนทองใหญ่ (แยก UD TOWN ถึงหน้าโรงเรียนเทศบาล ๗) ระยะทาง ๑.๒ กิโลเมตร ถนนประจักษ์ศิลปาคม (สถานีรถไฟถึงเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี) ระยะทาง ๖๐๐ เมตร ถนนวัฒนาณรงค์ (วงเวียนหน้าโรงเรียนเทศบาล ๗ ถึงสี่แยกอิเบต) ระยะทาง ๕๐๐ เมตร ถนนติฆะนันทน์ (หน้าเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี ตลอดสาย) ระยะทาง ๕๕๐ เมตร ถนนเลียบริมทางรถไฟ (ทางเข้าลานจอดรถตลาดนัดรถไฟ ถึงแยก UD TOWN ถนนโพศรี) ระยะทาง ๑.๑ กิโลเมตร และซอยสัมพันธ์มิตร ระยะทาง ๔๐๐ เมตร ๒) โครงการไฟแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast) แบ่งเป็น High Mast สูง ๒๕ เมตร ดวงโคม LED ๘x๓๐๐ วัตต์ จำนวน ๒๓ ต้น High Mast สูง ๒๐ เมตร ดวงโคม LED ๘x๒๔๐ วัตต์ จำนวน ๔ ต้น และ High Mast สูง ๑๕ เมตร ดวงโคม LED ๘x๒๔๐ วัตต์ จำนวน ๔๕ ต้น ๓) โครงการปรับปรุงงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบริเวณทางข้ามหน้าโรงเรียนในเขต ทน.อุดรธานี จำนวน ๑๒ แห่ง โดยการติดตั้งป้ายเตือนหน้าโรงเรียน ติดตั้งไฟกระพริบเตือนเขตทางข้าม ๔) โครงการปรับปรุงเส้นจราจรบริเวณถนนในเขต ทน.อุดรธานี โดยการปรับปรุงเส้นจราจรบนถนนเส้นทางหลักที่มีการจราจรค่อนข้างหนาแน่น การทาสีพื้นถนนกันลื่น (Cold Plastic) เพื่อป้องกันการลื่น บนทางม้าลาย และการติดตั้งหมุดไฟกระพริบแบบโซล่าเซลล์ จำนวน ๕๐๐ จุด มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	ทน.อุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๓. วิศวกรรมงานทางกับความปลอดภัยทางถนน ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และทดลองระบบสัญญาณไฟจราจรประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Traffic Signal) บริเวณแยกบ้านผือ ทางหลวงหมายเลข ๒ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือน ๗๐๐ เมตร ทางแยกข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจร และติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟจราจร ทั้ง ๓ ผัง ได้แก่ ผังจากอุดรธานี ผังจากหนองคาย และผังจากอำเภอบ้านผือ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ขท.อุดรธานีที่ ๑ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขท.อุดรธานีที่ ๑
๑๔. โครงการศึกษารูปแบบการบริหารท่าอากาศยานอุดรธานี ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี รายงานว่า ภาคเอกชนมีแนวคิดที่จะดำเนินโครงการศึกษาแนวทางพัฒนาศักยภาพระบบ ทห.นานาชาติอุดรธานี และบริการการเดินทางอากาศ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ๑) วัตถุประสงค์ ดังนี้ ๑.๑) เพื่อศึกษาสถานการณ์และบริบทสภาพแวดล้อมของการขนส่งทางอากาศของจังหวัดอุดรธานี เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่มีเป้าหมายมุ่ง “พลิกโฉมประเทศไทยสู่สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ๑.๒) เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านการบริหารจัดการ ทห.นานาชาติอุดรธานี ๑.๓) เพื่อนำเสนอแนวทางพัฒนาขีดความสามารถระบบ ทห.นานาชาติอุดรธานี และบริการการเดินทางอากาศ ให้เกิดห่วงโซ่มูลค่าของประเทศไทย ๒) แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้ ๒.๑) ศึกษาความต้องการ สภาพปัญหา อุปสรรคและบริบทของ ทห.นานาชาติอุดรธานี ในปัจจุบันทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการจัดการ ทห. และบริการการเดินทางอากาศที่มีผลกระทบต่อการปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ ๒.๒) ศึกษาขีดความสามารถการรองรับอากาศยานของ ทห. ศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร สินค้า และการเชื่อมต่อการเดินทาง ๒.๓) ศึกษาสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง รวมถึงสภาวการณ์แข่งขันในระดับภูมิภาคและการแข่งขันระหว่างการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินทางทางรางด้วยรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต รวมทั้งการเพิ่มมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่มูลค่าในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ๒.๔) ศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพและการบริหารจัดการระหว่างขีดความสามารถกับสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบันที่จะแสดงให้เห็นถึงจุดเด่นที่ควรพัฒนาและจุดด้อยที่ควรปรับปรุง ๒.๕) ศึกษาแนวทางพัฒนาขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศ ที่นำไปสู่การเพิ่มการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานและห้วงอากาศให้เต็มขีดความสามารถ การสร้างรายได้เพิ่มให้แก่ท่าอากาศยาน เพื่อความอยู่รอดและไม่เป็นภาระทางด้านงบประมาณแก่รัฐบาล ตลอดจนการสร้างรายได้เพิ่มให้แก่บุคลากรทางการบิน และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง นอกจากนี้ ยังครอบคลุมถึงภาพรวมของการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่จากการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษาระหว่างเดือน ตุลาคม ๒๕๖๘ - กันยายน ๒๕๖๙ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๕. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกบึงชีบ้านดุง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนหนองเม็ก - บ้านดุง ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนหนองเม็ก - บ้านดุง ระหว่าง กม.๓๗+๙๐๐ - กม.๓๘+๐๐๐ พื้นที่ตำบลศรีสุทโธ อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี เป็นเส้นทางสามแยกผ่านย่านชุมชนผ่านสถานที่ราชการ และเดินทางเข้าสู่ตัวจังหวัด รวมถึงเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น พื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก (หนองแต) คำชะโนด แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง และทะเลบัวแดง เป็นต้น ซึ่งปริมาณการจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงเห็นควรดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกให้เป็นไปตามมาตรฐานและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ระยะทางประมาณ ๐.๑ กิโลเมตร งบประมาณ ๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ ขท.อุดรธานีที่ ๒ ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกบึงชีบ้านดุง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๙๖ ตอนหนองเม็ก - บ้านดุง	ขท.อุดรธานีที่ ๒
๑๖. การปรับปรุงทางแยก สามแยกบ้านนาแบก ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ให้ช่องจราจรทางซ้ายผ่านตลอด ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอนน้ำซ้อย - ศรีธาตุ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอนหนองหาน - กุมภวาปี (แยกบ้านนาแบก) เป็นสามแยกมีสัญญาณไฟจราจรเป็นเส้นทางผ่านย่านชุมชนผ่านสถานที่ราชการ และเดินทางเข้าสู่ตัวจังหวัด รวมถึงเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น พื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก (หนองแต) คำชะโนด แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง และทะเลบัวแดง เป็นต้น ซึ่งปริมาณการจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้มีการสะสมของปริมาณรถที่รอสัญญาณไฟมีจำนวนเพิ่มขึ้น จึงเห็นควรก่อสร้างปรับปรุงทางแยก เพื่อให้รถที่ต้องการเข้าสู่ตัวอำเภอกุมภวาปีสามารถผ่านทางแยกได้ปลอดภัยโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร และสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ ขท.อุดรธานีที่ ๒ ดำเนินการปรับปรุงทางแยก สามแยกบ้านนาแบก ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ให้ช่องจราจรทางซ้ายผ่านตลอด	ขท.อุดรธานีที่ ๒
๑๗. งานปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ตอน บ้านเหล่า - ดอนกลอย ช่วง กม.๐+๐๒๔ - กม.๑+๐๐๐ ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๒ รายงานว่า ทางหลวงหมายเลข ๒๔๑๐ ตอน บ้านเหล่า - ดอนกลอย ช่วง กม.๐+๐๒๔ - กม.๑+๐๐๐ มีลักษณะเป็นทางสามแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร เป็นเส้นทางผ่านย่านชุมชนสถานที่ราชการ และเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น งานมหกรรมพืชสวนโลก คำชะโนด และแหล่งมรดกโลกบ้านเชียง เป็นต้น ทั้งนี้ ปริมาณการจราจรมีแนวโน้มสูงและเกิดปัญหาน้ำท่วมขังรอการระบายในเส้นทางดังกล่าว จึงเห็นควรก่อสร้างปรับปรุงทางแยก ขยายสะพาน วางระบบระบายน้ำใหม่ ติดเส้นจราจร และปรับปรุงผิวทางเดิมเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.อุดรธานีที่ ๒
๑๘. โครงการขยายไม้กั้นพร้อมอาณัติสัญญาณไฟบนทางหลวงหมายเลข ๒๑๖ กม.๑๗+๘๐๐ (กม. ของ ทล.) กม.๕๗๒+๐๖๔ (กม. ของ รพท.) ผู้แทน ขท.อุดรธานีที่ ๑ รายงานว่า สำนักก่อสร้างทางที่ ๒ ทล. ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๑๖ สายถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านทิศตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ - แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒ ระหว่าง กม.๑๗+๓๙๒ - กม.๒๔+๕๕๔ ระยะทาง ๗.๑๖๒ กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเรียบร้อยแล้ว แต่บริเวณจุดตัดทางรถไฟยังมีการติดตั้งแบริเออร์ล้าออกมาที่ถนนส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่ง ขท.อุดรธานีที่ ๑ ได้ดำเนินการขอขยายทางในบริเวณนี้จากเดิม ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร ให้เป็นทางผ่านเสมอระดับ โดย ขท.อุดรธานีที่ ๑ ได้มีหนังสือถึง รพท. เพื่อขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมกับทางรถไฟ ซึ่ง รพท. ได้มีหนังสือ ที่ รพ.ยธ.๑๘๓๕/๑๗/๓๔๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๕ สรุปว่าให้ ทล. เข้าพื้นที่ได้ แต่มีเงื่อนไข ดังนี้	ขท.อุดรธานีที่ ๑ สำนักงานจังหวัด อุดรธานี รพท. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) ให้ ทล. จัดหางบประมาณในการก่อสร้างขยายทางผ่านเสมอระดับให้กับ รพท. ๒) ให้ ทล. จัดหางบประมาณในการก่อสร้างขยายเครื่องกั้นให้กับ รพท. ๓) ให้ ทล. จัดหางบประมาณในการจ้างพนักงานเซ็นแผงกั้นในช่วงที่ติดตั้งเครื่องกั้นให้กับ รพท. ๔) ทล. ต้องจัดทำป้ายสัญญาณจราจรจุดข้ามทางรถไฟให้ชัดเจน เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น และถ้าเกิดเหตุอันตราย รพท. จะไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น จนกว่า รพท. จะติดตั้งทางผ่านและเครื่องกั้นแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ขท.อุดรธานีที่ ๑ ได้ดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณไปยังสำนักก่อสร้างทางที่ ๒ ทล. แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ ๑. เห็นชอบให้นำเรื่องเข้าวาระการประชุม กรอ. จังหวัดอุดรธานี ในครั้งถัดไป เพื่อขอให้ กรอ. ผลักดันการขอรับสนับสนุนงบประมาณโครงการดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๒. มอบหมายให้สำนักงานจังหวัดอุดรธานีจัดทำหนังสือเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณไปยังกระทรวงคมนาคม	
๑๙. การจัดประชาคมประชาชนในพื้นที่จุดข้ามทางรถไฟซึ่งเป็นทางลักผ่านชุมชนทุ่งสว่างไปชุมชนชอยหนองเหล็ก ๔ ผู้แทน ทน.อุดรธานี รายงานว่า สนจ.อุดรธานี ได้มีหนังสือถึง ทน.อุดรธานี ให้ดำเนินการจัดประชาคมประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณทางลักผ่านชุมชนทุ่งสว่างไปชุมชนชอยหนองเหล็ก ๔ ซึ่ง ทน.อุดรธานี ได้ดำเนินการจัดประชาคมประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๗ มีประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประมาณ ๕๐ คน โดยประชาชนได้เห็นชอบให้ปิดจุดข้ามทางรถไฟ ซึ่งเป็นทางลักผ่านชุมชนทุ่งสว่างไปชุมชนชอยหนองเหล็ก ๔ เป็นการถาวร มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ปภ. จังหวัดอุดรธานี ทน.อุดรธานี และ รพท. ร่วมหารือกับชุมชนในพื้นที่ทั้ง ๒ ฝ่าย เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป	ปภ.จังหวัดอุดรธานี ทน.อุดรธานี รพท.

ลำดับที่ ๒ จังหวัดชัยภูมิ

๑. การประชุม อจร.จังหวัดชัยภูมิ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความก้าวหน้าโครงการศึกษาเพื่อจัดทำรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานว่า สนข. ได้ลงสำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยในจังหวัดชัยภูมิ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ - ๓ มีนาคม ๒๕๖๖ เพื่อจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ที่มีวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการจัดทำ “(ร่าง) แผนบูรณาการแก้ไขปัญหาดูทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในจังหวัดชัยภูมิ” ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแนวทางบูรณาการแก้ไขปัญหาดูทกภัยที่เกิดขึ้นในจังหวัดชัยภูมิที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสียหาย ทำให้การสัญจรไม่สะดวกหรือต้องใช้ทางเลี้ยวและยังส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานทางราง รวมถึงการเดินรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือต้องหยุดให้บริการเนื่องจากระบบระบายน้ำของถนนและระบบระบายน้ำของทางรถไฟไม่สอดคล้องกัน และเมื่อน้ำไหลลงในพื้นที่ที่ปริมาณมากทำให้น้ำเอ่อท่วมเส้นทางรถไฟ ส่งผลให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น โดยสรุปแนวทางการขับเคลื่อนแผนบูรณาการฯ ดังนี้ ๑) เพื่อให้แผนบูรณาการแก้ไขปัญหาดูทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในจังหวัดชัยภูมิสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ (Implementation) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงกำหนดให้แผนดังกล่าวเป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการศึกษาภายใต้โครงการศึกษาเพื่อจัดทำรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ ๑) ซึ่ง สนข. จะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อดำเนินการศึกษาตามขั้นตอน ๒) กลไกในการขับเคลื่อนและบูรณาการแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยพิจารณาใช้คณะกรรมการ/อนุกรรมการจังหวัดชัยภูมิที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม อาทิ คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) หรือ อจร.จังหวัดชัยภูมิ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นควรให้ใช้กลไกของ อจร.จังหวัดชัยภูมิ ในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และให้คณะทำงานแก้ไขปัญหาน้ำท่วมจังหวัดชัยภูมิร่วมสนับสนุนข้อมูลแก่ อจร.จังหวัดชัยภูมิ ต่อไป	สนข. คณะทำงานแก้ไขปัญหาน้ำท่วมจังหวัดชัยภูมิ
๒. ความก้าวหน้าโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ โดยจัดสัมมนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประกอบด้วย จังหวัดชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และสุรินทร์ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมณกยูง ๓ โรงแรมเซนเตอร์พอยต์ เทอร์มินอล ๒๑ โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายชินิทร์ ทองสุข) เป็นประธานเปิดการสัมมนา มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุม จำนวน ๖๕ คน และผ่านช่องทาง Facebook Live จำนวน ๒๒ คน โดยผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พลังงานจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาเกษตรกรจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งด้านบุคลากรในพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งผู้แทนจังหวัดชัยภูมิ ได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงข่ายถนนและโครงข่ายทางรถไฟ โดย สนข. จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการฯ ทั้งนี้ สนข. จะจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในภาคเหนือ จำนวน ๑๗ จังหวัด และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๒๐ จังหวัด ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม ๒๕๖๗ เพื่อรับข้อมูลความต้องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจากกลุ่มเป้าหมายของแต่ละจังหวัดต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ด้านระบบราง ๑) สรุปผลการศึกษาการไฟฟ้าทางคู่เส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย ผู้แทน ขร. รายงานว่า ขร. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R - Map) ซึ่งโครงการรถไฟช่วงจตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู ตามผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ สรุปได้ว่า รูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ขนาด ๑ เมตร ระยะทาง ๒๓๐ กิโลเมตร ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๓ จังหวัด โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่สถานีรถไฟจตุรัส ผ่านอำเภोजตุรัส อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอกอนสวรรค์ อำเภอแก้งคร้อ และอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ ก่อนเข้าสู่อำเภอชุมแพ และอำเภอสีชมพู จังหวัดขอนแก่น จากนั้นตัดผ่านอำเภอศรีบุญเรือง และอำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวน ๒๒ สถานี และมีย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) จำนวน ๔ แห่ง ซึ่งผลการศึกษา R - Map ของ ขร. เสนอให้มีโครงข่ายรถไฟของหนองบัวลำภู - เลย โดยการจัดลำดับความสำคัญของโครงการช่วงจตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู และช่วงหนองบัวลำภู - เลย ตามผลการศึกษา R - Map อยู่ในแผนงานระยะยาว (ปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๕) ทั้งนี้ การศึกษาทบทวนความเป็นไปได้ของโครงการสามารถดำเนินการให้เร็วขึ้นได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ๒) สรุปผลการศึกษาการไฟฟ้าทางคู่สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ผู้แทน รฟท. รายงานว่า ได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นเส้นทางรถไฟช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีรูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ขนาด ๑ เมตร ระยะทาง ๓๐๔ กิโลเมตร ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ และขอนแก่น มีจุดเริ่มต้นที่สถานีนครสวรรค์และสิ้นสุดที่สถานีบ้านไผ่ มีอุโมงค์รถไฟ ๓ แห่ง (รวมระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร) รวมทั้งปรับปรุงทางรถไฟสายเดิมช่วงชุมทางกุดน้ำใส - สถานีจตุรัส (จังหวัดชัยภูมิ) - ชุมทางบัวใหญ่ (จังหวัดนครราชสีมา) ระยะทางประมาณ ๖๖.๒๐ กิโลเมตร ทั้งนี้ ตามแผน R - Map ของ ขร. โครงการฯ อยู่ในแผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๕) หากจังหวัดชัยภูมิมีความประสงค์จะให้ รฟท. เร่งรัดศึกษาออกแบบโครงการ รฟท. จะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและขอให้ ขร. พิจารณาปรับแผนงานเพื่อศึกษาทบทวนความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) ให้เร็วขึ้น จากปี พ.ศ. ๒๕๗๓ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๖๙ โดยแบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ระยะที่ ๑ เส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - ชุมแพ และระยะที่ ๒ เส้นทางชุมแพ - หนองบัวลำภู - เลย และขอให้ รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อออกแบบรายละเอียดและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย และรถไฟทางคู่สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ต่อไป	ขร. รฟท.
๔. สรุปผลการดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ ห้วง ๗ วันอันตราย ผู้แทน ปก.ชัยภูมิ รายงานผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๗ (๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ - ๔ มกราคม ๒๕๖๗) ของจังหวัดชัยภูมิ ดังนี้ ๑) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ๔ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ จำนวน ๑ คน และมีผู้เสียชีวิต จำนวน ๓ คน ๒) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ทักษะไม่ดี และฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๓) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ รถจักรยานยนต์และรถกระบะ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ปก.ชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงสายรอง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ คือ ตอนชัยภูมิ - แก้งสนามนาง มีระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๕๕๐ ล้านบาท ระหว่าง กม.๑๕+๐๐๐ - ๑๗+๓๐๐ ระยะทาง ๒.๓ กิโลเมตร ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เนื่องจากติดโบราณสถานคลองบาราย ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาศึกษา ๑ ปี มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ
๖. โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ช่องสำราญ - หนองบัวโคก ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ๖.๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนช่องสำราญ - คำปิง ตอน ๑ ระหว่าง กม.๑๓๓+๒๕๐ - ๑๓๕+๙๗๘) ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนช่องสำราญ - คำปิง ตอน ๑ ระหว่าง กม.๑๓๓+๒๕๐ - ๑๓๕+๙๗๘) ปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ๖.๒ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนช่องสำราญ - คำปิง ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑๓๕+๙๗๘ - ๑๔๙+๖๓๐) ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ (สายเทพสถิต - บำเหน็จณรงค์ ตอนช่องสำราญ - คำปิง ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑๓๕+๙๗๘ - ๑๔๙+๖๓๐) ระยะทาง ๑๓.๖๕ กิโลเมตร ปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ๖.๓ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคก (ที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ) ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคก เพื่อขยายเป็น ๔ ช่องจราจร มีระยะทางประมาณ ๑๕ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ขจ.ชัยภูมิ เร่งรัดการดำเนินงานโครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนทางหลวงสายรอง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ชัยภูมิ - บัวใหญ่ และโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนคำปิง - หนองบัวโคก โดยเร็วต่อไป	ขท.ชัยภูมิ
๗. ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนทางหลวงที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ๗.๑ โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มี ๓ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ตอน โพนทอง - แก้งสนามนาง ระหว่าง กม.๑๕+๐๐๐ - ๑๖+๐๐๐ เพื่อขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑ กิโลเมตร ๒) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอน ช่องสำราญ - คำปิง ระหว่าง กม.๑๖๖+๙๕๐ - ๑๖๗+๙๕๐ เพื่อขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑ กิโลเมตร ๓) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ ตอน น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว ระหว่าง กม.๒๐๗+๐๐๐ - ๒๐๘+๐๐๐ ๐๐๐ เพื่อขยายช่องจราจร จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑ กิโลเมตร	ขท.ชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๗.๒ โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ มี ๒๐ โครงการ วงเงินทั้งสิ้น ๙๕๐ ล้านบาท ซึ่งมีทั้งโครงการขยายช่องจราจร จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร โครงการขยายเพิ่มความกว้างไหล่ทาง และโครงการก่อสร้างทางคู่ขนาน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๘. ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนทางหลวงชนบทที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ๘.๑ โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนทั้งสิ้น ๔๗ โครงการ ซึ่งได้ดำเนินการออกแบบและประมาณราคาแล้วเสร็จ ซึ่งแบ่งเป็นงานก่อสร้างยกระดับมาตรฐานทาง จำนวน ๕ โครงการ งานก่อสร้างสะพานขนาดกลาง จำนวน ๑ โครงการ งานบำรุงรักษาทางและสะพาน จำนวน ๒๖ โครงการ และงานอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๑๕ โครงการ ๘.๒ โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการที่เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๐๒ โครงการ ซึ่งแบ่งเป็นงานก่อสร้างยกระดับมาตรฐานทาง จำนวน ๑๐ โครงการ งานก่อสร้างสะพานขนาดกลาง จำนวน ๓ โครงการ งานบำรุงรักษาทางและสะพาน จำนวน ๔๗ โครงการ และงานอำนวยความปลอดภัย จำนวน ๔๒ โครงการ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ
๙. การออกแบบทางเลี้ยวเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองชัยภูมิมีแนวโครงข่ายเบื้องต้น ระยะทางรวมประมาณ ๕๒ กิโลเมตร โดยมีจุดตัดถนนสายหลักทั้งหมด ๖ จุด ได้แก่ ๑) บริเวณ ทล.๒๐๑ ตอนบ้านลี่ - สี่แยกโรงต้ม กม.๑๑๔+๘๐๐ ๒) บริเวณ ทล.๒๒๕ สายชัยภูมิ - บ้านเขว้า กม.๒๔๙+๕๐๐ ๓) บริเวณ ทล.๒๑๕๙ สายชัยภูมิ - หนองบัวแดง กม.๕+๐๐๐ ๔) บริเวณ ทล.๒๐๕๑ ตอนชัยภูมิ - ตาดโตน กม.๘+๕๐๐ ๕) บริเวณ ทล.๒๐๑ สายสี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ กม.๑๓๔+๕๐๐ และ ๖) บริเวณ ทล.๒๐๒ สายโพนทอง - แก้งสนามนาง กม.๗+๐๐๐ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาโครงการ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ
๑๐. ความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามคลองผืนน้ำ ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า โครงการสะพานข้ามคลองผืนน้ำ ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอนสี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ ระหว่าง กม.๑๒๘+๙๗๐ - ๑๓๑+๔๗๐ ระยะทางประมาณ ๒.๕ กิโลเมตร ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ
๑๑. การออกแบบก่อสร้างถนน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ สี่แยกโรงต้ม อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ผู้แทน ขท.ชัยภูมิ รายงานว่า การออกแบบก่อสร้างถนนทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอนสี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ กม.๑๒๖+๖๑๗ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ สี่แยกโรงต้ม อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาโครงการ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.ชัยภูมิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒. ข้อเสนอมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ทั้ง ๔ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย โครงการรถไฟทางคู่สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนสายหลัก และโครงการทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบให้จัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ดังนี้ ๑. โครงการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางบนถนนสายหลัก ๒. โครงการทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิวงแหวนรอบเมืองตอนเหนือ ๓. โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - เลย ๔. โครงการรถไฟทางคู่สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่	สนจ.ชัยภูมิ รฟท. ขท.ชัยภูมิ

ลำดับที่ ๓ จังหวัดนครราชสีมา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๕/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖
๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
๓. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗
๔. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๗
๕. การประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๔/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ระยะที่ ๑ (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) และระยะที่ ๒ (นครราชสีมา - หนองคาย) ผู้แทน ขร. ได้รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ระยะทาง ๒๕๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้า ดังนี้					ขร. รฟท. สผ.
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด รวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๗๖	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	รฟท. ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างกับผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มหกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๒.๑๘	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๕.๖๐	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๗.๓๒	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๕.๓๐	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๔	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๒๑.๓๐	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกราน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๘๕	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รพท. อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติสิ่งจ้างส่งรายงาน HIA ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๓๘	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้างความคืบหน้าร้อยละ ๔๗.๒๒	
ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๒๗.๓๙ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐					
๑.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย					
รพท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งมีความเห็นให้ รพท. ปรับปรุงรายงาน EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รพท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอกรม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓					
มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ					
ผู้แทน ขร. ได้รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้					
๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา					
ระยะทาง ๒๕๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้า ดังนี้					
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางไฮ	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางไฮ - บ้านไผ่	รพท. ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างกับผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๓.๕๑	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔๓.๘๗	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๒.๔๓	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕.๘๗	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๗	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒๖.๒๕	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓.๙๘	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๖	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๐.๔๐	
ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๐.๙๖ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๑.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ และได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ไปยัง สผ. ซึ่งมีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุง EIA ในรายละเอียด ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ จังหวัดนครราชสีมาได้จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง สัญญาที่ ๓ - ๕ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา และโครงการรถไฟทางคู่ สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขื่อนนาจร - ชุมทางถนนจิระ เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุม หลวงพ่อคุณ บริสุทโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา โดยมีข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ เสนอให้ รฟท. ปรับแบบจากคันดินเป็นทางรถไฟยกระดับทั้งรถไฟความเร็วสูง และรถไฟทางคู่ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา โดยช่วงโคกกรวด - บ้านใหม่รถไฟความเร็วสูงจะปรับรูปแบบจากคันดินถม มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ดังนี้					
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโคก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโคก - บ้านไผ่	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๒๖	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖๓.๐๘	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๐.๑๘	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๕.๓๕	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗.๐๗	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๓๐	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๑.๕๖	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๐.๔๔	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างและส่งรายงานประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยู่ภายใต้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๒.๐๕	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๓.๖๔	
ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๒.๘๗ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๑.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ โดย คชก. เห็นสมควรให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๑๗๙,๔๑๒ ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ดังนี้					

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตอนที่	ระยะทาง (กม.)	สัญญา ก่อสร้าง	รายละเอียดพื้นที่	สถานะ	ทั้งนี้ ภาพรวมของงานก่อสร้างโครงการฯ มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๔.๒๒ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ ๑.๒ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย รฟท. ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตรแล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) เห็นสมควรให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการฯ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ
๑	๓.๕๐	๑ - ๑	กลางดง - ปางอโศก	ทล. ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ	
๒	๑๑.๐๐	๒ - ๑	สีคิ้ว - กุดจิก	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	
๓	-	๒ - ๓	ระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร	อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบ ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๙๒	
๔	๓๐.๒๑	๓ - ๑	แก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๔๗	
๕	๑๒.๒๓	๓ - ๒	งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๖๙.๘๔	
๖	๒๖.๑๐	๓ - ๓	บ้านไผ่ - ลำตะคอง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๐๐	
๗	๓๗.๔๕	๓ - ๔	ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๗๖.๘๔	
๘	๑๒.๓๘	๓ - ๕	โคกกรวด - นครราชสีมา	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๘.๓๐	
๙	๑๕.๒๑	๔ - ๑	บางซื่อ - ดอนเมือง	กำหนดให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดำเนินการก่อสร้างให้โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) อยู่ระหว่างเจรจาแก้ไขสัญญากับภาคเอกชน	
๑๐	๒๑.๘๐	๔ - ๒	ดอนเมือง - นวนคร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๐.๕๖	
๑๑	๒๓.๐๐	๔ - ๓	นวนคร - บ้านโพธิ์	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๓๕.๔๗	
๑๒	-	๔ - ๔	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (Depot)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๑๔.๓๕	
๑๓	๑๓.๓๐	๔ - ๕	บ้านโพธิ์ - พระแก้ว	รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง และส่งรายงานประเมินผลกระทบด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) ประเด็นมรดกโลกที่สถานีอยุธยาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา	
๑๔	๓๑.๖๐	๔ - ๖	พระแก้ว - สระบุรี	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๔.๒๕	
๑๕	๑๒.๙๙	๔ - ๗	สระบุรี - แก่งคอย	อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๕๕.๖๕	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบา - ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญาที่ ๑ (มาบะเบา - คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๓๑ ๒) สัญญาที่ ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนรูปแบบคันทางรถไฟช่วงที่ผ่านเทศบาลตำบลบ้านใหม่ตามข้อเรียกร้องของประชาชนในชุมชน ๓) สัญญาที่ ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๑๙ ๒.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมนำเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมนำเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป และจากการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมหลวงพ่อดุณ ปรีสุทโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ สัญญา ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ มีการพิจารณาแนวทางที่เหมาะสม ๔ แนวทาง ดังนี้ ๑) แนวทางที่ ๑ ใช้แนวเส้นทางรถไฟเดิมเข้าเมืองนครราชสีมา ระยะทาง ๔๓.๕๔ กิโลเมตร ๒) แนวทางที่ ๒ แนวเส้นทางเบี่ยงซ้ายออกจากสถานีโคกกรวดตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (M๖) ไปตามแนวเส้นทาง MR๒ แล้วไปบรรจบทางรถไฟเดิมที่สถานีรถไฟหนองแมว ระยะทาง ๗๒.๑๕ กิโลเมตร ๓) แนวทางที่ ๓ แนวเส้นทางเบี่ยงซ้ายออกจากสถานีโคกกรวดไปตามแนวทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ แล้วไปบรรจบทางรถไฟเดิมที่สถานีรถไฟบ้านหนองก้านจา ระยะทาง ๖๐.๔๘ กิโลเมตร ๔) แนวทางที่ ๓ แนวเส้นทางเบี่ยงซ้ายออกจากสถานีโคกกรวดไปตามแนวทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ แล้วไปบรรจบทางรถไฟเดิมที่สถานีรถไฟบ้านหนองก้านจา ระยะทาง ๖๐.๔๘ กิโลเมตร ซึ่ง รฟท. จะได้พิจารณานำเสนอทั้ง ๔ แนวทาง โดยแนวทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด คือ แนวทางที่ ๑ ใช้แนวเส้นทางรถไฟเดิมโดยไม่ทุบสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณโรงแรมสีมธานี โดยจะเสนอ คค. เพื่อพิจารณาพร้อมกับการขอปรับแบบโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงโคกกรวด - บ้านใหม่ จากคันดิน เป็นตอม่อทางรถไฟยกระดับไปในคราวเดียวกัน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมนำเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขร. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบา - ชุมทางถนนจิระ การก่อสร้างงานโยธาแบ่งเป็น ๓ สัญญา ได้แก่ (๑) สัญญาที่ ๑ (มาบะเบา - คลองขนานจิตร) ระยะทาง ๕๘ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๓๑ (๒) สัญญาที่ ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร รฟท. อยู่ระหว่างปรับแบบโครงสร้างทางรถไฟให้เป็นทางรถไฟยกระดับข้ามสะพาน	ขร. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
บริเวณทางเลี้ยวเมืองและสะพานบริเวณโรงแรมสีมธานี และจัดทำรายงาน EIA เพิ่มเติม (๓) สัญญาที่ ๓ (อุโมงค์รถไฟ) ระยะทาง ๕ กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๑๙ ๒.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร รฟท. ได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมนำเสนอ คค. เพื่อนำเสนอ ครม. ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	
๓. ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ผู้แทน รฟม. รายงานต่อที่ประชุมว่า รฟม. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) 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 มีมูลค่าการลงทุนค่อนข้างสูง รายได้จากการเดินรถไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ประกอบกับ คค. ได้มอบนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและกำหนดแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อยางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค รฟม. จึงมอบหมายให้ที่ปรึกษาศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสมเพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖ ได้รับทราบผลการเปรียบเทียบทางเลือกเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ โดย รฟม. ได้เสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมต่อ คค. เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ ซึ่ง คค. ได้ประชุมหารือร่วมกับ สนข. และ รฟม. เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ เกี่ยวกับรูปแบบระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าและทางเลือกการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเมืองหลักภูมิภาค รวมทั้งจังหวัดนครราชสีมาด้วย และ รฟม. ได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ รายงานผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ สายสีแดง ที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นโครงสร้างระดับดินตลอดเส้นทาง โดยใช้ระบบรถไฟฟ้าล้อยาง (Rubber - Tired Tram) และโครงการระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมา สายสีเขียวที่ยังคงแนวเส้นทางและโครงสร้างระดับดินตามเดิม แต่ปรับเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าจาก Street - running Light Rail เป็นรถไฟฟ้าล้อยาง (Rubber - Tired Tram) ปัจจุบันอยู่ระหว่าง คค. พิจารณา มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน สนข. และผู้แทน รฟม. ได้ร่วมกันนำเสนอข้อมูล สรุปได้ว่า สนข. ได้ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๐ โดยผลการศึกษาสรุปโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย ๑) สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง ๑๑.๑๗ กิโลเมตร ๒) สายสีส้ม (แยกประโดก - ถนนช้างเผือก - คูเมืองเก่า) ระยะทาง ๙.๘๑ กิโลเมตร ๓) สายสีม่วง (ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง ๗.๑๔ กิโลเมตร โดยเส้นทางสายสีเขียวและสายสีส้มมีความเหมาะสมที่จะดำเนินการก่อน และในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติรับทราบผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา และมอบให้ รฟม. รับผิดชอบดำเนินการ โดยให้ดำเนินโครงการตามลำดับความสำคัญ ๑ เส้นทางก่อน ซึ่ง สนข. ได้ประชุมหารือร่วมกับ รฟม. เห็นควรดำเนินการสายสีเขียวก่อน จากนั้น รฟม. ได้ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์	รฟม. สนข. ขร.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
รวมทั้งศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณา โดยระบบรถไฟฟ้าอย่าง (Rubber - Tyred Tram) ที่ใช้ระบบจ่ายไฟฟ้าแบบไร้สาย (Wire - Free) รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งระดับดินจะมีความเหมาะสมทั้งทางเทคนิคและทางเศรษฐศาสตร์ โดย คค. ได้สั่งการเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๗ มอบหมายให้ รฟม. รับความเห็นของ สนข. และ ขร. เกี่ยวกับการสร้างความรับรู้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ได้รับรู้ข้อมูลที่ถูกต้องและทั่วถึงประเด็นลักษณะกายภาพของพื้นที่ รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม และพิจารณาข้อกฎหมายและประเด็นด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการเดินรถโดยใช้ทางวิ่งร่วมกับยานพาหนะอื่น (Shared Lane) ให้ครบถ้วนก่อนนำเสนอ คจร. ต่อไป ส่วนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ (EIA) คชก. ได้ประชุมเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ มีมติให้ รฟม. ปรับปรุงรายงาน EIA ในประเด็นความปลอดภัยของการเดินรถไฟฟ้าโดยใช้ทางวิ่งร่วมกับยานพาหนะอื่น ประเด็นข้อกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้ และการขอใช้พื้นที่ถนนของ ทล. เป็นต้น ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการผู้แทน สนข. รายงานเพิ่มเติมว่า จากการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องฯ เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมหลวงพ่อกุณ บริสุทโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนริสสวัสดิ์) ให้ รฟม. พิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับเส้นทางสายสีเขียวให้ผนวกรวมแนวเส้นทางสายสีม่วง นั้น สนข. เห็นว่าเนื่องจากในช่วงที่ สนข. ศึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ ได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน ๓ ครั้ง และจัดเพิ่มเติมอีก ๑ ครั้ง รวมทั้งได้จัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน ๒ ครั้ง ซึ่งได้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหน่วยงานภาครัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน ประชาชน และนักเรียนนักศึกษา จึงนำมาสู่การสรุปผลการศึกษาเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ๓ เส้นทาง ซึ่ง รฟม. ได้นำเส้นทางนำร่องสายสีเขียวไปศึกษาออกแบบตามขั้นตอน รวมทั้งได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางมากกว่า ๓ ครั้ง อย่างไรก็ตามหากที่ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องฯ มีความประสงค์ขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางที่ รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการควรมีการจัดทำเอกสารทางวิชาการเพื่อเปรียบเทียบความเหมาะสมระหว่างเส้นทางสายสีเขียวและเส้นทางใหม่ พร้อมทั้งดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในเขต ทน.นครราชสีมา มาตามแนวเส้นทางใหม่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ต่อไป ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า แนวเส้นทางใหม่ตามที่ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องฯ เสนอ สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินการของ รฟม. ในเส้นทางสายสีเขียว ซึ่งเส้นทางสายสีเขียวของ รฟม. ยังมีประเด็นที่ต้องการความชัดเจนในเรื่องของการใช้เขตทางเดินรถไฟฟ้าร่วมกับการจราจรบนถนน หากไม่สามารถจัดให้มีทางเฉพาะสำหรับรถไฟฟ้ารางเบาได้จะอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ รฟม. หรือไม่ และเรื่องความปลอดภัยในการเดินรถที่อาจเกิดกรณีรถประเภทอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน ขับตัดหน้าหรือชนเข้ากับรถไฟฟ้ารางเบาแม้มีทางเฉพาะรถไฟฟ้าแล้วก็ตามเช่นบริเวณจุดตัดทางแยก เป็นต้น ซึ่งเป็นประเด็นที่ คชก. มีความเห็นให้ รฟม. รับไปพิจารณาเพิ่มเติมในรายงาน EIA รวมทั้งเรื่องขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ รฟม. กรณีต้องจัดเดินรถไฟฟ้ารางเบา ร่วมกับการจราจรบนถนน (Shared Lane) ที่ควรหรือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาด้วย ซึ่งกระบวนการเหล่านี้ทำให้ รฟม. ต้องใช้ขั้นตอนการดำเนินการเป็นระยะเวลาค่อนข้างมาก ประกอบกับจังหวัดนครราชสีมาที่กำหนดจะจัดงานพืชสวนโลกในปี ๒๕๗๒ ดังนั้นหากจังหวัดนครราชสีมาได้นำเส้นทางตามที่ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องฯ ได้นำเสนอไปกำหนดเป็นเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางได้ก่อนจะเกิดประโยชน์ต่อจังหวัดอย่างมาก ทั้งนี้ สขจ.นครราชสีมา อยู่ระหว่างพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองให้เชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมาจึงสามารถนำเส้นทางดังกล่าวไปพิจารณาร่วมด้วย โดยสามารถกำหนดให้ต้องใช้รถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ในการให้บริการ ซึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมในจังหวัดนครราชสีมามีศักยภาพในการผลิตรถโดยสารไฟฟ้าจึงสามารถส่งเสริมให้มีบริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าในเขตเมืองได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม สขจ. มีกำหนดจะจัดประชุมกลุ่มย่อยโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ในช่วงเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ซึ่งประเด็นเรื่องระบบขนส่งสาธารณะสามารถนำเสนอเป็นข้อมูลเพิ่มเติมในการประชุมกลุ่มย่อยของ สนข. ดังกล่าวได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน รฟม. รายงานต่อที่ประชุมสรุปได้ว่า รฟม. ได้มีหนังสือรายงานผลการเปรียบเทียบรูปแบบเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ ต่อมา คค. ได้มีหนังสือถึง รฟม. ให้พิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของ สนข. และ ขร. ไปประกอบการดำเนินงานก่อนนำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสม ซึ่ง รฟม. ได้ประสาน สนข. เพื่อขอบรรจุเรื่องในวาระการประชุม คจร. แล้ว ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างเตรียมการประชุม คจร. การเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการ รฟม. พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าระบบรถไฟฟ้าแบบล้อยาง (Rubber - Tyred Tram) มีความเหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว เนื่องจากระบบรถรางไฟฟ้าแบบล้อยาง เป็นระบบที่มีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้ในระยะยาว เทคโนโลยีมีความน่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่จะช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการได้มากกว่า รวมถึงรูปแบบการใช้พลังงานมีความสอดคล้องกับพื้นที่เขตเมืองนครราชสีมา ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า หน้าหลักของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาจะต้องเพิ่มจำนวนผู้ใช้รถขนส่งสาธารณะและลดจำนวนผู้ใช้รถส่วนบุคคลให้ได้มากที่สุด จึงขอเสนอเส้นทางใหม่ของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๒ เส้นทาง ดังนี้ ๑) เส้นทางที่ ๑ สายสีส้ม ซึ่งเป็นเส้น Backbone ของจังหวัดนครราชสีมา โดยเริ่มจากโรงเรียนอนุบาลรัตนราชกัญญาราชวิทยาลัย - โรงเรียนราชสีมาวิทยาลัย - ตลาดเซฟวัน - ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์นครราชสีมา - สามแยกนครราชสีมา - โรงเรียนสุรนารีวิทยา - ประตูน้ำ - มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ - บ้านเกาะ - จอหอ ซึ่งเส้นทางที่เสนอนี้เป็นเส้นทางที่มีปริมาณรถยนต์มากที่สุด และมีการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน ๒) เส้นทางที่ ๒ สายสีแดง ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟนครราชสีมา โดยเริ่มจากโคกกรวด - บ้านเดื่อ - ภูเขาลาด - โรงแรมสีมาธานี - สีบศิริ - สวนภูมิรักษ์ ๒ - สถานีรถไฟนครราชสีมา - เทศบาลนครนครราชสีมา - เบญจรงค์ - สะพานหัวทะเล - มหาชัย - บ้านเกาะ ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. ให้ความเห็นว่า ข้อเสนอแนวเส้นทางใหม่ดังกล่าวเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่เป็นประโยชน์ต่อจังหวัดนครราชสีมา อย่างไรก็ดี แนวเส้นทางขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาตามผลการศึกษาของ สนข. ได้ผ่านความเห็นชอบจาก คจร. และเสนอ ครม. แล้ว และ รฟม. ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการในเส้นทางนำร่องสายสีเขียวก่อน ดังนั้น สนข. และ รฟม. จึงต้องดำเนินการตามมติ คจร. อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของแนวเส้นทางขนส่งสาธารณะที่ผ่านมติ คจร. แล้ว หากจังหวัดต้องการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางก็สามารถทำได้ โดยจังหวัดต้องเป็นผู้เสนอขอเปลี่ยนแปลง เช่น กรณีของจังหวัดขอนแก่นได้จ้างที่ปรึกษาจัดทำผลการศึกษาวิเคราะห์เพื่อเปลี่ยนแปลงรายละเอียดเส้นทางสายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) ที่ สนข. ได้ศึกษาเป็นเส้นทางนำร่อง รวมทั้งจังหวัดขอนแก่นได้จัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในเขต ทน.ขอนแก่น ซึ่งเห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางบางช่วง โดยจังหวัดขอนแก่นขอรับไปดำเนินการในเส้นทางสายสีแดงเองและได้เสนอ คจร. แล้ว จึงสามารถดำเนินการได้ ดังนั้น หอการค้าจังหวัดนครราชสีมา และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำเสนอทางเลือกแนวเส้นทางขนส่งสาธารณะโดยจ้างที่ปรึกษาหรือสถาบันการศึกษาจัดทำเป็นเอกสารทางวิชาการนำเสนอผลการศึกษาแนวเส้นทางขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาที่มีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ชัดเจนครบถ้วน รวมทั้งจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ จึงจะสามารถนำไปปฏิบัติต่อไปได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดวันในการประชุมหารือเพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนต่อไป ผู้แทน รฟม. รายงานต่อที่ประชุมว่า ได้ปรับแผนดำเนินการให้สามารถเปิดบริการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ได้ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๗๔ โดยจะนำเสนอเข้าสู่ที่ประชุม คจร. ซึ่งคาดว่าจะจัดประชุมในเดือนกันยายน ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) นครราชสีมา ผู้แทน กทท. รายงานต่อที่ประชุมว่า กทท. ได้ประชุมหารือแนวทางการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ร่วมกับ สนข. เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๖ โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๑) ปัญหาที่พบบ่อยในพื้นที่ท่าเรือบก (Dry Port) ได้มีการออกแบบทางวิศวกรรมในการยกระดับพื้นที่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบที่ได้มีการยกระดับ เพื่อป้องกันน้ำท่วม รวมถึงการระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมไว้แล้ว รวมทั้งเส้นทางเข้า - ออกพื้นที่ท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อให้สามารถขนส่งตู้สินค้าได้อย่างสะดวก อาทิ ทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) และรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ ๒) การรองรับปริมาณสินค้าของท่าเรือบก (Dry Port) โดย สนข. ดำเนินการศึกษาพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งพิจารณาจากการรองรับปริมาณสินค้าทางรางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ และนครราชสีมา) รวมถึงนิคมอุตสาหกรรมบริเวณใกล้เคียงที่จะเห็นว่าให้มีปริมาณสินค้า ที่มากพอจะมาใช้บริการ และคุ้มค่าต่อการขนส่งด้วยระบบโลจิสติกส์ที่จะทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย และมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าเข้า - ออก อย่างไรก็ดี หากพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณตำบลหนองไข่น้ำ จะเป็นการรองรับสินค้าทางรางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (จังหวัดอุดรธานีและหนองคาย) ซึ่งต้องใช้เวลาในการสลับหัวลากรถไฟที่ชุมทางถนนจิระประมาณ ๔๐ นาที ส่งผลให้ผู้ประกอบการอาจเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางรถบรรทุกแทนระบบรางในเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ การรองรับปริมาณสินค้าสำหรับจังหวัดอุดรธานีและหนองคาย ได้กำหนดแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่นรองรับไว้ด้วยอยู่แล้ว ๓) หาก กทท. มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา ควรศึกษาวิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่จะมาใช้บริการในพื้นที่ใหม่ รวมถึงวิเคราะห์แผนการลงทุนและเงื่อนไขการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป กทท. จะนำความเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ให้มีความรอบคอบและครอบคลุมในทุกด้านต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน กทท. รายงานต่อที่ประชุมว่า กทท. ได้ประชุมหารือแนวทางการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ร่วมกับ สนข. เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๖ โดย สนข. มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะว่า หาก กทท. มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา ควรศึกษาวิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่จะมาใช้บริการในพื้นที่ใหม่ รวมถึงวิเคราะห์แผนการลงทุนและเงื่อนไขการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย ประกอบกับ กทท. อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่น ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ ซึ่ง กทท. จะนำความเห็นและข้อเสนอแนะของ สนข. และผลการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการจัดทำขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) ท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน กทท. รายงานต่อที่ประชุมว่า กทท. อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่น ซึ่ง กทท. จะนำผลการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของ Dry Port จังหวัดขอนแก่น มาเป็นต้นแบบในการดำเนินการ Dry Port จังหวัดนครราชสีมาต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ Dry Port จังหวัดนครราชสีมา นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีหนังสือเชิญประชุมไปถึง กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยกำหนดจัดประชุมในวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องประชุมหลวงพ่อกุณ บิรุสโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา หากได้ผลประกอบการใดจะนำเรียนต่อที่ประชุมในครั้งถัดไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ	กทท. สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากผู้แทน กทท. มีภารกิจเร่งด่วน ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ จึงได้เตรียมข้อมูลเพื่อรายงานต่อที่ประชุมว่า กทท. อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา โดยได้ลงพื้นที่ที่ตำบลหนองไข่น้ำ อำเภอเมืองนครราชสีมา และตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน โดยอยู่ระหว่างการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของ Dry Port จังหวัดนครราชสีมา ในทำเลพื้นที่ทั้งสองแห่งดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	
๕. ความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M6) และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M6) มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๔๒ โดยช่วงอำเภอปากช่อง - อำเภอสีคิ้ว - อำเภอขามทะเลสอ - อำเภอเมืองนครราชสีมา ระยะทาง ๘๐ กิโลเมตร จะเปิดให้บริการในวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ โดยมีจุดขึ้น - ลง จำนวน ๔ จุด ได้แก่ ๑.๑) ศูนย์พักพิงศูนย์จราจรจัดนครชัยบุรินทร์ ๑.๒) ด่านเก็บเงินสีคิ้ว ๑.๓) ด่านเก็บเงินขามทะเลสอ ๑.๔) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๔ ๒) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม. ๑๑๒๐ (ถนนสุนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา มีความคืบหน้าร้อยละ ๕๒.๑๔ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M๖) มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๖.๙๑๘ คาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ส่วนโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม. ๑๑๒๐ (ถนนสุนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา มีความคืบหน้าร้อยละ ๖๐.๐๐๗ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M๖) มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๗.๖๙๓ คาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ส่วนโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับ ทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๗.๘๗๘ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา หรือมอเตอร์เวย์ (M๖) มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๑๔ คาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ส่วนโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมสายบางปะอิน - นครราชสีมา กับทางหลวงชนบท นม.๑๑๒๐ (ถนนสุนารี ๒) อำเภอเมืองนครราชสีมา มีความคืบหน้าร้อยละ ๘๕.๑๐ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	ทล.
๖. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) ระยะทาง ๑.๓๕ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ - ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๑,๐๘๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๒.๔๗๘ เร็วกว่าแผนการดำเนินงานร้อยละ ๑.๔๔๓	ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ระยะทาง ๑.๑๘๑ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๙๖๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๑.๖๖๒ ซ้ำกว่าแผนการดำเนินงานร้อยละ ๑.๐๕๑ ปัจจุบันได้ทำการเปิดเบี่ยงจราจร เพื่อทำการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ฟังละ ๑ ช่องจราจร (ไป - กลับ) ตั้งแต่ กม.๑๔๘+๕๕๒ (หน้าโรงเรียนเทศบาล ๔ เพาะชำ) ถึง กม.๑๔๗+๓๗๑ (หน้าปั้มน้ำมัน PT) ตั้งแต่วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ซึ่งยังคงเหลือช่องจราจรให้ใช้สัญจร ฟังละ ๓ ช่องจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ - ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๑,๐๘๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๓.๒๔๒ เร็วกว่าแผนการดำเนินงานร้อยละ ๑.๒๙๗ ๒) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ระยะทาง ๑.๑๘๑ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๙๖๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๑๒.๒๗๙ เร็วกว่าแผนการดำเนินงานร้อยละ ๔.๑๓๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ - ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๑,๐๘๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๑๖.๐๗๙ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ๒) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ระยะทาง ๑.๑๘๑ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๙๖๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๒๑.๗๔๙ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุม สรุปได้ ดังนี้ ๑) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดถนนช้างเผือก ตัดถนนสิริราชธานี (แยกประโดก) ระยะทาง ๑.๗๕ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖ - ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๑,๐๘๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๑๙.๖๖๖ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) โครงการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ (แยกนครราชสีมา) ระยะทาง ๑.๑๘๑ กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๖ ระยะเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๙ รวมระยะเวลา ๙๖๐ วัน มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๕.๔๑ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	
๗. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ และโครงการวงแหวนเชื่อมรอบเมืองแยกสวนสัตว์จุดตัดแยกทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ มีโครงการทั้งสิ้น ๗ โครงการ ระยะทาง ๑๑๓ กิโลเมตร ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒ (ด้านเหนือ) ระยะทาง ๑๔.๙๐๗ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๑ ระยะทาง ๘.๑๑๘ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๕.๖๗ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๐๖๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๖๖.๔๘ ๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๓ ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๕.๕๕ ๕) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ระยะทาง ๖ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๐.๘๙ ๖) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ระยะทาง ๒.๖๒๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๐.๑๑ ๗) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ บ้านหนองยาง - บ้านหมูสี ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๓๓.๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ มีโครงการทั้งสิ้น ๗ โครงการ ระยะทาง ๑๑๓ กิโลเมตร ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒ (ด้านเหนือ) ระยะทาง ๑๔.๙๐๗ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๑ ระยะทาง ๘.๑๑๘ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๘๕.๖๑๘ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๐๖๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๐.๓๖๑ ๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๓ ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๘.๐๑๘ ๕) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๖.๖๒๙ ๖) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ ตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ระยะทาง ๒.๖๒๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๒.๐๙๕ ๗) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ บ้านหนองยาง - บ้านหมูสี ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๔๕.๔๐๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ มีโครงการทั้งสิ้น ๗ โครงการ ระยะทาง ๑๑๓ กิโลเมตร ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒ (ด้านเหนือ) ระยะทาง ๑๔.๙๐๗ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๑ ระยะทาง ๘.๑๑๘ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๓.๗๔๕ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๐๖๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๖.๑๔๗ ๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๓ ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๙.๓๘๐ ๕) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ระยะทาง ๖ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๘๔.๕๑๒ ๖) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ กับทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ระยะทาง ๒.๖๒๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙.๐๗๑ ๗) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ บ้านหนองยาง - บ้านหมูสี ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๖๕.๑๔๕ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ทล. รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา สาย ๒๙๐ ประกอบด้วยโครงการทั้งสิ้น ๗ โครงการ ระยะทาง ๑๑๓ กิโลเมตร ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒ (ด้านเหนือ) ระยะทาง ๑๔.๙๐๗ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๑ ระยะทาง ๘.๑๑๘ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๓.๗๔๕ ๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๒ ระยะทาง ๔.๐๖๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๘.๓๐๓ ๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข ๒ บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (ด้านใต้) ตอน ๓ ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๙.๙๔๕ ๕) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๙๐.๓๓๖ ๖) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ บ้านหนองยาง - บ้านหมูสี ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๕.๖๓๘ ๗) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๒๔ กับทางหลวงหมายเลข ๒๙๐ ระยะทาง ๒.๖๒๑ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๒๓.๕๐๕ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	
๘. ความคืบหน้าโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า สนข. ได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ โดยจัดสัมมนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประกอบด้วย จังหวัดชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และสุรินทร์	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมณกยูง ๓ โรงแรมเซนเตอร์พอยต์ เทอร์มินอล ๒๑ โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายชินนทร์ ทองสุข) เป็นประธานเปิดการสัมมนา มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุม จำนวน ๖๕ คน และผ่านช่องทาง Facebook Live จำนวน ๒๒ คน โดยมีผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พลังงานจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาเกษตรกรจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งด้านศุลกากรในพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงข่ายถนน โครงข่ายทางรถไฟ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งสาธารณะ การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เรื่องด้านศุลกากรและการค้าชายแดน สนข. จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการฯ ทั้งนี้ สนข. จะจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในภาคเหนือ จำนวน ๑๗ จังหวัด และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๒๐ จังหวัด ในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๗ เพื่อรับข้อมูลความต้องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจากกลุ่มเป้าหมายของแต่ละจังหวัดต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ กันยายน ๒๕๖๖ โดยจัดสัมมนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประกอบด้วย จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมณกยูง ๓ โรงแรมเซนเตอร์พอยต์ เทอร์มินอล ๒๑ โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายชินนทร์ ทองสุข) เป็นประธานเปิดการสัมมนา มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุม จำนวน ๖๕ คน และผ่านช่องทาง Facebook Live จำนวน ๒๒ คน ที่เป็นผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พลังงานจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาเกษตรกรจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งด้านศุลกากรในพื้นที่ เป็นต้น โดย สนข. จะนำประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการฯ ทั้งนี้ สนข. จะจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด และภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด ในช่วงเดือนมีนาคม - มิถุนายน ๒๕๖๗ และมีกำหนดจะจัดประชุมกลุ่มย่อยในจังหวัดนครราชสีมา ช่วงเดือนเมษายน ๒๕๖๗ เพื่อรับข้อมูลความต้องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจากกลุ่มเป้าหมายของแต่ละจังหวัดต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานว่า สนข. ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัด ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน ๒๕๖๗ และจะจัดประชุมกลุ่มย่อย เป็นรายจังหวัดในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ในช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ๒๕๖๗ ทั้งนี้ การจัดประชุมกลุ่มย่อยที่จังหวัดนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมทวีสิน ชั้น ๕ โรงแรมโคราชไฮเต็ล อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายกิตติศักดิ์ ธีระวัฒนา) ได้เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมกลุ่มย่อย และมีผู้เข้าร่วมประชุมที่เป็นผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครราชสีมา สำนักงานพลังงานจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานเกษตรจังหวัดนครราชสีมา สภาเกษตรกรจังหวัดนครราชสีมา รวมทั้งผู้ประกอบการด้านการผลิตและขนส่ง ผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัดและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมและร่วมแสดงความคิดเห็นที่สำคัญเป็นประโยชน์ต่อโครงการ โดย สนข. จะได้นำข้อมูลและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้รับไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ในโครงการศึกษาฯ ตามขั้นตอน ซึ่งเมื่อได้ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นแล้ว สนข. จะนำเสนอในการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ภายหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) แล้วต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สนข. รายงานต่อที่ประชุมว่า ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเป็นรายจังหวัดในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน ๒๕๖๗ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ในช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ๒๕๖๗ ทั้งนี้ การจัดประชุมกลุ่มย่อยที่จังหวัดนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมทิวสินธุ์ ชั้น ๕ โรงแรมโคราชไฮเต็ล อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายกิตติศักดิ์ ชีระวัฒนา) ได้เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมกลุ่มย่อย และมีผู้เข้าร่วมประชุมที่เป็นผู้แทนกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครราชสีมา สำนักงานพลังงานจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานเกษตรจังหวัดนครราชสีมา สภาเกษตรกรจังหวัดนครราชสีมา รวมทั้งผู้ประกอบการด้านการผลิตและขนส่ง ผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัด และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมและร่วมแสดงความคิดเห็นที่สำคัญ เป็นประโยชน์ต่อโครงการ โดย สนข. อยู่ระหว่างนำข้อมูล และข้อเสนอแนะที่ได้รับไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ในโครงการศึกษาฯ ตามขั้นตอน ซึ่งเมื่อได้ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นแล้ว สนข. จะนำเสนอในการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ภายหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) แล้ว โดยคาดว่าจะจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบ	
๙. ความคืบหน้าการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณบริษัท เสริมสุข จำกัด ผู้แทน ขท.นครราชสีมาที่ ๓ รายงานต่อที่ประชุมว่า จากมติที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๖ มอบหมายให้ ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ดำเนินการติดตั้งไฟจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณบริษัท เสริมสุข จำกัด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติโครงการจากส่วนกลาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ขท.นครราชสีมาที่ ๓ รายงานต่อที่ประชุมว่า จากมติที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๖ มอบหมายให้ ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ดำเนินการติดตั้งไฟจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณบริษัท เสริมสุข จำกัด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติโครงการจากส่วนกลาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน ขท.นครราชสีมาที่ ๓ รายงานต่อที่ประชุมว่า จากมติที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๖ มอบหมายให้ ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณบริษัท เสริมสุข จำกัด ซึ่ง ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ได้มีหนังสือถึงสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. เพื่อขอให้พิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามมติ อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณา มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท. นครราชสีมาที่ ๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครราชสีมา ผู้แทน ทน.นครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้ ๑) งานปรับปรุงถนนในเขต ทน.นครราชสีมา ภายหลังจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดนครราชสีมา นำสายไฟลงดิน จำนวน ๒๑ สายทาง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๘ สายทาง และอยู่ระหว่างจัดหาตัวผู้รับจ้าง จำนวน ๓ สายทาง คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ ๒) การติดตั้งและยกเลิกป้ายห้ามจอดบนถนนในเขต ทน.นครราชสีมา ได้ประสานกับตำรวจจราจร ยกเลิกป้ายห้ามจอดบนถนนชุมพล หลังอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี ๓) การปรับเวลาสัญญาณไฟจราจรบนถนนร่วมรังษี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการของบประมาณ เพื่อติดตั้งสัญญาณไฟจราจรชุดใหม่ เนื่องจากสัญญาณไฟจราจรชุดเดิมมีอายุการใช้งานนานและชำรุดบ่อยครั้ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน ทน.นครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมสรุปได้ ดังนี้ งานปรับปรุงถนนในเขต ทน.นครราชสีมา ภายหลังจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดนครราชสีมา นำสายไฟลงดิน จำนวน ๒๑ สายทาง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๘ สายทาง และอยู่ระหว่างจัดหาตัวผู้รับจ้าง ๓ สายทาง คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	ทน.นครราชสีมา
๑๑. ความคืบหน้าผลการซ่อมแซมปรับปรุงถนนสาย นม. ๓๐๖๐ อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ผู้แทน สทช.ที่ ๕ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนสาย นม.๓๐๖๐ แยกทล. ๓๐๔ - บ้านซับพลู อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง ๔๕.๘ กิโลเมตร ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ แต่มีสภาพผิวจราจรชำรุดเป็นช่วง ๆ โดย สทช.ที่ ๕ ได้ดำเนินการสำรวจถนนที่ชำรุดแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปูผิวทาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๖ รับทราบ ผู้แทน สทช.ที่ ๕ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนสาย นม.๓๐๖๐ แยกทล. ๓๐๔ - บ้านซับพลู อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง ๔๕.๘ กิโลเมตร ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ แต่มีสภาพผิวจราจรชำรุดเป็นช่วง ๆ โดย สทช.ที่ ๕ ได้สำรวจถนนที่ชำรุดเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการซ่อมแซมถนนโดยการปูผิวทาง คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ ผู้แทน สทช.ที่ ๕ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างถนนสาย นม.๓๐๖๐ แยกทล.๓๐๔ - บ้านซับพลู อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง ๔๕.๘ กิโลเมตร ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้งานมาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว จึงมีสภาพผิวจราจรชำรุดเป็นช่วง ๆ โดย สทช.ที่ ๕ ได้ดำเนินการซ่อมแซมถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ	สทช.ที่ ๕
๑๒. การขอเปิดเชื่อมต่อถนนเป็นสี่แยกไฟแดงทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอนดอนขวาง - โพธิ์กลาง บริเวณทางแยกเข้ามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผู้แทน ขท.นครราชสีมาที่ ๓ รายงานต่อที่ประชุมว่า ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอนควมคุม ๐๕๐๒ ตอนดอนขวาง - โพธิ์กลาง เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจรแบ่งทิศทางไป - กลับ ข้างละ ๒ ช่องจราจร มีปริมาณจราจรเฉลี่ย ๒๕,๗๗๖ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกคิดเป็นร้อยละ ๑๑.๗๔ ซึ่ง สทช.ที่ ๕ ได้ขออนุญาตเชื่อมทางบนถนนสายทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ และได้รับอนุญาตจาก ทล. เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยมีเงื่อนไขการอนุญาตไม่ให้มีการเชื่อมทางเป็นสี่แยกสัญญาณไฟจราจร และให้เชื่อมแบบ Refuge Island บังคับให้ใช้วิธีกลับรถที่จุดกลับรถแทน ต่อมาเทศบาลตำบลโพธิ์กลางมีความประสงค์จะให้บริเวณช่วง กม. ๒๙๓+๓๐๐ เปิดเป็นสี่แยกโดยใช้สัญญาณไฟจราจรในการบริหารการจราจรผ่านบริเวณทางแยก ซึ่งสำนักอำนวยความปลอดภัย ทล. ได้แจ้งผลการพิจารณาการขอเปิดเชื่อมต่อถนนเป็นสี่แยกไฟแดงสายทางถนนหมายเลข ๓๐๔ กับถนนสาย นม.๓๐๖๔ เห็นควรให้ ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ดำเนินการนำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา เพื่อพิจารณาเรื่องดังกล่าว	ทล. สทช.ที่ ๕ ขท. นครราชสีมาที่ ๓

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายให้ ขท.นครราชสีมาที่ ๓ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและร่างหนังสือถึงสำนักอำนวยการความปลอดภัย ทล. เพื่อพิจารณาอนุมัติให้มีการเปิดเชื่อมถนนเป็นสี่แยกไฟแดงสายทางถนนหมายเลข ๓๐๔ ตอนดอนขวาง - โพธิ์กลาง บริเวณทางแยกข้ามมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	
๑๓. แผนงานและแนวทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา ๑) ผู้แทน รฟท. ได้เสนอรูปแบบการดำเนินงาน ๔ รูปแบบ ดังนี้ ๑.๑) รูปแบบที่ ๑ รถไฟทางคู่ระดับดินลอดใต้สะพานสิมาธานี ๑.๒) รูปแบบที่ ๒ รถไฟทางคู่ยกระดับและรื้อสะพานสิมาธานี ๑.๓) รูปแบบที่ ๓ รถไฟทางคู่ยกระดับและลดเป็นระดับดินเพื่อลอดใต้สะพานสิมาธานีจากนั้นยกระดับเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟนครราชสีมา ๑.๔) รูปแบบที่ ๔ แนวทางก่อสร้างทางรถไฟแบ่งสัญญาหยุดที่สถานีโคกกรวด ซึ่งผู้แทน รฟท. ได้มีความเห็นว่ารูปแบบที่ ๓ เหมาะสมที่สุด โดยมีข้อดี ดังนี้ ทางรถไฟไม่แบ่งแยกชุมชน การสัญจรสะดวกและไม่มีผลกระทบต่อการจราจรจากการรื้อสะพานสิมาธานี สามารถแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับรวมทั้งทางหลักผ่านได้ โดยไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ไม่กีดขวางทางระบายน้ำและบดบังทัศนียภาพ และชี้แจงเพิ่มเติมว่าไม่สามารถรื้อสะพานสิมาธานีได้นั้น เนื่องจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ให้ความเห็นว่าเป็นอำนาจหน้าที่ของ ทล. ๒) ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครราชสีมาเสนอให้ รฟท. ดำเนินการตามมติที่ประชุมพิจารณาเสนอแนะรูปแบบวิธีการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมาบริเวณสะพานข้ามแยกสิมาธานี เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ หอประชุมเปรมติณสูลานนท์ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา โดยมีมติเห็นชอบในรูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟและการจัดระบบการจราจร โดยการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ๒ เริ่มตั้งแต่บริเวณทางเลี้ยวเมือง (บายพาส) และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางถนนจิระ รวมระยะทาง ๕ กิโลเมตร และทำการรื้อสะพานข้ามแยกสิมาธานีแล้วก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดทดแทน ซึ่งก่อนการรื้อสะพาน และก่อสร้างทางลอด รฟท. จะต้องจัดทำการศึกษาเบื้องต้นรวมทั้งขออนุญาตเข้าและขออนุญาตออกเมืองข้างละ ๓ ช่องจราจรให้เสร็จเรียบร้อยรวมทั้งทำการเปิดจุดกลับรถทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง โดยมี จุดกลับรถระยะห่างจากทางลอดประมาณ ๕๐๐ เมตร เพื่อช่วยระบายการจราจรทั้งขาเข้าและขาออกเมืองบริเวณแยกสิมาธานี ซึ่งจังหวัดนครราชสีมาได้แจ้งเวียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบแล้ว ๓) ผู้แทน สนข. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ในการดำเนินการจัดทำแผน MR - MAP เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๔ คค. ได้มีการประชุมผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทล. ทช. ขร. สนข. รฟท. และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีความเห็นว่าสะพานสิมาธานียังมีสภาพที่ดี ซึ่งเป็นที่มาของการกำหนดแนวเส้นทาง MR - MAP ช่วงที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมาเป็นเส้นทางที่อ้อมเมือง เพื่อให้เกิดประโยชน์ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์สูงสุด ส่วนเรื่องการจัดทำสะพานสิมาธานีต้องขึ้นอยู่กับหน่วยงานเจ้าของโครงการ (รฟท.) นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการตามมติที่ประชุมพิจารณาเสนอแนะรูปแบบวิธีการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมาบริเวณสะพานข้ามแยกสิมาธานี เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ทั้งนี้ มีอนุกรรมการใน อจร.จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๑๗ คน เห็นชอบ ส่วนผู้แทน สนข. งดออกเสียง	รฟท. ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบรูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟและการจัดระบบการจราจร โดยให้มีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับเริ่มตั้งแต่บริเวณทางเลี่ยงเมือง (บายพาส) สิ้นสุดที่สถานีชุมทางถนนจิระ และทำการรื้อสะพานข้ามแยกสีมาธานีแล้วก่อสร้างทางลอดทดแทน ซึ่งก่อนการรื้อสะพานและก่อสร้างทางลอด รฟท. จะต้องจัดทำการศึกษาเบื้องต้นเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับชั่วคราวทั้งขาเข้าและขาออกเมือง ข้างละ ๓ ช่องจราจร ให้เสร็จเรียบร้อยก่อน เพื่อช่วยระบายการจราจรทั้งขาเข้าและขาออกเมืองบริเวณแยกสีมาธานี ทั้งนี้ ระยะเวลาดำเนินการกำหนดแล้วเสร็จภายใน ๓ ปี ซึ่งเป็นไปตามที่จังหวัดนครราชสีมาได้จัดประชุมชี้แจงรูปแบบและวิธีการก่อสร้างทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ หอประชุมปรเมติณัฐสถาน ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งเวียนมติการประชุม อจร.จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ ให้ คค. ทล. ขร. สนข. และ รฟท. เพื่อทราบด้วยแล้ว ในคราวประชุมหารือแนวทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ระหว่าง คค. และจังหวัดนครราชสีมา โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง (นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์) เป็นประธานการประชุม ได้มีมติมอบหมายให้ รฟท. ร่วมประชุมกับจังหวัดนครราชสีมาเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ทั้งหมดให้ชัดเจน และให้ รฟท. สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่กรณีการรื้อ/ไม่รื้อสะพานข้ามแยกสีมาธานี ทั้งนี้ ก่อนการสำรวจความคิดเห็นฯ ให้ รฟท. หารือกับจังหวัดนครราชสีมาเกี่ยวกับรูปแบบคำถามและกลุ่มเป้าหมายของแบบสำรวจความคิดเห็นดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบ	รฟท.
๑๕. การเสนอขอปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เป็นสายสีส้มแนวใหม่ (ตลาดเซฟวัน - จอหอ) ๑) ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า ในคราวประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมหลวงพ่อดุณ ปรีสุทโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา และผ่านระบบวีดิทัศน์ทางไกล (VCS : Webex Meetings) สรุปมติ ที่ประชุมได้ ดังนี้ ๑.๑) เห็นชอบให้ปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา จากสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เป็นสายสีส้มแนวใหม่ (ตลาดเซฟวัน - จอหอ) โดยเริ่มจากโรงเรียนอนุบาลรัตนราชกัญญาราชวิทยาลัย โรงเรียนราชสีมาวิทยาลัย วิ่งตามถนนมิตรภาพผ่านห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์นครราชสีมา - สามแยกนครราชสีมาตรงไปโรงเรียนสุรนารีวิทยา - วิทยาลัยอาชีวศึกษานครราชสีมา - โรงเรียนอนุบาลนครราชสีมา - ประตูน้ำ เลี้ยวซ้ายไปมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์และต่อไปถึงตำบลจอหอ ตามที่ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครราชสีมาเสนอ ซึ่งเห็นว่าเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับปริมาณการจราจรในปัจจุบัน ๑.๒) ขอให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมแนวเส้นทางสายสีส้มแนวใหม่ (ตลาดเซฟวัน - จอหอ) เนื่องจาก รฟม. อยู่ระหว่างการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะในเส้นทางสายสีเขียวเดิมอยู่แล้ว ๑.๓) หากต้องการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา จากสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) เป็นสายสีส้มแนวใหม่ (ตลาดเซฟวัน - จอหอ) จะต้องเสนอ อจร.จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเห็นชอบก่อนสำนักงานจังหวัดนครราชสีมารายงานเสนอกระทรวงมหาดไทย (มท.) เพื่อให้ มท. มีหนังสือถึง คค. เพื่อขอเสนออวาระเข้า คจร. เพื่อพิจารณาต่อไป	รฟม. สนจ.นครราชสีมา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา ให้ความเห็นว่า ขอให้พิจารณาขยายเส้นทางจุดเริ่มต้นโครงการจากตลาดเซฟวันเป็นบริเวณตำบลโคกกรวด ๓) ผู้แทน สนข. และผู้แทน รฟม. ร่วมกันให้ข้อมูลเพิ่มเติม สรุปได้ว่า ปัจจุบัน รฟม. ได้ศึกษา สำรองออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนริสวดี) เรียบร้อยแล้ว โดยรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการฯ อยู่ระหว่างคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) พิจารณา หากจะนำข้อเสนอตามแนวเส้นทางสายสีส้มแนวใหม่และโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนตามข้อเสนอของผลการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ไปดำเนินการ รฟม. ต้องได้รับมอบหมายจาก ครร. ให้ดำเนินการ จากนั้นจะกำหนดขอบเขตของงานเพื่อจัดทำเป็นร่างข้อกำหนดและขอบเขตการจ้าง (TOR) ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ปรึกษาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นการเริ่มกระบวนการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ ตามแนวเส้นทางสายสีส้ม รวมทั้งพิจารณาโครงข่ายที่เป็นข้อเสนอใหม่ด้วย โดยในกระบวนการศึกษารฟม. ต้องวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง ปริมาณจราจร เพื่อพิจารณารูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม รวมถึงจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางที่เสนอ จากนั้นจะวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการเงินเพื่อนำไปสู่รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม การจัดทำรายงาน EIA ของแนวเส้นทางใหม่ควบคู่ไปด้วย ซึ่งต้องใช้งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการตามกระบวนการต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ หากผลการศึกษาเสนอให้เป็นรูปแบบเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่นอกเหนือขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ รฟม. จะดำเนินการได้ รฟม. จะนำเสนอ ครร. เพื่อพิจารณามอบหมายหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เห็นชอบให้ปรับปรุงเพิ่มเติมแนวเส้นทางสายสีส้มตามข้อเสนอโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะตามผลการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗ โดยมอบหมายให้ รฟม. รับไปพิจารณาตามข้อเสนอโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะของภาคเอกชนในแนวเส้นทางสายสีส้มที่เป็นโครงข่ายเส้นทางใหม่ และมอบ สนจ.นครราชสีมา ทำหนังสือรายงานถึง มท. เพื่อแจ้ง คค.ให้นำเรื่องเข้าสู่ที่ประชุม ครร. ตามขั้นตอนต่อไป	
๑๖. การจัดเตรียมระบบการจราจรรองรับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก พ.ศ. ๒๕๗๒ ณ จังหวัดนครราชสีมา ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามข้อสั่งการของรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) ในคราวลงพื้นที่ตรวจราชการและประชุมรับฟังข้อมูลโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมหลวงพ่อกุณ ปริสุทโธ ชั้น ๓ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา โดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟท. ขร. ทล. ทช. ขบ. และ สนข.) จัดเตรียมแผนการจราจร รวมทั้งการสร้างโครงข่ายการขนส่ง และการเชื่อมต่อการจราจรทั้งทางรถไฟและทางถนนให้พร้อมรับมวลคนที่ จะเดินทางมาเยี่ยมชมงานมหกรรมพืชสวนโลก ทั้งนี้ จังหวัดนครราชสีมาได้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบแล้ว ผู้แทน สนข. ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังตัวเมืองนครราชสีมา ถึงสถานที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา (อำเภอคง จังหวัดนครราชสีมา) สามารถเดินทางได้หลายรูปแบบ ได้แก่ เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ ๒ หรือเดินทางโดยรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงลงสถานีนครราชสีมาหรือสถานีบัวใหญ่แล้วต่อรถโดยสารประจำทางซึ่งให้บริการเฉพาะกิจไปยังสถานที่จัดงาน ทั้งนี้ การจัดระบบการเดินทางเชื่อมต่อต่อพิจารณาจุดจอดรถโดยสารสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลของฝั่งการจัดงานด้วย ซึ่งควรมีคณะทำงานของจังหวัดนครราชสีมาเป็นเจ้าภาพรับผิดชอบ	รฟท. ขร. ทล. ทช. ขบ. สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน สขจ.นครราชสีมา รายงานต่อที่ประชุมว่า รถโดยสารประจำทาง ที่ผ่านสถานที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา ดังนี้ ๑) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ ๒ มีรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ จำนวน ๒๕ เส้นทาง หมวด ๓ จำนวน ๖ เส้นทาง และหมวด ๔ จำนวน ๒ เส้นทาง ๒) สถานีรถไฟนครราชสีมา สขจ.นครราชสีมา จะกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ สายที่ ๒๑ (สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - สถานีรถไฟนครราชสีมา) ๓) สถานีรถไฟบัวใหญ่ สขจ.นครราชสีมา จะจัดรถโดยสารสาธารณะระบบไฟฟ้าให้บริการ (ฟรี) รวมทั้งรถตู้ และรถแท็กซี่ไว้ให้บริการด้วย นอกจากนี้ จะกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ให้บริการ ทั้งนี้ จะขอความอนุเคราะห์พื้นที่จอดรถรับ - ส่งสำหรับรถโดยสารสาธารณะจาก ทล. ต่อไป ผู้แทน ขร. ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า จะเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จ ท่นงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมาต่อไป ผู้แทนหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา เสนอว่า ภาคเอกชนจังหวัดนครราชสีมาเห็นควรตั้งคณะทำงานด้านการขนส่ง เพื่อรับผิดชอบการบูรณาการด้านการเดินทางเข้าสู่พื้นที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา ทั้งนี้ ต้องพิจารณาการเดินทางจากภาคอื่น ๆ มายังจังหวัดนครราชสีมาในทุกรูปแบบการเดินทางด้วย อาจจะต้องพิจารณาความเชื่อมโยงการเดินทางจาก ทย.นานาชาติอุดรธานี ทย.ขอนแก่น และ ทย.บุรีรัมย์ ซึ่งสามารถรองรับเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศ ในการขนส่งนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดนครราชสีมาเพื่อชมงานมหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา โดยจะเสนอเรื่องให้จังหวัดนครราชสีมาพิจารณาต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป	

ลำดับที่ ๑ จังหวัดสมุทรสาคร

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสาคร ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ (M82) ผู้แทนสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง (ทล.) รายงานที่ประชุม ดังนี้ ความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ (M82) ผลงานร้อยละ ๓๕ จากแผนงานร้อยละ ๓๘ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๓ จึงได้มีการให้ผู้รับจ้างเร่งรัดงานโดยให้เริ่มทำงานในช่วงกลางวัน เพื่อให้แล้วเสร็จตามสัญญาในเดือนมกราคม ๒๕๖๘ และมีการปิด ๑ ช่องจราจรในทางหลักช่องขวาที่อยู่ประชิดกับเขตก่อสร้างในช่วงเวลา ๐๙.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ทำให้ถนนพระราม ๒ บางช่วง เหลือการจราจรทางหลัก ๒ ช่องจราจร โดยการปิดเบี่ยงจราจรจะพิจารณาตามพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ได้ปิดช่องจราจรพร้อมกันตลอดทั้งเส้นทาง และช่วงวันหยุดยาวจะไม่มีการปิดช่องจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทล. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน	ทล.
๒. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร ผู้แทนสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง (ทล.) รายงานที่ประชุม ดังนี้ ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว ขณะนี้ผลงานร้อยละ ๔๔ จากแผนงานร้อยละ ๖๐ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๑๖ ทั้งนี้ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใกล้แล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะทำการเร่งรัดการดำเนินงานต่อไป เพื่อให้แล้วเสร็จตามสัญญาในวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทล. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน	ทล.
๓. การปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ผู้แทน ทน.สมุทรสาคร รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๖ และสิ้นสุดสัญญา วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ รวมระยะเวลาดำเนินงาน ๑๕๐ วัน ซึ่ง ทน.สมุทรสาคร ได้ดำเนินการสำรวจสภาพทางกายภาพของสะพาน พบว่าสะพานมีความชำรุดจำเป็นต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน รูปที่ ๑ แสดงสภาพทางกายภาพของสะพานข้ามคลองมหาชัย ทั้งนี้ ได้เสนอแนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ดังนี้ ๑. ปิดช่องจราจรขาเข้าเมืองจากฝั่งถนนเจษฎาวิถี - เดิมบาง จำนวน ๑ ช่องจราจร และเบี่ยงการจราจรระหว่างวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมในส่วนรอยต่อสะพานทั้ง ๒ สะพานตลอดแนว และคืนผิวจราจร ดังรูปที่ ๒	ทน.สมุทรสาคร ภ.จว. สมุทรสาคร

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประชาสัมพันธ์ปิดช่องทางเดินรถเพื่อซ่อมแซม โครงการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ปิดช่องทางเพื่อซ่อมแซม มุ่งหน้าสมุทรสาคร 15 กม. มุ่งหน้าโคกขาม ปิดช่องทางเดินรถ และเบี่ยงการจราจรระหว่าง ช่องทางเบี่ยง ขออภัยในความไม่สะดวก ประชาสัมพันธ์ปิดช่องทางเดินรถเพื่อซ่อมแซม โครงการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ปิดช่องทางเพื่อซ่อมแซม มุ่งหน้าโคกขาม 15 กม. มุ่งหน้าสมุทรสาคร ปิดช่องทางเดินรถ และเบี่ยงการจราจรระหว่าง ช่องทางเบี่ยง ขออภัยในความไม่สะดวก รูปที่ ๒ การจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ๒. จำกัดน้ำหนักรถรอน้ำหนักบรรทุก รวมถึงรถบรรทุกที่ไม่บรรทุกสินค้า (รถเปล่า) ที่สามารถสัญจรบนสะพานต้องมีน้ำหนักไม่เกิน ๑๕ ตัน และจำกัดความสูงรถบรรทุกไม่เกิน ๓.๘ เมตร โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างสะพานในส่วนของเสาตอม่อสะพาน คานเสา คานรัดหัวเสาและท้องพื้น ๓. ปิดจุดกลับรถชั่วคราวบริเวณหน้าร้านคึกคักชัยมอเตอร์ ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน ก.จว.สมุทรสาคร เห็นว่า ในระหว่างการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัยควรมีการออกประกาศข้อบังคับฯ ในประเด็นดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทน.สมุทรสาคร ดังนี้ ๑. ให้ประชาสัมพันธ์แนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัยให้ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางรับทราบ ๒. ให้ประสาน ก.จว.สมุทรสาคร และสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร (สภ.เมืองสมุทรสาคร) ดำเนินการตามแนวทางการจัดระบบการจราจรระหว่างปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว ๓. ให้กำชับผู้รับจ้างให้ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัยด้วยความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้เส้นทางเป็นหลัก ผู้อำนวยการสำนักการช่าง ทน.สมุทรสาคร รายงานว่า ความคืบหน้าการปรับปรุงซ่อมแซมสะพานข้ามคลองมหาชัย ตำบลมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ความก้าวหน้าสะสมร้อยละ ๘๔.๔๕ ล้ำกว่าแผนร้อยละ ๑๕.๕๕ เนื่องจากขณะที่ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมในส่วนของเสาตอม่อสะพานคานและคานรัดหัวเสา ปรากฏว่าส่วนที่เสียหายมีปริมาณเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะฝั่งขาเข้าเมืองมหาชัย และปัญหาน้ำทะเลหนุนสูงในเวลากลางวันในช่วงกลางเดือนตุลาคมถึงปัจจุบัน งานส่วนใหญ่ที่จะล่าช้าคืองานส่วนท้องพื้นสะพานที่เชื่อมระหว่างสะพานเก่าและสะพานใหม่เข้าด้วยกัน สำหรับกรณีที่ได้ประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกสมุทรสาคร ห้ามรถบรรทุกเกิน ๖ ล้อขึ้นไป เติมน้ำมันบนสะพานคลองมหาชัย ช่วงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ขณะนี้ได้มีการเปิดให้เดินรถโดยปกติทั้งหมดแล้ว คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทน.สมุทรสาคร เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. 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 โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยแก้ปัญหา น้ำทะเลหนุนท่วมถนนด้วยการยกระดับความสูง และความกว้างถนน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขทช.สมุทรสาคร ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จากกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ต่อไป ขทช.สมุทรสาคร รายงานว่า จากการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสาคร ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณามอบหมายให้ ขทช.สมุทรสาคร เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักดำเนินการโครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพื่อยกระดับมาตรฐานทางสาย สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ (กม.๔๖+๓๐๐) - บ้านชายทะเลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง ๖.๕๕๐ กิโลเมตร จึงได้ทำหนังสือเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสาครลงนามถึงอธิบดี ทช. เพื่อขอความอนุเคราะห์ ทช. ดำเนินโครงการ และได้ประสานสำนักที่รับผิดชอบดำเนินโครงการในลักษณะดังกล่าวของ ทช. โดยตรงอีกช่องทางหนึ่ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขทช.สมุทรสาคร ผลักดันเพื่อขอรับการสนับสนุนการดำเนินโครงการจาก ทช. ต่อไป	ขทช.สมุทรสาคร
๕. เรื่องอื่น ๆ นายกเทศมนตรีนครสมุทรสาครเสนอว่า ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างถนน และเกาะกลาง ควรปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาครจากการเดินทางเดียวเป็นการเดินรถแบบสวนเลนได้ชั่วคราวเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทน.สมุทรสาคร เสนอเรื่อง การปรับการเดินรถรอบสนามกีฬาจังหวัดสมุทรสาครไปยังตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร เพื่อออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบก จังหวัดสมุทรสาครต่อไป	ทน.สมุทรสาคร
๖. รายงานผลความคืบหน้าการบริหารจัดการจราจรเส้นทางบางปลา แยกวัดป่าชัยรังสี บริเวณหน้าตลาดชุมพล สาย สค.๔๐๑๙ ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรสาคร (ปภ.สมุทรสาคร) รายงานว่า ตามที่ได้มีประชาชนร้องเรียนเรื่องการบริหารระบบจราจรบริเวณถนนสาย สค.๔๐๑๙ ซึ่งประชาชนได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรติดขัด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ปภ.สมุทรสาคร สำนักงานจังหวัดสมุทรสาคร (สนจ.สมุทรสาคร) อำเภอเมืองสมุทรสาคร (อ.เมืองสมุทรสาคร) สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร (สภ.เมืองสมุทรสาคร) ขทช.สมุทรสาคร และเทศบาลตำบลบางปลา ได้ลงพื้นที่เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ตรวจสอบบริเวณสามแยกทางเข้าวัดป่าชัยรังสี สาย สค.๔๐๑๙ พบว่ามีร้านค้าขายของริมทางทำให้มีรถจอดบริเวณริมถนน ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอันตรายในการสัญจรได้ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสาครจึงได้สั่งการผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรสาคร ดังนี้	ปภ.สมุทรสาคร สนจ.สมุทรสาคร อ.เมืองสมุทรสาคร สภ.เมืองสมุทรสาคร ขทช.สมุทรสาคร เทศบาลตำบลบางปลา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) ขอให้ ขทช.สมุทรสาคร ทำเครื่องหมายห้ามหยุดรถ (แถบสีแดงสลับขาวบริเวณขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ) ในบริเวณดังกล่าว ๒) ขอให้ ภ.จว.สมุทรสาคร ดำเนินการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเพื่อห้ามจอดรถบริเวณดังกล่าว ๓) ขอให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อ.เมืองสมุทรสาคร ชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ให้เห็นถึงความจำเป็นในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบดังกล่าว ปัจจุบัน ขทช.สมุทรสาคร ดำเนินการทำเครื่องหมายห้ามหยุดรถบริเวณดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.สมุทรสาคร ดำเนินการออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบต่อไป	
๗. โครงการเส้นทางริเวียร่าสามสมุทร ขทช.สมุทรสาคร รายงานว่า ขท. ได้ดำเนินงานโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม แล้วเสร็จ พื้นที่โครงการเริ่มต้นที่อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ สิ้นสุดที่อำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม รวมระยะทาง ๘๓.๘ กิโลเมตร โดยผลการศึกษาจะแบ่งออกเป็น ๔ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญาที่ ๑ เป็นการปรับปรุงถนนเดิม จากอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ ถึงตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง ๓๓.๘๘ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๗๘๘.๒ ล้านบาท ๒) สัญญาที่ ๒ เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนแห่งใหม่ ในพื้นที่ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง ๔.๐๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๒,๓๔๒ ล้านบาท เบื้องต้นโครงการไม่เข้าข่ายโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ ๕๐ เมตร ตามเงื่อนไขที่กำหนดในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่ต้องขอมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบให้ผ่อนผันการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน และเวนคืนที่ดินก็สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ ๓) สัญญาที่ ๓ เป็นการปรับปรุงถนนเดิม ช่วงตำบลบางหญ้าแพรก และตำบลท่าจีน อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และก่อสร้างถนนใหม่ ช่วงตำบลบางกระเจ้า ถึงตำบลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง ๑๗.๖๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๘๒๙.๕ ล้านบาท ในเบื้องต้นโครงการไม่เข้าข่ายโครงการที่จะต้องจัดทำรายงาน EIA เช่นเดียวกับสัญญาที่ ๒ แต่ต้องขอมติ ครม. ให้ความเห็นชอบให้ผ่อนผันการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน และเวนคืนที่ดินก็สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ ๔) สัญญาที่ ๔ ปรับปรุงถนนเดิม ตั้งแต่ตำบลกาหลง อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร จนถึงอำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม ระยะทาง ๒๘.๒๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๓๑๕.๔ ล้านบาท	ทช. ขทช.สมุทรสาคร

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สัญญาการก่อสร้าง และรูปแบบการพัฒนาโครงการ  ความเห็นที่ประชุม ประธานที่ประชุมเห็นว่า สัญญาที่ ๒ เส้นทางผ่านชุมชนเมือง ซึ่งประชาชนบางส่วนจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ขทช.สมุทรสาคร จะต้องประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ของประชาชนให้มากขึ้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบให้ ขทช.สมุทรสาคร ดำเนินการในขั้นตอนต่อไป	

ลำดับที่ ๒ จังหวัดสมุทรสงคราม

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสงคราม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง (ขร.) รายงานว่า แผนการพัฒนาระบบรางของประเทศไทย ขร. ได้แบ่งเป็น ๒ แผน คือ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (R - MAP) และแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - Map) โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ๑) แผน R - MAP เป็นแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕ แบ่งการพัฒนาเป็น ๓ ระยะ คือ แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) และแผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๕) สำหรับเส้นทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสมุทรสงคราม คือ โครงการรถไฟสายใหม่ในแผนระยะกลาง ช่วงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR10) แนวเส้นทางเริ่มต้นที่บริเวณแนวทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๔ อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี ประเภททางรถไฟทางคู่ ระยะทาง ๔๒ กิโลเมตร ตามแผนงานเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ ๒) แผน M - MAP ปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำแผน M - MAP 2 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ผลการศึกษาเบื้องต้นได้แบ่งกลุ่มของเส้นทางพัฒนาออกเป็น ๔ กลุ่ม คือ A1 : เส้นทางที่มีความจำเป็น/มีความพร้อม สามารถขออนุมัติดำเนินการได้ทันที A2 : เส้นทางที่มีความจำเป็น/แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน ดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ เส้นทางที่เกี่ยวข้อง คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง วงเวียนใหญ่ - บางบอน การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างทบทวนการออกแบบและศึกษาความเหมาะสมตามแนวเส้นทางใหม่ เนื่องจากเขตทางเดิมไม่เพียงพอทำให้ไม่สามารถก่อสร้างได้ B : เส้นทางที่มีศักยภาพ พิจารณาความเหมาะสมโครงการอีกครั้งปี พ.ศ. ๒๕๗๒ เส้นทางที่เกี่ยวข้อง คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง บางบอน - มหาชัย - ปากท่อ C : เส้นทาง Feeder ผู้แทน รฟท. รายงานว่า รฟท. มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่เกี่ยวข้องและผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม แบ่งเป็น ๒ ระยะ ระยะที่ ๑ เส้นทางหัวลำโพง - มหาชัย ปัจจุบัน รฟท. ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๗ เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนแบบรายละเอียด คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ สำหรับระยะที่ ๒ เส้นทางมหาชัย - ปากท่อ รฟท. วางแผนดำเนินการก่อสร้างห่างจากระยะที่ ๑ เป็นเวลา ๒ ปี ทั้งนี้ รฟท. จะประสานการดำเนินงานให้สอดคล้องกับแผนของ ขร. ต่อไป ความเห็นที่ประชุม นายชัยยันต์ อยู่ศิริ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอให้ทำสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนเพื่อเชื่อมทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระหว่างมหาชัย - ท่าฉลอม ซึ่งลงทุนน้อยกว่าและดำเนินการได้เร็วกว่า และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนพระราม ๒ อีกทางหนึ่ง ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม เสนอให้ทำ Container Yard (CY) ของกลุ่มจังหวัดเพชรบุรีประกอบด้วย จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเส้นทางในการขนส่งสินค้าเทกองปัจจุบันใช้การขนส่งทางถนนเท่านั้น ประกอบกับพื้นที่มีโรงงานที่มีการใช้วัตถุดิบจำนวนมาก เพื่อแปรรูปอาหารสัตว์ ที่ผ่านมาประสบปัญหาค่าขนส่งและปัญหาการจราจรบนถนนพระราม ๒ หากมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าเทกองจะสามารถประหยัดค่าขนส่งสินค้าได้ จึงเสนอทำ CY บริเวณสถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้สำนักงานจังหวัดสมุทรสงคราม (สนจ.สมุทรสงคราม) ดำเนินการ ดังนี้	ขร. รฟท.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) ทำหนังสือถึง ขร. เพื่อพิจารณาให้ข้อเสนอแนะและผลักดันโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนเพื่อเชื่อมทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๒) ทำหนังสือถึง ขร. และ รฟท. เพื่อพิจารณาให้ข้อเสนอแนะและผลักดันการทำ CY บริเวณสถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	
๒. การบริหารจัดการด้านจราจรบริเวณวัดนางวัง อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรสงคราม รายงานว่า สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดสมุทรสงคราม (กรอ.จังหวัดสมุทรสงคราม) สภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงครามได้เสนอการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณวัดนางวัง โดยเสนอให้ทำป้ายเตือนให้ชัดเจนและทำสันชะลอความเร็วบนพื้นถนนก่อนเข้าวงเวียนทั้ง ๓ ด้าน ผู้แทนแขวงทางหลวงสมุทรสงคราม (ขท.สมุทรสงคราม) รายงานว่า ปัญหาการจราจรบริเวณวงเวียนวัดนางวัง (อัมพวา) กรมทางหลวง (ทล.) ได้ติดตั้งป้ายเตือนที่ระยะ ๑๕๐ เมตร ก่อนเข้าสู่วงเวียน ติดเส้น Red Anti - Skid, Rumble Strip, Optical Speed Bar รวมทั้งทำการขจัดคราบยางสะสมบนผิวทางด้วยวิธีการใช้ระบบฉีดน้ำแรงดันสูงพิเศษ (Ultra - High Water Pressure) เพื่อเพิ่มความเสียดทาน ป้องกันการลื่นไถล ก่อนเข้าสู่วงเวียนทั้ง ๒ ด้าน ติดตั้งไฟกระพริบ Mast Arm ก่อนเข้าสู่วงเวียนและบริเวณภายในวงเวียน ติดตั้งป้าย Chevron แบบแถวและแบบเดี่ยวบริเวณภายในวงเวียนทุกด้าน จากการสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง พบว่า รถที่จะออกจากวงเวียนจะมีการชะลอรถทั้ง ๒ ทิศทาง เพราะรถจากเส้นทางหลักเข้าวงเวียนจะไม่ชะลอความเร็ว ทั้งนี้ ทิศทางที่ลงจากสะพานสมเด็จพระศรีสุริเยนทร์ ทล. ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ของ ทช.  มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขท.สมุทรสงคราม ศึกษาแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง และแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาว	ขท. สมุทรสงคราม
๓. การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม เสนอว่า บริเวณวัดเพชรสมุทรวรวิหารมีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอทำให้มีรถจอดข้างทางถนน ประกอบกับนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก เบื้องต้นขอให้ตำรวจจราจรเข้มงวดเรื่องวินัยจราจร และร้านค้าในการตั้งแผงลอยบนทางเท้า สำหรับปัญหาการติดสะสม อาจหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับช่วงเวลา ความเห็นที่ประชุม ประธานที่ประชุม ให้ความเห็นว่า ได้เคยมีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการจัดการจราจรในพื้นที่เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม โดยมีการออกแบบการเดินรถทางเดียวไว้แล้วและขอให้เทศบาลทดลองติดเส้นให้คนเดินบนถนน แต่ยังไม่มีทดลองใช้ ปัจจุบันร้านค้าได้รับการผ่อนผันตามเทศบัญญัติเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม	สนจ. สมุทรสงคราม รฟท. สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ให้สามารถจำหน่ายสินค้าบนทางเท้าได้ ผลการประชุมการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าว ควรนำมาเสนอในการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสงคราม รวมถึงการจัดระเบียบตลาดริมหุบไม่ให้เกิดอันตรายกับนักท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. เสนอการแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม (อบจ.สมุทรสงคราม) อาจจะสร้างอาคารจอดรถเพื่อลดปริมาณรถที่จอดบริเวณตลาดลงได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ มอบหมายให้ สนจ.สมุทรสงคราม นำผลการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการจัดการจราจรในพื้นที่เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม นำมาเสนอในการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรสงคราม ครั้งต่อไป	
๔. ปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนเลี้ยวเมืองสมุทรสงคราม นายชินรัตน์ พงษ์พรรณนากุล ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอว่า ถนนเลี้ยวเมืองสมุทรสงครามเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร แต่บริเวณจุดตัดทางรถไฟใกล้สี่แยกสถานีตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสงคราม ช่องจราจรลดลงเหลือ ๒ ช่องจราจร เนื่องจากอยู่ในแนวเขตทางรถไฟ การขยายทางตัดผ่านต้องขออนุญาตจาก รฟท. ทำให้ประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของการจราจรลดลง ถนนดังกล่าวเป็นพื้นที่ของ อบจ.สมุทรสงคราม และจากข้อมูลทราบว่าต้องใช้งบประมาณ ๓๐ ล้านบาทในการทำเครื่องกั้นอัตโนมัติ ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน รฟท. ชี้แจงว่า การติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ ต้องดูค่า Traffic Moment (T.M.) ของรถที่ข้ามทางรถไฟในแต่ละวัน และความกว้างของถนน ซึ่งอาจจะไม่ถึงเกณฑ์ที่ รฟท. ตั้งไว้ว่าต้องสร้างเครื่องกั้นอัตโนมัติ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ อบจ.สมุทรสงคราม ต้องจัดเก็บข้อมูลค่า T.M. ดังกล่าว ผู้แทน สนข. ชี้แจงเพิ่มเติมว่า หลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์จะยึดค่า T.M. ซึ่งเป็นค่าผลคูณระหว่างปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยกับจำนวนขบวนรถไฟผ่านต่อวัน ดังนี้ ๑) ค่า T.M. น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ ขบวน - คันต่อวัน สร้างทางตัดผ่านเสมอระดับและติดตั้งป้ายจราจร ๒) ค่า T.M. ๑๐,๐๐๑ - ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน - คันต่อวัน ให้ก่อสร้างทางผ่านข้ามทางรถไฟแบบเสมอระดับและติดตั้งเครื่องกั้น และติดตั้งป้ายจราจร ๓) ค่า T.M. มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน - คันต่อวัน ให้พิจารณาจัดสร้างเป็นทางผ่านข้ามทางรถไฟแบบต่างระดับ ในกรณีดังกล่าวเป็นจุดตัดเดิมที่มีอยู่แล้วและจะขอขยายทาง ซึ่งมีคณะกรรมการระดับกระทรวงและคณะกรรมการระดับจังหวัดในการพิจารณากลับกรองจัดทำข้อเสนอแนะและความเห็นประกอบการขออนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ของจังหวัดนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น คณะอนุกรรมการระดับจังหวัด ได้แก่ คณะอนุกรรมการกั้นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานอนุกรรมการ โดยหน่วยงานเจ้าของถนนเป็นผู้เสนอเรื่องขออนุญาตขยายทางตัดผ่านและจัดทำข้อมูลเข้าสู่คณะกรรมการฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ เพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนดำเนินการ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ มอบหมายให้ สนจ.สมุทรสงคราม ประสาน อบจ.สมุทรสงคราม ศึกษาจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว	สนจ. สมุทรสงคราม อบจ. สมุทรสงคราม

ลำดับที่ ๓ จังหวัดปทุมธานี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. รายงานความคืบหน้าโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี” ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมว่า ในคราวประชุม อจร.จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๖ สนข. ได้นำเสนอที่ประชุมพิจารณาโครงการนำร่องการพัฒนาระบบ ITS ในเขตจังหวัดปริมณฑล “โครงการประเมินผลการใช้มาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยใช้กล้องตรวจจับ : พื้นที่จังหวัดปทุมธานี” ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบโครงการนำร่องฯ โดยมอบหมายกองบังคับการตำรวจทางหลวง (บก.ทล.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินโครงการนำร่องฯ ทั้งนี้ มอบหมายให้ สนข. นำโครงการนำร่องฯ เสนอ ครร. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ ก่อนหน่วยงานรับผิดชอบหลักดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีสำรวจจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำเสนอ อจร.จังหวัดปทุมธานี และหน่วยงานระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้องต่อไป โดย สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ครร. ได้บรรจุโครงการนำร่องดังกล่าวไว้ในระเบียบวาระประชุม ครร. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ ด้วยแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	สนข.
๒. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ ๑. ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมว่า สนข. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยโครงการศึกษาดังกล่าวกำหนดให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายหลักของประเทศเข้าสู่พื้นที่ สร้างประโยชน์ในการสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เสริมสร้างศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ จังหวัด และกลุ่มจังหวัด รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้เหมาะสม และขอให้ที่ปรึกษาโครงการศึกษา เป็นผู้เสนอรายละเอียด (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ต่อไป ๒. ที่ปรึกษาโครงการศึกษา ได้รายงานสรุปสาระสำคัญของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ต่อที่ประชุม โดยมีรายละเอียดดังนี้ ๑) วิสัยทัศน์ “การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียมปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๒) เป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ (๑) เป้าหมายระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ไม่สมบูรณ์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในระยะสั้น และลดอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่ง	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๒) เป้าหมายระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) เป็นการพัฒนาแบบโลจิสติกส์และศักยภาพบุคลากร เพื่อให้มีความสามารถในการบริหารจัดการและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบ และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม (๓) เป้าหมายระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๕ - ๒๕๘๐) พัฒนาเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อการตัดสินใจ และวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องแม่นยำ ด้วยหลักการบริหารตลอดห่วงโซ่อุปทาน ยกกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สะดวกสบาย เข้าถึงได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๓) ค่าเป้าหมาย (๑) การเดินทางและขนส่งสินค้ามีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ (๒) มีการใช้ทรัพยากรในภาคการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ (๓) ลดผลกระทบจากภาคการขนส่งที่มีต่อคุณภาพชีวิต วิธีการดำเนินชีวิต และสิ่งแวดล้อม (๔) ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการบริการ เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ (๕) ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย เกิดความเสมอภาคทางสังคม ๔) ตัวชี้วัด (๑) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ปัจจุบันร้อยละ ๖.๕ เป็นร้อยละ ๕.๕) (๒) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ปัจจุบันร้อยละ ๓๕.๘ เป็นร้อยละ ๓๐) (๓) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (ปัจจุบัน ๖๔.๒ ล้านตันต่อปี เป็น ๕๐ ล้านตันต่อปี) (๔) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ปัจจุบันร้อยละ ๑.๔ เป็นร้อยละ ๕) (๕) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (ปัจจุบัน ๓๒.๗ คน ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เป็น ๒๑ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน) (๖) ปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐) (๗) GPP ภาคการบริการ (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐) (๘) รายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐) (๙) จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนการเดินทาง) (๑๐) จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนการเดินทาง) ๕) แนวทางการพัฒนา (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ โดย ๓ ยุทธศาสตร์แรก จะเป็นการศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ ส่วนยุทธศาสตร์ที่ ๔ และยุทธศาสตร์ที่ ๕ จะเป็นการปรับปรุงด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด การนำไปปฏิบัติ รวมถึงการเสริมสร้างและพัฒนาบุคลากร และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในภาคคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีรายละเอียดแนวทางการพัฒนา ดังนี้ (๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาและยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้ (๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๑.๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (๑.๓) กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ มุ่งเน้นการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการของระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งอื่น ๆ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมือง และระหว่างเมือง และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้ (๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (๒.๒) กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (๒.๓) กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า โดยใช้แนวทางการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่สินค้า และกระบวนการจัดส่ง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้ (๓.๑) กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก (๓.๒) กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (๓.๓) กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน มุ่งเน้นเรื่องการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงแนวทางการนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสะดวก ลดขั้นตอนและค่าใช้จ่าย เพิ่มโอกาสในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างความเท่าเทียมในการประกอบกิจการขนส่ง ประกอบด้วย กลยุทธ์ ดังนี้ (๔.๑) กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (๔.๒) กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (๔.๓) กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากร และนวัตกรรม เป็นการเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการขนส่ง และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้ (๕.๑) กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (๕.๒) กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (๖) ภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้ร่างแผนปฏิบัติการฯ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดังกล่าวข้างต้น ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการ รายละเอียดของแผนงาน/โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยมีสรุปจำนวนแผนงาน/โครงการและมูลค่าการลงทุน ดังนี้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๑,๔๔๘	๑,๙๓๔,๒๘๐.๔๒	
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	๖๒	๑๔๕,๙๖๑.๗๘	
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๖๘๙	๘๗๔,๐๓๙.๘๘	
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	๖๙๗	๙๑๔,๒๗๘.๗๖	
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	๑๔๙	๗,๙๒๓.๙๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	๘๕	๕,๗๔๖.๖๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	๔๒	๒๖๒.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	๒๒	๑,๙๑๕.๓๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	๕๓	๒,๘๖๖.๒๙	
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก	๒๕	๑,๘๘๖.๒๙	
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	๑๑	๒๓๐.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	๑๗	๗๕๐.๐๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดรวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	๘๖	๔๕๔.๘๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	๒	๑๕.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	๖๗	๑๓๓.๘๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๑๗	๓๐๖.๐๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	๙๓	๕,๑๖๓.๘๙	
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	๔๙	๕๗๑.๐๔	
กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๔๔	๔,๕๙๒.๘๕	
รวมทั้งสิ้น (ยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๕)	๑,๘๒๙	๑,๙๕๐,๖๘๙.๓๐	
(๗) แผนงาน/โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนครปฐม และจังหวัดสมุทรปราการ)			

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๑๐๖	๑๑๓,๑๑๒.๕๘	
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๖๗	๒๔,๒๗๑.๐๓	
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	๓๙	๘๘,๘๔๑.๕๕	
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	๑๕	๖๓๘.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	๕	๑๓๙.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	๔	๒๔.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	๖	๔๗๕.๐๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	๒	๕๕.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก	๒	๕๕.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	๙	๒๔.๔๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	๗	๖.๔๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๒	๑๘.๐๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	๕	๑๓๕.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	๒	๖๐.๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๓	๗๕.๐๐	
รวมทั้งสิ้น (ยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๕)	๑๓๗	๑๑๓,๙๖๔.๙๘	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๘) แผนงาน/โครงการของจังหวัดปทุมธานี			
ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๓๕	๘๖,๖๑๔.๑๘	
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๒๒	๖,๕๓๐.๑๔	
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	๑๓	๘๐,๐๘๔.๐๔	
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	๒	๓๖	
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	๑	๖	
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	๑	๓๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	๒	๑.๘๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	๒	๑.๘๐	
กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	๑	๓๐	
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	๑	๓๐	
กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	-	-	
รวมทั้งสิ้น (ยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๕)	๔๐	๘๖,๖๘๑.๙๘	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๙) การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของโครงการศึกษา สนข. ได้จัดการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของโครงการศึกษา ระหว่างวันที่ ๙ - ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ ใน ๙ พื้นที่ศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์ (๙.๑) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษา ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ (๙.๒) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนา โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษา และกำหนดแนวทางการพัฒนาของแผนงาน/โครงการ ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเหมาะสมต่อการพัฒนาตามบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดกำหนดการจัดสัมมนา ดังนี้				
ลำดับ	วันที่	พื้นที่	จังหวัด	
๑	๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ๑	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
๒	๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ๒	จังหวัดสมุทรสงคราม	
๓	๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑	จังหวัดชลบุรี	
๔	๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๒	จังหวัดสระแก้ว	
๕	๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย ๑	จังหวัดสุราษฎร์ธานี	
๖	๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ๑	จังหวัดพังงา	
๗	๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ๒	จังหวัดตรัง	
๘	๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	จังหวัดปัตตานี	
๙	๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย ๒	จังหวัดสงขลา	
ความเห็นที่ประชุม ๑. จังหวัดปทุมธานีแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ตอนรังสิต - นครนายก โดยการปิดจุดกลับรถบนถนนดังกล่าว ๒. จังหวัดปทุมธานีไม่สามารถใช้ศักยภาพของสถานีรถไฟหลักหกและสถานีรถไฟรังสิตได้เต็มประสิทธิภาพเนื่องจากประชาชนไม่สามารถเข้าถึงสถานดังกล่าวได้ ประกอบกับไม่มีจุดจอดแล้วจร จึงเห็นสมควรให้มีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงไปจนถึงสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ๓. การกำหนดแผนงาน/โครงการก่อสร้างถนน เห็นสมควรให้กำหนดการออกแบบช่องทางรถจักรยาน/ช่องทางรถจักรยานยนต์บนสะพานข้ามแยกและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงจุดกลับรถที่รถจักรยานยนต์สามารถใช้ร่วมได้				

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. (ร่าง) แผนปฏิบัติการดังกล่าวทำให้จังหวัดปทุมธานีมองเห็นทิศทางการพัฒนาในอนาคต ๕. จังหวัดปทุมธานีมีแผนงาน/โครงการค่อนข้างน้อยในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองแนวทิศตะวันออก - ตะวันตก ๖. สถานีรถไฟหลักหกฬิจราจรโดยรอบสถานีเกิดความเสียหาย ในเบื้องต้น แขวงทางหลวงปทุมธานี (ขท.ปทุมธานี) ได้เข้าไปดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรบริเวณดังกล่าวแทน รพท. เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ๗. ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ขท.ปทุมธานี ได้มีการจ้างศึกษาวิธีการก่อสร้างโครงการขนาดกลาง ซึ่งเป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกแนวทิศตะวันออก - ตะวันตก โดยจะสามารถรองรับการจราจรเมื่อมีการเปิดสวนสัตว์แห่งใหม่ ในปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ ๘. ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ขท.ปทุมธานี ได้รับการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ตอน ๑ เพื่อเชื่อมคลอง ๕ ไปยังถนนทางหลวงชนบทตัดใหม่พื้นที่อำเภออัญบุรี - หนองเสือ ซึ่งช่วยลดปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	
๓. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M - Map 2) ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมว่า ขร. ได้ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M - Map 2) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ โดยโครงการ M - Map 2 เป็นการจัดทำแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางหรือ Railway Demand Forecast Model เพื่อเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์แนวเส้นทางและความต้องการในการเดินทาง ซึ่งนำมาสู่ช่วงของการพัฒนาแผนแม่บทรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ฉบับใหม่หรือ M - Map 2 โดยได้ดำเนินการศึกษาแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้า ทั้งจากการทบทวนแผน M - Map เดิม แผน M - Map 2 Blueprint ซึ่งทางองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เคยศึกษาไว้ร่วมกับข้อเสนอแนะจากหน่วยงานและประชาชนในเขตจังหวัดปริมณฑลที่เปิดรับฟังความคิดเห็น และที่ปรึกษานำเสนอเพิ่มเติม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายการพัฒนาให้ได้แนวเส้นทางระบบรางที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Project Long List) โดยนำมาคัดกรอง ทั้งด้านกายภาพและจำนวนผู้โดยสาร เพื่อให้ได้แนวเส้นทางระบบรางที่เลือก (Project Short List) ก่อนนำมาจัดลำดับความสำคัญและทำแผนการพัฒนาต่อไป โดยผลการศึกษาในเบื้องต้นสามารถสรุปแผนการพัฒนา M - Map 2 ดังนี้ ๑) แนวเส้นทางระบบรางที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Project Long List) มีทั้งสิ้น ๓๓ เส้นทาง แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มประกอบด้วย ๑.๑) เส้นทาง M - Map 1 ที่ยังไม่ดำเนินการมีจำนวน ๘ เส้นทาง ๑.๒) เส้นทางใหม่มีจำนวน ๑๔ เส้นทาง ๑.๓) เสนอต่อขยายมีจำนวน ๑๑ เส้นทาง ๒) การจัดลำดับความสำคัญแผนการพัฒนา M - Map 2 สามารถแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ประกอบด้วย ๒.๑) A1 เส้นทางที่มีความจำเป็น/มีความพร้อม (สามารถดำเนินการได้ทันที) จำนวนทั้งหมด ๔ เส้นทาง โดยมีเส้นทางที่ผ่านจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๑ เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีแดง รังสิต - ธรรมศาสตร์ (Commuter) ๒.๒) A2 เส้นทางที่มีความจำเป็น/แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน (คาดว่าจะดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒) จำนวนทั้งหมด ๖ เส้นทาง ๒.๓) B เส้นทางที่มีศักยภาพ เนื่องจากผ่านการศึกษาความคุ้มค่าในโครงการ M - Map 1 หรือเป็นเส้นทางใหม่ที่มีปริมาณผู้โดยสารถึงเกณฑ์ที่จะพัฒนาเป็นระบบรถไฟฟ้าได้ จำนวนทั้งหมด ๔ เส้นทาง โดยมีเส้นทางที่ผ่านจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ (๑) รถไฟฟ้าสายสีเทา วัชรพล - ลำลูกกา (รถไฟฟ้ารางเบา) และ (๒) รถไฟฟ้าสายสีเขียวคูคต - วงแหวนรอบนอก (รถไฟฟ้ารางหนัก)	ขร.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๔) C เส้นทางสายรอง ดำเนินการพัฒนาเป็นระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เช่น รถรางล้อวางรถมเหล็กไฟฟ้า จำนวนทั้งหมด ๒๖ เส้นทาง โดยมีเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองในจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๗ เส้นทาง ได้แก่ (๑) เส้นทางคลอง ๖ - องค์กรักษ์ (๒) เส้นทางบางซื่อ - ปทุมธานี (๓) เส้นทางเมืองทอง - ปทุมธานี (๔) เส้นทางธรรมศาสตร์ - นวนคร (๕) เส้นทางธัญบุรี - ธรรมศาสตร์ (๖) เส้นทางคลอง ๓ - คูคต และ (๗) เส้นทางปทุมธานี - ธัญบุรี ความเห็นที่ประชุม ขอให้ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงจากสถานีรังสิตไปจนถึงสถานีมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยให้พัฒนาเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อ พร้อมทั้งจัดให้มีจุดจอดแล้วจร เพื่อส่งเสริม ให้ประชาชนมาใช้บริการ นอกจากนี้ ต้องมีการกำหนดราคาค่าโดยสารที่เหมาะสม ประหยัด คุ่มค่า และการให้บริการที่รวดเร็ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	
๔. แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของ ขท.ปทุมธานี ผู้แทน ขท.ปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ขท.ปทุมธานี มีแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานี ดังนี้ ๑) แผนงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก ทล. จำนวน ๔ โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๑๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๑.๑) งานก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ กม.๑๖+๐๐๐ - กม.๑๘+๑๕๐ งบประมาณจำนวน ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๑.๒) งานก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๔๑+๕๕๐ - กม.๔๓+๖๐๐ งบประมาณจำนวน ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๑.๓) งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๒ กม.๒๘+๐๐๐ - กม.๓๐+๑๘๕ งบประมาณจำนวน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๑.๔) งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ กม.๑+๗๐ - กม.๓+๐๐๐ รวมถึงการปรับปรุงทางแยก งบประมาณจำนวน ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒) แผนงานที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๔ โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๑๖๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒.๑) งานฟื้นฟูทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ กม.๒๒+๐๐๐ - กม. ๒๔+๐๕๐ และ กม.๒๘+๐๐๐ - กม.๓+๘๐๐ งบประมาณจำนวน ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒.๒) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๑๒+๘๐๐ - กม.๑๔+๔๒๐ งบประมาณจำนวน ๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒.๓) งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ ทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ กม.๖+๕๐๐ - กม.๙+๓๕๐ งบประมาณจำนวน ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒.๔) งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ กม.๖+๕๐๐ - กม.๙+๓๕๐ งบประมาณจำนวน ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓) แผนงานที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล จำนวน ๒ โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๖๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๑) โครงการบูรณะทางหลวงสายหลัก ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ กม.๒+๑๘๐ - กม.๕+๔๒๐ งบประมาณจำนวน ๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓.๒) โครงการบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ ทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ กม.๕+๐๐๐ -กม.๗+๙๐๐ งบประมาณจำนวน ๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	ขท.ปทุมธานี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของแขวงทางหลวงนนทบุรี (ขท.นนทบุรี) ผู้แทน ขท.นนทบุรี ได้รายงานที่ประชุมว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ขท.นนทบุรี มีแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข ๓๔๕ จาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๘ ช่องจราจร ช่วงแยกบางบัวทอง - แยกบางคูวัด ๒) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ จาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร ๓) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ จาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ - ๘ ช่องจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	ขท.นนทบุรี
๖. แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดปทุมธานีของแขวงทางหลวงนครนายก (ขท.นครนายก) ผู้แทน ขท.นครนายก ได้รายงานที่ประชุมว่า ขท.นครนายก มีแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ โครงการศึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๓๓๑๒ ตอนลำลูกกา - คลอง ๑๖ เพื่อขยายถนนจาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจร โดยได้ดำเนินการศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนเมษายน ๒๕๖๖ และได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๘ เพื่อก่อสร้าง โดยมีกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้าง ๓ ปี มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	ขท.นครนายก
๗. แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดปทุมธานีของแขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี (ขทช.ปทุมธานี) ผู้แทน ขทช.ปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ขทช.ปทุมธานี มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๔ โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๑๐๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท ดังนี้ ๑) ถนนสาย ปท.๓๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - บ้านคลองบางหลวง ระยะทาง ๑.๓๐๐ กม. งบประมาณจำนวน ๓๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๒) ถนนสาย ปท.๓๐๓๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ - บ้านหนองหมู ระยะทาง ๑.๕๐๐ กม. งบประมาณจำนวน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๓) ถนนสาย ปท.๓๐๑๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ - วัดเจติยหอย ระยะทาง ๐.๘๘๒ กม. งบประมาณจำนวน ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ๔) ถนนสาย ปท.๓๐๓๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ - บ้านหนองแค (ตอนปทุมธานี) ระยะทาง ๑.๖๕๐ กม. งบประมาณจำนวน ๒๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	ขทช.ปทุมธานี
๘. รายงานสรุปผลการประชุมคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ผู้แทนอำเภอธัญบุรี ได้รายงานที่ประชุมว่า ในคราวประชุมคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ สรุปสาระสำคัญการประชุมได้ ดังนี้ ๑) การบริหารการจราจรบริเวณแยกธัญพร เมื่อสัญญาณไฟจราจรเสีย พบว่า ปริมาณการจราจรสะสมบนถนนลดลง และระยะเวลาในการเดินทางก็ลดลงเช่นกัน ซึ่งจากเดิมใช้เวลาเดินทางในบริเวณดังกล่าวประมาณ ๑๐ - ๑๕ นาที รวมถึงปริมาณรถบรรทุกที่ลักลอบกลับรถก็มีจำนวนลดลงด้วย ที่ประชุมมีมติให้บริหารการจราจรบริเวณแยกธัญพร โดยการทดลองปิดสัญญาณไฟจราจร และรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ก่อนเสนอหน่วยงานผู้มีอำนาจในการพิจารณาต่อไป ๒) การปรับปรุงภูมิทัศน์และกายภาพบริเวณจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ ตอนรังสิต - นครนายก ให้มีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น ๓) การปรับปรุงคำสั่งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยขอเพิ่มเติมคณะทำงาน ประกอบด้วย ขท.นครนายก หน่วยงานของกรมชลประทานในพื้นที่ ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ผู้แทนภาคประชาชน ภาคเอกชน และองค์กรขนาดใหญ่ที่ใช้ถนนดังกล่าว และได้มีการแต่งตั้งคณะอนุทำงาน โดยมีหน้าที่สำรวจรวบรวมปัญหา การวิเคราะห์สาเหตุและสภาพของปัญหา รวมทั้งแนวทางแก้ไข/อุปสรรคในการดำเนินการ จำนวน ๕ คณะ ได้แก่ คณะอนุทำงานด้านไฟสัญญาณจราจรและทางร่วมทางแยก คณะอนุทำงานด้านจุดกลับรถ (บนบก/ใต้สะพาน)	อำเภอธัญบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
คณะอนุทำงานด้านน้ำท่วมขังบนผิวจราจรถนนสายหลัก คณะอนุทำงานด้านน้ำท่วมขังบนผิวจราจรถนนสายรอง (ในซอย) และคณะอนุทำงานด้านทางเลี้ยงทางลัด ความเห็นที่ประชุม การบริหารการจราจรบริเวณแยกธัญพร ช่วงเวลาปกติให้เปิดสัญญาณไฟกะพริบ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ให้เปิดสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนยานพาหนะที่เดินทางในบริเวณดังกล่าวใช้ความเร็วได้ไม่มาก ทำให้ไม่ส่งผลต่อปริมาณการจราจรสะสมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ รับทราบ	
๙. การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดปทุมธานี เรื่อง กำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถบริเวณถนนเทศบาล ๑ ตำบลลำลูกกา ตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ผู้แทนเทศบาลตำบลลำลูกกา (ทต.ลำลูกกา) ได้รายงานที่ประชุมว่า ทต.ลำลูกกา ได้ขอความอนุเคราะห์ ตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี (ภ.จว.ปทุมธานี) กำหนดให้ถนนเทศบาล ๑ เป็นเขตชุมชน และกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถบริเวณถนนเทศบาล ๑ ตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เนื่องจากยานพาหนะบนถนนเทศบาล ๑ ใช้ความเร็วสูง ประกอบกับ ถนนเทศบาล ๑ มีระยะทางประมาณ ๒.๗๐ กม. มีสถานศึกษาจำนวน ๔ แห่ง สถานีราชการ จำนวน ๔ แห่ง และหมู่บ้านจัดสรร จำนวน ๑๐ โครงการ เป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรของประชาชนเป็นจำนวนมาก ทต.ลำลูกกา จึงเห็นสมควรกำหนดอัตราความเร็วบนถนนเทศบาล ๑ ดังนี้ ๑) ประกาศกำหนดให้พื้นที่บริเวณโดยรอบถนนเทศบาล ๑ เป็นเขตชุมชน ตามความในข้อ ๓ ของกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. ๒๕๖๔ ๒) ประกาศกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถบริเวณถนนเทศบาล ๑ ดังนี้ ๒.๑) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกินสิบห้าคน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ๒.๒) รถขณะที่ลากจูงรถอื่น รถยนต์สี่ล้อเล็ก หรือรถยนต์สามล้อ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ๒.๓) รถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่สามสิบห้ากิโลวัตต์ขึ้นไปหรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตร ๒.๔) รถโรงเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ๒.๕) รถแทรกเตอร์ รถบดถนน หรือรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ๒.๖) รถอื่นนอกจาก ๒.๑) - ๒.๕) ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเห็นที่ประชุม การกำหนดอัตราความเร็วในพื้นที่ชุมชนให้นำแนวทางการบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน (เขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาล) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มาประกอบการพิจารณา โดยให้กำหนดอัตราความเร็วของรถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งผู้โดยสารเกินสิบห้าคนบนถนนเทศบาล ๑ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อความปลอดภัย โดยให้มีการบังคับใช้กฎหมาย มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เห็นชอบ	ทต.ลำลูกกา ภ.จว.ปทุมธานี

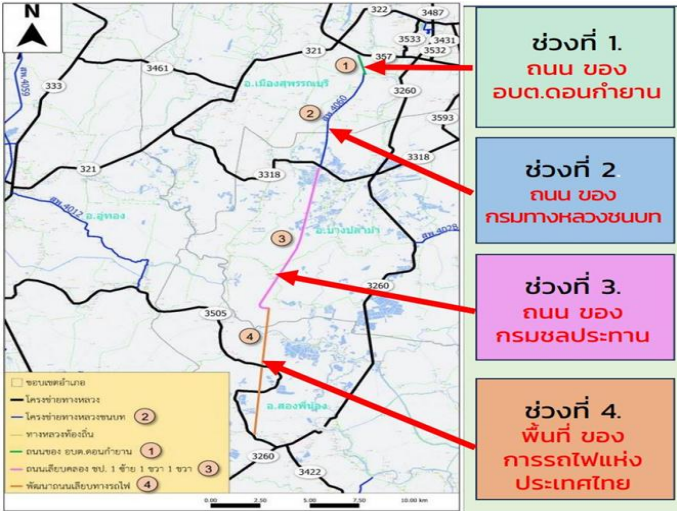
ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. การออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดปทุมธานี เรื่อง ห้ามเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ ตั้งแต่เชิงสะพานคลองสระ - เชิงสะพานคลองบางโพธิ์ ผู้แทนอำเภอสามโคก ได้รายงานที่ประชุมว่า ในการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอสามโคก มีมติให้ ภ.จว.ปทุมธานี ออกข้อบังคับ เรื่อง การห้ามรถบรรทุก ตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป เดินรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๑ (ปทุมธานี - สามโคก) ตั้งแต่เชิงสะพานคลองสระ - เชิงสะพาน คลองบางโพธิ์ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. ของทุกวัน (เว้นวันหยุดราชการ) เนื่องจากปัจจุบันมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางดังกล่าว ทำให้การจราจรติดขัดทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เห็นชอบ	อำเภอสามโคก ภ.จว.ปทุมธานี
๑๑. ขอความอนุเคราะห์ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ ตอนลำลูกกา - คลอง ๑๖ กม. ๒๖+๕๘๗ - กม.๒๗+๒๒๒ บริเวณหน้าโครงการเรนวูด پارค ผู้แทนบริษัท เรนวูด โฮสเทล จำกัด รายงานที่ประชุมว่า โครงการเรนวูด پارคเป็นโครงการฯ ที่ตั้งอยู่ระหว่าง คลอง ๑๑ และคลอง ๑๒ ก่อนถึงโรงพยาบาลลำลูกกา เป็นโครงการขนาดใหญ่ บนพื้นที่ประมาณ ๒,๐๐๐ ไร่ มีความกว้าง ประมาณ ๑ กม. และมีความลึกประมาณ ๓ กม. โครงการฯ ประกอบด้วย โรงเรียนนานาชาติเคไอเอส (ขณะอยู่ระหว่างการก่อสร้างหอพักครูและนักเรียน) ศูนย์การค้าพื้นที่ใช้สอยประมาณ ๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร โรงพยาบาล สนามกีฬา สนามกอล์ฟ โรงแรม อาคารชุด และหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลางและขนาดใหญ่ประมาณ ๕๐๐ หลัง โดยทางเข้าโครงการฯ จะอยู่ใกล้กับโรงพยาบาลลำลูกกาและโรงเรียนวัดวิสุทธิวงศ์ ซึ่งทางโครงการฯ ได้เล็งเห็น และคำนึงถึงความปลอดภัยของชุมชนและผู้ใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้คนมาใช้บริการของโครงการฯ จึงจะขออนุญาต ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแบบไฮแมสบริเวณด้านหน้าโครงการฯ ทุกระยะประมาณ ๑๐๐ เมตร ความสูงประมาณ ๑๕ เมตร รวมถึงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรด้านหน้าโครงการฯ จำนวน ๑ จุด ความเห็นที่ประชุม ขอให้บริษัทฯ พิจารณาขยายระยะทางในการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างไปจนถึงหน้าโรงเรียนวัดพระวิสุทธิวงศ์ โรงพยาบาลลำลูกกา และเทศบาลตำบลลำไทร ทั้งนี้ การดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างให้คำนึงถึงชั่วโมงเร่งด่วน และถนนเข้า - ออกที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๒ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เห็นชอบ	บริษัท เรนวูด โฮสเทล จำกัด
๑๒. การแข่งขันจักรยานชิงแชมป์ จังหวัดปทุมธานี ผู้แทนสมาคมกีฬาจักรยานปทุมธานี ได้รายงานที่ประชุมว่า สมาคมกีฬาจักรยานปทุมธานีกำหนดจัดการแข่งขัน จักรยานชิงแชมป์ จังหวัดปทุมธานี ในวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ระยะทาง ๗๐ กม. (แข่งขัน ๒ รอบสนาม) เริ่มต้นจากลานองค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานีแห่งใหม่ ไปตามเส้นทางทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ (ปทุมธานี) - ถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก มีผู้เข้าร่วมแข่งขันจำนวนประมาณ ๕๐๐ คน ทั้งนี้ จะขอความอนุเคราะห์ ให้ ภ.จว.ปทุมธานี อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย โดยการปิดการจราจรถนนบริเวณจุดปล่อยตัวและจุดเข้าเส้นชัย มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เห็นชอบ	ภ.จว.ปทุมธานี
๑๓. ถัดจากจุดตรวจจับความเร็วบนทางยกระดับดอนเมือง ผู้ทรงคุณวุฒิ ได้รายงานที่ประชุมว่า กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้มีการสนับสนุน งบประมาณในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วบนทางยกระดับดอนเมือง จำนวน ๒ ชุด โดย กปถ. ได้ทำเรื่องมอบกล้องฯ ให้แก่ ภ.จว.ปทุมธานี แล้ว ดังนั้น จึงขอให้ ภ.จว.ปทุมธานี นำกล้องฯ ดังกล่าวมาใช้ในการดำเนินงานต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เห็นชอบ	กปถ. ภ.จว.ปทุมธานี

ลำดับที่ ๔ จังหวัดสุพรรณบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความก้าวหน้าของการพัฒนาโครงข่ายผังเมือง ๑.๑ โครงข่ายผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทสุพรรณบุรี (ขทช.สุพรรณบุรี) รายงานว่า มติ อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ มอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ประสาน ทช. ศึกษาและทบทวนการสำรวจออกแบบเส้นทางสาย ก๗ โครงข่ายผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี เชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔๐ (ทล.๓๔๐) (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยี่นดี) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี้ยวเมืองสุพรรณบุรี)) ระยะทางประมาณ ๔.๓๕ กิโลเมตร โดยทบทวนในกรณีที่ยกเลิกลำดับทางลอด ทล.๓๔๐ เนื่องจากแนวทางหลวงสุพรรณบุรีที่ ๑ จะมีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกที่ ทล.๓๔๐ ความก้าวหน้าโครงการ ขทช.สุพรรณบุรีได้ประสานไปที่ ทช. เพื่อให้ศึกษาและทบทวนการสำรวจ ออกแบบ ในกรณีที่ยกเลิกลำดับทางลอด ทล.๓๔๐ แล้ว ๑.๒ โครงข่ายผังเมืองรวมชุมชนอุทอง ขทช.สุพรรณบุรี รายงานว่า ในการประชุม อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ ได้รายงานที่โครงการผังเมืองรวมชุมชนอุทองอยู่ระหว่างขั้นตอนของกรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) นำเสนอไปที่กระทรวงมหาดไทยส่งให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) ลงมติเพื่่อออกประกาศกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมชุมชนอุทอง เมื่อประกาศกฎกระทรวงเรียบร้อยแล้ว ทช. จะดำเนินการสำรวจออกแบบ แนวเส้นทางสาย จ๑ และเสนอของบประมาณตามขั้นตอนต่อไป ผู้แทน ยผ. รายงานว่า กลุ่มงานวิชาการผังเมืองได้ส่งรายละเอียดโครงข่ายถนนของผังเมืองรวมชุมชนอุทองเสนอต่อเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖ ๑.๓ (ร่าง) โครงข่ายผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช (ผังเมืองรวมชุมชนเขาพระ - นางบวช) ขทช.สุพรรณบุรี รายงานว่า ในการประชุม อจร.จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ ยผ. และ ทช. มีความเห็นสอดคล้องกันในเรื่องแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช เพื่อลดปัญหาการจราจรในปัจจุบัน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างถนน ทล.๓๔๐ เชื่อมต่อกับถนน สพ.๓๐๕๐ ของ ทช. ๒) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างถนน สพ.๓๐๕๐ ของ ทช. กับ ทล.๓๔๐ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนและงานยกระดับมาตรฐานถนนเดิม ผู้แทน ยผ. รายงานว่า ความก้าวหน้าการวางผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเก็บรายละเอียดข้อมูลเพื่อนำมาใช้ประกอบการวางผังเมือง และจะมีการจัดประชุมในส่วนของผังเมืองรวมให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี และ ยผ. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ๑.๑ โครงข่ายผังเมืองรวมเมืองสุพรรณบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทสุพรรณบุรี (ขทช.สุพรรณบุรี) รายงานที่ประชุมว่า โครงการสำรวจออกแบบถนนสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยี่นดี)) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี้ยวเมืองสุพรรณบุรี) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ออกแบบเมื่อปี ๒๕๖๑ โดยถนนเลี้ยวเมืองสุพรรณบุรี มีระยะทาง ๔.๔ กิโลเมตร ปัจจุบันกรมทางหลวง (ทล.) ได้ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ทล.๓๔๐ ตัดกับ ทล.๓๒๑ (แยกยี่นดี) ทำให้การสัญจรบริเวณ ทล.๓๒๑ สามารถเลี้ยวขวาได้สะพานยกระดับ และสามารถเลี้ยวเข้าถนน ทล.๓๓ ได้ ผู้ขับขี่ยานต์สามารถใช้สะพานยกระดับเพื่อเดินทางมายังเส้นทาง ทล.๓๓ เข้าสู่กรุงเทพมหานครได้สะดวกมากขึ้น ขทช.สุพรรณบุรี จึงขอชะลอโครงการถนนผังเมืองสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน (แยกยี่นดี)) - ทล.๓๕๗ (ถนนเลี้ยวเมืองสุพรรณบุรี) ไว้ก่อน	ขทช.สุพรรณบุรี ทช. ยผ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ๑.๒ โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเขตเทศบาลตำบลอุทงในระยอง ผู้แทน ขทช.สุพรรณบุรี รายงานที่ประชุมว่า ผังเมืองรวมชุมชนอุทงขณะนี้อยู่ในขั้นตอนจัดทำร่างขอบเขตผังเมืองรวม และรอให้กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) ประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมชุมชนอุทงก่อน และ ทช. จะได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม สํารวจ ออกแบบแนวเส้นทางสาย จ๑ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ๑.๓ โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวช (ผังเมืองรวมชุมชนเขาพระ - นางบวช) ผู้แทน ขทช.สุพรรณบุรี รายงานที่ประชุมว่า ขทช.สุพรรณบุรีได้เสนอโครงการที่ ๑ การก่อสร้างถนนกว้าง ๗/๑๒ เมตร ระยะทางประมาณ ๒.๕๐๐ กิโลเมตร และโครงการที่ ๒ การก่อสร้างสะพาน ๑๐๐ เมตร และยกระดับมาตรฐานถนนเดิม ๒.๐๐๐ กิโลเมตร ต่อมาได้ประสานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองสุพรรณบุรี (สยผจ.สุพรรณบุรี) ทราบว่า สยผจ.สุพรรณบุรี อยู่ระหว่างการเปลี่ยนผังเมืองรวมชุมชนเดิมบางนางบวชเป็นผังเมืองอำเภอเดิมบางนางบวช จึงขอชะลอโครงการทั้งสองไว้ก่อน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ๑.๔ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง ผู้แทน ขทช.สุพรรณบุรี รายงานที่ประชุมว่า โครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง ประกอบด้วย ๔ ช่วง ดังนี้ ๑) ช่วงที่ ๑ ก่อสร้างทางยกระดับมาตรฐานถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลดอนก่ายาน (อบต.ดอนก่ายาน) ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร ซึ่ง อบต.ดอนก่ายาน มีความพร้อมที่จะถ่ายโอนภารกิจในการก่อสร้างให้ ทช. เพื่อดำเนินโครงการต่อไป ๒) ช่วงที่ ๒ ปรับปรุงถนนสาย สพ.๔๐๖๐ ระยะทาง ๖.๗๖๐ กิโลเมตร ๓) ช่วงที่ ๓ ก่อสร้างทางยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบคลอง ๑ ซ้าย ๑ ขวา - ๑ ขวา ของกรมชลประทาน ระยะทาง ๑๐.๓๔๐ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างโครงการส่งน้ำบำรุงรักษาโพธิ์พระยา รวบรวมเอกสารเพื่อถ่ายโอนถนนเลียบบคลองให้ ทช. เพื่อก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบคลองต่อไป ๔) ช่วงที่ ๔ ก่อสร้างทางยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบทางรถไฟ ระยะทาง ๓.๘๗๗ กิโลเมตร โดยจะมีการใช้พื้นที่ของ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างถนนให้เชื่อมต่อกับ ทล.๓๕๐๕ ซึ่ง ขทช.สุพรรณบุรีได้ส่งเรื่องให้ ทช. เพื่อประสานงานเกี่ยวกับการดำเนินโครงการดังกล่าวกับ รฟท. แล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ ๑.๕ การพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์ ผู้แทน ขทช.สุพรรณบุรี รายงานที่ประชุมว่า ในปี ๒๕๖๗ ขทช.สุพรรณบุรี ได้ดำเนินโครงการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง และในอนาคตคาดว่าจะมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานปรับปรุงสวนสาธารณะของอำเภอเมืองสุพรรณบุรีให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ และมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๒. ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง ขทช.สุพรรณบุรี รายงานว่า ปัจจุบันการเดินทางเชื่อมโยงอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้องจะใช้เส้นทางหลัก คือ ทล.๓๒๖๐ ขณะเดียวกัน ทช. ได้มีการสำรวจถนนสายรองพบว่ามีเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อกับอำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง อีกเส้นทางหนึ่ง โดย ขทช.สุพรรณบุรี เสนอแนวเส้นทาง ๔ ช่วง พร้อมแนวทางดำเนินการ ดังนี้	ขทช.สุพรรณบุรี ทช.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ช่วงที่ ๑ เป็นถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลดอนก่ายาน (อบต.ดอนก่ายาน) ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร เชื่อมจากถนนรอบเมือง ทล.๓๕๗ โดยเสนอให้ อบต.ดอนก่ายาน ถวายโอนถนนให้ ทช. เพื่อพัฒนาระดับมาตรฐานทาง ช่วงที่ ๒ ปรับปรุงถนน สพ.๔๐๖๐ ของ ทช. ระยะทาง ๖.๗๖ กิโลเมตร ช่วงที่ ๓ ถนนเลียบริมคลองของโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาโพธิ์พระยา กรมชลประทาน (ชล.) ระยะทาง ๖.๗๖ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาโพธิ์พระยารวบรวมเอกสารเพื่อถวายโอนถนนให้ ทช. เพื่อบรรจุเป็นโครงข่ายในการพัฒนาต่อไป ช่วงที่ ๔ ถนนเลียบริมทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะทาง ๓.๙ กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมไปถึงอำเภอสองพี่น้องได้ ปัจจุบัน ขทช.สุพรรณบุรี ได้ส่งเรื่องให้ ทช. รับทราบเพื่อหารือการขอใช้พื้นที่ของ รฟท. พัฒนาระดับมาตรฐานทางต่อไป รายละเอียดตามสรุปได้ดังรูปที่ ๑  รูปที่ ๑ แสดงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่ออำเภอเมืองสุพรรณบุรี - อำเภอสองพี่น้อง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๓. ความก้าวหน้าการพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์ ขทช.สุพรรณบุรี รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาถนนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบึงบ้านโพธิ์ ดังนี้ ๓.๑ ถนนสายคันบึงบ้านโพธิ์ฝั่งตะวันออก อยู่ในความรับผิดชอบของ ชป. ทั้งนี้ ในอดีตได้มีการใช้งบประมาณของกลุ่มจังหวัด ให้ ทช. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซม เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาค่าประกันสัญญาจ้าง ทำให้ไม่มีงบประมาณซ่อมแซม อีกทั้งเป็นถนนนอกโครงข่าย ทช. จึงไม่สามารถจัดสรรงบประมาณซ่อมบำรุงได้ จึงเสนอวิธีการแก้ปัญหาระยะยาวโดยให้ ชป. ถวายโอนถนนให้ ทช. เพื่อดูแลและพัฒนาต่อไป ๓.๒ ถนนสายคันบึงบ้านโพธิ์ฝั่งตะวันตก (ถนน สพ.๓๐๘๗) อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. ซึ่ง ขทช.สุพรรณบุรี มีแนวคิดที่จะก่อสร้างเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้า พร้อมติดตั้งไฟส่องสว่าง ซึ่งในการดำเนินการเนื่องจากโครงการก่อสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ทช. ได้แจ้งว่าขอให้ ขทช.สุพรรณบุรี ร่วมหารือกับหอการค้าจังหวัดสุพรรณบุรี และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสุพรรณบุรี รวมถึงการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสุพรรณบุรี พิจารณาความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของจังหวัด พร้อมทั้งศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าต่อการลงทุนก่อน เพื่อ ทช. จะได้จัดตั้งโครงการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ ขทช.สุพรรณบุรี ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ขทช.สุพรรณบุรี ชล. ทช.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. หลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของ ทช. ขทช.สุพรรณบุรี นำเสนอหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของ ทช. ให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้ หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกโครงการ ๑) เป็นโครงการที่มีลักษณะสอดคล้องกับพันธกิจของ ทช. ในการพัฒนาทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By Pass) ทางลัด (Shortcut) และแนวนอนโครงการต้องมีความเป็นโครงข่าย ๒) เป็นงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินค่าก่อสร้างไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ ล้านบาท หรือมีการเวนคืนที่ดิน หรือมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) หรือเป็นโครงการสำคัญ (Flagship Project) ตามแผนพัฒนาของ ทช. ๓) มีการดำเนินงานส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้างจำเป็นต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ให้ครอบคลุมทุกมิติทั้งภาคประชาชน ส่วนท้องถิ่น ส่วนราชการ ภาคเอกชน และ NGO ๔) มีลักษณะโครงการที่สอดคล้องและขับเคลื่อนเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติใน ๕ กิจกรรมหลักของ ทช. (แก้ไขปัญหาจราจร เชื่อมต่อระบบขนส่ง พัฒนาระบบรางเมือง พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และสนับสนุนเส้นทางท่องเที่ยว) ขั้นตอนการกลั่นกรองและคัดเลือกโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ๑) เสนอโครงการ ๒) ขบวนการหลวงชนบทดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นในระดับจังหวัด ซึ่งในขั้นตอนดังกล่าว ขบวนการหลวงชนบทจะเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด และคณะทำงานระดับจังหวัด ลงพื้นที่เพื่อสำรวจ ตรวจสอบ และรวบรวมข้อมูลที่เป็น จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเบื้องต้น เสนอผู้ว่าราชการจังหวัด คณะกรรมการจังหวัด อจร. คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ให้ความเห็น แล้วจึงเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดรายงานผลให้ ทช. พิจารณาดำเนินการต่อไป ๓) ทช. รวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลค่าขอโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ๔) คณะกรรมการกลั่นกรองและคัดเลือกโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ของ ทช. ประชุมพิจารณากลั่นกรอง และคัดเลือกโครงการ ๕) ทช. เสนอของงบประมาณประจำปี มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของ ทช.	ขทช.สุพรรณบุรี ทช.
๕. การแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ระดับจังหวัด ขทช.สุพรรณบุรี นำเสนอร่างคำสั่งจังหวัดสุพรรณบุรี ๒ คำสั่ง ได้แก่ ๕.๑ แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นในระดับจังหวัด กรณีโครงการสำรวจออกแบบถนนสายเชื่อม ทล.๓๔๐ (บริเวณแยก ทล.๓๒๑ ถนนมาลัยแมน) - ทล.๓๕๗ จังหวัดสุพรรณบุรี ๕.๒ แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นในระดับจังหวัด กรณีโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และขนส่งในเขตผังเมืองรวมชุมชนอุทุมพร (เส้นทาง จ๑) ความเห็นที่ประชุม ๑) ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะทำงานฯ โดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ของ ขทช.สุพรรณบุรี และสำนักงาน จังหวัดสุพรรณบุรี (สนจ.สุพรรณบุรี) เป็นผู้ช่วยเหลือเลขานุการ ๒) ตรวจสอบองค์ประกอบโครงสร้างส่วนท้องถิ่นที่ (อปท.) อยู่ในพื้นที่โครงการ และปรับปรุงองค์ประกอบของคณะทำงานฯ ให้ถูกต้อง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขทช.สุพรรณบุรี แกไของค์ประกอบของคณะทำงานฯ ตามความเห็นที่ประชุม และเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสุพรรณบุรีเพื่อลงนามต่อไป	ขทช.สุพรรณบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงภาคใต้ตอนบน - ภาคเหนือตอนล่าง (ราชบุรี - นครสวรรค์) ขทช.สุพรรณบุรี นำเสนอแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยง ภาคใต้ตอนบน - ภาคเหนือตอนล่าง (ราชบุรี - นครสวรรค์) ดังนี้ ที่มาของแนวคิดการพัฒนา ปัจจุบันการเดินทางจากภาคใต้ตอนบนไปสู่ภาคเหนือตอนล่าง จะใช้เส้นทางคมนาคมถนนสายหลัก ๓ เส้นทาง คือ ทล.๓๒ ทล.๓๔๐ และ ทล.๓๓๓ ซึ่งในช่วงเทศกาลจะมีปริมาณการจราจรหนาแน่น ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และการสูญเสียชีวิตของประชาชน ทั้งนี้ ในพื้นที่ของจังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดชัยนาทยังมีโครงข่ายถนนสายรองที่สำคัญซึ่งสามารถเชื่อมโยงถนนสายหลักที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการเดินทาง และช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรหนาแน่นจากเส้นทางถนนสายหลักและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ขทช.สุพรรณบุรี จึงเสนอแนวคิดพัฒนาถนน เพื่อเชื่อมโยงจากภาคใต้ตอนบนสู่ภาคเหนือตอนล่าง (จาก ทล.๔ ถนนเพชรเกษม ถึง ทล.๑๒๒ ถนนเลี่ยงเมืองนครสวรรค์) โดยมีแผนพัฒนาดำเนินการ ดังนี้ ๑) ปรับปรุงมาตรฐานถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่า - อุทอง (ฝั่งตะวันตก) ระยะทางประมาณ ๑๐๔.๑๔๕ กิโลเมตร โดยอยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. ๖๗.๓๗๐ กิโลเมตร และอยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. ๓๖.๗๗๕ กิโลเมตร ๒) ก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่า - อุทอง (ฝั่งตะวันออก) ของ ขป. ระยะทางประมาณ ๑๐๔.๑๔๕ กิโลเมตร แนวทางการดำเนินงาน จะดำเนินการแบบบูรณาการร่วมกัน ๒ กระทรวง คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงคมนาคม โดยดำเนินการ ดังนี้ ๑) ทล. และ ทช. ดำเนินการปรับปรุงยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่าฝั่งตะวันตก หรือ ทล. ถ่ายโอนถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่าฝั่งตะวันตกให้ ทช. เพื่อพัฒนาปรับปรุงยกระดับมาตรฐานถนนต่อไป ๒) ขป. ถ่ายโอนถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่าฝั่งตะวันออก ให้ ทช. เพื่อพัฒนาก่อสร้างยกระดับมาตรฐานถนนเลียบบคลองมะขามเฒ่าฝั่งตะวันออก มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายรองเชื่อมโยงภาคใต้ตอนบน - ภาคเหนือตอนล่าง (ราชบุรี - นครสวรรค์) ทั้งนี้ ต้องมีการศึกษาอีกครั้งว่ามีจุดใดที่จะมีผลกระทบกับชุมชน รวมทั้งพิจารณาหาจุดกลับรถ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง	ขทช.สุพรรณบุรี ทล. ทช. ขป.
๗. การแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นบริเวณสถานศึกษา และการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองสุพรรณบุรี ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองสุพรรณบุรี (สภ.เมืองสุพรรณบุรี) รายงานที่ประชุมว่า ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกในการจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษาทุกแห่ง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเข้มงวดการจอดรถในบริเวณที่มีป้ายห้ามจอด ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ความเห็นที่ประชุม ๑) จุดกลับรถบริเวณหน้าวัดป่าเลไลยก์วรวิหาร ควรปรับเกาะกลางถนนให้สอดคล้องกับการกลับรถของผู้ใช้เส้นทาง ๒) การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนกรรณสูตศึกษาลัย ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ๓) การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร ตำรวจภูธรเมืองสุพรรณบุรี ได้ประสานไปยังผู้อำนวยการโรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศรในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว ๔) การจอดรถบริเวณป้ายห้ามจอดบริเวณหน้าโรงเรียน มีรถรับ - ส่ง นักเรียนจอดรถ เพื่อรอเวลาที่โรงเรียนเลิกทำให้การจราจรติดขัด มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบ และมอบหมายให้แขวงทางหลวงสุพรรณบุรี ดำเนินการปรับปรุงเกาะกลางถนนบริเวณหน้าวัดป่าเลไลยก์วรวิหารให้มีความเหมาะสมต่อไป	

ลำดับที่ ๕ จังหวัดสระบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสระบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																											
๑. สรุปผลการดำเนินงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้มีการประชุม อจร. เพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งของจังหวัด จำนวน ๕๑ ครั้ง ใน ๓๐ จังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๔๗ ของ อจร. ทั่วประเทศ ๗๖ จังหวัด มีรายละเอียด ดังนี้				สนข.																											
<table><tr><th>ภาค</th><th>จำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุม (จังหวัด)</th><th>จำนวนการประชุม (ครั้ง)</th><th>หมายเหตุ</th></tr><tr><td>ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)</td><td>๕</td><td>๙</td><td>เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน เชียงราย และแพร่</td></tr><tr><td>ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)</td><td>๗</td><td>๑๒</td><td>บึงกาฬ หนองคาย อุดรธานี นครพนม ชัยภูมิ นครราชสีมา และอุบลราชธานี</td></tr><tr><td>ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)</td><td>๑๔</td><td>๒๓</td><td>พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และนครนายก</td></tr><tr><td>ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)</td><td>๔</td><td>๗</td><td>ชุมพร สงขลา พังงา และภูเก็ต</td></tr><tr><td>รวม</td><td>๓๐</td><td>๕๑</td><td></td></tr></table>					ภาค	จำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุม (จังหวัด)	จำนวนการประชุม (ครั้ง)	หมายเหตุ	ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)	๕	๙	เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน เชียงราย และแพร่	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)	๗	๑๒	บึงกาฬ หนองคาย อุดรธานี นครพนม ชัยภูมิ นครราชสีมา และอุบลราชธานี	ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)	๑๔	๒๓	พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และนครนายก	ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)	๔	๗	ชุมพร สงขลา พังงา และภูเก็ต	รวม	๓๐	๕๑				
ภาค	จำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุม (จังหวัด)	จำนวนการประชุม (ครั้ง)	หมายเหตุ																												
ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)	๕	๙	เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน เชียงราย และแพร่																												
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)	๗	๑๒	บึงกาฬ หนองคาย อุดรธานี นครพนม ชัยภูมิ นครราชสีมา และอุบลราชธานี																												
ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)	๑๔	๒๓	พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และนครนายก																												
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)	๔	๗	ชุมพร สงขลา พังงา และภูเก็ต																												
รวม	๓๐	๕๑																													
โดยได้มีการนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา ซึ่ง คค. ได้มีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดหาแนวทางการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด รวมจำนวน ๒๙๓ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕๑ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๔๐ และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๖๐ โดยแบ่งการพิจารณาเป็น ๕ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้																															
<table><tr><th>เรื่องที่มีการพิจารณา</th><th>ดำเนินการแล้วเสร็จ</th><th>อยู่ระหว่างดำเนินการ</th><th>รวม</th></tr><tr><td>๑. การแก้ไขปัญหาจราจร</td><td>๑๘</td><td>๖๙</td><td>๘๗</td></tr><tr><td>๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน</td><td>๑</td><td>๗๙</td><td>๘๐</td></tr><tr><td>๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ</td><td>๓</td><td>๓๙</td><td>๔๒</td></tr><tr><td>๔. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ</td><td>๑๕</td><td>๑๙</td><td>๓๔</td></tr><tr><td>๕. เรื่องอื่น ๆ</td><td>๑๔</td><td>๓๖</td><td>๕๐</td></tr><tr><td>รวม</td><td>๕๑</td><td>๒๔๒</td><td>๒๙๓</td></tr></table>					เรื่องที่มีการพิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	๑. การแก้ไขปัญหาจราจร	๑๘	๖๙	๘๗	๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๑	๗๙	๘๐	๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	๓	๓๙	๔๒	๔. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๑๕	๑๙	๓๔	๕. เรื่องอื่น ๆ	๑๔	๓๖	๕๐	รวม	๕๑	๒๔๒
เรื่องที่มีการพิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม																												
๑. การแก้ไขปัญหาจราจร	๑๘	๖๙	๘๗																												
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๑	๗๙	๘๐																												
๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	๓	๓๙	๔๒																												
๔. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๑๕	๑๙	๓๔																												
๕. เรื่องอื่น ๆ	๑๔	๓๖	๕๐																												
รวม	๕๑	๒๔๒	๒๙๓																												
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ																															

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า ๒.๑ สนข. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ GMS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนา และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณทำให้ สนข. แบ่งโครงการศึกษาออกเป็น ๒ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ GMS 1) ๒) โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉยเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ GMS 2) ซึ่งโครงการ GMS 1 มีพื้นที่การศึกษา ประกอบด้วย ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ทั้งนี้ เมื่อโครงการ GMS 1 ดำเนินการแล้วเสร็จ จะได้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยแบ่งแผนปฏิบัติการฯ ออกเป็นจำนวน ๑๐ เล่ม เพื่อให้เกิดความสะดวกในการนำแผนปฏิบัติการดังกล่าวไปใช้ในการปฏิบัติงานของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) แผนปฏิบัติการฯ กรุงเทพมหานคร ๒) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ๓) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตอนล่าง ๑ ๔) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตอนล่าง ๒ ๕) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ๖) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๑ ๗) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ๒ ๘) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ๙) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ๑๐) แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ๒.๒ สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ ได้ ดังนี้ ๑) วิสัยทัศน์ “การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” ๒) ตัวชี้วัด ๒.๑) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) ๒.๒) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) ๒.๓) อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ) ๒.๔) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน) ๒.๕) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ) ๒.๖) อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลัก และด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	สนข. ขท.สระบุรี ขพท.สระบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๗) อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในภาคการบริการ (ร้อยละ) ๒.๘) อัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด ๒.๙) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) ๒.๑๐) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค) (ร้อยละ) ๓) แนวทางการพัฒนา แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ๑๔ กลยุทธ์ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้ ๓.๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง ๓.๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก ๓.๑.๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง ๓.๑.๓) กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน ๓.๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ ๓.๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ๓.๒.๒) กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ๓.๒.๓) กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ ๓.๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ๓.๓.๑) กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก ๓.๓.๒) กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ๓.๓.๓) กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ ๓.๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดรวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน ๓.๔.๑) กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง ๓.๔.๒) กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล ๓.๔.๓) กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๓.๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม ๓.๕.๑) กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง ๓.๕.๒) กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๓ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของโครงการ GMS 1 สนข. ได้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อยของจังหวัดสระบุรี เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕ ณ โรงแรม ไกล่กันเพลส อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี จัดสัมมนาปรับปรุงและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ๑ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ ณ โรงแรม เดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนและกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ๑ เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๗ ณ โรงแรม เดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความเห็นที่ประชุม ๑. โครงการที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดในขณะนี้ คือ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๒๒ ตอนอำเภอแก่งคอย - บ้านนา ซึ่งปัจจุบันได้มีการขยายเป็น ๔ ช่องจราจรถึงอำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก แล้วถนนดังกล่าวสามารถเชื่อมไปยังจังหวัดปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และปทุมธานี รวมถึงเชื่อมไปยังจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ ๒. เส้นทางในอนาคตหรือเส้นทางลัดที่สามารถเชื่อมการเดินทางไปยังหลายจังหวัด และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางได้ คือ เส้นทางจากตำบลหนองหมู อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี เชื่อมไปยังอำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี เชื่อมต่อไปยังเขตหนองจอก กรุงเทพฯ และเดินทางเชื่อมไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา และอำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าวสามารถเชื่อมโยง ๖ จังหวัด โดยใช้ระยะเวลาเดินทางไม่ถึง ๒ ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีเส้นทางเชื่อมต่อจากอำเภอบ้านหม้อ ผ่านอำเภอดอนพุด เพื่อเชื่อมต่อไปยังถนนสายเอเชียและถนนหน้าพระลาน เชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข ๑๒ เข้าสู่จังหวัดเพชรบูรณ์ และทางรถไฟคลอง ๑๙ ซึ่งเป็นเส้นทางในการขนส่งปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างมายังอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี หากมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟดังกล่าวให้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ จะทำให้สามารถเชื่อมต่อระบบรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงของจังหวัดสระบุรี เพื่อเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของจังหวัดสระบุรีในการเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ ๓. แผนงาน/โครงการที่อยู่โครงการ GMS 1 จะเป็นโครงการตั้งต้นให้จังหวัดสระบุรีนำไปพิจารณาต่อยอดและผลักดัน เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณจากแหล่งงบประมาณต่าง ๆ เช่น งบประมาณจากการประชุม ครม. สัญจรนอกสถานที่ เป็นต้น โดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะแขวงทางหลวงสระบุรี (ขท.สระบุรี) แขวงทางหลวงชนบทสระบุรี (ขทช.สระบุรี) ศึกษารายละเอียดแผนงาน/โครงการในลักษณะโครงการขนาดใหญ่ หากแผนงาน/โครงการดังกล่าวได้มีการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ การเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีโอกาสได้รับการพิจารณามากยิ่งขึ้น ๔. ขอให้วางแผนการก่อสร้างถนนบริการ (Local Road) บริเวณแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นความต้องการของประชาชนในพื้นที่ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๓. ความคืบหน้าโครงการระบบรางระหว่างเมืองในจังหวัดสระบุรี ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบความคืบหน้าโครงการระบบรางระหว่างเมืองในจังหวัดสระบุรี ประกอบด้วย โครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟทางคู่ สรุปสาระสำคัญความคืบหน้าได้ ดังนี้ ๓.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีระยะทาง ๒๕๐.๗๗ กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด ๖ สถานี ได้แก่ สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา โดยแบ่งสัญญาที่เกี่ยวข้องกับงานโยธาออกเป็น ๑๔ สัญญา ผลงานสะสม ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๘๗ ซึ่งมีสัญญาที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสระบุรี จำนวน ๔ สัญญา ได้แก่	สนข.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) สัญญาที่ ๓ - ๑ ช่วงแก่งค้อย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่ ระยะทาง ๓๐.๒๑ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๐.๒๖ เนื่องจากเพิ่งเริ่มก่อสร้างได้เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๗ ๒) สัญญาที่ ๓ - ๒ งานอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง ระยะทาง ๑๒.๒๓ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๐๘ ๓) สัญญาที่ ๔ - ๖ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี ระยะทาง ๓๑.๖๐ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๒.๐๕ ๔) สัญญาที่ ๔ - ๗ ช่วงสระบุรี - แก่งค้อย ระยะทาง ๑๒.๙๙ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๖๔ ปัญหาและอุปสรรคในงานโยธาสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสระบุรี ได้แก่ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน ซึ่งได้ประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ และคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์ค่าทดแทนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมาแล้ว ซึ่งได้ดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนแล้ว และอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้าง โดยปัจจุบันได้มีการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างแล้วร้อยละ ๙๐ สำหรับปัญหาการขอใช้พื้นที่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสระบุรี ได้แก่ สัญญาที่ ๔ - ๖ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี ต้องขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมเจ้าท่า (จท.) จำนวน ๑ แปลง ซึ่งปัจจุบันได้รับอนุญาตจาก จท. ให้เข้าพื้นที่แล้ว และสัญญาที่ ๔ - ๗ ช่วงสระบุรี - แก่งค้อย ต้องขออนุญาตใช้พื้นที่จาก ขป. จำนวน ๑ แปลง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ ขป. ๓.๒ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ มีระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร และมีสถานีจำนวน ๑๙ สถานี ซึ่งมีสถานีที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ได้แก่ สถานีมาบะเภา สถานีมวกเหล็ก (ใหม่) และมีย่านกองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๑ แห่ง โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๔ สัญญา ได้แก่ ๑) สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๘.๓๑ ช้ากว่าแผนการดำเนินงานร้อยละ ๓.๖๙ ๒) สัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - นครราชสีมา อยู่ระหว่าง รฟท. เตรียมเสนอขออนุมัติโครงการต่อ คค. ก่อนเสนอ ครม. ๓) สัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์ ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๙๘.๒๐ ช้ากว่าแผน การดำเนินงานร้อยละ ๑.๘ ๔) สัญญาที่ ๔ งานระบบอาณัติสัญญาณ ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๕๔ ซึ่งเร็วกว่าแผนการดำเนินงานใหม่ร้อยละ ๐.๗๙ ปัจจุบันได้มีการเปิดใช้สถานีใหม่ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ สถานีมาบะเภา สถานีปางอโศก สถานีบ้านไผ่ สถานีปากช่อง สถานีขมิ้มวง สถานีจันทัก และสถานีคลองขนานจิตร มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๔. รายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ ๔.๑ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ในคราวประชุมคณะกรรมการผลักดันการดำเนินงานตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ จังหวัดสระบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๗ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ประจำจังหวัดสระบุรี ได้ขอให้จังหวัดสระบุรีพิจารณาการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรีได้มีข้อสั่งการให้สำนักงานจังหวัดสระบุรี นำเรื่องดังกล่าว ซึ่งเป็นกิจกรรมจับตามองและแจ้งเบาะแส ภายใต้โครงการ STRONG - จิตพอเพียง ด้านทุจริต	ขท.สระบุรี ภ.จว.สระบุรี ขทช.สระบุรี สขจ.สระบุรี สภ.จ.สระบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																											
บรรจุเป็นวาระการประชุม อจร.จังหวัดสระบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ทั้งนี้ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการดำเนินงาน ประกอบด้วย ตำรวจภูธรจังหวัดสระบุรี (ภ.จว.สระบุรี) ขท.สระบุรี ขทช.สระบุรี สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี (สขจ.สระบุรี) และสำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดสระบุรี (สอ.จ.สระบุรี) ๔.๒ ผู้แทน ภ.จว.สระบุรี รายงานให้ที่ประชุมทราบผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) การบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งมีรายละเอียดของผลการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้ <table><tr><th>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง</th><th>ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (ราย)</th><th>ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (ราย)</th></tr><tr><td>๑. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</td><td>๕</td><td>๑</td></tr><tr><td>๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕</td><td>๒๒๒</td><td>๖๙</td></tr></table> ๒) การบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกไม่คลุมผ้าใบ ซึ่งดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๘๒ ราย และปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๘ ราย ทั้งนี้ ภ.จว.สระบุรี ได้มีข้อสั่งการไปยังสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งในจังหวัดสระบุรีให้เข้มงวดกวดขันและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป ๔.๓ ผู้แทน ขท.สระบุรี รายงานให้ที่ประชุมทราบผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบ มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) สถิติรถบรรทุกเข้าซิ่ง ณ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก/หน่วยตรวจสอบชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่หนองแค (ขาเข้า) ทางหลวงหมายเลข ๑ ตอนสระบุรี - อโยธยา กม.๙๗+๘๕๕ <table><tr><th>จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)</th></tr><tr><td>๖๙,๓๓๘</td><td>-</td><td>๖๖</td></tr></table> ๒) สถิติรถบรรทุกเข้าซิ่ง ณ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก/หน่วยตรวจสอบชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่เฉลิมพระเกียรติ (สระบุรี) ทางหลวงหมายเลข ๑ ตอนปากข้าวสาร - แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค กม.๑๒๑+๐๙๐ (ขาเข้า) <table><tr><th>จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)</th></tr><tr><td>๒๕,๔๗๗</td><td>๑</td><td>๑,๐๐๓</td></tr></table> ๓) สถิติรถบรรทุกเข้าซิ่ง ณ สถานีตรวจสอบ/หน่วยตรวจสอบชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่แก่งคอย (ขาเข้า) ทางหลวงหมายเลข ๒ ตอนตาลเดี่ยว - ชัยบอน กม.๑๕+๕๕๐ <table><tr><th>จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)</th><th>จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)</th></tr><tr><td>๔๘,๐๗๖</td><td>๘</td><td>๒๐</td></tr></table> ทั้งนี้ กรณีรถบรรทุกไม่คลุมผ้าใบทำให้มีเศษดินหรือเศษวัสดุต่าง ๆ ตกลงบนพื้นผิวจราจร ขท.สระบุรี ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ออกทำความสะอาดเก็บกวาดผิวจราจร และได้มีการเช่ารถดูดฝุ่นเพื่อใช้ในการทำความสะอาดผิวจราจร แต่ประสบปัญหาอุปกรณ์เกิดความเสียหายบ่อยครั้ง เนื่องจากมีเศษวัสดุ/หิน/เศษดินเป็นจำนวนมาก สำหรับกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกิน ขท.สระบุรี ได้มีการออกประกาศจำกัดน้ำหนักการบรรทุกสูงสุดไม่เกิน ๕๐.๕ ตัน กรณีที่มีการตรวจพบการกระทำความผิดจะดำเนินการส่งเรื่องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนด	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (ราย)	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (ราย)	๑. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	๕	๑	๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕	๒๒๒	๖๙	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)	๖๙,๓๓๘	-	๖๖	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)	๒๕,๔๗๗	๑	๑,๐๐๓	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)	๔๘,๐๗๖	๘	๒๐	
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (ราย)	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (ราย)																										
๑. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	๕	๑																										
๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕	๒๒๒	๖๙																										
จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)																										
๖๙,๓๓๘	-	๖๖																										
จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)																										
๒๕,๔๗๗	๑	๑,๐๐๓																										
จำนวนรถบรรทุกที่เข้าด่านซิ่ง (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน (คัน)	จำนวนรถบรรทุกที่ไม่คลุมผ้าใบ (คัน)																										
๔๘,๐๗๖	๘	๒๐																										

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ								หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
๔.๔ ผู้แทน ขทช.สระบุรี รายงานให้ที่ประชุมทราบผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน มีรายละเอียด ดังนี้									
เดือน	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖				ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗				
	การเข้าขัง		น้ำหนักบรรทุก		การเข้าขัง		น้ำหนักบรรทุก		
	จำนวนครั้ง	คัน	เกิน (คัน)	ไม่เกิน (คัน)	จำนวนครั้ง	คัน	เกิน (คัน)	ไม่เกิน (คัน)	
ตุลาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	
พฤศจิกายน	๒	๑๐	-	๑๐	๖	๒๔	-	๒๔	
ธันวาคม	๒	๑๒	-	๑๒	๒	๙	-	๙	
มกราคม	๒	๙	-	๙	๔	๑๖	-	๑๖	
กุมภาพันธ์	-	-	-	-	-	-	-	-	
มีนาคม	-	-	-	-	๖	๒๒	-	๒๒	
เมษายน	-	-	-	-	๗	๒๘	-	๒๘	
พฤษภาคม	๒	๑๑	-	๑๑					
มิถุนายน	๔	๑๖	-	๑๖					
กรกฎาคม	๔	๑๘	-	๑๘					
สิงหาคม	๔	๒๐	-	๒๐					
กันยายน	๑๖	๕๐	-	๕๐					
รวม	๓๖	๑๔๖	-	๑๔๖					
๔.๕ ผู้แทน สขจ.สระบุรี รายงานให้ที่ประชุมทราบผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกไม่คลุมผ้าใบ มีรายละเอียด ดังนี้									
รายละเอียด		ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗				
รถที่ตรวจสอบ		๓,๕๑๖	๓,๘๖๔	๔,๕๒๙	๑,๔๑๕				
รถที่กระทำความผิด		๗๖	๖๘	๑๗๔	๕๖				
๔.๖ ผู้แทน สธ.จ.สระบุรี รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า จังหวัดสระบุรีมี อปท. จำนวน ๑๐๙ แห่ง มีจำนวน อปท. ที่มีสายทางหลวงท้องถิ่นในความรับผิดชอบ จำนวน ๘๒ แห่ง มีการลงทะเบียนสายทางหลวงท้องถิ่นแล้วจำนวน ๑,๔๕๙ สายทาง ปัจจุบัน อปท. ได้มีการจัดทำประกาศผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่น เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงท้องถิ่นในเขตความรับผิดชอบของ อปท. ตามมาตรา ๖๑ แห่ง พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติม จำนวน ๗ แห่ง ทั้งนี้ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย อปท. อาจมีความเข้าใจคลาดเคลื่อนในการดำเนินการ เนื่องจากเข้าใจว่า การลงทะเบียนทางหลวงท้องถิ่นเป็นการลงทะเบียนเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณเท่านั้น แต่ไม่ดำเนินการ ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น ซึ่งพระราชบัญญัติทางหลวงฯ ได้ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นในการตรวจตรา กำกับควบคุม ให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ในขณะที่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ มท. ได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงท้องถิ่น									

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อทำหน้าที่ตามพระราชบัญญัติทางหลวงดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งสามารถใช้บังคับกรณีรถบรรทุกทำสิ่งของต่าง ๆ ร่วงหล่นบนผิวจราจร โดยมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด โดย สด.จ.สระบุรี จะได้เร่งรัดให้ อปท. ดำเนินการลงทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น และแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงท้องถิ่นให้เป็นไปตามคำสั่งของ มท. และบังคับใช้กฎหมายตามอำนาจหน้าที่ต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑. จังหวัดสระบุรีเป็นเมืองหลวงของอุตสาหกรรม ซึ่งมีโรงงานปูนซีเมนต์ร้อยละ ๘๐ ของประเทศตั้งอยู่ จึงส่งผลให้มีรถบรรทุกหนักสัญจรในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ๒. กรณีปัญหาการบรรทุกไม่คลุมผ้าใบและกรณีรถบรรทุกคลุมผ้าใบ แต่คลุมผ้าใบไม่เรียบร้อยทำให้มีเศษวัสดุ ร่วงหล่นบนผิวจราจร โดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้มงวดกวดขันและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ๓. ขอให้ สด.จ.สระบุรี เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ก.จว.สระบุรี ขทช.สระบุรี มาบรรยายและชี้แจงทำความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดทำประกาศตามมาตรา ๖๑ แห่ง พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมให้ผู้บริหาร อปท. ทราบ พร้อมทั้งเร่งรัดให้ อปท. ดำเนินการให้ถูกต้องและครบถ้วนต่อไป ๔. ขทช.สระบุรี ได้ดำเนินการแนะนำให้ อปท. ดำเนินการลงทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น เพื่อให้สามารถใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมได้ตามกฎหมาย สำหรับกรณีการจัดฝึกอบรม ทช. ได้มีการจัดการฝึกอบรมเรื่องดังกล่าว แก่จังหวัดสระบุรีเกือบทุกปี ซึ่งได้ชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ รวมถึงค่าปรับกรณีการกระทำความผิด โดยค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มีค่าปรับสูงว่าพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดย อปท. จะต้องดำเนินการแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑. รับทราบรายงานผลการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่คลุมผ้าใบของหน่วยงานส่วนราชการ ๒. มอบหมายให้ สด.จ.สระบุรี ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้บริหาร อปท. ในพื้นที่จังหวัดสระบุรีเกี่ยวกับการจัดทำประกาศผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่น เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักกลเลเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงท้องถิ่นในเขตความรับผิดชอบของ อปท. ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติม ๓. มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการกวดขันวินัยจราจรในการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินและกรณีรถบรรทุกไม่คลุมผ้าใบอย่างเคร่งครัด	
๕. การปรับปรุงสะพานต่างระดับมิตรภาพเพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองสระบุรี ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ในคราวประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรี (กรอ.สบ.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้จังหวัดสระบุรีแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเหมาะสมในการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพ ตำบลปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี เพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบ สำนวจความคิดเห็น และกำหนดกรอบแนวทางหรือรูปแบบในการปรับปรุงสะพานต่างระดับมิตรภาพ (สะพานต่างระดับจากถนนมิตรภาพเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรี) โดยจังหวัดสระบุรีได้มีคำสั่ง ที่ ๘๖๕/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาความเหมาะสมในการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพ ตำบลปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี ตามมติ กรอ.สบ. โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรี (ที่รับผิดชอบกำกับดูแลภารกิจด้านความมั่นคง) เป็นประธานคณะทำงาน และหัวหน้าสำนักงานจังหวัดสระบุรี และผู้อำนวยการ ขท.สระบุรี เป็นคณะทำงานและเลขานุการร่วม	อบจ.สระบุรี ขท.สระบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																
ซึ่งได้มีการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๗ โดยมีมติมอบหมายให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดสระบุรี (อบจ.สระบุรี) เป็นเจ้าภาพหลักในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบ สำหรับความคิดเห็น และกำหนดกรอบแนวทางหรือรูปแบบในการปรับปรุงสะพานต่างระดับมิตรภาพ เพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองสระบุรี โดยเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของ อบจ.สระบุรี และได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณากำหนดรายละเอียดและกรอบแนวทาง การดำเนินงานในการจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ โดยมีนายก อบจ.สระบุรี หรือผู้แทน เป็นประธานคณะทำงาน รองผู้อำนวยการ ขท.สระบุรี (ฝ่ายบริหารงานทั่วไป) และผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดสระบุรี สำนักงานจังหวัดสระบุรี เป็นเลขานุการร่วม ความเห็นที่ประชุม ๑. การดำเนินการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพเป็นประเด็นที่ได้มีการหารือของภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่มาระยะหนึ่งแล้ว โดยเหตุผลส่วนที่หนึ่งที่ได้มีการเสนอให้รื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพ คือ สะพานต่างระดับมิตรภาพส่งผลต่อการพัฒนาเมือง รวมถึงระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ ประกอบกับปัจจุบัน มีการก่อสร้างถนนวงแหวนตะวันตกและตะวันออก เพื่อเลี่ยงการสัญจรเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรีเสร็จเรียบร้อยแล้ว และมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) ดังนั้น ความจำเป็นในการใช้ สะพานต่างระดับมิตรภาพจึงลดน้อยลง ซึ่งการดำเนินการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพต้องนำเสนอต่อ ครม. เพื่อพิจารณา จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารายละเอียดอย่างรอบด้านตามหลักวิชาการ เพื่อกำหนดแนวทาง ในการดำเนินการให้เหมาะสม รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ หากประชาชนในพื้นที่มีมติเห็นชอบ จะนำเสนอกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ๒. หากมีการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพ ประชาชนที่เดินทางจากอำเภอแก่งคอย เพื่อเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรีจะต้องใช้เส้นทางใด ๓. ช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่องประชาชนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ เพื่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประชาชนไม่นิยมใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองสระบุรี แต่จะใช้สะพานต่างระดับมิตรภาพ เมื่อเดินทางมาถึง ช่วงสะพานต่างระดับมิตรภาพถนนจาก ๓ ช่องจราจร จะเหลือเพียง ๒ ช่องจราจร เพื่อขึ้นสะพานต่างระดับมิตรภาพ ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ทำให้มีความจำเป็นต้องเปิดการจราจรบริเวณใต้สะพานต่างระดับมิตรภาพ ๑ ช่องจราจร เพื่อระบายรถในบริเวณดังกล่าว ดังนั้น หากมีการรื้อถอนสะพานต่างระดับมิตรภาพอาจจะส่งผลให้เกิด ปัญหาการจราจร จึงเห็นสมควรนำปัญหาการจราจรบริเวณนี้มาพิจารณาด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ																		
๖. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ผู้แทน สขจ.สระบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันประชาชนใช้บริการรถโดยสารประจำทางลดลง อย่างมีนัยสำคัญ จากข้อมูลการใช้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๒ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการลดลงเหลือเพียง ๖.๕ ล้านคน จากจำนวน ๑๓.๘ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๑๐ จึงส่งผลกระทบต่อรายได้ ของผู้ประกอบการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถลงทุนปรับปรุงตัวยานพาหนะและคุณภาพในการให้บริการ ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ๖.๑ จำนวนเส้นทางเดินรถหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดสระบุรี <table><tr><th>ประเภทรถ</th><th>ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)</th><th>ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)</th><th>ปัจจุบัน (จำนวนเส้นทาง)</th></tr><tr><td>รถหมวด ๑</td><td>๘</td><td>๓</td><td>๒</td></tr><tr><td>รถหมวด ๔</td><td>๓๗</td><td>๑๘</td><td>๑๔</td></tr><tr><td>รวม</td><td>๔๕</td><td>๒๑</td><td>๑๖</td></tr></table>		ประเภทรถ	ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)	ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)	ปัจจุบัน (จำนวนเส้นทาง)	รถหมวด ๑	๘	๓	๒	รถหมวด ๔	๓๗	๑๘	๑๔	รวม	๔๕	๒๑	๑๖	สขจ.สระบุรี อบจ.สระบุรี
ประเภทรถ	ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)	ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (จำนวนเส้นทาง)	ปัจจุบัน (จำนวนเส้นทาง)															
รถหมวด ๑	๘	๓	๒															
รถหมวด ๔	๓๗	๑๘	๑๔															
รวม	๔๕	๒๑	๑๖															

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖.๒ การแก้ไขปัญหาของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดสระบุรี ๑) สขจ.สระบุรี ได้ทำการวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจากเน้นการบังคับใช้กฎหมายเป็นการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงระหว่างผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งมิติด้านการเงิน ด้านลูกค้า ด้านกระบวนการภายใน และการเรียนรู้และพัฒนาระบบ โดย สขจ.สระบุรี ได้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมในการยกระดับคุณภาพการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองสระบุรี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒ เพื่อทดลองนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนา การให้บริการทำให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลการเดินทาง และสามารถติดตามตำแหน่งรถตามช่วงเวลาจริง (Real Time) ผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยได้มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ๒) โครงการศึกษาดังกล่าวเป็นการยกระดับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและรักษาสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ๒.๑) พัฒนาศูนย์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (www.bussaraburi.com) ระบบเทคโนโลยีติดตามตำแหน่งรถที่จะมาถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะ การจ่ายค่าโดยสารผ่านระบบกระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E - Wallet) บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายบนรถโดยสารสาธารณะและบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะ บริการชาร์จโทรศัพท์เคลื่อนที่บนรถโดยสารสาธารณะ และการสำรองที่นั่ง โดยเป็นการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้ประชาชนกลับมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ๒.๒) พัฒนาคูณภาพรถที่ให้บริการ ปรับปรุงสภาพรถและบริการ ๒.๓) เพิ่มช่องทางการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มผ่านช่องทาง การสื่อสารต่าง ๆ เช่น กลุ่มไลน์ เฟซบุ๊ก เว็บไซต์ เป็นต้น ๒.๔) จัดทำระบบบริหารจัดการการเดินรถด้านคุณภาพ (ความตรงต่อเวลา จำนวนรถ/จำนวนเที่ยว การหยุดและจอดระหว่างทาง การเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร) และความปลอดภัย (ความเร็วและความปลอดภัยในรถ) ผ่านทาง www.analytic.viabus เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของพนักงานขับรถตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ซึ่งแตกต่างจากเดิมที่ต้องรอให้ผู้ร้องเรียนผ่านช่องทางต่าง ๆ ของทางราชการ จึงจะสามารถเข้าไปแก้ไขปัญหาหลังเกิดเหตุได้ โดยระบบบริหารจัดการการเดินรถจะเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบตั้งแต่การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง ผู้ประกอบการ และพนักงานรถ ๖.๓ การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง สขจ.สระบุรี ได้ดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ดังนี้ ๑) นำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ในคราวประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดสระบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๕ ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบในหลักการให้จัดทำร่างแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวมเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณากรอบวงเงินงบประมาณที่จะขอรับการสนับสนุนจาก อบจ.สระบุรี ก่อนนำเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรีพิจารณาต่อไป ๒) รายงานสรุปแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี ต่อ ขบ. โดยเสนอแนะให้ อปท. เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการจัดตั้งกองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ๓) จัดส่งแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ต่อ อบจ.สระบุรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรีพิจารณาต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ขนส่งจังหวัดสระบุรีและคณะ เข้าพบรองนายก อบจ.สระบุรี (นายธนภุต อรรถสัมปณณะ) เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรี เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทั้งรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ โดย อบจ.สระบุรี ยินดีให้การสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว ๕) ดำเนินโครงการนำร่องยกระดับคุณภาพการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองสระบุรี ระยะที่ ๓ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๙๔๕,๒๐๐ บาท มีระยะเวลาดำเนินโครงการ ๑ ปี (วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗) โดยมีการพัฒนาระบบนับจำนวนผู้โดยสาร ระบบแจ้งเหตุฉุกเฉิน รวมถึงการควบคุมกำกับการเดินทางด้านคุณภาพและความปลอดภัยในกลุ่มรถหมวด ๒ และหมวด ๓ ๖) ในคราวตรวจราชการจังหวัดสระบุรีของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ) เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เพื่อติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ณ บริเวณสถานีรถไฟมวกเหล็ก (ใหม่) ได้มอบนโยบายจะเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ ช่วงกรุงเทพฯ - ปากช่อง ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ความเห็นที่ประชุม ๑. เห็นควรให้ว่าจ้างสถาบันการศึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคู่มือที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองสระบุรี โดยให้นำเสนอทั้งในมิติความคุ้มค่าด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ และรูปแบบในการบริหารจัดการการเดินรถ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาลงทุนของ อปท. และภาคเอกชนต่อไป ๒. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดสระบุรีจำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางรางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างปัจจุบัน รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชื่อมโยงไปยังอำเภอในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาในการดำเนินการ จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารายละเอียดและวางแผนในการดำเนินการให้เกิดความเหมาะสม โดยเกิดประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่ ๓. ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสระบุรียังมีความจำเป็นต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นชอบตามที่ สขจ.สระบุรีนำเสนอ โดยให้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก อบจ.สระบุรี เพื่อดำเนินการจ้างสถาบันการศึกษาดำเนินการศึกษาคู่มือที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และระหว่างเมืองสระบุรี โดยให้นำเสนอทั้งในมิติความคุ้มค่าด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ และรูปแบบในการบริหารจัดการการเดินรถ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาลงทุนของ อปท. และหรือภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดสระบุรี โดยขอให้ สขจ.สระบุรี ประสานการดำเนินการร่วมกับ อบจ.สระบุรี ต่อไป	
๗. การพิจารณาเปิดจุดกัลป์รถบริเวณ กม.๓๓+๓๕๐ (เซอร์เจมส์) ถนนมิตรภาพ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ๗.๑ ผู้แทน ภ.จว.สระบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า จากการประชุมหารือระหว่าง ภ.จว.สระบุรี และสถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา กรณีปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนมิตรภาพ บริเวณหน้าร้านอาหารครูตอ เนื่องจากถนนเหลือเพียง ๓ ช่องจราจร ทำให้รถติดสะสมต่อเนื่องถึงเขตจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งจากการประสานงานเบื้องต้นได้รับแจ้งว่า จังหวัดสระบุรีได้มีคำสั่งให้ปิดจุดกัลป์รถบริเวณ กม.๓๓+๓๕๐ (เซอร์เจมส์) เป็นการถาวร ทั้งนี้ ที่ประชุมได้มีมติขอให้จังหวัดสระบุรีพิจารณาเปิดจุดกัลป์รถบริเวณดังกล่าวชั่วคราว เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดต่อเนื่อง ๗.๒ ผู้แทน ขท.สระบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า จังหวัดสระบุรีได้มีมติ อจร.สระบุรี ให้ ขท.สระบุรี ปิดจุดกัลป์รถบริเวณดังกล่าว เนื่องจากมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ภ.จว.สระบุรี สภ.เมือง นครราชสีมา ขท.สระบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายให้ ภ.จว.สระบุรี ประสานการดำเนินการร่วมกับ ขท.สระบุรี ดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยคำนึงถึงหลักวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางเป็นสำคัญ	
๘. การศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม บริเวณหน้าศาลจังหวัดสระบุรี ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ได้รับการหารือจากศาลจังหวัดสระบุรีเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามบริเวณหน้าศาลจังหวัดสระบุรี เนื่องจากมีประชาชนมาติดต่อราชการกับศาลจังหวัดสระบุรี โดยเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ มีความจำเป็นต้องข้ามถนนบริเวณหน้าศาลจังหวัดสระบุรี ซึ่งถนนดังกล่าวมีปริมาณการจราจรคับคั่ง อาจทำให้ประชาชนได้รับอันตรายจากการข้ามถนนได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขท.สระบุรี ดำเนินการศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามบริเวณหน้าศาลจังหวัดสระบุรี	ขท.สระบุรี

ลำดับที่ ๖ จังหวัดนนทบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)				สนข.
ภาค	จำนวนจังหวัดที่มีการจัดประชุม (จังหวัด)	จำนวนการประชุม (ครั้ง)	หมายเหตุ	
ภาคเหนือ (๑๗ จังหวัด)	๕	๙	เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน เชียงราย และแพร่	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๒๐ จังหวัด)	๗	๑๒	บึงกาฬ หนองคาย อุดรธานี นครพนม ชัยภูมิ นครราชสีมา และอุบลราชธานี	
ภาคกลางและภาคตะวันออก (๒๕ จังหวัด)	๑๔	๒๓	พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และนครนายก	
ภาคใต้ (๑๔ จังหวัด)	๔	๗	ชุมพร สงขลา พังงา และภูเก็ต	
รวม	๓๐	๕๑		
โดยได้มีการนำมติที่ประชุม อจร. ไปผลักดันให้หน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการ พบว่า ได้มีการนำเสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหการจราจรและขนส่งให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา ซึ่ง คค. ได้มีการสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดหาแนวทางการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด รวมจำนวน ๒๙๓ เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕๑ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๔๐ และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๒๔๒ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๖๐ โดยแบ่งการพิจารณาเป็น ๕ เรื่อง มีรายละเอียด ดังนี้				
เรื่องที่มีการพิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รวม	
๑. การแก้ไขปัญหาจราจร	๑๘	๖๙	๘๗	
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๑	๗๙	๘๐	
๓. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	๓	๓๙	๔๒	
๔. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๑๕	๑๙	๓๔	
๕. เรื่องอื่น ๆ	๑๔	๓๖	๕๐	
รวม	๕๑	๒๔๒	๒๙๓	
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ				

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																																																			
๒. โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ๒.๑ ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาการ จัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ GMS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ปัจจุบันได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ๒.๒ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ของจังหวัดนนทบุรี	สนข.																																																			
<table><tr><th>แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์</th><th>จำนวน (โครงการ)</th><th>มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง</td><td>๓๐</td><td>๑๐,๐๔๙.๙๗</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง</td><td>๒๔</td><td>๓,๓๕๖.๐๗</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน</td><td>๖</td><td>๖,๖๙๓.๙๐</td></tr><tr><td>แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ</td><td>๓</td><td>๖๖.๐๐</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</td><td>๒</td><td>๕๙.๐๐</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม</td><td>๑</td><td>๗.๐๐</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน</td><td>๒</td><td>๑.๘๐</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล</td><td>๒</td><td>๑.๘๐</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>	แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๓๐	๑๐,๐๔๙.๙๗	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	-	-	กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๒๔	๓,๓๕๖.๐๗	กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	๖	๖,๖๙๓.๙๐	แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	๓	๖๖.๐๐	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	๒	๕๙.๐๐	กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	๑	๗.๐๐	กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	-	-	แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	-	-	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง	-	-	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	-	-	กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-	แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	๒	๑.๘๐	กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-	กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	๒	๑.๘๐	กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-	
แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)																																																		
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๓๐	๑๐,๐๔๙.๙๗																																																		
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	-	-																																																		
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	๒๔	๓,๓๕๖.๐๗																																																		
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	๖	๖,๖๙๓.๙๐																																																		
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	๓	๖๖.๐๐																																																		
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	๒	๕๙.๐๐																																																		
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	๑	๗.๐๐																																																		
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	-	-																																																		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	-	-																																																		
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง	-	-																																																		
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	-	-																																																		
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-																																																		
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	๒	๑.๘๐																																																		
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-																																																		
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	๒	๑.๘๐																																																		
กลยุทธ์ที่ ๔.๓ การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-																																																		

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง															
<table><tr><th>แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์</th><th>จำนวน (โครงการ)</th><th>มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม</td><td>๒</td><td>๕๕.๐๑</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง</td><td>๑</td><td>๓๐.๐๑</td></tr><tr><td>กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง</td><td>๑</td><td>๒๕.๐๐</td></tr><tr><td>รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๕)</td><td>๓๗</td><td>๑๐,๑๗๒.๗๘</td></tr></table>			แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	๒	๕๕.๐๑	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	๑	๓๐.๐๑	กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๑	๒๕.๐๐	รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๕)	๓๗	๑๐,๑๗๒.๗๘	
แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)																
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	๒	๕๕.๐๑																
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	๑	๓๐.๐๑																
กลยุทธ์ที่ ๕.๒ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๑	๒๕.๐๐																
รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๕)	๓๗	๑๐,๑๗๒.๗๘																
ทั้งนี้ สนข. ได้ส่งมอบรายงานผลการศึกษาโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พร้อมทั้งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ เพื่อจังหวัดนันทบุรีใช้ประโยชน์ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ																		
๓. รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณี “มีผู้ร้องเรียนกล่าวอ้างว่า ได้รับความเดือดร้อนจากผู้จดทะเบียน และรถจักรยานยนต์กีดขวางการจราจรในซอยประชาชื่นนันทบุรี ๘ แยก ๘ และมีการตั้งร้านค้าจำหน่ายสินค้า รุกล้ำถนน ทำให้ผู้ร้องและประชาชนในบริเวณดังกล่าวไม่สามารถเดินทางสัญจรได้สะดวก” ๓.๑ กลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งให้จังหวัดนันทบุรีชี้แจงข้อเท็จจริง และส่งเอกสาร หลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาเรื่องร้องเรียน กรณีมีผู้ร้องเรียน กล่าวอ้างว่า ได้รับความเดือดร้อนจากผู้จดทะเบียน และรถจักรยานยนต์กีดขวางการจราจรภายในซอยประชาชื่นนันทบุรี ๘ แยก ๘ และมีการตั้งร้านค้าจำหน่ายสินค้า รุกล้ำถนน ทำให้ผู้ร้องและประชาชนในบริเวณดังกล่าว ไม่สามารถเดินทางสัญจรได้สะดวก ทั้งนี้ ผู้ร้องเรียนเคยร้องเรียนต่อศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนันทบุรี เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๑ ซึ่งเทศบาลนครนทบุรีรายงาน ว่า ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบและดำเนินการแจ้งให้เคลื่อนย้ายรถยนต์ และสิ่งกีดขวางออกจากพื้นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ผู้ร้องเรียนยังพบว่า ไม่มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงขอให้จังหวัดนันทบุรี ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และกำหนดแนวทางการกำกับดูแลและบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ต่อไป ๓.๒ การดำเนินการ ๑) จังหวัดนันทบุรีได้แจ้งให้ตำรวจภูธรจังหวัดนันทบุรีและเทศบาลนครนันทบุรีตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ แล้วรายงานผลพร้อมความเห็นให้จังหวัดนันทบุรีทราบ ๒) ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนันทบุรีได้รับรายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง ดังนี้ ๒.๑) ตำรวจภูธรจังหวัดนันทบุรี (ภ.จว.นันทบุรี) ได้สั่งการให้สถานีตำรวจภูธรรัตนธิเบศร์ (สภ.รัตนธิเบศร์) ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้ว ปรากฏว่า ไม่พบรถยนต์และผู้จดทะเบียนรถกีดขวาง บริเวณดังกล่าวเบื้องต้นได้ประชาสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่ไม่ให้จอดรถกีดขวางบริเวณดังกล่าว และได้เน้นย้ำเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่รับผิดชอบให้ออกตรวจในเขตพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ หากพบการกระทำความผิด ให้ทำการออกใบสั่งตามกฎหมายอย่างต่อเนื่อง			ศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดนันทบุรี เทศบาลนคร นันทบุรี ภ.จว.นันทบุรี สำนักงาน ผู้ตรวจการ แผ่นดิน															

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒) เทศบาลนครนนทบุรี (ทน.นนทบุรี) ได้ประสานกับศูนย์ดำรงธรรมอำเภอเมืองนนทบุรี ร่วมกันจัดระเบียบการจอดรถภายในซอย โดยได้ประชาสัมพันธ์ประชาชนไม่ให้จอดกีดขวางการสัญจร เช่น จอดปิดบังทางเข้า - ออกบ้านผู้อื่น จอดใกล้ทางแยก จอดรถซ้อนคัน เป็นต้น ส่วนประเด็นเรื่องการจัดร้านจำหน่ายสินค้าราคาถูก ถนน เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการกวาดซัน สอดส่อง และจัดระเบียบผู้ประกอบการค้าในบริเวณดังกล่าวอย่างเคร่งครัด จากการลงพื้นที่ตรวจสอบพบว่า บางครั้งมีผู้ฝ่าฝืนลักลอบตั้งวางสิ่งของรुकล้ำที่สาธารณะ และมีการตั้งวางอุปกรณ์ร้านค้าราคาถูก ถนน บริเวณซอยย่อย ๘ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้แจ้งให้ผู้กระทำความผิดเคลื่อนย้ายร้าน และสิ่งของออกจากพื้นที่สาธารณะแล้ว พร้อมทั้งมีการตรวจตราติดตามผลการดำเนินการในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีมาตรการจัดระเบียบผู้ประกอบการค้า หากพบว่ามีผู้ฝ่าฝืนลักลอบตั้งวางสิ่งของรुकล้ำที่สาธารณะ เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตักเตือน หรือจับกุมผู้กระทำความผิด และแจ้งให้ผู้กระทำความผิดจัดการลบ ถ้าง กวาด เก็บ ตกแต่ง ปรับปรุงสิ่งที่เป็นความผิด ไม่ให้ปรากฏอีกภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตาม หรือเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำเดิม จะมีการดำเนินการตามกฎหมายต่อไป ๓) จังหวัดนนทบุรีพิจารณาแล้วเห็นว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบและดำเนินการตามหน้าที่แล้ว จึงเห็นควรยุติเรื่องร้องเรียนกรณีดังกล่าว และรายงานผลให้สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินทราบ ๔) สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งประสานการลงพื้นที่ร่วมกับจังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดนนทบุรี อำเภอเมืองนนทบุรี และ ทน.นนทบุรี ร่วมตรวจสอบข้อเท็จจริงและหารือเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนดังกล่าว ให้ได้ข้อยุติ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๔.๑) กรณีร้านค้าจำหน่ายสินค้าหาบเร่รुकล้ำถนนสาธารณะให้เทศบาลนนทบุรี ดำเนินการกวาดซัน จัดระเบียบร้านค้า และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการค้าและประชาชนรับทราบถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองอย่างเคร่งครัด ๔.๒) กรณีปัญหาด้านการจราจร ให้ ทน.นนทบุรี ร่วมกับ สภ.รัตนธิเบศร์ ซึ่งเป็นสถานีตำรวจในท้องที่ ดำเนินการจัดให้มีเส้นจราจรในพื้นที่ห้ามจอดบริเวณซอยประชาชื่นนนทบุรี และหาวิธีการจัดการจราจร ต่อที่ประชุม อจร.จังหวัดนนทบุรี เพื่อวางแผนการจัดการจราจรในพื้นที่ที่มีการร้องเรียนในระยะยาวต่อไป ๕) ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนนทบุรีได้รับรายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน จาก ทน.นนทบุรี ดังนี้ ๕.๑) กรณีปัญหาร้านค้าจำหน่ายสินค้าหาบเร่รुकล้ำถนนสาธารณะ บริเวณซอยประชาชื่นนนทบุรี ๘ แยก ๘ ได้มีมาตรการให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการออกตรวจ กวาดซัน สอดส่อง และจัดระเบียบผู้ประกอบการค้า ในบริเวณดังกล่าวอย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ประกอบการค้า และประชาชนได้มีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นย้ำห้ามมิให้ปรุงอาหาร ขายหรือจำหน่ายสินค้าบนถนน รวมถึงการใช้รถยนต์ หรือล้อเลื่อนเป็นที่ปรุงอาหารเพื่อขายหรือจำหน่ายให้แก่ประชาชนบนถนน ห้ามมิให้ตั้งวางสิ่งของ หรืออุปกรณ์การค้าบนถนน ทั้งนี้ เมื่อพบผู้กระทำความผิดเจ้าหน้าที่จะแจ้งเตือนผู้กระทำความผิดให้ลบ ถ้าง กวาด เก็บ ตกแต่ง ปรับปรุงสิ่งที่เป็นความผิดมิให้ปรากฏอีก หากตรวจพบว่า ยังคงมีการฝ่าฝืนเช่นเดิมอีก จะใช้มาตรการจับกุมเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิด หากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตาม จะดำเนินการ ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕.๒) กรณีปัญหาด้านการจราจร ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุม ทน.นนทบุรี ในประเด็นการจัดให้มีเส้นจราจรในพื้นที่ห้ามจอด บริเวณซอยประชาชื่นนนทบุรี ๘ และจากการลงพื้นที่ร่วมกับ สก.รัตนนิเบศร์ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๖ พบว่า บริเวณภายในซอยมีการติดตั้งป้ายห้ามจอดตลอดแนวทั้งฝั่งของถนนแล้ว ทั้งนี้ เรื่องการตีเส้นจราจรเพิ่มเติม อยู่ระหว่างการหารือร่วมกับ สก.รัตนนิเบศร์ เพื่อพิจารณากำหนดจุดตีเส้นจราจรในพื้นที่ที่เหมาะสมต่อไป ๖) ทน.นนทบุรี ได้รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินการเรื่องร้องเรียนให้จังหวัดนนทบุรีทราบสรุปได้ ดังนี้ ๖.๑) การดำเนินการพิจารณาจุดตีเส้นจราจรภายในซอยประชาชื่นนนทบุรี ๘ แยก ๘ ไม่ได้อยู่ในอำนาจหน้าที่ของเทศบาลนครนนทบุรี แต่เป็นอำนาจหน้าที่ของ อจร.จังหวัดนนทบุรี โดยได้ส่งหนังสือแจ้งให้ สก.รัตนนิเบศร์ เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาคัดตีเส้นจราจรเพื่อให้ อจร.จังหวัดนนทบุรี พิจารณาต่อไป ซึ่ง สก.รัตนนิเบศร์แจ้งว่า ขอบทางเท้ามีลักษณะเป็นขอบทางที่เอกชนทำขึ้นเองไม่มีขอบทางเท้าที่จะสามารถตีเส้นห้ามจอดขาว - แดงได้ ๖.๒) การจัดทำแผนการจัดการจราจรระยะยาว โดยมติที่ประชุม เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ขอให้ตำรวจภูธรรัตนนิเบศร์เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณา จัดทำแผนระยะยาวในการจัดการแก้ไขปัญหารถจอดเพื่อบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีการติดป้ายห้ามจอดตลอดแนวเส้นทางทั้งสองฝั่งแล้ว ซึ่งได้ประสานขอให้ สก.รัตนนิเบศร์ เสนอแผนระยะยาวในการจัดการจราจรให้ อจร.จังหวัดนนทบุรี พิจารณาแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนดังกล่าวต่อไป ๖.๓) จังหวัดนนทบุรีได้รายงานผลการดำเนินการให้สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินทราบแล้ว และได้ยุติเรื่องร้องเรียนในส่วนของคุณัยดำรงธรรมจังหวัดนนทบุรี มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๔. รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณี “มีผู้ร้องเรียน ขอให้พิจารณาก่อสร้างป้ายรอรถประจำทางและที่พักคอยรถประจำทาง บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวสต์วิลล์ ถนนราชพฤกษ์ ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี” ๔.๑) กลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีแจ้งว่า ได้รับเรื่องร้องเรียน กรณีผู้ร้อง (ปกปิด) ขอให้พิจารณาก่อสร้างป้ายรอรถประจำทาง และที่พักคอยรถประจำทาง บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวสต์วิลล์ ถนนราชพฤกษ์ ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี เนื่องจากผู้ร้องแจ้งว่าบริเวณดังกล่าวก่อนมีการก่อสร้างห้างสรรพสินค้า มีป้ายรอรถประจำทางและที่พักคอยรถประจำทาง เมื่อมีการก่อสร้างจึงมีการถอดป้ายออก ซึ่งปัจจุบันห้างสรรพสินค้าสร้างเสร็จแล้ว แต่ยังไม่มีการสร้างป้ายรอรถประจำทาง ทำให้ผู้ร้องและประชาชนในพื้นที่ได้รับความเดือดร้อนและไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ๔.๒) การดำเนินการ ๑) จังหวัดนนทบุรีได้แจ้งให้สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี (สขจ.นนทบุรี) ตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ แล้วรายงานผลและความเห็นให้จังหวัดนนทบุรีทราบ ๒) สขจ.นนทบุรี รายงานว่า ได้ลงพื้นที่ร่วมกับคณะทำงานพิจารณาตรวจสอบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วย หมวดบำรุงทางราชพฤกษ์ ตำรวจภูธรบางกรวย และองค์การบริหารส่วนตำบลมหาสวัสดิ์ ในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและพิจารณากำหนดจุดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ โดยคณะทำงานฯ มีความเห็นสมควรให้พื้นที่ดังกล่าว เป็นจุดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและศาลาที่พักโดยสารรถประจำทาง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจังหวัดนนทบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๐ กำหนดให้บริเวณดังกล่าว เป็นจุดติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยให้องค์การบริหารส่วนตำบลมหาสวัสดิ์เป็นผู้ดำเนินการจัดทำและติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และหมวดบำรุงทางราชพฤกษ์เป็นผู้ดำเนินการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทางต่อไป	สขจ.นนทบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๕. การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตทางพิเศษศรีรัช ช่วงถนนงามวงศ์วานถึงซอยสามัคคี ๕.๑ แขวงทางหลวงชนบทบุรี (ขท.นนทบุรี) รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า สภาพการจราจรในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี บริเวณช่วงถนนงามวงศ์วานถึงซอยสามัคคี จังหวัดนนทบุรี มีความหนาแน่นและติดขัดเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เนื่องจากปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณใต้ทางพิเศษศรีรัช ผังมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี จากกรณีรถยนต์ที่ลงจากทางด่วนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าถนนงามวงศ์วานเพื่อกลับรถบริเวณสะพานกลับรถใกล้ทางลงทางด่วน ไปยังฝั่งตรงข้ามมุ่งหน้าเข้าแยกแคราย และรถที่มาจากถนนสามัคคีมุ่งหน้าออกถนนงามวงศ์วาน ใช้ ๒ ช่องจราจรร่วมกัน ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมในช่วงเวลาเร่งด่วน ๕.๒ จังหวัดนนทบุรีได้มีคำสั่งที่ ๓๑๓๐/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษศรีรัชบริเวณช่วงถนนงามวงศ์วานถึงซอยสามัคคีเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร โดยได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ จำนวน ๒ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๗ ซึ่งคณะกรรมการร่วมฯ มีมติเห็นชอบการก่อสร้างทางเชื่อมขึ้นทางพิเศษศรีรัช โดยจังหวัดนนทบุรีได้มอบหมายส่วนราชการดำเนินการ ประกอบด้วย ๑) การจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการก่อสร้างทางเชื่อมขึ้นทางพิเศษศรีรัช โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนนทบุรีเป็นหน่วยงานหลัก และ ๒) การออกแบบทางเชื่อมขึ้นทางพิเศษศรีรัช โดยแขวงทางหลวงชนบทบุรีเป็นหน่วยงานหลัก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.นนทบุรี
๖. แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการจราจรบริเวณถนนพิบูลย์สงคราม ๖.๑ สภาพปัญหาพบว่า เกิดจาก ๒ กรณีคือ กรณีที่ ๑ เกิดการตัดกระแสการจราจรเมื่อมีการกลับรถในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งมีปริมาณรถหนาแน่น ทำให้เกิดแถวคอยและการชะลอตัวสะสมของรถทิศทางมุ่งหน้าตัดถนนวงศัหวายแถวสะสมไปทางจังหวัดนนทบุรี และกรณีที่ ๒ เกิดการสะสมของรถในช่วงระหว่างรอกลับรถทิศทางมุ่งหน้าจังหวัดนนทบุรีท้ายแถวสะสมไปทางถนนวงศัหวาย ๖.๒ แนวทางการแก้ไขปัญหา โดยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรที่มีสัญญาณไฟสำหรับการกลับรถโดยเฉพาะโดยใช้เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๗. การจำกัดระยะเวลาเดินรถสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ตามประกาศข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ว่าด้วยการจัดระบบการเดินรถในเขตจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. ๒๕๖๖ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ โดยในข้อบังคับกำหนดห้ามรถยนต์บรรทุกที่มีล้อตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป รถยนต์บรรทุกที่มีเพลาดั้งแต่ ๓ เพลาขึ้นไป รถพ่วง รถยนต์บรรทุกของหนักอื่น ๆ เช่น รถบดถนน รถยนต์บรรทุกขุดเสาเข็ม เดินรถในถนนสายต่าง ๆ ในเขตจังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย ๗.๑ รถบรรทุก ๖ ล้อ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. รถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ห้ามเดินรถในถนนสายต่าง ๆ ทั้งขาเข้าและขาออก เว้นวันหยุดราชการ ได้แก่ ๑) ถนนรัตนวิเบศร์ ตั้งแต่ต่างระดับบางใหญ่ - แยกแคราย ๒) ถนนงามวงศ์วาน ตั้งแต่แยกแคราย - แยกพงษ์เพชร ๓) ถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่ห้าแยกปากเกร็ด - สะพานข้ามคลองประปา ๔) ถนนนครอินทร์ ตั้งแต่ห้าแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก (บางคูเวียง) - แยกติวานนท์	สขจ.นนทบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕) ถนนราชพฤกษ์ ตั้งแต่สะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ - ต่างระดับถนนทางหลวงแผ่นดิน ๓๔๕ ๖) ถนนชัยพฤกษ์ ตั้งแต่สะพานพระราม ๔ - ต่างระดับข้ามถนนกาญจนาภิเษก ๗.๒ รถบรรทุก ๖ ล้อ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. รถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และเวลา ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ห้ามเดินรถในถนนสายต่าง ๆ ทั้งขาเข้าและขาออก เว้นวันหยุดราชการ ดังนี้ ๑) ถนนติวานนท์ ตั้งแต่สะพานข้ามคลองบ้านใหม่ - แยกติวานนท์ ๒) ถนนกรุงเทพนนท์ ตั้งแต่แยกติวานนท์ - สุดเขตพื้นที่ ๓) ถนนพิบูลสงคราม ตั้งแต่แยกศรีพรสวรรค์ - สุดเขตพื้นที่ ๔) ถนนศรีสมาน ตั้งแต่สะพานข้ามแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ - แยกศรีสมาน ๕) ถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๗ ตั้งแต่สะพานนนทบุรี - แยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ๗.๓ รถบรรทุก ๖ ล้อ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. ห้ามเดินรถในถนนบางกรวย - ไทรน้อย ตั้งแต่แยกเข้าตลาดเทศบาลเมืองบางบัวทอง (แยกสามวัง) - ตลาดเจ้าพระยา และตั้งแต่หน้าวัดแดงประชาราษฎร์ - แยกสะพานพระราม ๗ ทั้งขาเข้าและขาออก เว้นวันหยุดราชการ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๗ สขจ.นนทบุรี ได้จัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ทางสื่อออนไลน์แล้ว เพื่อขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกและผู้ขับรถถือปฏิบัติตามข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรีอย่างเคร่งครัด และตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - กรกฎาคม ๒๕๖๗ ได้ดำเนินการตรวจสอบผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ตลอด ๒๔ ชั่วโมง พบว่า มีรถบรรทุกขนาดใหญ่จำนวน ๒๐๓ คัน (ข้อมูล ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๗) ผ่าฝืนและดำเนินการออกหนังสือแจ้งเตือน หากฝ่าฝืนอีกจะดำเนินการออกหนังสือแจ้งปรับเป็นพินัยตามมาตรา ๑๑๑ ประกอบ ๑๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๗ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	
๘. การพิจารณากำหนดทางข้าม (ทางม้าลาย) ถนนพิบูลสงคราม ทางหลวงหมายเลข ๓๐๖ ช่วงหน้าโรงเรียนการัญศึกษา และหน้าวิทยาลัยเทคโนโลยีพงษ์สวัสดิ์ ๘.๑ ขท.นนทบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า สภาพกายภาพบริเวณดังกล่าว ปัจจุบันมีสะพานลอยข้ามระหว่างโรงเรียนการัญศึกษาและวิทยาลัยเทคโนโลยีพงษ์สวัสดิ์ โดยจุดที่จะขอให้มีการพิจารณากำหนดทางข้าม (ทางม้าลาย) จะเป็นจุดที่ผ่านแยกถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรีมาประมาณ ๑๗๕ เมตร และห่างจากแยกพระราม ๕ ประมาณ ๑๙๓ เมตร ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค เสนอความเห็นว่ายบริเวณดังกล่าวมีสะพานลอยอยู่แล้ว จึงเสนอให้มีการปรับปรุงสะพานลอยก่อน ๒) สนข. เสนอความเห็นว่ายเห็นด้วยกับศูนย์วิชาการฯ เนื่องจากสภาพกายภาพของระยะห่างระหว่างสะพานลอยและทางข้ามที่จะกำหนดมีระยะใกล้กัน ดังนั้น การใช้สะพานลอยจึงยังมีความเหมาะสม ๓) ทน.นนทบุรี ได้แจ้งที่ประชุมทราบว่า ที่ผ่านมา ทน.นนทบุรี ได้จัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณดังกล่าวในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้า ๔) ประธานที่ประชุม เสนอความเห็นว่ายการพิจารณาควรเป็นไปตามหลักวิชาการ โดยการจราจรดังกล่าวรถยนต์ที่สัญจรผ่านจะต้องหยุดที่แยกถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี และแยกพระราม ๕ ซึ่งเป็น ๒ แยกต่อเนื่องกัน การทำทางข้ามจึงอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เห็นสมควรให้มีการปรับปรุงสภาพกายภาพของสะพานลอยให้พร้อมใช้งาน	ขท.นนทบุรี สนข. ทน.นนทบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๙. การเตรียมการรองรับการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ๙.๑ ประธานแจ้งที่ประชุมทราบว่า ๑) เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) โดยคาดว่า ในช่วงระหว่างการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ซึ่งควรมีแผนการจัดการจราจรเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติม และการประสานความร่วมมือ จาก รฟม. ในการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างเพิ่มเติมด้วย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันจังหวัดนนทบุรี ยังไม่ทราบความชัดเจนของนโยบายรัฐบาล ที่จะพัฒนาโครงการต่อไปหรือไม่อย่างไร ๒) ในส่วนของการพัฒนาโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จะทำให้จุดสิ้นสุดโครงการฯ บริเวณทางพิเศษศรีรัชเกิดกระแสการจราจรปริมาณมากในจังหวัดนนทบุรีมากขึ้น และอาจทำให้เกิดการจราจรในจังหวัดนนทบุรีติดขัดเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงควรมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด เพื่อร่วมกันวางแผนการรองรับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้น จากการพัฒนาโครงการต่อไป ๓) การเตรียมการรองรับการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล โดยเป็นการดำเนินการตามแนวคิดการก่อสร้างลานกิจกรรมลอยฟ้า ตามข้อเสนอแนะจากโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นการพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า ๓ สาย จะทำให้จุดเชื่อมต่องดกลางเกิดมีปริมาณกระแสการจราจรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงควรมีการเตรียมการรองรับ การจัดการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวให้มีความเหมาะสมต่อไป ๔) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเสริมจากบ้านมายังสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ได้มีการศึกษาแล้วหรือไม่ และควรมีการดำเนินการด้วยหรือไม่ ๙.๒ ผู้แทน สนข. ได้รายงานที่ประชุมทราบว่า ๑) ปัจจุบันในพื้นที่จังหวัดนนทบุรีมีที่จอดแล้วจร (Park and Ride) จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และสถานีนนทบุรี ๑ ซึ่งเพียงพอ กับความต้องการในการเดินทางจากบ้านและเปลี่ยนถ่ายเป็นระบบขนส่งมวลชน ๒) คค. อยู่ระหว่างการพิจารณาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล โดยได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณาทบทวนผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลอีกครั้ง ซึ่งได้กำหนดให้เสนอ คค. พิจารณาภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ และในส่วนของ การดำเนินโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ได้มีข้อสั่งการให้มีการบูรณาการกันระหว่างทั้ง ๒ โครงการเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนด้วยแล้ว ๓) ที่ผ่านมามีหน่วยงานในส่วนท้องถิ่นได้เห็นความสำคัญของระบบขนส่งมวลชน โดยได้มีการศึกษา การเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบขนส่งมวลชนสายหลัก ซึ่งอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สามารถดำเนินการได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและขอให้ สนข. ประสานการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป เพื่อให้จังหวัดนนทบุรีสามารถเตรียมการจัดการจราจรเพื่อรองรับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือได้อย่างเหมาะสมต่อไป	สนข. รฟม.

ลำดับที่ ๗ จังหวัดสมุทรปราการ

๑. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
๓. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗
๔. การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโรงพยาบาลเมืองสมุทรปราการ ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ (สภ.เมืองสมุทรปราการ) รายงานที่ประชุมทราบว่า สภ.เมืองสมุทรปราการได้ร่วมกับโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ กำหนดช่วงเวลาในการทดลองเส้นทางเดินรถแบบใหม่ บริเวณหน้าโรงเรียน ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ โดยประสานการปฏิบัติงานร่วมกับเทศบาลนครสมุทรปราการ (ทน.สมุทรปราการ) พบว่า การจราจรโดยรวมคล่องตัวขึ้น แต่จะมีการจราจรหนาแน่นประมาณ ๑๕ นาที แม้จะมีการจัดเจ้าหน้าที่จราจรมาอำนวยความสะดวกก็ตาม หากต้องการปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจรแบบถาวร สภ.เมืองสมุทรปราการ พร้อมปฏิบัติ ทั้งนี้ เห็นควรให้มีการสอบถามความคิดเห็นของโรงเรียนถึงผลกระทบจากการทดลองปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจร เพื่อให้ได้ข้อมูลรอบด้านและครบถ้วน ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้มีการประสานโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำเพื่อสอบถามความคิดเห็นของการทดลองปรับเปลี่ยนรูปแบบจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ หลังจากทดลองใช้ไปเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ที่ผ่านมามีรายงานว่า ทางโรงเรียนฯ ได้ประชุมหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ สภ.เมืองสมุทรปราการ เห็นควรให้เดินรถตามปกติ โดยรถสามารถสัญจรได้ทุกทิศทาง และขอให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจมาอำนวยความสะดวกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ - ๐๗.๒๐ น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (๑๕.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.) ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้มีการประสานโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำเพื่อสอบถามความคิดเห็นของการทดลองปรับเปลี่ยนรูปแบบจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ หลังจากทดลองใช้ไปเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ที่ผ่านมามีรายงานว่า ทางโรงเรียนฯ ได้ประชุมหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ สภ.เมืองสมุทรปราการ เห็นควรให้เดินรถตามปกติ โดยรถสามารถสัญจรได้ทุกทิศทาง และขอให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจมาอำนวยความสะดวกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ - ๐๗.๒๐ น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (๑๕.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.) มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายฝ่ายเลขานุการประสานโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ เพื่อสอบถามความคิดเห็นของการทดลองปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจร หากผลการทดลองดังกล่าวได้ผลดี ให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจรแบบถาวรต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย สภ.เมืองสมุทรปราการ และ ทน.สมุทรปราการ ส่งเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียนศรีวิทยาปากน้ำ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ - ๐๗.๒๐ น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (๑๕.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.)	สภ.เมืองสมุทรปราการ ทน.สมุทรปราการ
๒. ผลการกวดขันการกระทำผิดกฎหมายจราจร ผู้แทน สภ.เมืองสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เดือนตุลาคม ๒๕๖๖ มีอุบัติเหตุ จำนวน ๑๙ ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน ๒๐ ราย และผลการจับกุมข้อหาที่มีผู้กระทำความผิดมากที่สุด ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นจำนวน ๗๙๑ ราย รองลงมา ได้แก่ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ ขับรถเมาสุรา ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โทรศัพท์ขณะขับรถ และแซงในที่คับขัน ตามลำดับ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการทำงานเพื่อให้ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	สภ.เมืองสมุทรปราการ ปภ.สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (๑) ให้ สก.เมืองสมุทรปราการ กวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวด (๒) ให้ ปก.สมุทรปราการ รวบรวมข้อมูลถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และไม่ใช่อุปกรณ์ป้องกัน รวมถึงให้ประชาชนในนิคมอุตสาหกรรมใช้อุปกรณ์ป้องกัน ๑๐๐% ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ (ภ.จว.สมุทรปราการ) รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการจับกุมข้อหาที่มีผู้กระทำความผิดมากที่สุด ได้แก่ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน ๒,๙๖๓ คน รองลงมา ได้แก่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ขับรถขณะเมาสุรา ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ แชนจ์ในที่คับขัน และโทรศัพท์ขณะขับรถ ตามลำดับ ประธานฯ เห็นว่า ปัญหาการขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก จังหวัดสมุทรปราการได้มอบหมาย ปก.สมุทรปราการ ดำเนินการร่วมกับโรงงานอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ จังหวัดสมุทรปราการ โดยให้เขตโรงงานฯ เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันการสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัด มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการกวดขันการสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัดต่อไป ผู้แทน ภ.จว.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ข้อหาที่มีผู้กระทำความผิดมากที่สุด ได้แก่ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน ๓,๐๘๗ คน รองลงมา ได้แก่ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถขณะเมาสุรา ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โทรศัพท์ขณะขับรถ และแชนจ์ในที่คับขัน ตามลำดับ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการกวดขันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดต่อไป ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการจับกุมข้อหาที่มีผู้กระทำความผิดมากที่สุด ประจำเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นจำนวน ๑,๗๔๑ ราย รองลงมา ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเมาสุรา ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โทรศัพท์ขณะขับรถ และแชนจ์ในที่คับขัน ตามลำดับ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.สมุทรปราการ กวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวดต่อไป	
๓. ผลการคืนพื้นที่ผิวจราจร บริเวณโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ ที่ผ่านมา โดยในส่วนงานก่อสร้างบนถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์เป็นงานก่อสร้างสาธารณูปโภค ได้แก่ การนำสายไฟฟ้าลงดินและงานวางท่อประปาซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และการประปานครหลวง (กปน.) ตามลำดับทั้งนี้ รฟม. คงเหลืองานคืนพื้นที่ผิวจราจรซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินงาน ดังนี้	รฟม. กฟน. กปน.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																								
<table><tr><th>พื้นที่ดำเนินงาน</th><th>สถานะการดำเนินงาน</th></tr><tr><td>๑. สถานีศรีลาซาล</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr><tr><td>๒. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีลาซาลไปยังสถานีศรีเบริง</td><td>ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีครินทร์ ติดตั้งป้ายจราจร และเก็บงานคอนกรีตแบรีเออร์</td></tr><tr><td>๓. สถานีศรีเบริง</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr><tr><td>๔. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเบริงไปยังสถานีศรีด่าน</td><td>ดำเนินงานเก็บความเรียบร้อย และงานติดตั้งคอนกรีตแบรีเออร์ ข้างทางระบายน้ำ</td></tr><tr><td>๕. สถานีศรีด่าน</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr><tr><td>๖. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีด่านไปยังสถานีศรีเทพา</td><td>ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีเทพา และงานลอกท่อระบายน้ำ</td></tr><tr><td>๗. สถานีศรีเทพา</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr><tr><td>๘. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเทพาไปยังสถานีทิพวัล</td><td>เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์</td></tr><tr><td>๙. สถานีทิพวัล</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr><tr><td>๑๐. ทางวิ่งระหว่างสถานีทิพวัลไปยังสถานีสำโรง</td><td>เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์</td></tr><tr><td>๑๑. สถานีสำโรง</td><td>ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)</td></tr></table>		พื้นที่ดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน	๑. สถานีศรีลาซาล	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	๒. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีลาซาลไปยังสถานีศรีเบริง	ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีครินทร์ ติดตั้งป้ายจราจร และเก็บงานคอนกรีตแบรีเออร์	๓. สถานีศรีเบริง	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	๔. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเบริงไปยังสถานีศรีด่าน	ดำเนินงานเก็บความเรียบร้อย และงานติดตั้งคอนกรีตแบรีเออร์ ข้างทางระบายน้ำ	๕. สถานีศรีด่าน	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	๖. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีด่านไปยังสถานีศรีเทพา	ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีเทพา และงานลอกท่อระบายน้ำ	๗. สถานีศรีเทพา	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	๘. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเทพาไปยังสถานีทิพวัล	เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์	๙. สถานีทิพวัล	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	๑๐. ทางวิ่งระหว่างสถานีทิพวัลไปยังสถานีสำโรง	เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์	๑๑. สถานีสำโรง	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)	
พื้นที่ดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน																									
๑. สถานีศรีลาซาล	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
๒. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีลาซาลไปยังสถานีศรีเบริง	ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีครินทร์ ติดตั้งป้ายจราจร และเก็บงานคอนกรีตแบรีเออร์																									
๓. สถานีศรีเบริง	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
๔. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเบริงไปยังสถานีศรีด่าน	ดำเนินงานเก็บความเรียบร้อย และงานติดตั้งคอนกรีตแบรีเออร์ ข้างทางระบายน้ำ																									
๕. สถานีศรีด่าน	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
๖. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีด่านไปยังสถานีศรีเทพา	ดำเนินงานปูแผ่นทางเท้าได้ สะพานข้ามแยกศรีเทพา และงานลอกท่อระบายน้ำ																									
๗. สถานีศรีเทพา	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
๘. ทางวิ่งระหว่างสถานีศรีเทพาไปยังสถานีทิพวัล	เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์																									
๙. สถานีทิพวัล	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
๑๐. ทางวิ่งระหว่างสถานีทิพวัลไปยังสถานีสำโรง	เตรียมส่งมอบพื้นที่ถนนเทพารักษ์																									
๑๑. สถานีสำโรง	ดำเนินการแก้ไขรายการที่ไม่เรียบร้อยจากการก่อสร้าง (Punch list)																									
มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคืนพื้นที่ผิวจราจรมีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๗ และคาดว่าจะดำเนินงานแล้วเสร็จทั้งหมดประมาณกลางเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป																										
๔. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๖ อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานเข็มเจาะ งานฐานราก งานตอม่อ และหัวเสาของโครงสร้างสถานีพระประแดง สถานีครุฑ และโครงสร้างทางวิ่ง รวมถึงดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม มีการติดตั้งเครื่องพ่นละอองน้ำเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 การทำความสะอาดถนนที่มีการก่อสร้าง และการประชุมร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๒) การจัดการด้านความปลอดภัย เช่น การติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ การสุ่มตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ และสารเสพติดของคณงานก่อสร้าง มีการทบทวนแผนความปลอดภัย ก่อนปฏิบัติงาน และดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงาน ๓) ดำเนินการประสานงานและจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ เช่น การจัดกิจกรรมให้ความรู้ ณ โรงเรียนสันติคุณ และการดูแลผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการก่อสร้าง มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และให้ความสำคัญเรื่องการรับรู้และความเข้าใจของประชาชน รวมถึงความปลอดภัยด้วย ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ณ เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ มีความคืบหน้าร้อยละ ๑๒.๘๓ จากแผนงานร้อยละ ๑๕ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๒.๑๗		รฟม.																								

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โดยอยู่ระหว่างดำเนินงานเข็มเจาะ งานฐานราก งานตอม่อและหัวเสาโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า งานสถาปัตยกรรมระบบและงานวางราง รวมถึงงานคืนสภาพและเกาะกลาง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๗ มีความก้าวหน้าร้อยละ ๑๓.๘๓ จากแผนงานร้อยละ ๑๗.๕๐ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๓.๖๗ โดยอยู่ระหว่างดำเนินงานเข็มเจาะ งานฐานราก งานตอม่อและหัวเสา งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน รฟม. รายงานที่ประชุมทราบว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ มีความก้าวหน้าร้อยละ ๑๙.๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานเข็มเจาะ งานฐานราก งานตอม่อและหัวเสา และงานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า โดยเมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ ที่ผ่านมามีเจ้าหน้าที่สถานีตำรวจภูธรพระประแดงได้ดำเนินการทดสอบเปิดใช้งานสัญญาณไฟจราจรทางข้ามชนิดปุ่มกดบริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๓๗/๑ เพื่อเตรียมการรื้อย้ายสะพานลอยคนข้าม ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ดำเนินการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด การจัดการกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ รวมถึงการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการอย่างสม่ำเสมอ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย รฟม. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและควบคุมการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	
๕. ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีความคืบหน้าโดยภาพรวมร้อยละ ๙๑.๒๗ จากแผนงานร้อยละ ๙๗.๗๔ ช้ากว่าแผนร้อยละ ๖.๔๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลืองแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคืนพื้นที่ผิวจราจรบริเวณถนนศรีนครินทร์ และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนเมษายน ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลืองระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร มีความก้าวหน้าร้อยละ ๙๔.๕๕ จากแผนงานร้อยละ ๑๐๐ ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ ๕.๔๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคืนพื้นที่ผิวจราจรบริเวณถนนศรีนครินทร์ และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการดำเนินงานก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้	กฟน.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) แนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ สัญญา ๕ (ช่วงดาวคะนอง - ครุไน) ระยะทาง ๙ กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๐๖ จากแผนงานร้อยละ ๑๔.๐๒ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๑๒.๙๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการขออนุญาต ทล. โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๐ ๒) แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร ปัจจุบันถนนเทพารักษ์ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนถนนศรีนครินทร์คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	
๖. ผลการดำเนินการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ถนนศรีนครินทร์ ผู้แทน กปน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ผลการดำเนินการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ถนนศรีนครินทร์ ช่วงถนนอุดมสุข - ถนนเทพารักษ์ มีความคืบหน้าร้อยละ ๖๔.๔๙ จากแผนงานร้อยละ ๖๔.๑๗ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๓๒ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้มากที่สุด ผู้แทน กปน. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันได้นำแบรีเออร์มาวางกั้นบริเวณคลองสำโรงที่ได้รับความเสียหายจากการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และคาดว่าจะดำเนินการวางท่อประปาแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กปน. รายงานที่ประชุมทราบว่า การดำเนินการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ส่วนที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการคือการออกแบบโครงสร้างงานท่อข้ามคลองสำโรง คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ในส่วนของการคืนพื้นที่ผิวจราจรจากการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตั้งแต่ซอยศรีदान ๒๔ ถึงสถานีศรีदान คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๖๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กปน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการวางท่อประปาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ถนนศรีนครินทร์ ช่วงถนนอุดมสุข - ถนนเทพารักษ์ มีการดำเนินงานจัดซื้อคืนผิวจราจร โดยมีภาพรวมความคืบหน้ากว่าร้อยละ ๙๐ และมีการซ่อมแซมในช่วงกลางคืน และคืนผิวจราจรในช่วงเช้าเพื่อให้ประชาชนใช้สัญจรได้ตามปกติ ทั้งนี้ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๖๘ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้มากที่สุด	กปน.
๗. ความคืบหน้าการดำเนินโครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้า ผู้แทน กปน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ถนนเทพารักษ์) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘.๓๙ จากแผนงานร้อยละ ๙๐.๕๐ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๓๒.๑๑ ๒) แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๕.๓๑ จากแผนงานร้อยละ ๙๘.๒๓ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๘๒.๙๒ ๓) แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๕.๕๘ จากแผนงานร้อยละ ๓๓.๔๖ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๒.๑๒ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ กปน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน และรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	กปน.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามหานครมีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง (ถนนเทพารักษ์) มีแผนดำเนินงานรื้อสายไฟและหักเสาไฟฟ้าบริเวณถนนเทพารักษ์ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ ๒) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อน (ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๕.๔๙ จากแผนงานร้อยละ ๑๐๐ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๘๔.๕๑ เนื่องจากการเปลี่ยนผังการจ่ายไฟและซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟเพิ่มเติม ๓) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อน (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๙.๘๒ จากแผนงานร้อยละ ๔๑.๑๙ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๑.๓๗ เนื่องจากการปรับปรุงซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟเพิ่มเติม มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามหานครมีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๕.๘๑ (รวมถนนลาดพร้าว) จากแผนงานร้อยละ ๗๗.๒๘ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๑๑.๔๗ ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการบนถนนเทพารักษ์อยู่ระหว่างการรื้อสายไฟฟ้า คาดว่าแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๖๗ สำหรับถนนศรีนครินทร์อยู่ระหว่างการขออนุญาตเข้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๒ ๒) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๖.๑๗ จากแผนงานร้อยละ ๑๐๐ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๘๓.๘๓ เนื่องจากการซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟฟ้าเพิ่มเติม โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๙ ๓) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๒.๕๐ จากแผนงานร้อยละ ๕๐.๓๑ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๗.๘๑ เนื่องจากการปรับปรุงและซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟเพิ่มเติม โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๐ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน กฟน. รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินตามแนวรถไฟฟ้ามหานครมีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๐.๕๐ (รวมถนนลาดพร้าว) จากแผนงานร้อยละ ๖๕.๑๓ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๕.๓๗ ซึ่งในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการบนถนนเทพารักษ์ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๗ และบนถนนศรีนครินทร์อยู่ระหว่างการขออนุญาตเข้าพื้นที่ก่อสร้าง คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๒ (รวมถนนศรีนครินทร์ทั้งหมด) ๒) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ - ซอยเทศบาลบางปู ๕๕) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๗.๐๐ จากแผนงานร้อยละ ๑๑.๔๙ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๕.๕๑ เนื่องจากการซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟฟ้าเพิ่มเติม โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๙ ๓) แนวรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (ซอยเทศบาลบางปู ๕๕ - ซอยเทศบาลบางปู ๗๗) มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๕.๕๔ จากแผนงานร้อยละ ๖๖.๒๓ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๒๐.๖๙ เนื่องจากการปรับปรุงและซ่อมแซมบ่อพักท่อร้อยสายไฟเพิ่มเติม โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๐ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดศาลจังหวัดพระประแดง ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรสำโรงใต้ (สภ.สำโรงใต้) รายงานที่ประชุมทราบว่า การก่อสร้างอาคารศาลจังหวัดพระประแดง ใกล้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะเปิดทำการในช่วงประมาณเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ซึ่งสถานที่ตั้งศาลดังกล่าวอยู่ใกล้กับหน่วยงานราชการหลายแห่ง และอยู่ในเส้นทางที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก สภ.สำโรงใต้ จึงได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดศาลฯ ดังนี้ ๑) ติดตั้งหรือปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกพิทักษ์ธรรม ๒) จัดทำแนวรั้วแผงเหล็กแบบยึดติดกับทางเดินเท้า ตั้งแต่แยกพิทักษ์ธรรมถึงบริเวณปากซอยเอราวัณ ๓) ตีเส้นทแยงห้ามหยุดรถบริเวณด้านหน้าศาลจังหวัดพระประแดง ๔) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขท.สมุทรปราการ เทศบาลเมืองปู่เจ้าสมิงพราย (ทม.ปู่เจ้าสมิงพราย) รวมถึงผู้ประกอบการตลาดสำโรงใต้ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดศาลฯ และขอความอนุเคราะห์ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย สภ.สำโรงใต้ ขท.สมุทรปราการ และ ทม.ปู่เจ้าสมิงพราย เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดศาลจังหวัดพระประแดง และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สภ.สำโรงใต้ ขท. สมุทรปราการ ทม.ปู่เจ้าสมิงพราย
๙. ขอบิดจุดกลับรถทางราบบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ ที่ กม.๑๙ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ (ผอ.ขท.สมุทรปราการ) และผู้แทนสถานีตำรวจภูธรบางพลี (สภ.บางพลี) รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔ ที่ กม.๑๙ มีปริมาณจราจรหนาแน่นทั้งในช่องทางด่วนและทางคู่ขนานไปจนถึงซอยวัดศรีวารีน้อยขาออก โดยรถที่ออกจากซอยศรีวารีน้อยจะตัดกระแสดูจราจรทางตรงเพื่อไปกลับรถบริเวณ กม.๑๙ ทำให้มีปริมาณท้ายแถวสะสมประมาณ ๒ กิโลเมตร จึงเสนอให้มีการทดลองเปิดจุดกลับรถที่ กม.๒๐ ทดแทนจุดกลับรถที่ กม.๑๙ จะช่วยลดปัญหาจราจรดังกล่าวได้ ซึ่งจุดกลับรถที่ กม.๒๐ มีความพร้อมที่จะสามารถเปลี่ยนเป็นจุดกลับรถได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม ทั้งนี้ ขอให้ทดลองเป็นระยะเวลา ๑ เดือน หากได้ผลดีจะพิจารณาเปิดใช้โดยถาวรต่อไป ความเห็นที่ประชุม ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายธรรมณูญ จุลมณีโชติ) เห็นว่า ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้อย่างน้อย ๒ สัปดาห์ และเมื่อทดลองครบระยะเวลา ๑ เดือนแล้วให้นำผลมาพิจารณาเพื่อประกอบการขอเปิดจุดกลับรถที่ กม.๒๐ โดยถาวรอีกครั้ง ผู้แทน สนข. เห็นด้วยที่จะให้มีการปิดจุดกลับรถแนวราบบริเวณ กม.๑๙ เนื่องจากจุดกลับรถดังกล่าวมีการตัดกระแสดูจราจร จากระยะที่เข้าสู่ช่องทางด่วนจากทางคู่ขนาน เพื่อตัดกระแสการจราจรเข้าสู่จุดกลับรถซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุได้ ประธานฯ ขอให้ ขท.สมุทรปราการ สภ.บางพลี และองค์การบริหารส่วนตำบลบางโฉลง (อบต.บางโฉลง) ร่วมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ ๑) ให้ ขท.สมุทรปราการ ดำเนินการปิดจุดกลับรถทางราบ ที่ กม.๑๙ และทดลองเปิดจุดกลับรถที่ กม.๒๐ เป็นระยะเวลา ๑ เดือน ๒) ให้ ขท.สมุทรปราการ สภ.บางพลี อบต.บางโฉลง และประชาสัมพันธ์จังหวัดสมุทรปราการ ร่วมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ	ขท. สมุทรปราการ สภ.บางพลี อบต.บางโฉลง ประชาสัมพันธ์จังหวัด สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐. ขอเปิดจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ ที่ กม.๑๖+๓๐๐ ผอ.ทท.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า เดิม ทท. ได้มีการเปิดจุดกลับรถบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ ที่ กม.๑๖+๓๐๐ แต่ถูกปิดไป เนื่องจากมีประชาชนร้องเรียนเรื่องอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ย้อนศร แต่ในปัจจุบันได้มีประชาชนร้องเรียนขอให้เปิดจุดกลับรถดังกล่าวเพื่อใช้งานอีกครั้งเพื่อความสะดวกและไม่ต้องไปกลับรถไกล มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ (๑) ให้ ทท.สมุทรปราการ ดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป และตรวจสอบต้นไม้บริเวณเกาะกลางซึ่งอาจบดบังทัศนวิสัยในการขับซิ่ง เพื่อความปลอดภัยของประชาชน รวมถึงอำนวยความสะดวกเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการเปิดจุดกลับรถดังกล่าว (๒) ให้ สภ.เมืองสมุทรปราการ กวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด	ทท. สมุทรปราการ สภ.เมือง สมุทรปราการ
๑๑. การพิจารณาความเป็นไปได้ในการติดตั้งไฟแดง บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ วัดขมิ้นมิตร เขตเทศบาลเมืองลัดหลวง อำเภอลำลูกเกด ผู้แทน สภ.พระประแดง รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ มีปริมาณจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และมีปริมาณรถเลี้ยวขวาเข้าวัดขมิ้นมิตรเป็นจำนวนมาก ซึ่งได้มีการประสานเทศบาลเมืองลัดหลวงทราบว่า เทศบาลเมืองลัดหลวงได้จัดทำแผนของงบประมาณในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ หากผ่านการพิจารณาจะสามารถดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรได้ประมาณกลางปี ๒๕๖๗ และขอให้เทศบาลเมืองลัดหลวง (ทม.ลัดหลวง) ประสาน ทท.สมุทรปราการ และ สนข. เพื่อนำข้อมูลปริมาณจราจรไปวิเคราะห์ตามหลักวิศวกรรม และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ทม.ลัดหลวง ประสาน ทท.สมุทรปราการ และ สนข. เพื่อนำข้อมูลปริมาณจราจรไปวิเคราะห์ตามหลักวิศวกรรม และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	สภ.พระประแดง ทม.ลัดหลวง ทท. สมุทรปราการ สนข.
๑๒. การพิจารณาขยายช่วงเวลาไม่ให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เข้าพื้นที่ตั้งแต่เทศบาลเมืองลัดหลวง จนถึงสามแยกเจดีย์ในช่วงเวลาเร่งด่วน ผู้แทน สนข. รายงานที่ประชุมทราบว่า จากประเด็นข้อหาหรือของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) พรรคก้าวไกล ที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ กรณีพื้นที่อำเภอลำลูกเกด และอำเภอลำลูกเกดสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง และมีการปิดช่องจราจร ๑ ช่องทาง ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนถนนสุขสวัสดิ์มีสภาพการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ระยะทางประมาณ ๖ กิโลเมตร ใช้เวลาอย่างน้อย ๑ ชั่วโมง จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขยายช่วงเวลาไม่ให้รถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไปเข้าพื้นที่ตั้งแต่ ทม.ลัดหลวง จนถึงสามแยกเจดีย์ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัด ปัจจุบันข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร จังหวัดสมุทรปราการ ที่ ๘/๒๕๔๗ บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๔๗ ห้ามมิให้รถบรรทุกที่มีล้อตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป และรถบรรทุกที่มีเพลาดังแต่ ๓ เพลาลขึ้นไป เติร์ดตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. เว้นวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ในถนนสุขสวัสดิ์ ตั้งแต่ปากซอยสุขสวัสดิ์ ๖๐ ถึงจุดกลับรถตลาดครุฑ ซึ่งเป็นไปตามมติ อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๓/๒๕๔๗ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๔๗ ทั้งนี้ เพื่อให้การพิจารณาเรื่องดังกล่าวเป็นไปด้วยความรอบคอบ จึงเห็นควรเสนอให้อนุกรรมการฯ พิจารณาเรื่องการขยายช่วงเวลาไม่ให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เข้าพื้นที่ตั้งแต่ ทม.ลัดหลวง จนถึงสามแยกเจดีย์ ในช่วงเวลาเร่งด่วน	ภ.วจ. สมุทรปราการ ปภ. สมุทรปราการ สนข. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจร.)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ประธานฯ แจ้งว่า จังหวัดสมุทรปราการได้มีการประชุมร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ นายบุญเลิศ แสงพันธ์ ส.ส.พรรคก้าวไกล ผู้ประกอบการท่าเรือ ผู้ประกอบการขนส่งและผู้สินค้า ผู้ประกอบการรถบรรทุก โรงเรียน ผู้ปกครอง และประชาชน เพื่อหาสาเหตุของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น พบว่า มีสาเหตุมาจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง และการจอดรถริมถนนในพื้นที่ห้ามจอด รวมถึงรถบรรทุกที่สัญจรบนถนนในช่วงเวลาพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ปภ.สมุทรปราการ ได้ขอความอนุเคราะห์ไปยัง สนข. และ มจร. เพื่อช่วยวิเคราะห์และหาแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมายให้ ภ.จว.สมุทรปราการ ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น และผลกระทบต่าง ๆ จากผู้เกี่ยวข้อง ก่อนนำข้อมูลมานำเสนอเพื่อประกอบการพิจารณาในการประชุมครั้งถัดไป	
๑๓. ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในซอยทรัพย์บุญชัย ผู้แทน สภ.เมืองสมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า สภ.เมืองสมุทรปราการ ได้มีการประชุมหารือร่วมกับเทศบาลเมืองปากน้ำสมุทรปราการ และเทศบาลบางเมือง และมีการกำหนดจุดแก้ไขปัญหารถติด จำนวน ๕ จุด ได้แก่ (๑) แยกโรงพยาบาลเปาโลสมุทรปราการ (๒) แยกทรัพย์บุญชัย (๓) แยกทรัพย์บุญชัย ซอย ๕ (๔) แยกทรัพย์บุญชัย ซอย ๘ และ (๕) ซอยหมู่บ้านพฤษภา โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณดังกล่าว รวมถึงมีการอบรมทบทวนความรู้การบริหารจัดการจราจร ร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่ และอบรมให้ความรู้กฎหมายจราจร การขับที่ปลอดภัย การให้สัญญาณจราจร แก่ลูกเสือยุวกาชาด เพื่อส่งเสริมและสร้างเครือข่ายการบริหารจัดการจราจรภายในพื้นที่อีกทางหนึ่งด้วยซึ่งผลการแก้ไขปัญหารถติดเบื้องต้นพบว่าสามารถช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดได้ดีในระดับหนึ่งแต่ไม่ถึงกับทำให้การจราจรคล่องตัวมากนัก เนื่องจากในซอยดังกล่าวมีปริมาณรถที่สัญจรเป็นจำนวนมาก มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย สภ.เมืองสมุทรปราการ อำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดในซอยทรัพย์บุญชัยต่อไป	สภ.เมืองสมุทรปราการ
๑๔. ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุขุมวิท (ช่วงแบร์ริง - ปู่เจ้าสมิงพราย) ผู้แทนศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค (ศว.จร.) มจร. รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้นำข้อมูลปริมาณจราจร บริเวณถนนสุขุมวิท (ช่วงแบร์ริง - ปู่เจ้าสมิงพราย) จำนวน ๔ จุด ได้แก่ (๑) แยกแบร์ริง (๒) จุดกลับรถสันติคาม (๓) จุดกลับรถมิตรอุดม และ (๔) จุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรง มาวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหารถติด โดยแบ่งสมมุติฐานออกเป็น ๔ ทางเลือก ดังนี้ ๑) ทางเลือกที่ ๑ ปิดจุดกลับรถสันติคาม และมิตรอุดม ๒) ทางเลือกที่ ๒ ปิดจุดกลับรถมิตรอุดม และเปิดจุดใหม่ห่างออกไป ๑๐๐ เมตร ๓) ทางเลือกที่ ๓ ปิดจุดกลับรถมิตรอุดม ๔) ทางเลือกที่ ๔ ห้ามรถที่ลงจากสะพานข้ามคลองสำโรงเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ศูนย์การค้าอิมพีเรียล เวิลด์ สำโรง และให้ไปเลี้ยวซ้ายที่ซอยสุขุมวิท ๗๘ แทน ซึ่งสามารถวิเคราะห์สภาพจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและชั่วโมงเร่งด่วนเย็นได้ ดังนี้	ขท.สมุทรปราการ ศว.จร. มจร.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตารางแสดงผลการวิเคราะห์สภาพจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและชั่วโมงเร่งด่วนเย็น						
กรณี/ ทางเลือก	ความยาวแถวคอยเฉลี่ย (เมตร)		ความยาวแถวคอยสูงสุด (เมตร)		ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	
	เช้า	เย็น	เช้า	เย็น	เช้า	เย็น
ปัจจุบัน	๓๖.๑๘	๖๓.๕๔	๗๖.๔๗	๑๕๑.๗๗	๒๑.๗๙	๓๐.๒๕
ทางเลือกที่ ๑	๘๘.๙๕ (+๕๒.๗๗)	๑๖๘.๙๖ (+๑๐๕.๔๒)	๓๖๘.๒๐ (+๒๙๑.๗๓)	๕๐๙.๖๕ (+๓๕๗.๘๘)	๑๗๓.๐๙ (+๑๕๑.๓๐)	๓๕๓.๐๖ (+๓๒๒.๘๑)
ทางเลือกที่ ๒	๓๘.๓๖ (+๒.๑๘)	๕๙.๘๗ (-๓.๖๗)	๗๖.๔๗ (๐)	๑๕๑.๗๗ (๐)	๒๘.๓๒ (+๖.๕๓)	๔๓.๔๒ (+๑๓.๑๗)
ทางเลือกที่ ๓	๔๔.๘๖ (+๘.๖๘)	๙๘.๗๘ (+๓๕.๒๔)	๑๑๑.๐๐ (+๓๔.๕๓)	๒๕๑.๗๗ (+๑๐๐.๐๐)	๓๗.๘๘ (+๑๖.๐๙)	๓๔๗.๔๙ (+๓๑๗.๒๔)
ทางเลือกที่ ๔	๓๕.๗๒ (-๐.๔๖)	๖๑.๐๕ (-๒.๔๙)	๗๖.๔๗ (๐)	๑๕๑.๗๗ (๐)	๒๕.๗๖ (+๓.๙๗)	๓๒.๒๑ (+๑.๙๖)
ทางเลือกที่ ๑ + ๔	๖๑.๙๒ (+๒๕.๗๔)	๑๖๑.๐๗ (+๙๗.๕๓)	๒๓๓.๒๗ (+๑๕๖.๘)	๕๐๗.๕๖ (+๓๕๕.๗๙)	๑๘๐.๕๐ (+๑๕๘.๗๑)	๔๓๐.๘๓ (+๔๐๐.๕๘)
ทางเลือกที่ ๒ + ๔	๓๖.๑๓ (-๐.๐๕)	๕๗.๓๔ (-๖.๒)	๗๖.๔๗ (๐)	๑๕๑.๗๗ (๐)	๓๖.๓๔ (+๑๔.๕๕)	๔๘.๔๗ (+๑๘.๔๙)

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จากผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรดังกล่าว พบว่า ไม่มีทางเลือกใดที่ช่วยให้สภาพการจราจรคล่องตัวได้ดี แม้ทางเลือกที่ ๔ จะทำให้ความยาวแถวคอยเฉลี่ยในช่วงเช้าลดลง ๐.๔๖ เมตร แต่กลับไปเพิ่มความล่าช้าเฉลี่ย ๓.๙๗ วินาที และความยาวแถวคอยเฉลี่ยในช่วงเย็นลดลง ๒.๔๙ เมตร แต่กลับไปเพิ่มความล่าช้าเฉลี่ย ๑.๙๖ วินาที สามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันสภาพการจราจรที่อยู่แล้วไม่จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจร เพื่อเป็นการหาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรจึงได้มีการตั้งสมมุติฐานเพิ่มเติมอีก ๒ ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ ๕ ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถสันติคาม โดยให้รถทางตรงวิ่งได้ตามปกติ แต่รถที่จะเลี้ยวขวาเข้าซอยมิตรอุดม จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร และทางเลือกที่ ๖ ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถมิตรอุดม สามารถวิเคราะห์สภาพจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและช่วงโมงเร่งด่วนเย็นได้ ดังนี้						
ตารางแสดงผลการวิเคราะห์สภาพจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและช่วงโมงเร่งด่วนเย็น						
กรณี/ทางเลือก	ความยาวแถวคอยเฉลี่ย		ความยาวแถวคอยสูงสุด		ความล่าช้าเฉลี่ย	
	(เมตร)		(เมตร)		(วินาที)	
	เช้า	เย็น	เช้า	เย็น	เช้า	เย็น
ปัจจุบัน	๓๖.๑๘	๖๓.๕๔	๗๖.๔๗	๑๕๑.๗๗	๒๑.๗๙	๓๐.๒๕
ทางเลือกที่ ๕	๑๔.๒๕ (-๒๑.๙๓)	๕๕.๔๘ (-๘.๐๖)	๗๖.๔๗ (๐)	๑๕๑.๗๗ (๐)	๒๕.๕๐ (+๓.๗๑)	๓๗.๕๐ (+๗.๒๕)
ทางเลือกที่ ๖	๓๖.๔๗ (+๐.๒๙)	๖๐.๖๓ (-๒.๙๑)	๗๖.๔๗ (๐)	๑๕๑.๗๗ (๐)	๓๖.๑๖ (+๑๔.๓๗)	๔๑.๕๐ (+๑๑.๒๕)
ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรดังกล่าว พบว่า ทางเลือกที่ ๕ จะช่วยให้ความยาวแถวคอยเฉลี่ยในช่วงเช้าลดลง ๒๑.๙๓ เมตร และเพิ่มความล่าช้าเฉลี่ยเพียง ๓.๗๑ วินาที ซึ่งจะส่งผลให้สภาพการจราจรคล่องตัวมากขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณจุดกลับรถสันติคามมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอยู่แล้ว แต่ไม่ได้เปิดใช้งาน						
ความเห็นที่ประชุม						
ประธานฯ ขอให้ ขท.สมุทรปราการ ตรวจสอบสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถสันติคาม หากพบว่าชำรุดให้ทำการปรับปรุงซ่อมแซมสัญญาณไฟจราจรให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติก่อนประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเปิดใช้งานต่อไป						
มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ขท.สมุทรปราการ ดำเนินการตรวจสอบและปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถสันติคามให้สามารถใช้งานได้ ก่อนประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเปิดใช้สัญญาณไฟจราจรตามผลการวิเคราะห์ดังกล่าวข้างต้น พร้อมรายงานผลให้ที่ประชุมทราบต่อไป						
๑๕. ความคืบหน้าการก่อสร้างถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก						ทม.ปากน้ำ สมุทรปราการ ทต.บางเมือง จท. ศว.จร. มจร.
ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๗ ได้มีการลงพื้นที่และประชุมหารือเรื่องการก่อสร้างถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณซอยทรัพย์บุญชัย โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ (นายสุพจน์ ภูติเกียรติขจร) เป็นประธานการประชุม และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม โดยที่ประชุมมีมติให้เทศบาลเมืองปากน้ำสมุทรปราการ (ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ) และเทศบาลตำบลบางเมือง (ทต.บางเมือง) ดำเนินการ ดังนี้						

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) จัดทำแบบรูปรายการก่อสร้างถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษกให้ครบถ้วน ๒) ขอความอนุเคราะห์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนฯ พร้อมทั้งแนบแบบรูปรายการก่อสร้างดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณา ทั้งนี้ ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ อยู่ระหว่างประสาน จท. เรื่อง การออกแบบสะพานข้ามคลองบางบึง บริเวณใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก และจะรายงานผลความคืบหน้าให้ที่ประชุมทราบต่อไป ผู้แทน ศว.จร. มจร. แจ้งที่ประชุมว่า อยู่ระหว่างประสาน จท. เรื่อง การก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางบึง บริเวณใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก หากสามารถดำเนินการได้ก็พร้อมที่จะลงนามความร่วมมือ (MOU) กับ ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ และ ทต.บางเมือง เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ และ ทต.บางเมือง ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๑๖. รายงานผลการลงพื้นที่และหารือเรื่อง จุดกลับรถ บริเวณถนนพุทธรักษา ซอย ๘ เทศบาลตำบลแพรกษา อำเภอมืองแพรกษา จังหวัดสมุทรปราการ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ในคราวประชุมกิจกรรมผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ และหัวหน้าส่วนราชการพบสื่อมวลชนท้องถิ่น ครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๗ ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสมุทรปราการ (นางสาวรัชกนก สุขประเสริฐ) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจสอบจุดกลับรถ บริเวณถนนพุทธรักษา ซอย ๘ เทศบาลตำบลแพรกษา อำเภอมืองแพรกษา จังหวัดสมุทรปราการ ที่มีการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต จังหวัดสมุทรปราการจึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่หารือเรื่อง จุดกลับรถดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้มีมติเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาดังนี้ ๑) การปรับปรุงจุดกลับรถ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้สัญจร โดยมอบหมายให้เทศบาลตำบลแพรกษา (ทต.แพรกษา) ดำเนินการ ดังนี้ ๑.๑) การตีเส้นจราจร บ่งบอกให้ทราบถึงจุดกลับรถ และใช้เส้นทึบ เพื่อไม่ให้รถเปลี่ยนช่องจราจร ๑.๒) ปรับปรุงแบริเออร์ ๑.๓) จัดให้มีป้ายเตือนจุดกลับรถ ๑.๔) ตรวจสอบระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณจุดกลับรถให้มีความสมบูรณ์ ๒) กรณีที่ดำเนินการตามข้อ ๑) แล้ว ยังเกิดอุบัติเหตุซ้ำจะพิจารณาและสอบถามความเห็นประชาชนและผู้ประกอบการ เพื่อปิดจุดกลับรถดังกล่าว ๓) การแก้ไขปัญหาระยะยาว ให้ประสาน สนข. เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ในปัจจุบันโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชากรและปริมาณการจราจรมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ทต.แพรกษา ได้ดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถ ตามข้อ ๑) เรียบร้อยแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบผลการลงพื้นที่และหารือเรื่อง จุดกลับรถบริเวณถนนพุทธรักษา ซอย ๘ เทศบาลตำบลแพรกษา อำเภอมืองแพรกษา จังหวัดสมุทรปราการ	ทต.แพรกษา สนข.
๑๗. รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหารถจักรยานในพื้นที่อำเภอมืองแพรกษา และอำเภอมืองสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ปก.สมุทรปราการ ร่วมกับ ศว.จร. มจร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุมหารือและลงพื้นที่วิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจักรยานในพื้นที่อำเภอมืองแพรกษา และอำเภอมืองสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๕ จุด ดังนี้ ๑) ปากซอยวัดใหญ่ หมู่ที่ ๕ ตำบลในคลองบางปลากด ๒) จุดกลับรถบริเวณหน้าบริษัท เอจีซี แพลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด หมู่ที่ ๑ ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด	ปก.สมุทรปราการ ศว.จร. มจร. ขท.สมุทรปราการ สภ.พระประแดง อบจ.สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) จุดกลับรถบริเวณหน้าบริษัท สายไฟบางกอกเคเบิ้ล จำกัด (โรงงานสมุทรปราการ) หมู่ที่ ๑๑ ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลในคลองบางปลากด ๔) จุดกลับรถบริเวณซอยปรีณซ์ (ไทยเสรี) ตำบลในคลองบางปลากด ๕) บริเวณซอยกระทิงแดง (ประชาสามัคคี) ถนนประชาอุทิศ ตำบลในคลองบางปลากด และสำรวจในเขตอำเภอพระประแดง จำนวน ๒ จุด ได้แก่ จุดกลับรถบริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ (วัดขมิ้นนิมิตร) ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลบางจาก อำเภอพระประแดง และจุดกลับรถบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สาขาสุขสวัสดิ์ ตำบลบางฟุ้ง อำเภอพระประแดง ผู้แทน ศว.จร. มจร. แจ้งที่ประชุมว่า จากการลงพื้นที่ดังกล่าวสามารถสรุปได้ ดังนี้ ๑) จุดกลับรถบริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ ๗๔ (วัดขมิ้นนิมิตร) มีปริมาณจราจรหนาแน่น มีการกลับรถเป็นจำนวนมาก ควรมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ทั้งนี้ จะขอความอนุเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรเพื่อนำไปวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ๒) บริเวณปากซอยวัดใหญ่ ในช่วงเช้ามีปริมาณรถสัญจรเข้า - ออก ค่อนข้างมาก และอยู่ระหว่างการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ๓) จุดกลับรถบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สาขาสุขสวัสดิ์ อยู่ในเขตก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางก่อสร้างฯ ควรรอให้ก่อสร้างแล้วเสร็จจึงทำการวิเคราะห์สภาพจราจรอีกครั้ง ๔) บริเวณซอยกระทิงแดง (ประชาสามัคคี) ถนนประชาอุทิศ มีชุมชนขนาดใหญ่อยู่จำนวนมาก ทำให้ปริมาณการจราจรหนาแน่น จึงมีแนวคิดให้เปิดใช้สัญญาณไฟจราจร ทั้งนี้ ได้รับข้อมูลปริมาณจราจรในจุดดังกล่าวจากเทศบาลตำบลแพรกษา และอยู่ระหว่างวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง ประธานฯ ขอให้ ขท.สมุทรปราการ เก็บข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณปากซอยวัดขมิ้นนิมิตร และส่งข้อมูลให้ สนข. เพื่อนำไปวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง พร้อมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงทางม้าลายในพื้นที่อำเภอพระประแดง และอำเภอพระสมุทรเจดีย์ด้วย และขอให้ สภ.พระประแดง ดำเนินการตรวจสอบรถบรรทุกที่ทำผิดกฎจราจรด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) ให้ ขท.สมุทรปราการ เก็บข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณปากซอยวัดขมิ้นนิมิตร และส่งข้อมูลให้ สนข. เพื่อนำไปวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง พร้อมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงทางม้าลายในพื้นที่อำเภอพระประแดง และอำเภอพระสมุทรเจดีย์ ๒) ให้ สภ.พระประแดง ดำเนินการตรวจสอบรถบรรทุกที่ทำผิดกฎจราจร ผู้แทน ศว.จร. มจร. รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัญหาการจราจรบริเวณปากซอยกระทิงแดง (ถนนประชาอุทิศ) พบว่าภายในซอยมีชุมชนขนาดใหญ่ปริมาณรถเข้า - ออกสูง และมีปริมาณการจราจรที่ต้องการเลี้ยวเข้า - ออก ซอยกระทิงแดงเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลให้เกิดการติดขัดของรถทางตรงบนถนนประชาอุทิศ ศว.จร. มจร. ได้รับข้อมูลปริมาณจราจรในจุดดังกล่าวจากเทศบาลตำบลแพรกษา และได้ทำการวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยแบบจำลอง เปรียบเทียบระหว่างการจราจรในปัจจุบัน (Base Case) (ไม่มีสัญญาณไฟจราจร) กับการจัดการจราจรแบบติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสามารถวิเคราะห์สภาพจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและช่วงโมงเร่งด่วนเย็นได้ ดังนี้	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กรณี	ความยาว แถวคอยเฉลี่ย (เมตร)	ความยาว แถวคอยสูงสุด (เมตร)	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	Level Of Service (LOS)
ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (Base Case)	๖.๔๙	๕๑.๒๓	๑๑.๓๓	B
ปรับปรุง (สัญญาณไฟจราจร)	๖.๓๐ (-๐.๑๙)	๓๙.๕๑ (-๑๑.๗๒)	๑๑.๑๘ (-๐.๑๕)	B
ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (Base Case)	๑๐๗.๐๑	๑๔๕.๓๘	๑๐๒.๓๗	F
ปรับปรุง (สัญญาณไฟจราจร)	๘๘.๙๑ (-๑๘.๑)	๑๓๙.๙๕ (-๕.๔๓)	๗๖.๔๔ (-๒๕.๙๓)	E

ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรดังกล่าว พบว่า ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าการมีสัญญาณไฟจราจรจะช่วยลดความยาวแถวคอยเพียงเล็กน้อย ส่วนช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นการมีสัญญาณไฟจราจรจะช่วยลดความยาวแถวคอยเฉลี่ย ๑๘.๑ เมตร ความล่าช้าเฉลี่ยดีขึ้น ๒๕.๙๓ วินาที ระดับการให้บริการ (Level Of Service) เพิ่มขึ้นมา ๑ ระดับ ซึ่งจะส่งผลให้สภาพการจราจรคล่องตัวมากขึ้น และเสนอให้มีการปรับปรุงกายภาพของทางแยกเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ได้แก่ ตีเส้นจราจรและทาสีเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวถนนให้ชัดเจน และย้ายเสาไฟฟ้าที่อยู่บริเวณมุมซ้าย เพื่อเพิ่มรัศมีมุมเลี้ยวเข้า - ออกจากซอย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและดำเนินการตามอำนาจหน้าที่โดยเร็ว

ฝ่ายเลขานุการ รายงานที่ประชุมทราบว่า อบจ.สมุทรปราการ ได้มีหนังสือแจ้งว่า มีความยินดีให้องค์การบริหารส่วนตำบลในคลองบางปลากด (อบต.ในคลองบางปลากด) ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณปากซอยกระทิงแดง ถนนประชาอุทิศ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อบจ.สมุทรปราการ โดยขอให้มีหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ได้ดำเนินการเคลื่อนย้ายเสาไฟฟ้าในเขตราชบุรณะเรียบร้อยแล้ว เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวซ้ายในกรณีรถออกจากซอยกระทิงแดง

ความเห็นที่ประชุม

ประธานฯ ขอให้ฝ่ายเลขานุการติดตามและเร่งรัดให้ อบต.ในคลองบางปลากด ทำหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณปากซอยกระทิงแดง ถนนประชาอุทิศ และหาก อบจ.สมุทรปราการ ได้รับหนังสือดังกล่าวแล้วขอให้เร่งรัดการพิจารณาขอใช้พื้นที่ด้วย

มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายเลขานุการ อบต.ในคลองบางปลากด และ อบจ.สมุทรปราการ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามความเห็นที่ประชุมต่อไป

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๗. การออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ ๑) ถนนพุทธรักษา ผู้แทน ภ.จว.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า เสนอให้พื้นที่ถนนพุทธรักษาเป็นพื้นที่ห้ามจอดในชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากมีสถิติการร้องเรียนปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมากจึงได้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อสอบถามความคิดเห็นและได้กำหนดจุดที่จะออกข้อบังคับห้ามจอด ตั้งแต่บริเวณแยกแพรกษาจนถึงตลาดแพรกษาในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบการออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ ตั้งแต่บริเวณแยกแพรกษาจนถึงตลาดแพรกษาในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) ๒) บริเวณด้านหน้าคอนโด Tropicana บนถนน สป.๓๐๔๔ ผู้แทน สก.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า สืบเนื่องจากได้รับแจ้งว่า มีรถจักรยานยนต์จอดล้ำพื้นที่ถนนที่ใช้สัญจรบริเวณด้านหน้าคอนโด Tropicana บนถนน สป.๓๐๔๔ สก.สมุทรปราการ จึงได้ร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังปัญหาและร่วมกันหาแนวทางแก้ไข ซึ่งทางเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การห้ามจอด การกวดขันการกระทำผิดและออกใบสั่งค่าปรับ รวมถึงติดตั้งเสาหลักแต่ยังไม่เป็นผล จึงกำหนดจุดที่จะออกข้อบังคับห้ามจอดบริเวณด้านหน้าคอนโด Tropicana ในชั่วโมงเร่งด่วน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบการออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถบริเวณด้านหน้าคอนโด Tropicana บนถนน สป.๓๐๔๔ ในชั่วโมงเร่งด่วน ๓) การแก้ไขปัญหาการเดินรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินรถบนถนนพุทธรักษา ผู้แทน ภ.จว.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้รับการร้องเรียน เรื่อง ปัญหาการเดินรถบรรทุกบนถนนพุทธรักษา รวมถึงข้อหาหรือของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสมุทรปราการ (นางสาวรัชก สุขประเสริฐ) เกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว จึงได้ประสานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ เทศบาลตำบลแพรกษา กำนันตำบลแพรกษา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๓ และหมู่ที่ ๖ รวมถึงตัวแทนภาคประชาชนประชุมหารือร่วมกัน โดยที่ประชุมมีมติให้ออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไปเดินรถบนถนนพุทธรักษาในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบการออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุก ตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไปเดินรถบนถนนพุทธรักษาในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) ๔) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตั้งแต่ กม.๑๕+๒๐๐ ถึง กม.๒๐+๗๐๐ ผู้แทน สก.บางพลี รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันในเขตบางพลีมีการขยายตัวของชุมชน เศรษฐกิจ และสังคมอย่างรวดเร็ว รวมถึงได้รับข้อร้องเรียนเรื่อง การจอดรถกีดขวางบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทำให้การจราจรติดขัด จึงได้มีการออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตั้งแต่ กม.๑๕+๒๐๐ เขตติดต่อสถานีตำรวจภูธรบางแก้วถึง กม.๒๐+๗๐๐ เขตติดต่อสถานีตำรวจภูธรบางเสาธง โดยห้ามจอดรถทุกชนิดทั้งสองฝั่งตลอดเวลา ทั้งนี้ ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การออกข้อบังคับดังกล่าวให้ประชาชนในพื้นที่ทราบแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบการออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๔ ถนนเทพรัตน ตั้งแต่ กม.๑๕+๒๐๐ เขตติดต่อสถานีตำรวจภูธรบางแก้วถึง กม.๒๐+๗๐๐ เขตติดต่อสถานีตำรวจภูธรบางเสาธง โดยห้ามจอดรถทุกชนิดทั้งสองฝั่งตลอดเวลา	ภ.จว. สมุทรปราการ สก.สำโรงใต้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕) บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๓ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนคู่ขนานทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนบางหญ้าแพรก) ผู้แทน สก.สำโรงใต้ รายงานที่ประชุมทราบว่า ขอเสนอให้ออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถและประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถในบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๓ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนคู่ขนานทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนบางหญ้าแพรก) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบการออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถและประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถในบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๓ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนคู่ขนานทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนบางหญ้าแพรก) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุ	
๑๘. การแก้ไขปัญหาจุดกัลบรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ขท.สมุทรปราการ ได้ประสานสำนักทางหลวงที่ ๑๓ ทล. เรื่อง การขอปิดจุดกัลบรถทางราบบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ ที่ กม.๑๙ และขอเปิดจุดกัลบรถที่ กม.๒๑ ทดแทน โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากสำนักทางหลวงที่ ๑๓ ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบจุดกัลบรถดังกล่าวและประชุมหารือร่วมกัน ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า จุดกัลบรถที่ กม.๒๑ ไม่มีความเหมาะสม และไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ขท.สมุทรปราการ ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดกัลบรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ ต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า เรื่อง การขอปิดจุดกัลบรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๔ (ถนนเทพรัตน) ที่ กม.๑๙ และขอเปิดจุดกัลบรถที่ กม.๒๑ ทดแทน ขท.สมุทรปราการ ร่วมกับสำนักทางหลวงที่ ๑๓ ทล. ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบจุดกัลบรถดังกล่าวและประชุมหารือร่วมกัน ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่าจุดกัลบรถที่ กม.๒๑ ไม่มีความเหมาะสม และไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ต่อมาในคราวประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ที่ประชุมมีมติมอบหมาย ขท.สมุทรปราการ ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีความเหมาะสม ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า ขท.จังหวัดสมุทรปราการ ได้มีการประชุมร่วมกับคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเสนอที่ประชุมพิจารณาให้ทดลองปิดจุดกัลบรถ ที่ กม.๑๙ และเปิดจุดกัลบรถ ที่ กม.๒๐ แทน โดยมีการเปลี่ยนแปลงจุดเข้า - ออกทางหลักและทางขนาน ดังนี้ - จุดที่ ๑ กม.๑๗ เปิดทางออกจากทางหลักเข้าทางคู่ขนาน - จุดที่ ๒ กม.๑๗+๙๐๕ เปลี่ยนจากทางออกทางคู่ขนาน เป็นทางเข้าทางหลัก - จุดที่ ๓ กม.๑๙+๖๔๐ ปิดทางเข้าสู่ทางหลัก - จุดที่ ๔ กม.๒๐+๑๔๐ ปิดทางออกจากทางหลัก - จุดที่ ๕ ระหว่าง กม.๒๐+๑๔๐ และ กม.๒๐+๘๐๐ เปิดทางออกจากทางหลัก เข้าทางคู่ขนาน ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน ภ.จว.สมุทรปราการ ให้เห็นว่า กรณีเปิดทางออกทางหลักเข้าสู่ทางคู่ขนาน (จุดที่ ๕) ใกล้กับทางขึ้นสะพานกัลบรถที่ กม.๒๐+๘๐๐ จึงมีความกังวลว่าปัจจุบันรถที่รอกัลบรถบริเวณสะพานดังกล่าวมีปริมาณมาก หากเปิดทางออกใกล้กับทางขึ้นสะพานกัลบรถซึ่งรถที่ต้องการออกจากทางหลักเข้าทางคู่ขนานก็มีปริมาณมากเช่นกัน จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและคอขวด จึงเสนอว่าไม่เปิดจุดออกทางหลักเข้าทางคู่ขนาน (จุดที่ ๕) แล้วให้ใช้ทางออกทางหลัก ที่ กม.๒๑+๑๔๐ บริเวณใต้สะพานกัลบรถซึ่งปัจจุบันมีทางออกอยู่แล้ว หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เสนอให้ ขท.สมุทรปราการ เก็บข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณดังกล่าวให้ ศว.จร. มจร. ใช้โปรแกรม Simulator วิเคราะห์สภาพการจราจรประกอบการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวบนถนนเทพรัตน	ขท.สมุทรปราการ ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ มอบหมาย ขท.สมุทรปราการ เร่งดำเนินการพิจารณาแนวทางการแก้ไข ปัญหาจุดกลับรถบนถนนเทพรัตน กรณีปิดจุดกลับรถ ที่ กม.๑๙ และเปิดจุดกลับรถที่ กม.๒๐ หากได้แนวทางที่เหมาะสมแล้วให้เร่งดำเนินการทดลอง พร้อมจัดเก็บข้อมูลการจราจรบริเวณจุดกลับรถดังกล่าว ให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสาน ศว.จร. มจร. เพื่อวิเคราะห์สภาพการจราจรประกอบการพิจารณาแนวทางการแก้ไข ปัญหาจุดกลับรถบนถนนเทพรัตน	
๑๙. การออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทน สก.สำโรงใต้ เสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา ดังนี้ ๑) เนื่องจากภายในซอยบางหญ้าแพรก ตำบลบางหญ้าแพรก ซอยบางหัวเสือ ตำบลบางหัวเสือ ซอยผูกมิตร ตำบลสำโรงใต้ ซอยมหาราช ตำบลสำโรงกลาง ยังไม่มีการออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ทำให้มีรถบรรทุกหลีกเลี่ยงเส้นทางอื่นที่มีข้อบังคับฯ มาใช้เส้นทางภายในซอยดังกล่าวในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนซึ่งมีประชาชนใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร จึงขอออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถ ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ภายในซอยดังกล่าวในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น.) ๒) เสนอให้ออกข้อบังคับการห้ามจอดรถทุกชนิด และกำหนดการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถเพิ่มเติม ภายในซอยเทศบาลเมืองปู่เจ้าสมิงพราย ๓ (ซอยนาครักษ์) และภายในซอยเทศบาลเมืองปู่เจ้าสมิงพราย ๑๓ (ซอยพิทักษ์ธรรม) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบ ดังนี้ ๑) การออกข้อบังคับห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถ ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ บริเวณซอยบางหญ้าแพรก ตำบลบางหญ้าแพรก ซอยบางหัวเสือ ตำบลบางหัวเสือ ซอยผูกมิตร ตำบลสำโรงใต้ ซอยมหาราช ตำบลสำโรงกลาง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น.) ๒) ออกข้อบังคับกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถ และประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือ บังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ บริเวณซอยเทศบาลเมืองปู่เจ้าสมิงพราย ๓ (ซอยนาครักษ์) และซอยเทศบาลเมือง ปู่เจ้าสมิงพราย ๑๓ (ซอยพิทักษ์ธรรม) ผู้แทน สก.สำโรงใต้ รายงานที่ประชุมทราบว่า สก.สำโรงใต้ ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การออกข้อบังคับ เจ้าพนักงานจราจรห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถในเวลาห้าม (ช่วงเช้า ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. และช่วงเย็น ตั้งแต่เวลา ๑๖.๐๐ - ๒๐.๐๐ น.) วันจันทร์ - วันเสาร์ ยกเว้นวันอาทิตย์ ได้แก่ (๑) ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตลอดสาย (๒) ซอยบางหญ้าแพรก (๓) ซอยบางหัวเสือ (๔) ซอยสวนส้ม (๕) ซอยผูกมิตร และ (๖) ซอยมหาราช ปัจจุบันพบว่า ยังมีผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับฯ จากสถิติการจับกุมผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับฯ ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗ มีจำนวน ๒๔๘ ราย และเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗ มีจำนวน ๓๒๖ ราย ทั้งนี้ ผู้ประกอบการเจ้าของรถบรรทุกได้มีการเข้าหารือ เพื่อขอปรับลดเวลาการออกข้อบังคับดังกล่าว แต่ยังไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากต้องรับฟังความคิดเห็นของประชาชนภายในพื้นที่ด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบผลการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	สก.สำโรงใต้

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๐. การออกข้อบังคับห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ยกเว้นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้า MRT ในบริเวณช่องเว้าเกาะกลางถนนทางด้านขวาของทางเดินรถได้สถานี ผู้แทน สภ.สมุทรปราการ เสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณาออกข้อบังคับห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ยกเว้นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้า MRT ในบริเวณช่องเว้าเกาะกลางถนนทางด้านขวาของทางเดินรถได้สถานี ซึ่งพบปัญหาร้องเรียนว่ามีประชาชนนำรถเข้าไปจอดในพื้นที่ดังกล่าว ทำให้รถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าไม่สามารถจอดได้ ประกอบกับการจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอาจเกิดอุบัติเหตุได้ จึงขอออกข้อบังคับฯ เพื่อจัดระเบียบการจราจรบริเวณดังกล่าว ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน ภ.จว.สมุทรปราการ ให้ความเห็นว่า ช่องเว้าเกาะกลางถนนด้านขวาโดยปกติห้ามจอดรถตามกฎหมายอยู่แล้ว การออกข้อบังคับห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ยกเว้นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้า MRT ในบริเวณช่องเว้าเกาะกลางถนนทางด้านขวาของทางเดินรถได้สถานี สามารถทำได้ แต่ขอให้ผู้ร้องเรียนหรือ รพม. ชี้แจงว่ารถประเภทไหนสามารถจอดได้ มีสัญลักษณ์บ่งบอกเพื่อให้บุคคลทั่วไปสามารถเข้าใจได้ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตามมาจากการบังคับใช้ข้อบังคับดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบและมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสาน รพม. ชี้แจงรายละเอียดประเภทรถที่สามารถจอดได้ และมีสัญลักษณ์ที่บ่งบอกชัดเจนว่าเป็นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ข้อบังคับดังกล่าว ผู้แทน สภ.ลำโพงเหนือ รายงานที่ประชุมทราบว่า ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ ว่าด้วยการห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ยกเว้นรถที่ทำงานบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที ในบริเวณช่องเว้าเกาะกลางถนนทางด้านขวาของทางเดินรถได้สถานีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที จำนวน ๕ สถานี พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อบังคับฯ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ และในปัจจุบันไม่พบประชาชนนำรถเข้าไปจอดบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ จะดำเนินการบังคับใช้ข้อบังคับฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย สภ.ลำโพงเหนือ บังคับใช้ข้อบังคับฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อไป	สภ.สมุทรปราการ สภ.ลำโพงเหนือ รพม.
๒๑. การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดง ผู้แทน สภ.ลำโพงใต้ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้รับการประสานจากศาลจังหวัดพระประแดง ว่าขอให้ยกแบรีเออร์บริเวณเกาะกลางถนนปู่เจ้าสมิงพราย (ทล.๓๑๑๓) หน้าศาลจังหวัดพระประแดงออก เนื่องจากผู้เดินทางมาติดต่อราชการรวมถึงเจ้าหน้าที่ที่ไม่ได้รับความสะดวกเมื่อเข้า - ออกจากศาลจังหวัดพระประแดง ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน สภ.ลำโพงใต้ รายงานที่ประชุมทราบว่า ได้รับการประสานจากศาลจังหวัดพระประแดง ว่าขอให้ยกแบรีเออร์บริเวณเกาะกลางถนนปู่เจ้าสมิงพราย (ทล.๓๑๑๓) หน้าศาลจังหวัดพระประแดงออก เนื่องจากผู้เดินทางมาติดต่อราชการรวมถึงเจ้าหน้าที่ที่ไม่ได้รับความสะดวกเมื่อเข้า - ออกจากศาลจังหวัดพระประแดง ผู้แทน ศว.จร. มจธ. ให้ความเห็นว่า จากการลงพื้นที่ร่วมกับ สนจ.สมุทรปราการ สภ.ลำโพงใต้ ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ และ สนข. เห็นว่าเนื่องจากศาลจังหวัดพระประแดงเป็นสถานที่ราชการซึ่งจะมีรถเข้า - ออกบ่อยครั้ง กรณียกแบรีเออร์เกาะกลางถนนหน้าศาลจังหวัดพระประแดงออกจะมีการตัดกระแสการจราจร แต่เมื่อมองบริบทของการให้บริการประชาชน มีความเห็นว่าควรทดลองยกแบรีเออร์ออกเพื่อเปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดงช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อศึกษาผลกระทบในภาพรวม เพราะปัจจุบันจุดดังกล่าวเป็นช่องเปิดประมาณ ๑๔๗ เมตรอยู่แล้ว การยกแบรีเออร์ออกเป็นเพียงการเพิ่มขนาดช่องเปิดอีก ๑๕ - ๒๐ เมตร ให้รถเลี้ยวขวาเข้า - ออกจากศาลจังหวัดพระประแดงได้และเห็นด้วยกับการศึกษาจุดกลับรถ ทั้งเส้นบนถนนปู่เจ้าสมิงพราย ทั้งนี้ ศว.จร. มจธ. จะสร้างแผนผังขึ้นมาว่าควรจัดการจราจรอย่างไร แล้วใช้โปรแกรมเปรียบเทียบว่ากรณีปิดหรือเปิดจุดกลับรถ	สภ.ลำโพงใต้ ศว.จร. มจธ. ขท.สป.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จะเกิดผลกระทบการจราจรอย่างไร และขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเก็บข้อมูลปริมาณจราจรให้ด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นควรดำเนินการเพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดง ดังนี้ ๑) มอบหมายผู้แทน ก.จว.สมุทรปราการ ประสานทางหัวหน้าศาลจังหวัดพระประแดง เพื่อพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหารถการจราจรบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดง ๒) ขอความอนุเคราะห์ ศว.จร. มจร. ทำการศึกษาการจัดการจราจรถนนเจ้าสมิงพรายเพื่อประกอบการเสนอแนวคิดการแก้ไขปัญหารถการจราจร ผู้แทน สก.สำโรงได้ รายงานที่ประชุมทราบว่า เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๗ ที่ผ่านมา ได้มีการประชุมหารือร่วมกับผู้อำนวยการศาลจังหวัดพระประแดง เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหารถการจราจรบริเวณหน้าศาลจังหวัดพระประแดง โดยมีความเห็นว่า ยังไม่สมควรนำแท่งเบร็เอร์บริเวณเกาะกลางด้านหน้าศาลจังหวัดพระประแดงออก เนื่องจากถนนดังกล่าวมีปริมาณจราจรสูง อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ และขอให้นำเรื่องดังกล่าวหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหารถการจราจรตามหลักวิศวกรรมจราจรต่อไป ความเห็นที่ประชุม ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ) ขอให้ติดตั้งป้ายจราจร เพื่อสร้างความเข้าใจแก่ผู้ใช้เส้นทางทั้งในกรณีรถออกจากศาลจังหวัดพระประแดงและต้องการกลับรถ และกรณีผู้ใช้เส้นทางจราจรในทางตรง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและให้คงสภาพเบร็เอร์บริเวณเกาะกลางด้านหน้าศาลจังหวัดพระประแดงไว้คงเดิม และมอบหมาย ขท.สมุทรปราการ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดกลับรถให้ชัดเจน	
๒๒. โครงการลดอุบัติเหตุและแก้ไขการปัญหาการจราจรบนถนนปู่เจ้าสมิงพราย (บริเวณสะพานบางนางเกรง) เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ เสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณาโครงการลดอุบัติเหตุและแก้ไขปัญหารถการจราจรบนถนนปู่เจ้าสมิงพราย (บริเวณสะพานบางนางเกรง) ด้วยการปรับลดระดับความลาดชันของสะพานข้ามคลองบางนางเกรง จากสะพานความลาดชันสูงให้เป็นสะพานแนวระนาบกับถนน เนื่องจากการจราจรมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น การปรับลดระดับความชันของสะพานและติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจะสามารถชะลอความเร็วของรถและแก้ไขปัญหารถการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในปัจจุบันมีสัญญาณไฟจราจรแต่ไม่เปิดใช้งานเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เช่น กรณีรถบรรทุกที่รอสัญญาณไฟจราจรจะมีปัญหาในการออกตัวบริเวณสะพานที่มีความลาดชัน ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการนี้คือทำให้สามารถติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรได้อย่างเป็นระบบ ลดการเกิดอุบัติเหตุ และประโยชน์ในด้านการคมนาคมขนส่งของภาคอุตสาหกรรมเชื่อมโยงจังหวัดสมุทรปราการ ถนนสุขุมวิท ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ความเห็นที่ประชุม ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ ให้ความเห็นว่า การดำเนินการตามข้อเสนอดังกล่าว เป็นไปได้ยาก เนื่องจากการลดความลาดชันของสะพานข้ามคลองบางนางเกรง เป็นการดำเนินการขนาดใหญ่ที่จะต้องมีการทุบโครงสร้างสะพานออกเพื่อลดระดับความชันของสะพานประกอบกับปริมาณการจราจรบนถนนปู่เจ้าสมิงพรายค่อนข้างสูง การบริหารการจราจรเป็นไปได้ยาก หากดำเนินการต้องใช้งบประมาณสูง จึงต้องหารือกับ ทล. เพื่อพิจารณาข้อเสนอดังกล่าว ทั้งนี้ ขอเสนอเป็นการยกระดับถนนที่มาบรรจบบริเวณเชิงสะพานข้ามคลองบางนางเกรง ซึ่งสามารถทำได้ง่ายกว่า ใช้ระยะเวลาไม่นาน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ นำประเด็นดังกล่าวไปศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมต่อไป	ขท.สมุทรปราการ สภาอุตสาหกรรม จังหวัด สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๓. ความคืบหน้าการดำเนินงานก่อสร้างโครงข่ายถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษกในพื้นที่เทศบาลเมืองปากน้ำสมุทรปราการและเทศบาลตำบลบางเมือง ผู้แทน ศว.จร. มจร. (นายทรงสนะ บุญอยู่) รายงานที่ประชุมทราบว่า โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษกในพื้นที่เทศบาลเมืองปากน้ำสมุทรปราการและเทศบาลตำบลบางเมือง เป็นการขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก สายบางพลี - สุขสวัสดิ์ เพื่อทำการก่อสร้างเป็นทางหลวงท้องถิ่น ขนาด ๒ ช่องจราจรไป - กลับ รวมระยะทางประมาณ ๔.๕ กิโลเมตร เพื่อใช้เป็นเส้นทางในการระบายการจราจร และเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคม รวมถึงเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้นรวมทั้งโครงการ จำนวน ๑๖๕,๙๐๐,๐๐๐ บาท โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ ๑ เริ่มจากถนนซอยทรัพย์พัฒนา วางแนวถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก สายบางพลี - สุขสวัสดิ์ มาบรรจบกับถนนบริการซึ่งอยู่ใต้ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางเมือง ๒ ระยะทางประมาณ ๒.๕๕ กิโลเมตร ในเขตพื้นที่ ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ ประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น ๘๐,๐๕๐,๐๐๐ บาท ช่วงที่ ๒ เริ่มจากถนนบริการซึ่งอยู่ใต้ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางเมือง ๑ วางแนวถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก สายบางพลี - สุขสวัสดิ์ มาบรรจบกับถนนซอยอุดมเดช ระยะทางประมาณ ๑.๙๕ กิโลเมตร ในเขตพื้นที่ ทต.บางเมือง ประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น ๘๕,๘๕๐,๐๐๐ บาท ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ และ ทต.บางเมือง รายงานที่ประชุมทราบว่า ทั้ง ๒ เทศบาล ได้มีหนังสือขอความอนุเคราะห์ก่อสร้างถนนดังกล่าวไปยัง กทพ. แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างประสานและติดตามผลการพิจารณาของ กทพ. ทั้งนี้ เห็นควรเสนอให้ กทพ. มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ ความเห็นที่ประชุม ขนส่งจังหวัดสมุทรปราการขอให้มีการขออนุญาตให้รถขนส่งสาธารณะสามารถเดินรถในเส้นทางดังกล่าวด้วย ผู้แทน สนข. มีความเห็นสอดคล้องกับ ทม.ปากน้ำสมุทรปราการ และ ทต.บางเมือง ที่ต้องการให้ กทพ. มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการฯ รวมถึงสามารถนำเรื่องดังกล่าวเข้าพิจารณาในการประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อช่วยผลักดันโครงการได้อีกทางหนึ่ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายฝ่ายเลขานุการประสาน กทพ. เพื่อติดตามความคืบหน้าผลการพิจารณาของ กทพ. และรายงานที่ประชุมทราบต่อไป	ศว.จร. มจร. กทพ.
๒๔. รายงานผลการแก้ไขปัญหาการจราจรถนนเทพรัตน โดยการทดลองเลื่อนจุดกลับรถถนนเทพรัตนจาก กม.๑๙ เป็น กม.๒๐ ผู้อำนวยการ ขท.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า จากการพิจารณาปิดจุดกลับรถถนนเทพรัตนจาก กม.๑๙ และไปเปิดจุดกลับรถที่บริเวณ กม.๒๐ ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางจราจร เนื่องจากทัศนวิสัยในการมองเห็นถูกบดบังด้วยตอม่อและไม่มีพื้นที่เพียงพอในการทำช่องสำหรับรอเลี้ยว ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาการจราจรถนนเทพรัตน ในระยะยาว ทล. มีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่บน ทล.๓๔ ช่วงตั้งแต่ กม.๑๔+๖๐๐ ไปจนถึงสุดเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการและเข้าสู่พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยรูปแบบการก่อสร้างจะปิดจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางทั้งหมด ยกระดับทางคู่ขนานและจัดให้มีจุดกลับรถขนาดเล็กบริเวณ กม.๒๐ โดยไม่ต้องไปกลับรถบริเวณสะพานรูปเกือกม้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทางสัญจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ขท.สมุทรปราการ ประสาน ทล. ขอทดลองปิดจุดกลับรถถนนเทพรัตน ที่ กม.๑๙ และไปเปิดที่ กม.๒๐ เพื่อพิจารณาสภาพจราจรหลังทดลองอีกครั้ง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดให้แก่ประชาชนในพื้นที่ต่อไป	ขท.สมุทรปราการ ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๕. แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจร กรณีฝนตกหนัก บริเวณถนนศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท ถนนเทพารักษ์ และถนนเทพรัตน ผู้แทน ขท.สมุทรปราการ รายงานที่ประชุมทราบว่า สถานการณ์น้ำท่วมขังผิวการจราจรกรณีฝนตกหนัก บริเวณถนนศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท ถนนเทพารักษ์ และถนนเทพรัตน มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) พื้นที่ถนนศรีนครินทร์ ปัจจุบันสถานการณ์น้ำท่วมขังมีน้อยลง เนื่องจาก ขท.สมุทรปราการ ได้ยืมเครื่องสูบน้ำของกรมทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ขนาด ๓๐ นิ้ว มาช่วยสูบน้ำลงคลองบางนาและมีเครื่องสูบน้ำที่สามารถสูบน้ำระบายลงคลองสำโรงได้ ทำให้สามารถสูบน้ำลงคลองได้ทั้ง ๒ ด้านรวมถึงระบบระบายน้ำที่รถไฟฟ้าสายสีเหลืองดำเนินการไว้สามารถสูบน้ำได้เต็มระบบ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจรได้เร็วขึ้น ๒) พื้นที่ถนนสุขุมวิท ตั้งแต่บริเวณแยกเทพารักษ์ถึงแยกปุเจ้าสมิงพราย จะต้องใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อสูบน้ำลงคลองสำโรงอย่างเดียว โดยเครื่องสูบน้ำที่อยู่ริมคลองสำโรง จำนวน ๓ เครื่อง สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และได้มีการดำเนินการลอกท่อระบายน้ำในพื้นที่ถนนสุขุมวิทไปแล้วร้อยละ ๙๐ ทำให้สามารถช่วยระบายน้ำกรณีน้ำท่วมขังได้เร็วขึ้น ทั้งนี้ ขท.สมุทรปราการ มีโครงการที่จะยกระดับผิวการจราจรเพิ่มขึ้น คาดว่าจะช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจรในระยะยาวได้ ๓) พื้นที่ถนนเทพารักษ์ จะต้องระบายน้ำลงสู่คลองสำโรง โดยก่อนหน้านี้ รฟม. ได้ดำเนินการลอกท่อระบายน้ำไปบางส่วนก่อนคืนพื้นที่ให้กับ ขท.สมุทรปราการ ประกอบกับ อบจ.สมุทรปราการ ได้สนับสนุนรถดูดเลนลอกท่อระบายน้ำบริเวณถนนเทพารักษ์ เพื่อช่วยให้ระบายน้ำท่วมขังผิวจราจรได้เร็วขึ้น แต่ในกรณีที่ฝนตกหนักก็อาจจะมีน้ำท่วมขังรอการระบายอยู่บ้าง เนื่องจากน้ำจากถนนเทพารักษ์จะมารวมกับน้ำจากถนนสุขุมวิทเพื่อรอการระบาย ๔) บริเวณถนนเทพรัตน มีน้ำท่วมขัง ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ ๑ บริเวณถนนเทพรัตน ที่ กม.๔ ถึง กม.๙ ผ่านคลองบางแก้วใหญ่ ขท.สมุทรปราการ มีการขุดลอกคลอง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ และช่วงที่ ๒ บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเมกาบางนาถึงซอยราชวินิตบางแก้ว และซอยวัดปลัดเปรียง ได้ประสาน อบต.บางแก้วเสริมเครื่องสูบน้ำและลอกท่อบางส่วน ปัจจุบันหากมีฝนตกหนักอาจมีน้ำรอระบายโดยใช้เวลาประมาณ ๓๐ - ๖๐ นาที จึงกลับเข้าสู่สภาวะปกติ ผู้ทรงคุณวุฒิฯ (นายพชร ศศิชาขยามร) รายงานที่ประชุมทราบว่า จุดที่มีน้ำท่วมขังผิวการจราจรและอยู่ระหว่างการแก้ไขปัญหามีได้แก่ ๑) ถนนสุขุมวิทอยู่ระหว่างเตรียมรับเครื่องสูบน้ำจาก กทพ. เพื่อนำมาติดตั้งบริเวณคลองสำโรงเหนือ ซึ่งจะช่วยให้แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจรได้เร็วขึ้น ๒) ถนนปุเจ้าสมิงพรายจะมีการลงพื้นที่สำรวจประตูระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่าง ๆ เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญห ๓) ถนนเทพรัตน บริเวณคลองบางแก้ว จะต้องลงพื้นที่สำรวจประตูระบายน้ำต่าง ๆ หากไม่มีประตูระบายน้ำอาจใช้วิธีการวางวัสดุปิดกั้นแล้วใช้เครื่องสูบน้ำสูบน้ำออก เพื่อไม่ให้ให้น้ำภายนอกวนกลับเข้ามา ในส่วนของซอยราชวินิตบางแก้วที่ได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อแก้ไขปัญหมาแล้ว พบว่า สามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังได้ดีขึ้น และต้องทำรางระบายน้ำด้านหลังซอยราชวินิตบางแก้วให้เชื่อมต่อกับรางระบายน้ำของห้างสรรพสินค้าเมกาบางนา เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขท.สมุทรปราการ ปก.สมุทรปราการ และฝ่ายเลขาฯ ลงพื้นที่สำรวจประตูระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่าง ๆ เพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังผิวการจราจรต่อไป	ขท.สมุทรปราการ ปก.สมุทรปราการ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒๖. การออกข้อบังคับจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน จากจุดจอดแบบขนานเป็นจุดจอดแนวเฉียงฟุตบอลบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรคลองด่าน (สภ.คลองด่าน) รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณหน้าตลาดคลองด่าน - ถนนสุขุมวิท และหน้าตลาดไทยรุ่งทิพย์ - ถนนสุขุมวิท มีสภาพปัญหาการจราจร ดังนี้ ๑) บริเวณหน้าตลาดคลองด่าน - ถนนสุขุมวิท ที่ กม.๕๖+๔๐๐ ฝั่งขาออกสมุทรปราการ ระยะทางประมาณ ๑๒๐ เมตร มีทั้งตลาดสด และร้านค้าปลีกจำนวนมากหลายร้าน ทำให้ประชาชนที่มาซื้ออาหารทะเล หรือมาจับจ่ายซื้อของ มักจะจอดรถในบริเวณดังกล่าว จากการประชุมบูรณาการ เพื่อหาวิธีแนวทางแก้ไข ปัญหาการจราจรร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชนและตัวแทนภาคประชาชนในพื้นที่ มีมติเห็นควรให้มีการจอดรถแนวขวางบริเวณดังกล่าว จากบริเวณหน้าตลาดสุขอนันต์ ถนนสุขุมวิท กม.๕๖+๔๐๐ ไปจนถึงทางเข้าตลาดสดคลองด่าน ระยะทางประมาณ ๑๐๐ เมตร ๒) บริเวณหน้าตลาดไทยรุ่งทิพย์ - ถนนสุขุมวิท ที่ กม.๕๖ ไม่มีเกาะกลางถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีสาเหตุหลัก ได้แก่ รถบรรทุกที่ลงสะพานจะมีแรงส่งทำให้มีความเร็วสูง ทางลงสะพานที่จะมุ่งหน้าไปเมืองสมุทรปราการ เป็นทางโค้ง เวลาถลางคืนมืด เนื่องจากไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง มีการกลับรถบริเวณที่ห้ามกลับและตัดกระแสการจราจร รวมถึงไม่มีแถบสะท้อนแสงเตือน ซึ่ง สภ.คลองด่าน ได้จัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแบรีเออร์ปูน มาติดตั้งเป็นเกาะกลางถนนบริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดไทยรุ่งทิพย์ และประสาน ขท.สมุทรปราการ วางแนวแบรีเออร์ปูน จากหัวเกาะจุดกลับรถไปจนถึงคอสะพานคลองด่าน เริ่มจากจุดกลับรถที่ กม.๕๕+๖๑๐ (เยื้องที่ทำการ ไปรษณีย์คลองด่าน) ไปจนถึงเชิงสะพานคลองด่าน ระยะทางประมาณ ๓๐๐ เมตร โดยหลังจากวางแบรีเออร์เพิ่มแล้ว จะใช้เส้นทางการจราจร ดังนี้ ๒.๑) รถที่มาจากคลองด่านมุ่งหน้าสมุทรปราการ หากต้องการกลับรถ ต้องไปกลับรถจุดกลับรถ หน้า ทต.คลองด่าน ระยะทางจากเชิงสะพานไปถึงจุดกลับรถประมาณ ๑ กิโลเมตร ๒.๒) รถที่มาจากสมุทรปราการมุ่งหน้าคลองด่าน หากจะเข้าซอยวัดสร้างโคก จะต้องกลับรถใต้ สะพานคลองด่าน หากเป็นรถขนาดใหญ่ต้องข้ามสะพานคลองด่านไปกลับรถหน้าร้านสุริย์คำไม้ ๒.๓) รถที่มาจากคลองด่านมุ่งหน้าสมุทรปราการ ที่จะเลี้ยวซ้ายเข้าซอยวัดสร้างโคกจะต้องเลี้ยว เข้าซอยตลาดไทยรุ่งทิพย์สถานีตำรวจภูธรคลองด่านจึงเสนอให้ออกข้อบังคับจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน จากจุดจอดแบบขนานเป็นจุดจอดแนวเฉียงฟุตบอลบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ รับทราบและเห็นชอบให้ออกข้อบังคับจราจรบริเวณหน้าตลาดคลองด่าน จากจุดจอดแบบขนานเป็นจุดจอดแนวเฉียงฟุตบอลบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าวต่อไป	สภ.คลองด่าน

ลำดับที่ ๘ จังหวัดกาญจนบุรี

๑. การประชุม อจร.จังหวัดกาญจนบุรี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดกาญจนบุรี ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																
๑. การปรับปรุงหรือขยายถนนเส้นทางทองผาภูมิ - สังขละบุรี ผู้แทนแขวงทางหลวงกาญจนบุรี (ขท.กาญจนบุรี) รายงานที่ประชุมทราบว่า ทล. ได้มีการจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ อ.ทองผาภูมิ - อ.สังขละบุรี ตอน บ.ท่าขนุน - เจดีย์สามองค์ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) บริเวณสามแยกทองผาภูมิจนถึงบริเวณเนินข้างร้อง ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และโครงการฯ มีพื้นที่บางส่วนอยู่ในเขตพื้นที่มรดกโลกจึงจำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินด้านวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment : HIA) ทั้งนี้ อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เดิมที ทล.๓๒๓ ถูกออกแบบตามความจำเป็น และไม่ได้รองรับปริมาณจราจรที่สูงมาก เหมาะสำหรับรถขนาดเล็ก สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ประมาณ ๒๕ ตัน และเส้นทางมีความลาดชันสูง ทำให้เมื่อมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากรัศมีวงเลี้ยวและกำลังเครื่องยนต์ไม่เพียงพอ และส่งผลให้ถนนชำรุดเสียหาย ปัจจุบัน ขท.กาญจนบุรีได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุและผลกระทบที่เกิดขึ้น ประธานฯ ให้ข้อสังเกตว่า จำเป็นต้องมีการกำหนดขนาดรถและความถี่ของจำนวนรถที่สัญจรเส้นทางดังกล่าว รวมถึงลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง เช่น ทางเลี้ยวและทางโค้งที่มีผลต่อการสัญจรด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบ	ขท.กาญจนบุรี ทล.																
๒. มาตรการปรับขนาดของรถขนส่งสินค้า ขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ขนาดรถที่มีความเหมาะสมใช้งานในเส้นทาง ทล.๓๒๓ มีอยู่ ๓ ประเภท ดังนี้ ตารางแสดงประเภทรถที่เหมาะสมใช้งานในเส้นทาง ทล.๓๒๓ <table><tr><th>ประเภทรถ</th><th>ลักษณะรถ</th><th>ข้อดี</th><th>ข้อจำกัด</th></tr><tr><td>รถตอนเดียว</td><td>มี ๓ ขนาด ดังนี้ ขนาด ๖ ล้อ ขนาด ๑๐ ล้อ ขนาด ๑๒ ล้อ</td><td>- เป็นรถตอนเดียว และควบคุมรถได้ง่าย - กำลังเครื่องยนต์เพียงพอ - รัศมีวงเลี้ยวแคบ</td><td>-</td></tr><tr><td>รถพ่วง (Full Trailer)</td><td>รถหัวลากมีกระบะบรรทุก ต่อพ่วงด้วยอุปกรณ์ลากจูง</td><td>- รัศมีวงเลี้ยวไม่กว้างมาก - เพราะจุดหมุนของตัวรถอยู่ระหว่างกึ่งกลางของความยาว</td><td>คนขับต้องใช้ทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ</td></tr><tr><td>รถกึ่งพ่วง (Semi Trailer)</td><td>รถหัวลากมีการติดตั้งจานเทรลเลอร์</td><td>- บรรทุกน้ำหนักได้สูง - การควบคุมรถในทางราบทำได้ง่าย</td><td>- รัศมีวงเลี้ยวกว้าง ไม่เหมาะกับโค้งที่มีลักษณะหักศอก - กำลังเครื่องยนต์ ไม่เพียงพอในการใช้สัญจรในเส้นทางที่มีความลาดชันสูง - คนขับต้องมีทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ</td></tr></table>	ประเภทรถ	ลักษณะรถ	ข้อดี	ข้อจำกัด	รถตอนเดียว	มี ๓ ขนาด ดังนี้ ขนาด ๖ ล้อ ขนาด ๑๐ ล้อ ขนาด ๑๒ ล้อ	- เป็นรถตอนเดียว และควบคุมรถได้ง่าย - กำลังเครื่องยนต์เพียงพอ - รัศมีวงเลี้ยวแคบ	-	รถพ่วง (Full Trailer)	รถหัวลากมีกระบะบรรทุก ต่อพ่วงด้วยอุปกรณ์ลากจูง	- รัศมีวงเลี้ยวไม่กว้างมาก - เพราะจุดหมุนของตัวรถอยู่ระหว่างกึ่งกลางของความยาว	คนขับต้องใช้ทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ	รถกึ่งพ่วง (Semi Trailer)	รถหัวลากมีการติดตั้งจานเทรลเลอร์	- บรรทุกน้ำหนักได้สูง - การควบคุมรถในทางราบทำได้ง่าย	- รัศมีวงเลี้ยวกว้าง ไม่เหมาะกับโค้งที่มีลักษณะหักศอก - กำลังเครื่องยนต์ ไม่เพียงพอในการใช้สัญจรในเส้นทางที่มีความลาดชันสูง - คนขับต้องมีทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ	ปลัดจังหวัด กาญจนบุรี ขนส่งจังหวัด กาญจนบุรี
ประเภทรถ	ลักษณะรถ	ข้อดี	ข้อจำกัด														
รถตอนเดียว	มี ๓ ขนาด ดังนี้ ขนาด ๖ ล้อ ขนาด ๑๐ ล้อ ขนาด ๑๒ ล้อ	- เป็นรถตอนเดียว และควบคุมรถได้ง่าย - กำลังเครื่องยนต์เพียงพอ - รัศมีวงเลี้ยวแคบ	-														
รถพ่วง (Full Trailer)	รถหัวลากมีกระบะบรรทุก ต่อพ่วงด้วยอุปกรณ์ลากจูง	- รัศมีวงเลี้ยวไม่กว้างมาก - เพราะจุดหมุนของตัวรถอยู่ระหว่างกึ่งกลางของความยาว	คนขับต้องใช้ทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ														
รถกึ่งพ่วง (Semi Trailer)	รถหัวลากมีการติดตั้งจานเทรลเลอร์	- บรรทุกน้ำหนักได้สูง - การควบคุมรถในทางราบทำได้ง่าย	- รัศมีวงเลี้ยวกว้าง ไม่เหมาะกับโค้งที่มีลักษณะหักศอก - กำลังเครื่องยนต์ ไม่เพียงพอในการใช้สัญจรในเส้นทางที่มีความลาดชันสูง - คนขับต้องมีทักษะและมีความชำนาญสูงในการบังคับรถ														

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่า รถตอนเดียวเหมาะสมใช้งานในเส้นทาง ทล.๓๒๓ ซึ่งมีลักษณะ ๒ ช่องจราจร มากที่สุด เนื่องจากเป็นรถขนาดเล็ก และสามารถควบคุมรถได้ง่าย ความเห็นที่ประชุม ประธานฯ ขอให้ปลัดจังหวัดกาญจนบุรี (ปจ.กาญจนบุรี) รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นในช่วง ๑ - ๒ ปี ที่ผ่านมา รวมถึงเรื่องการขนถ่ายสินค้า มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ปจ.กาญจนบุรี รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นในช่วง ๑ - ๒ ปี ที่ผ่านมา รวมถึงเรื่องการขนถ่ายสินค้า	
๓. การกำหนดสถานที่ขนถ่ายสินค้าชั่วคราว ปจ.กาญจนบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า อำเภอสังขละบุรี บริเวณเนินช้างร้อง เป็นพื้นที่ที่มีสถิติอุบัติเหตุสูง เช่น รถพ่วงพลิกคว่ำกีดขวางช่องจราจร การเคลื่อนย้ายต้องใช้เวลาบางครั้งต้องใช้เวลา ๑ - ๒ วัน ส่งผลให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งการสัญจรของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่ใช้งานเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญา ซึ่งต้องพิจารณาให้ครอบคลุม ทั้งด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และตามหลักวิชาการ หากรถบรรทุกไม่สามารถสัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้ อาจจำเป็นจะต้องมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าระหว่าง อำเภอไทรโยค หรือ อำเภอทองผาภูมิ นายอำเภอสังขละบุรี รายงานที่ประชุมทราบว่า ในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ ที่ผ่านมามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉลี่ยสัปดาห์ละ ๑ ครั้ง ทั้งกรณีรถพลิกคว่ำกีดขวางช่องจราจรและรถติดค้างอยู่กลางเนินทำให้ต้องใช้รถมาลากขึ้น ซึ่งทั้ง ๒ กรณี ส่งผลให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ประชาชนได้รับความเดือดร้อน จึงต้องจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการให้สัญญาณจราจร รวมถึงอุปกรณ์หรือรถลากที่จะใช้เคลื่อนย้ายไม่มีศักยภาพเพียงพอ และมีข้อห่วงกังวลในกรณีที่รถบรรทุกสินค้าใช้ถนนสัญจรในช่วงวันเสาร์ - อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ จะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดฯ นายอำเภอทองผาภูมิ รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณก่อนถึง บ้านเกริงกระเวีย ตำบลชะแล อำเภอทองผาภูมิ มีลักษณะเป็นทางลาดชัน ทำให้เมื่อรถขนส่งสินค้าที่ขั้มาถึงบริเวณดังกล่าวติดค้างอยู่ทีเนิน เนื่องจากกำลังเครื่องยนต์ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดตามมา อำเภอทองผาภูมิได้มีการประชุมหารือเบื้องต้นร่วมกับ อ.สังขละบุรี เห็นว่า บริเวณจุดตรวจสามแยกทองผาภูมิ (จุดตรวจร่วมเพื่อความมั่นคง) มีลักษณะเป็นลานกว้าง ซึ่งที่ผ่านมามีได้ใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าวัดท่าขนุนเป็นที่พักรถสำหรับรถพ่วงขนส่งสินค้า และจะมีการกำหนดมาตรการในช่วงวันหยุดเทศกาล นำโดยฝ่ายปกครองเจ้าหน้าที่สมาชิกอาสาสมัครรักษาดินแดนร่วมกับทหารชุดเฉพาะกิจลาดหญ้า สถานีตำรวจภูธรทองผาภูมิ จัดกำลังตรวจบริเวณสามแยกทองผาภูมิ เพื่อป้องกันไม่ให้รถพ่วงผ่านจุดดังกล่าวไปยัง อำเภอสังขละบุรี รวมทั้งได้ประสานภาคเอกชนเรื่องการขอใช้พื้นที่ลานกว้างประมาณ ๑๑ ไร่ บริเวณสามแยกทองผาภูมิต่อไป ความเห็นที่ประชุม โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกาญจนบุรี ให้ความเห็น ว่า หากต้องการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม อาจต้องมีศูนย์กระจายสินค้า หรือการกำหนดช่วงเวลาในการเดินรถ ผู้แทน ศว.จร.มจร. ให้ความเห็น ว่า ควรมีการกำหนดช่วงเวลาในการเดินรถบรรทุก เบื้องต้นอาจกำหนดให้มีการห้ามรถบรรทุกเดินรถในช่วงวันเสาร์ - อาทิตย์ ผู้แทน สนข. เห็นด้วยกับโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกาญจนบุรี และ ศว.จร. มจร. ว่าควรมีการกำหนดช่วงเวลาในการเดินรถบรรทุก บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุต้องกำหนดมาตรการ หรือมีการจัดการด้านกายภาพให้เหมาะสม รวมถึงควรให้สำนักงานขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี (สขจ.กาญจนบุรี) ประสานผู้ประกอบการ เพื่อให้คำแนะนำมาตรการป้องกันการและควบคุมการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย	ตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปฏิรูปที่ดินจังหวัดกาญจนบุรี ให้ความเห็นว่า การกำหนดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับขนถ่ายสินค้า จำเป็นต้องมีการกำหนดตำแหน่งที่ชัดเจน หากอยู่ในพื้นที่การปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้ โดยดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดต่อไป ภาคเอกชน มีความเห็นสอดคล้องกับที่ประชุมเรื่อง การกำหนดช่วงเวลาเดินรถ เพื่อให้ผู้ประกอบการได้วางแผนและกำหนดหลักเกณฑ์การขนส่งที่จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อไป ประธานฯ ให้ความเห็น ดังนี้ ๑) แต่งตั้งคณะทำงานจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี (ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี) เป็นหัวหน้าคณะทำงาน เพื่อพิจารณาขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุก และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี ๒) ให้ฝ่ายเลขานุการประสาน ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี เพื่อยกร่างประกาศขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานฯ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ๓) ให้ตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี (ภ.จว.กาญจนบุรี) เป็นผู้ประกาศขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุก และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) ให้ฝ่ายเลขานุการร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดกาญจนบุรี โดยมี ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี เป็นหัวหน้าคณะทำงาน เพื่อพิจารณาขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุก และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี โดยประสาน ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี เพื่อยกร่างประกาศขออนุญาตฯ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ๒) ให้ ภ.จว.กาญจนบุรี เป็นผู้ประกาศขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุก และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี	
๔. การออกข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรี ภ.จว.กาญจนบุรี รายงานว่า ตามที่จังหวัดกาญจนบุรีได้มีการประชุมหารือถึงสภาพปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบน ทล.๓๒๓ ช่วงอำเภอทองผาภูมิถึงด่านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเส้นทางช่วงดังกล่าวจัดอยู่ในมาตรฐานทางขั้นพิเศษ(๑๒.๕/-) มี ๒ ช่องจราจร (ไปและกลับข้างละ ๑ ช่องจราจร) และมีความลาดชันสูงบางช่วง โดยเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการจราจรสูงจากการเดินทางท่องเที่ยวอำเภอสังขละบุรี และการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับรัฐกะเหรี่ยง สภาพภูมิประเทศ โดยที่บริเวณด่านเจดีย์สามองค์ เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว (จุดผ่อนปรนทางการค้า) ทั้งนี้ จากการประชุมหารือของจังหวัดกาญจนบุรี ได้ข้อสรุปว่า รถกึ่งพ่วง (SEMI TRAILER) และรถพ่วง (FULL TRAILER) มีลักษณะไม่เหมาะสมในการใช้เส้นทางดังกล่าว และเป็นสาเหตุให้เกิดความล่าช้าและอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงได้มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดกาญจนบุรี โดยมี ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี เป็นหัวหน้าคณะทำงาน เพื่อพิจารณาขออนุญาตขยับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุก และรถบางชนิดเดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี และให้ยกร่างข้อบังคับฯ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ทั้งนี้ จากมติดังกล่าว ผบก.ภ.จว.กาญจนบุรี ได้ยกร่างข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีว่าด้วยการห้ามรถบรรทุกชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI TRAILER) และรถบรรทุกชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) เดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีสาระสำคัญคือ ห้ามรถกึ่งพ่วง SEMI TRAILER) และรถพ่วง (FULL TRAILER) เดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรีบน ทล.๓๒๓ (ถนนแสลงชูโต) ตั้งแต่ กม.ที่ ๑๔๙+๘๒๖ ถึง กม.ที่ ๒๔๗+๑๖๗ หรือแยกทองผาภูมิถึงสุดเขตพรมแดนไทย - สหภาพเมียนมา โดยหากรถประเภทดังกล่าวมีความจำเป็นต้องเดินรถในทางดังกล่าว ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาของเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรีจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือ เป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้ โดยหาก อจร.จังหวัดกาญจนบุรี เห็นชอบร่างข้อบังคับฯ ภ.จว.กาญจนบุรี จะดำเนินการประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามขั้นตอนต่อไป (ทั้งนี้ ปัจจุบันได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๔๑ ตอนพิเศษ ๒๓๗ ง ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)	ภ.จว.กาญจนบุรี

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเรื่องการกำหนดตำแหน่งจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยด่วน และร่วมกันประชาสัมพันธ์การบังคับใช้ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ารับทราบโดยทั่วกัน รวมถึงให้แนวทางหลวงกาญจนบุรีพิจารณาติดตั้งป้ายบังคับจราจรและป้ายแจ้งเตือนก่อนถึงพื้นที่ห้ามเดินรถ ให้ผู้สัญจรสามารถสังเกตเห็นได้โดยสะดวก มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เห็นชอบ (ร่าง) ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดกาญจนบุรี ว่าด้วยการห้ามรถบรรทุกชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI TRAILER) และรถบรรทุกชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) เดินรถในเขตจังหวัดกาญจนบุรี และมอบหมายให้ ภ.จว.กาญจนบุรี ประกาศใช้ข้อบังคับต่อไป รวมถึงมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการโดยด่วน	

ลำดับที่ ๙ จังหวัดนครนายก

๑. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แผนงาน/โครงการด้านการพัฒนาเส้นทางในพื้นที่จังหวัดนครนายก ๑) แผนงาน/โครงการของ ทล. รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก (นายสุรพล ประเสริฐสัมพันธ์) รายงานที่ประชุมว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ แขวงทางหลวงนครนายก (ขท.นครนายก) มีแผนงาน/โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ดังนี้ ๑.๑) งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เชื้อนขุนด่านปราการชล ที่ กม.๑๐+๐๐๐ - กม.๑๑+๕๐๐ ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๘๐ วัน งบประมาณ ๔๐ ล้านบาท (งบประมาณของจังหวัด/กลุ่มจังหวัด) ๑.๒) งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว จำนวน ๒๐๒ ต้น ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก ที่ กม.๑๑๘+๑๓๐ - กม.๑๒๖+๘๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน งบประมาณ ๙.๓ ล้านบาท (งบประมาณของจังหวัด/กลุ่มจังหวัด) ๑.๓) งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว จำนวน ๑๒๖ ต้น ทล.๓๐๕ ตอน องค์กรักษ์ - นครนายก ที่ กม.๔๕+๙๕๐ - กม.๖๓+๓๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน งบประมาณ ๗ ล้านบาท (งบประมาณของจังหวัด/กลุ่มจังหวัด) ๑.๔) งานบำรุงและบูรณะสายทาง ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก ที่ กม.๑๐๘+๙๐๐ - กม.๑๑๓+๙๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน งบประมาณ ๓๔ ล้านบาท ๑.๕) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ทล.๓๓ ตอน นครนายก - จิกสูง ที่ กม.๑๓๔+๖๐๐ - กม.๑๓๘+๕๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน งบประมาณ ๒๘.๘ ล้านบาท ๑.๖) งานบำรุงตามกำหนดเวลา ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง ตอน ๓ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๑๐+๐๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน งบประมาณ ๔๕ ล้านบาท ๑.๗) ทล.๓๐๔๙ ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง ตอน ๕ ที่ กม.๑๖+๐๐๐ - กม.๑๘+๒๕๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน งบประมาณ ๔๕ ล้านบาท ๑.๘) งานบำรุงและบูรณะ ทล.๓๐๕๑ ตอน บางอ้อ - สำนักงานพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ ที่ กม.๑๓+๐๐๐ - กม.๑๗+๒๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน งบประมาณ ๒๙ ล้านบาท ๑.๙) งานบำรุงตามกำหนดเวลา ทล.๓๒๓๙ ตอน นครนายก - เชื้อนขุนด่านปราการชล ที่ กม.๒+๙๐๐ - กม.๕+๐๐๐ ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน งบประมาณ ๑๕ ล้านบาท ๑.๑๐)งานบำรุงตามกำหนดเวลา ทล.๓๓๑๒ ตอน ลำลูกกา - คลอง ๑๕ ที่ กม.๓๖+๒๙๖ - กม.๓๙+๒๐๖ ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน งบประมาณ ๑๕ ล้านบาท ๒) แผนงาน/โครงการของ ขท. ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทนครนายก (ขทช.นครนายก) รายงานที่ประชุมว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ขทช.นครนายก มีแผนงาน/โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ดังนี้ ๒.๑) งานยกระดับชั้นทาง ก่อสร้างขยายถนน นย.๓๐๐๖ แยก ทล.๓๐๕ - บ.คลองหกวา อำเภอองค์กรักษ์ จังหวัดนครนายก ระยะทาง ๔ กิโลเมตร งานยกระดับชั้นทาง ก่อสร้างขยายถนนจาก ๖/๘ เป็น ๗/๑๒ ตำบลบึงศาล และตำบลชุมพล อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก งบประมาณ ๔๘ ล้านบาท	ขท.นครนายก ขทช.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๒) พัฒนาเส้นทางเข้าสู่โครงการพระราชดำริบ้านบางขอม สายบ้านท่าหุบ - บ้านบางปรัง ตำบลดอนยอ อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ระยะทาง ๕ กิโลเมตร ปรับปรุงโครงสร้างทาง และพัฒนาเส้นทางผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีต ตามแนวเส้นทางเดิม ผิวจราจรกว้าง ๖.๐๐๐ เมตร งบประมาณ ๔๕ ล้านบาท นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ขทช.นครนายก ขอรับการจัดสรรงบประมาณ จำนวน ๕ โครงการ งบประมาณ ๒๑๐.๑๕๐ ล้านบาท ความเห็นที่ประชุม ๑) ขอให้พิจารณายกระดับสายทางเป็นสะพานข้ามแยก นย.๓๐๐๑ และ ทล.๓๐๕ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเส้นทางดังกล่าว ๒) ถนนสาย ทล.๓๓๖๙ เป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปนิยมใช้ในการสัญจร ซึ่งเชื่อมจากถนนสาย ทล.๓๓๑๒ เชื่อมต่อกับถนนสาย ทล.๓๐๕ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาพัฒนาสายทางให้มีความต่อเนื่อง เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ขทช.นครนายก และ ขทช.นครนายก รับข้อคิดเห็นของที่ประชุมพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๒. ความคืบหน้าการพัฒนาเส้นทางของจังหวัดนครนายก ๑) เส้นทางเชื่อมถนนรังสิต - นครนายก และถนนลำลูกกา ช่วงคลอง ๑๔ - คลอง ๑๕ ผู้แทน ขทช.นครนายก รายงานที่ประชุมว่า เส้นทางเชื่อมถนนรังสิต - นครนายก และถนนลำลูกกา ช่วงคลอง ๑๔ - คลอง ๑๕ ได้แก่ เส้นทางสาย นย.๓๐๐๖ แยก ทล.๓๐๕ - บ.คลองหกวา อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก ระยะทาง ๔ กิโลเมตร งานยกระดับชั้นทาง ก่อสร้างขยายถนนจาก ๖/๘ เป็น ๗/๑๒ ตำบลบึงศาล และตำบลชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก งบประมาณ ๔๘ ล้านบาท ๒) ถนนสันติสุข (นาหินลาด - หนงแสง) อำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก ผู้แทน ขทช.นครนายก รายงานที่ประชุมว่า ถนนสันติสุข (นาหินลาด - หนงแสง) เป็นเส้นทางลัดที่จะเดินทางไปสู่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ได้ดำเนินการตรวจสอบเส้นทางดังกล่าวแล้วและได้พิจารณาแนวสายทางที่จะดำเนินการพัฒนาเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและไม่ให้กระทบกับแนวเขตของอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ทั้งนี้ จะจัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อพัฒนาเส้นทางดังกล่าวต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ขทช.นครนายก ดังนี้ ๑) ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการต่อไป ๒) พิจารณาแนวสายทางที่จะพัฒนาเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญต่อไป	ขทช.นครนายก
๓. ปัญหาจุดกลับรถบริเวณตลาดต้นไม้คลอง ๑๕ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก ฝ่ายเลขานุการ อจร.จังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า ผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ลงพื้นที่บริเวณตลาดต้นไม้คลอง ๑๕ เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๗ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาคจุดกลับรถบริเวณตลาดต้นไม้คลอง ๑๕ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่และผู้เดินทางมายังตลาดต้นไม้ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางเพราะจุดกลับรถไกล จึงได้สรุปแนวทางแก้ไขปัญหาดังนี้ การแก้ไขปัญหาระยะสั้น มอบหมายให้องค์การบริหารส่วนตำบลคลองใหญ่ (อบต.คลองใหญ่) พิจารณาสันนิษฐานงบประมาณซ่อมแซมถนนโดยจัดหาหินลูกรังมาถมจุดกลับรถได้สะพาน การแก้ไขปัญหาระยะยาว ขอให้ ขทช.นครนายก ติดตามผลขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก ทล. ในการศึกษาการก่อสร้างจุดกลับรถจุดใหม่ ความเห็นที่ประชุม ๑) ขอให้ ขทช.นครนายก ศึกษาการก่อสร้างจุดกลับรถใหม่ให้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาระยะยาวตอบโจทย์ทุกกลุ่มเป้าหมาย รถทุกชนิดสามารถใช้ประโยชน์ได้ พร้อมทั้งจัดทำจุดกลับรถที่ปลอดภัยให้ประชาชนใช้สัญจรเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนชั่วคราวก่อน ๒) ขอให้ อบต.คลองใหญ่ ดำเนินการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานชั่วคราว พร้อมทำรั้วกันป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในเบื้องต้น	ขทช.นครนายก อบต.คลองใหญ่

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) ขอให้มีการติดป้ายบอกจุดกลับรถชั่วคราวและป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ได้รับทราบว่าจะมีการศึกษาการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพาน ๔) ขอให้ ขท.นครนายก แจ้ง ทล. เพื่อพิจารณาการยกระดับสายทางในเรื่องการก่อสร้างสะพานกลับรถและการก่อสร้างสะพานข้ามแยก บริเวณสามแยกกองครักษ์ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ๑. มอบหมาย ขท.นครนายก รับความเห็นของที่ประชุมพิจารณาดำเนินการตามข้อ ๑) และ ๔) ต่อไป ๒. มอบหมาย อบต.คลองใหญ่ ดำเนินการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานชั่วคราวและติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ	
๔. โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ผู้แทน กทพ. รายงานที่ประชุมว่า โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะทางประมาณ ๑๐๕.๕๒๕ กิโลเมตร จจร. ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบรายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ ต่อมา คค. ได้นำเสนอรายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๕ ความเห็นที่ประชุม มติ ครม. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ให้มีการทบทวนแผนการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี มีใช้การระงับการดำเนินโครงการ จึงขอให้ กทพ. เสนอให้ ครม. พิจารณาทบทวนการดำเนินโครงการดังกล่าวอีกครั้ง เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางเข้าสู่จังหวัดนครนายกมีปัญหาด้านการจราจรบนถนน ทล.๓๐๕ ซึ่งเกิดผลกระทบด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจและสังคม เป็นอย่างมาก โดยเส้นทางตามแผนการดำเนินการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ซึ่ง กทพ. ได้ทำการศึกษาถือว่าเป็นเส้นทางที่คุ้มค่ากับการลงทุนก่อสร้าง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทำหนังสือถึง คค. และ กทพ. เพื่อพิจารณาทบทวนและผลักดันการดำเนินการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ให้เกิดความต่อเนื่อง ในตอนี่ ๒ - ๔ เพื่อยกระดับระบบการคมนาคมในการเดินทาง เข้าสู่จังหวัดนครนายก และจังหวัดปราจีนบุรี ๑) จากการประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ คณะอนุกรรมการฯ มีข้อสังเกตว่ามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ให้มีการทบทวนการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี โดยที่ประชุมขอให้ กทพ. เสนอให้ ครม. พิจารณาทบทวนการดำเนินการดังกล่าวอีกครั้ง เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางเข้าสู่จังหวัดนครนายกมีปัญหาด้านการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (ทล.๓๐๕) ซึ่งเกิดผลกระทบด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจและสังคม เป็นอย่างมาก โดยเส้นทางตามแผนการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ที่ กทพ. ได้ศึกษาแล้วเป็นเส้นทางที่มีความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้าง ซึ่งที่ประชุม อจร.จังหวัดนครนายก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มีมติเห็นชอบและมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทำหนังสือแจ้ง คค. และ กทพ. เพื่อพิจารณาทบทวนและผลักดันการดำเนินการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ให้เกิดความต่อเนื่อง ในตอนี่ ๒ - ๔ เพื่อยกระดับระบบการคมนาคมในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดนครนายก และจังหวัดปราจีนบุรี ๒) จังหวัดนครนายกมีหนังสือถึง คค. และ กทพ. โดยขอความอนุเคราะห์ให้พิจารณาทบทวนเพื่อหาแนวทางการสนับสนุนโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี เพื่อเสนอให้ ครม. ได้ทบทวนมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ ต่อไป	สนข. กทพ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓) กทพ. ได้มีหนังสือแจ้งว่า อยู่ระหว่างการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ โดยได้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ตอนที่ ๑ ซึ่งได้ประกาศราคาจ้างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายคลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) (งานโยธา) ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดยื่นข้อเสนอและเสนอราคาในวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๗ สำหรับการดำเนินโครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ตอนที่ ๒ - ๔ กทพ. จะได้หารือกับ ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการรูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ ไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ และการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorway - Rail Map : MR - MAP) ซึ่งเมื่อได้ข้อยุติเรื่องดังกล่าวแล้ว กทพ. จะเร่งทบทวนความเหมาะสมโครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ตอนที่ ๒ - ๔ พร้อมนำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของจังหวัดนครนายกมาประกอบการพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินการโครงการฯ ต่อไป ผู้แทน กทพ. รายงานความก้าวหน้าโครงการว่า โครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ที่ กทพ. ได้ศึกษาไว้ แบ่งเป็น ๔ ตอน ซึ่งในตอนที่ ๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๗ ส่วนตอนที่ ๒ ถึงตอนที่ ๔ จะต้องมีการทบทวนร่วมกับโครงข่าย MR - MAP ซึ่งจะดำเนินการในระยะถัดไป ในส่วนของตอนที่ ๑ ปัจจุบัน กทพ. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี ซึ่งแนวสายทางจะช่วยสนับสนุนการเดินทางเข้าสู่จังหวัดนครนายกให้มีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ในส่วนของตอนที่ ๒ - ๔ อยู่ระหว่างการดำเนินการของ คค. เพื่อบูรณาการโครงข่ายของโครงการกับโครงข่าย MR - MAP เมื่อได้ข้อยุติเรื่องดังกล่าวแล้ว กทพ. จะพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของแนวเส้นทางที่เคยศึกษาออกแบบต่อไป ความเห็นที่ประชุม นายพงศ์เดช วิบูลย์ธนสาร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนาเมือง ได้มีข้อสังเกตเรื่องรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ที่มีระยะเวลา ๕ ปี หากพ้นกำหนดแล้ว จะต้องใช้งบประมาณในการศึกษาใหม่จะทำให้การดำเนินการล่าช้าหรือไม่ จึงขอให้ สนข. และ กทพ. ผลักดันเรื่องดังกล่าวเสนอต่อ ครม. ในการพิจารณาการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๒ ผู้แทน กทพ. ชี้แจงว่าโครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ได้รับความเห็นชอบ EIA เมื่อปี ๒๕๖๔ เมื่อพ้นระยะเวลา ๕ ปี หากต้องดำเนินโครงการส่วนต่อขยายระยะที่ ๒ - ๔ จะมีการทบทวนรายละเอียด EIA อีกครั้ง และจากผลการศึกษาคความเหมาะสมและความพร้อมการดำเนินโครงการตลอดแนวสายทางของโครงการ ซึ่งมีระยะทาง ๑๐๕ กิโลเมตร ต้องใช้มูลค่าการลงทุนประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท กทพ. จึงได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น ๔ ระยะ และดำเนินการในระยะที่สามารถดำเนินการได้ก่อน โดยไม่กระทบกับการพัฒนาโครงข่ายภาพรวมของการคมนาคมในโครงข่าย MR - MAP และอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ กทพ. มีความพร้อม ซึ่งในระยะที่เหลือจะต้องมีการหาแหล่งงบประมาณในการดำเนินการต่อไป นายปรเมศวร์ พินิจจันทร์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนาเมือง เสนอแนะทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดนครนายกเพิ่มเติม โดยการเชื่อมโยงเส้นทาง ทล.๓๕๒ (อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี) - ถนนของ ทช. สาย นย.๒๐๒๔ ไปบรรจบกับ ทล.๓๓ (ถนนสุวรรณศร) ในพื้นที่อำเภอบ้านนา ซึ่งจะช่วยให้การเชื่อมโยงเส้นทางจากกรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออก มุ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทาง ทล.๓๒๒๒ (ถนนแก่งคอย - บ้านนา) มีความสะดวกมากขึ้น ผู้แทน สนข. แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ในประเด็นดังกล่าว สนข. ขอรับข้อเสนอของที่ประชุม และจะนำเสนอ คค. ถึงข้อกังวลและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของจังหวัดนครนายกให้ คค. ทราบ	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก เสนอแนะการเชื่อมโยงเส้นทางจากแยกสามสาว ทล.๓๐๕ ไปยัง ทล.๓๐๗๖ ให้เชื่อมต่อกับถนนบายพาสจากแยกบึงกระเบา มุ่งสู่ตำบลบึงพระอาจารย์เข้าสู่คลอง ๑๖ เชื่อมต่อกับถนนลำลูกกา และเชื่อมกับโครงการทางพิเศษได้ ซึ่งมีความเป็นไปได้และมีเขตทางที่สามารถขยายเป็น ๔ ช่องจราจรได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและขอให้ สนข. และ กทพ. ผลักดันโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๒ และมอบหมาย ขท.นครนายก และ ขทช.นครนายก พิจารณาการเชื่อมโยงเส้นทางภายในจังหวัดนครนายกที่จะเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดต่อไป	
๕. การปรับปรุงทางแยกและติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกวัดอินประชาารม ตำบลศรีกะอาง อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก นายปรเมศวร์ พินิจจันทร์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการพัฒนาเมือง ได้เสนอความเห็น ว่า บริเวณสามแยกวัดอินประชาารม ตำบลศรีกะอาง อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก นย.๒๐๐๓ เชื่อมกับ นย.๒๐๑๓ เข้าสู่โรงเรียนเตรียมทหาร บริเวณดังกล่าวมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเสนอให้มีการพิจารณาติดตั้งเส้นชะลอความเร็วทั้ง ๓ ด้าน ก่อนถึงบริเวณทางแยกดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขทช.นครนายก พิจารณาติดตั้งเส้นชะลอความเร็วก่อนถึงบริเวณสามแยกวัดอินประชาารมต่อไป	ขทช.นครนายก
๖. การปรับปรุงบริเวณทางแยกของหมู่บ้านคลองสามดอนยอ - ทรายมูล หมู่ที่ ๖ และหมู่ที่ ๗ ตำบลดอนยอ อำเภอมืองนครนายก จังหวัดนครนายก เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ฝ่ายเลขานุการ อจร.จังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมว่า มีผู้ร้องเรียนปัญหาบริเวณทางแยกของหมู่บ้านคลองสามดอนยอ - ทรายมูล หมู่ที่ ๖ และหมู่ที่ ๗ ตำบลดอนยอ อำเภอมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยเร่งรัดการดำเนินการ ดังนี้ ๑) ให้มีการทาพื้นถนนสีแดง พร้อมข้อความ “ลดความเร็ว” บริเวณสี่แยกทุกฝั่ง หรือมีเส้นชะลอความเร็ว ก่อนถึงทางแยกของถนนทุกฝั่ง หรือมีเส้นชะลอความเร็วบนถนนทั้งฝั่งของหมู่ที่ ๖ หมู่ที่ ๗ และบนถนน นย.๕๐๓๒ ฝั่งแยก ทช.๔๐๓๑ และฝั่งประตูระบายน้ำคลอง ๑ ก่อนถึงทางแยกเพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง และลดการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ ๒) ให้มีการปรับปรุงเสาไฟสัญญาณ - ไฟกระพริบตรงทางแยกให้มีความสว่างชัดเจนทั้งสองฝั่ง ๓) ให้มีการปรับแต่งภูมิทัศน์ตัดต้นไม้ใหญ่ที่ขึ้นรบกวนบังวิสัยทัศน์ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสาย นย.๕๐๓๒ สามารถเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่วิ่งผ่านแยกในเขตชุมชนได้ชัดเจน ๔) ให้มีการติดป้ายเตือน “เขตชุมชนลดความเร็ว” หรือ “ทางแยกข้างหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง” บนถนน นย.๕๐๓๒ ทางฝั่งประตูระบายน้ำคลอง ๑ และฝั่งแยก ทช.๔๐๓๑ ให้สังเกตเห็นได้ชัดเจนเพื่อเตือนผู้ขับขี่ที่สัญจรไปมา มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขทช.นครนายก พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณทางร่วมทางแยกตามบริบทของแต่ละพื้นที่ต่อไป	ขทช.นครนายก
๗. การพิจารณาปิดจุดกลับรถบนถนน ทล.๓๓๓ หมู่ที่ ๓ ตำบลเกาะหวาย อำเภอบางพลี จังหวัดนครนายก ผู้แทนอำเภอบางพลี รายงานที่ประชุมว่า ได้ประชุมหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอ โดยที่ประชุมได้เห็นชอบให้พิจารณาการปิดจุดกลับรถบนถนน ทล.๓๓๓ บริเวณหมู่ที่ ๓ ตำบลเกาะหวาย (ขาออก) ซึ่งจุดกลับรถดังกล่าว อยู่ใกล้ซอยเข้า - ออกโรงเรียนอนุบาลอำเภอบางพลี โดยรถที่ออกจากซอยดังกล่าวเพื่อกลับรถนั้น จะตัดกระแสรถทางตรงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ๑. มอบหมายให้อำเภอบางพลีแจ้งเทศบาลตำบลเกาะหวายดำเนินการทำประชาคมในพื้นที่และดำเนินการตามประเพณี โดยพิจารณาจากความเห็นของประชาชนเป็นหลัก ๒. มอบหมาย ขทล.นย. และ ภ.จว.นครนายก ร่วมกันพิจารณาปิดจุดกลับรถบนถนน ทล.๓๓๓ หมู่ที่ ๓ ตำบลเกาะหวาย อำเภอบางพลี จังหวัดนครนายกต่อไป	อ.บางพลี ต.เกาะหวาย ขทช.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. การพัฒนาเส้นทางเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน ทล.๓๐๕ ประธานหอการค้าจังหวัดนครนายก เสนอข้อคิดเห็นว่า ในขณะที่รอความชัดเจนการก่อสร้างทางพิเศษ ฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน ทล.๓๐๕ มีเส้นทางอื่นที่ขนานกับเส้นทางดังกล่าว ทั้งถนนสายลำลูกกาและถนนสายคลองหลวง จึงขอให้ ขท.นครนายก พิจารณาโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายสายทางกับเส้นทางที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วให้เชื่อมโยงกัน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนน ทล.๓๐๕ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ มอบหมาย ขท.นครนายก พิจารณาโครงข่ายสายทางกับเส้นทางที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วให้เชื่อมโยงกัน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนน ทล.๓๐๕ ต่อไป	ขท.นครนายก
๙. การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดกิจกรรมปั่นปั่นรัก ๒๐๒๔ GIVE CARE&SHARE ประธานหอการค้าจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมทราบว่า กิจกรรมปั่นปั่นรัก ๒๐๒๔ GIVE CARE&SHARE จัดขึ้นโดยมูลนิธิธรรมิกชนเพื่อคนตาบอดในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขาจังหวัดนครนายก โดยกำหนดจัดขึ้นในวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๗ ณ ลานหน้ากองบัญชาการโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ในการแข่งขันแบ่งเป็น ๒ ระยะ ประกอบด้วย REGULAR ระยะทาง ๕๐ กิโลเมตร และ VIP ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร โดยระยะ REGULAR จะมีเส้นทางปั่นที่ต้องอยู่บนถนนภายนอกโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ระยะทาง ๘ กิโลเมตร จากแยก จปร. (ทล.๓๓) ถึงสี่แยกช้างเข้าสู่ถนนทางหลวงชนบท นย.๒๐๑๑ ผ่านแยกหนองแสนตอ และแยกเข้าสู่ถนนนครนายก - เขาทูเรียน โดยใช้ระยะเวลาตั้งแต่ ๐๘.๐๐ - ๐๘.๓๐ น. ซึ่งได้มีการประสานงานกับ ภ.จว.นครนายก และขอกำลังตำรวจอำนวยความสะดวกในเส้นทางดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.นครนายก ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.นครนายก
๑๐. การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดกิจกรรมขุนด่านมารathon ประธานหอการค้าจังหวัดนครนายก รายงานที่ประชุมทราบว่า กิจกรรมขุนด่านมารathon กำหนดจัดขึ้นในวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ โดยในระยะ ๔๒ กิโลเมตร จะใช้เส้นทาง ทล.๓๐๔๙ และถนนทางหลวงชนบท นย.๒๐๑๑ จากแยกบึงกระเบา เข้าสู่ ทล.๓๒๓๙ บริเวณแยกศรีนาวา สิ้นสุดที่โครงการศูนย์ภูมิรักษ์ธรรมชาติ สำหรับระยะ ๒๑ กิโลเมตร ใช้เส้นทาง ทล.๓๐๔๙ แยกเข้าวังยาวรีสอร์ท ไปยัง ทล.๓๒๓๙ บริเวณแยกองค์การบริหารส่วนตำบลหินตั้ง สิ้นสุดที่โครงการศูนย์ภูมิรักษ์ธรรมชาติ จึงขอให้ ภ.จว.นครนายก อำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดกิจกรรมดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.นครนายก ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.นครนายก
๑๑. การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดโครงการแสงนำใจไทยทั้งชาติ วิ่ง ปั่น ป้องกันอัมพาต ครั้งที่ ๑๐ เฉลิมพระเกียรติ ผู้แทนสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครนายก (สสจ.นย.) รายงานที่ประชุมทราบว่า สสจ.นย. กำหนดจัดโครงการแสงนำใจไทยทั้งชาติ เดิน วิ่ง ปั่น ป้องกันอัมพาต ครั้งที่ ๑๐ เฉลิมพระเกียรติ กำหนดจัดขึ้นในวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เวลา ๑๗.๐๐ น. เป็นต้นไป ณ เชื้อขุนด่านปราการชล จึงขอให้ ภ.จว.นครนายก อำนวยความสะดวกด้านการจราจรในการจัดโครงการดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.นครนายก ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.นครนายก

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๒. การลดการเกิดอุบัติเหตุจากเกาะสี่ ผู้แทน ผบก.ภ.จว.นครนายก รายงานที่ประชุมทราบว่า ในพื้นที่จังหวัดนครนายกมีเส้นทางที่มีเกาะสี่เป็นเกาะกลางถนน ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเสนอที่ประชุมพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยนำเสนอสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เปรียบเทียบระหว่างการติดตั้งแบรีเออร์คอนกรีตกลางถนน กับเกาะสี่กลางถนน บนเส้นทาง ทล.๓๐๔๙ ตั้งแต่ตัวเมืองนครนายก - เชื้อนขุนด่านปราการชล ระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม ๒๕๖๗ โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่หน้าโลตัสนครนายก - แยกประชาเกษม (ติดตั้งแบรีเออร์คอนกรีตกลางถนน) เกิดอุบัติเหตุจำนวน ๒๖ ครั้ง ส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่แยกประชาเกษม - แยกเชื้อนขุนด่านปราการชล (เกาะสี่กลางถนน) เกิดอุบัติเหตุจำนวน ๓๒ ครั้ง จึงสรุปว่าบริเวณที่เป็นเกาะสี่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง และมีจำนวนมากกว่า มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.นครนายก ขท.นครนายก และ ขทช.นครนายก พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.นครนายก ขท.นครนายก ขทช.นครนายก
๑๓. การปรับปรุงบริเวณจุดกลับรถในพื้นที่จังหวัดนครนายก ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า บริเวณจุดห้ามกลับรถในบางพื้นที่ มีการลักลอบกลับรถเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของทางราชการ ประกอบกับจุดกลับรถในบางพื้นที่ไม่มีเส้นชะลอความเร็ว ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเสนอที่ประชุมพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผู้แทน ผบก.ภ.จว.นครนายก รายงานผลการดำเนินการกวดขันวินัยจราจรผู้กระทำความผิดกฎจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าสำนักงานประกันสังคมจังหวัดนครนายก ถนนสุวรรณศร (ทล.๓๓) โดยวิธีปฏิบัติ หากตั้งจุดตรวจจะไม่พบผู้กระทำความผิด จึงใช้วิธีจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชุดเคลื่อนที่เร็วออกตรวจ เมื่อพบผู้กระทำความผิดได้มีการดำเนินคดีตามกฎหมาย และว่ากล่าวตักเตือน และรายงานผลการจับกุมข้อหาขับขีรถย้อนศรระหว่างวันที่ ๑๙ กรกฎาคม - ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๗ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๓๔ ราย ผู้แทน ขท.นครนายก รายงานว่า บริเวณจุดกลับรถ ทล.๓๓ ตอน คลองยาง - นครนายก ที่ กม.๑๒๙+๓๒๕ มีความชำรุด เนื่องจากการกลับรถในรูปแบบผิดกฎจราจร โดยจะดำเนินการเปลี่ยนรูปแบบจุดกลับรถเป็นแบรีเออร์เพื่อความเหมาะสมและป้องกันการทำความผิดกฎจราจรในบริเวณดังกล่าว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมาย ภ.จว.นครนายก และ ขท.นครนายกพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	ภ.จว.นครนายก ขท.นครนายก

ลำดับที่ ๑๐ จังหวัดฉะเชิงเทรา

๑. การประชุม อจร.จังหวัดฉะเชิงเทรา ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การจัดการจราจรแยกบางพระ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ บริเวณสี่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑ ๑) การจัดการจราจรแยกบางพระ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ บริเวณสี่แยกกองพลทหารราบที่ ๑๑ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา (ขท.ฉะเชิงเทรา) รายงานที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ ทล.๓๖๕ ที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๔+๙๙๕ โดยในส่วนของสะพานข้ามแยกบางพระได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๖ และปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างผิวทางคอนกรีตบน ทล.๓๑๔ ที่ กม.๑๗+๐๐๐ บริเวณแยกบางพระ คาดว่าโครงการฯ จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๗ สำหรับการจัดการจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ ขท.ฉะเชิงเทรา ได้เตรียมดำเนินการ ดังนี้ ๑) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กรณีผู้ใช้เส้นทางที่มาจากทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ หรือมาจากอำเภอบางปะกงเพื่อเดินทางสู่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา เมื่อมาถึงสะพานคลองบางพระ สามารถวิ่งบน ทล.๓๑๔ ไปสู่ถนนสิริโสธร โดยไม่ต้องเบี่ยงขวาขึ้นสะพานข้ามแยกบางพระ ๒) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ กรณีผู้ใช้เส้นทางที่มาจากอำเภอนมสารตาม อำเภอบางคล้า เพื่อเดินทางสู่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา เมื่อมาถึงแยก พล.ร.๑๑ สามารถขึ้นสะพานและวิ่งตรงไปยังจุดกลับรถทางหลักบริเวณศรีสวัสดิ์สาขาค่าย พล.ร.๑๑ ซึ่งได้ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน ผู้แทน ภ.จว.ฉะเชิงเทรา ได้เสนอขอคิดเห็นว่า บริเวณทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางพระ และทางเบี่ยงขวาไปยังอำเภอนมสารตามทางแยกทางด้านซ้ายก่อนข้ามแม่น้ำบางปะกงถนนค่อนข้างแคบ จึงขอเสนอให้มีการจัดการจราจรพื้นที่บริเวณดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในช่วงเทศกาลปีใหม่ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขท.ฉะเชิงเทรา ดำเนินการตามข้อเสนอที่ประชุมต่อไป	ขท.ฉะเชิงเทรา
๒. การติดตาม เร่งรัด ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแยกโรงเปียร์ ทล.๓๑๔ ที่ กม.๑๙+๙๖๘ ผู้แทน ขท.ฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า จุดกลับรถบริเวณถนนสิริโสธร ทล.๓๑๔ กม.๑๙+๙๖๗ (จุดกลับรถหน้าโรงเปียร์) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงได้ทำหนังสือไปยัง ทล. สำนักอำนวยความปลอดภัย เพื่อขอให้เจ้าหน้าที่ลงสำรวจจุดพื้นที่บริเวณดังกล่าวและหาวิธีแก้ไขปัญหามา พร้อมทั้งขอให้ออกแบบจุดติดตั้งสัญญาณไฟจราจร โดยจะติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณ กม.๑๐+๑๓๐ เป็นสามแยกตัดกับซอยประชาสวรรค์ โดย ขท.ฉะเชิงเทรา ได้ส่งแบบก่อสร้างพร้อมทั้งขอรับการสนับสนุนงบประมาณ จำนวน ๔ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรออนุมัติงบประมาณจาก ครม. ซึ่งคาดว่าจะได้รับงบประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๗ หากได้รับการจัดสรรงบประมาณแล้ว ขท.ฉะเชิงเทรา จะดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.ที่ ๑๙+๙๖๘ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างเร่งด่วน มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขท.ฉะเชิงเทรา ดำเนินการต่อไป	ขท.ฉะเชิงเทรา
๓. การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ๑) ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางจราจร จุดกลับรถปากทางแยกกองพล ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานที่ประชุมทราบว่า ปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถปากทางแยกกองพลเนื่องมาจากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถพ่วงเข้า - ออกบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การเลี้ยวเข้า - ออกต้องตีวงเลี้ยวออกม่อีก ๑ ช่องจราจร ทำให้เบียดกับรถขนาดเล็กที่ใช้ช่องทางจราจรทางด้านข้าง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทราจึงเสนอให้ตัดมุมทางเท้าให้แคบเข้าไป และให้ย้ายเสาไฟฟ้าทั้งขาเข้าและขาออก	ขท.ฉะเชิงเทรา อบจ.ฉะเชิงเทรา สภ.เมือง ฉะเชิงเทรา สขจ.ฉะเชิงเทรา

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาบ้านคลองเจ้า รายงานที่ประชุมว่า ได้ลงพื้นที่จุดกลับรถปากทางแยกบองพล ร่วมกับ ขท.ฉะเชิงเทรา และผู้แทนหอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่า เสไฟฟ้าต้นห้วมุมฉากทางเท้า มีสายไฟฟ้าด้านบนหลายวงจร ซึ่งหากมีการขยายเสไฟฟ้าด้วยวิธีเพิ่มจำนวนเสไฟฟ้า จะทำให้เสไฟฟ้าที่ติดตั้งใหม่ไปรบกวนพื้นที่ของประชาชน การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคฯ จึงไม่สามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้ บริเวณฝั่งตรงข้ามแยกบองพล มีเสไฟฟ้าหนึ่งต้นที่การไฟฟ้าได้ดำเนินการรื้อถอนสายไฟฟ้าออกแล้วคงเหลือเพียงสายสื่อสาร จึงได้ทำหนังสือแจ้งไปยังผู้ประกอบการรื้อถอนสายสื่อสารออกภายในวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๗ หากไม่มีการดำเนินการจะมีหนังสือแจ้งไปยังสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เพื่อขออนุญาตตัดสายสื่อสารดังกล่าว เพื่อการไฟฟ้าจะได้ดำเนินการรื้อถอนเสไฟฟ้าต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบและมอบหมาย ขท.ฉะเชิงเทรา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา (อบจ.ฉะเชิงเทรา) ติดตั้งป้ายเตือน หรือสัญญาณเตือนต่าง ๆ บริเวณจุดกลับรถปากทางแยกบองพล เพื่อให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าว ๒) ปัญหาอุบัติเหตุเส้นทางถนน อบจ.ฉะเชิงเทรา (บ้านหนามแดง - บ้านคลองประเวศบุรีรมย์) ผู้แทน อบจ.ฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้จัดทำโครงการถนนปลอดภัย มั่นใจการเดินทางถนนสาย ๓๐๑๔ บ้านหนามแดง - บ้านคลองประเวศบุรีรมย์ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยได้ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ๒ ข้างทาง ป้ายจราจร ไฟกระพริบ รวมทั้งตีเส้นจราจร และเส้นชะลอความเร็วแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ รับทราบ ๓) ปัญหาอุบัติเหตุ ๑๐ ล้อ ขึ้นสะพานและข้ามสะพานเข้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ผู้แทน สก.เมืองฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้ประสานกับ สขจ.ฉะเชิงเทรา นำตาข่ายลอมมากวดขันรถบรรทุก ๑๐ ล้อข้ามสะพานเข้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทราในเวลากลางคืน เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก การลงพื้นที่จับกุมผู้ขับรถบรรทุกข้ามสะพานเข้าตัวเมือง พบว่า เป็นผู้ที่ต้องการลดระยะเวลาในการเดินทาง และผู้ขับขี่ที่มาจากนอกพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา เจ้าหน้าที่ตำรวจได้จับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้เพียงข้อหาฝ่าฝืนป้ายเตือน ผู้แทน สนจ.ฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า ได้ตั้งจุดตรวจจับความเร็วเฉลี่ย ๔ - ๕ ครั้งต่อเดือน ซึ่งที่ผ่านมาพบรถบรรทุกใช้ความเร็วเกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้เกิดความเสียหายต่อถนนและสะพาน สนจ.ฉะเชิงเทรา ได้ส่งหนังสือให้ผู้ประกอบการและพนักงานขับรถมาชี้แจงข้อเท็จจริง หากพบว่ามีกระทำความผิดก็จะเปรียบเทียบปรับ สถิติการจับผู้กระทำความผิดระหว่างเดือนมกราคม - ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ พบว่า มีการตั้งจุดตรวจความเร็ว รวม ๕๓ ครั้ง พบผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร จำนวน ๑๗๖ ราย โดยมีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมาชี้แจงทั้งสิ้นจำนวน ๕๓ ราย และทุกรายมีการเปรียบเทียบปรับและตัดคะแนนผู้ขับขี่แล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ มอบหมาย สก.เมืองฉะเชิงเทรา สนจ.ฉะเชิงเทรา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กวดขันนัยจราจรอย่างเคร่งครัดต่อไป	
๔. การจัดระเบียบการจอดรถบริเวณตลาดสุวินทวงศ์ ทางเข้าวัดบางสาย ร้านนายก๊วก และแยกศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา ผู้แทนสถานีตำรวจภูธรบางน้ำเปรี้ยว รายงานที่ประชุมว่า ตลาดสุวินทวงศ์เปิดขายสินค้าวันอังคาร วันพฤหัสบดี และวันอาทิตย์ ซึ่งมีประชาชนมาซื้อสินค้าที่ตลาด รวมทั้งพ่อค้าแม่ค้าที่นำสินค้ามาขายเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัด นอกจากนี้ ตลาดมีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอทำให้ประชาชนนำรถมาจอดบนพื้นผิวทางทำให้เกิดขวางการจราจร	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า บริเวณทางเข้าวัดบางสายค่อนข้างแคบ และมีร้านสะดวกซื้อซึ่งด้านหลังร้านสะดวกซื้อเป็นพื้นที่ตลาดนัดขายสินค้า ทำให้การจราจรติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง สำหรับบริเวณร้านนายแก้วมีจุดกลับรถค่อนข้างอันตราย มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทำหนังสือเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิลงพื้นที่สำรวจพื้นที่บริเวณตลาดสุวินทวงศ์ ทางเข้าวัดบางสาย ร้านนายแก้ว และแยกศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรและการจอดรถบริเวณดังกล่าวต่อไป	
๕. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ณ วัดบางปรองธรรมโชติการาม ผู้แทน สภ.เมืองฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า เดิมสะพานข้ามแยกบางพระยังไม่เปิดให้ใช้รถที่มาจากแยกบางพระมุ่งสู่แยกบ้านใหญ่ส่วนมากจะกลับรถได้สะพานบริเวณร้านรินขนมไทย ปัญหาที่พบคือ รถบางส่วนจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจร ผู้แทน ศว.จร. ได้เสนอข้อคิดเห็น ขอให้ ขท.ฉะเชิงเทรา รวบรวมสถิติการจราจรให้ มจร. สร้างแบบจำลองและจะได้เสนอแนวทางการจัดการจราจรบริเวณแยกวัดบางปรองธรรมโชติการามต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ มอบหมาย ขท.ฉะเชิงเทรา เป็นหน่วยงานหลักในการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณวัดบางปรองธรรมโชติการามต่อไป	ขท.ฉะเชิงเทรา ศว.จร.
๖. การจัดการจราจรเดินทางเดียว (One Way) รอบโรงพยาบาลพุทธโสธร ประธานหอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา ได้เสนอความเห็นที่ประชุมว่า บริเวณรอบโรงพยาบาลพุทธโสธรมีการจราจรติดขัด โรงพยาบาลมีที่จอดรถไม่เพียงพอ จึงเสนอให้มีการจัดการจราจรแบบเดินทางเดียว (One Way) แต่บริเวณหน้าโรงพยาบาลพุทธโสธรยังคงสามารถเดินทางได้สองทางเช่นเดิม ผู้แทนโรงพยาบาลพุทธโสธร ได้เสนอความเห็นที่ประชุมว่า การจัดการจราจรแบบเดินทางเดียวรอบโรงพยาบาล แต่บริเวณหน้าโรงพยาบาลยังคงเดินทางสองช่องทางได้อาจช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ ผู้แทนเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รายงานที่ประชุมว่า เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเคยจัดการจราจรแบบเดินทางเดียวในช่วงเวลาเช้าและเย็นบริเวณถนนมรุพงษ์ จึงทำให้ผู้ปกครองที่จะมารับ - ส่งนักเรียนจะไม่สามารถเลี้ยวขวาเข้าโรงเรียนอนุบาลวัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ได้ จะต้องเดินทางไปแยกศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทราและออกทางถนนจุลนันท์และเกิดการร้องเรียนเนื่องจากมีประชาชนได้รับผลกระทบจากการเดินทางไม่สะดวก จึงเสนอให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนด้วย ผู้แทน ศว.จร. ได้เสนอความเห็นที่ประชุมว่า การจัดการจราจรแบบเดินทางเดียวควรทำในช่วงเวลา ๐๗.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. หรือ ๐๗.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. โดยพิจารณาจากสภาพการจราจร และให้ทดลองจัดการจราจรเป็นระยะเวลา ๑ เดือน ทั้งนี้ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวทราบ และขอความร่วมมือเทศบาลส่งข้อมูลจากกล้องวิดีโอที่บันทึกปริมาณการจราจร ๑ วัน เพื่อทราบปริมาณการจราจรเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบการจราจร มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เห็นชอบให้ฝ่ายเลขานุการฯ เชิญผู้แทน ศว.จร. ผู้แทน สนข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่เพื่อหารือแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป	ศว.จร. สนข.

ลำดับที่ ๑ จังหวัดชุมพร

๑. การประชุม อจร.จังหวัดชุมพร ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖
เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองชุมพรในช่วงเวลาเร่งด่วน ผู้แทน สนข. และที่ปรึกษา อจร. ได้นำเสนอผลการลงพื้นที่ และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ๔ แห่ง ได้แก่ ๑) แยกโคคอนันต์ ๒) แยกหอนาฬิกา ๓) แยกโรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์ และ ๔) หน้าโรงเรียนอนุบาลชุมพร ดังรูปที่ ๑ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ ดังนี้ ๑) บริเวณแยกโคคอนันต์ จากการสำรวจบริเวณแยกโคคอนันต์ พบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีปริมาณรถติดสะสมบนถนนปรมินทรมรรคา ขาเข้าเมืองชุมพร ระยะทางประมาณ ๑๗๐ เมตร และขาออกเมืองชุมพร มีปริมาณรถติดสะสมประมาณ ๒๒๐ เมตร ส่วนช่วงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณรถติดสะสมบนถนนปรมินทรมรรคาขาเข้าเมืองชุมพร ระยะทางประมาณ ๖๕๐ เมตร และขาออกเมืองชุมพรมีปริมาณรถติดสะสมประมาณ ๑๑๕ เมตร โดยพบปัญหาการจราจรติดขัดทางส่งผลให้เสียช่องจราจร ปัญหาทางเลี้ยวบริเวณถนนปรมินทรมรรคาเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสหกรณ์มีวงเลี้ยวไม่เหมาะสม และปัญหาช่องจราจรบนถนนสหกรณ์ไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ซึ่ง อจร. มีข้อเสนอให้ปรับปรุงแบบสัญญาณไฟจราจร โดยเน้นสัญญาณไฟเขียวบนถนนปรมินทรมรรคา กำหนดพื้นที่ห้ามจอดบริเวณทางแยก ระยะทาง ๗๐ เมตร ปรับปรุงกายภาพวงเลี้ยวและปรับช่องจราจรบนถนนสหกรณ์เป็น ๓ ช่องจราจร ช่องทางละ ๓ เมตร ๒) บริเวณแยกหอนาฬิกา จากการสำรวจบริเวณแยกหอนาฬิกา พบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีปริมาณรถติดสะสมบนถนนปรมินทรมรรคาขาเข้าเมืองชุมพร ระยะทางประมาณ ๔๐๐ เมตร และขาออกเมืองชุมพรไปปากน้ำชุมพร มีปริมาณรถติดสะสม ระยะทางประมาณ ๓๐๐ เมตร ส่วนช่วงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณรถติดสะสมบนถนนปรมินทรมรรคาขาเข้าเมืองชุมพร ระยะทางประมาณ ๔๕๐ เมตร และขาออกเมืองชุมพรไปปากน้ำชุมพร มีปริมาณรถติดสะสม ระยะทางประมาณ ๓๗๐ เมตร ยาวถึงบริเวณแยกโคคอนันต์ โดยพบปัญหาการจราจรติดขัดทางบริเวณใกล้ทางแยก ซึ่ง อจร. มีข้อเสนอให้ปรับปรุงแบบสัญญาณไฟจราจรจากรอบเวลา ๒๑๐ วินาที ปรับเป็น ๑๕๐ วินาที โดยเน้นสัญญาณไฟเขียวบนถนนปรมินทรมรรคาขาออกเมือง กำหนดพื้นที่ห้ามจอดบริเวณทางแยก ระยะทาง ๗๐ เมตร ๓) บริเวณแยกโรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์ จากการสำรวจบริเวณแยกโรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์ พบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า มีปริมาณรถติดสะสมบริเวณหน้าโรงพยาบาล ระยะทางประมาณ ๑๒๐ เมตร และบริเวณถนนสหกรณ์ ระยะทางประมาณ ๑๘๐ เมตร ส่วนช่วงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณรถติดสะสมบริเวณถนนสหกรณ์ ระยะทางประมาณ ๔๐๐ เมตร บริเวณหน้าโรงพยาบาล ระยะทางประมาณ ๒๐๐ เมตร และบริเวณหน้าโรงเรียนศรีรักษ์ ระยะทางประมาณ ๑๗๐ เมตร โดยพบปัญหาการจราจรติดขัดทางบริเวณหน้าโรงเรียนศรีรักษ์ และวิทยาลัยอาชีวศึกษาชุมพร ระยะทางกว่า ๓๐๐ เมตร และปัญหาทางเลี้ยวไม่เหมาะสมบริเวณฝั่งโรงเรียนสอาดเผดิมวิทยา ซึ่ง อจร. มีข้อเสนอให้ปรับปรุงแบบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรแต่ละทิศทาง กำหนดพื้นที่ห้ามจอดบริเวณทางแยก ระยะทาง ๗๐ เมตร และปรับกายภาพวงเลี้ยวบริเวณฝั่งโรงเรียนสอาดเผดิมวิทยา	สนข. ตำรวจภูธร เมืองชุมพร

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลชุมพร จากการสำรวจบริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลชุมพร พบปัญหาการจราจรแออัด จากการจอดรถส่งนักเรียนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และการจอดรถรับนักเรียนในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น จะพบปัญหาการจราจรแออัดเป็นระยะทางยาวตลอดบริเวณ นอกจากนี้ ยังพบปัญหาการตั้งร้านแผงลอยบริเวณทางเท้า และพื้นที่รื้อข้ามถนนไม่เพียงพอ ซึ่ง กจร. ได้เสนอแนะให้ปรับพื้นที่หน้าโรงเรียนบริเวณใกล้ประตูโรงเรียนให้เป็นจุดรับ - ส่งนักเรียนชั่วคราว (ปรับจุดจอดรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ปกครอง และบุคลากรโรงเรียนออกไป ถัดจากจุดจอดรับ - ส่งชั่วคราว และติดตั้งรั้วหรือแผงกั้นบริเวณนอกเขตทางข้ามถนน) ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้แทนเทศบาลเมืองชุมพร เห็นว่า แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรในประเด็นการรับสัญญาณไฟจราจรนั้น ตำรวจภูธรเมืองชุมพรดำเนินการได้ทันที ส่วนการปรับปรุงทางกายภาพ เช่น การปรับวงเลี้ยวบริเวณแยกโชคอนันต์ และแยกโรงพยาบาล จะเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ซึ่งต้องพิจารณาการรื้อย้ายตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร และเสาไฟฟ้าด้วย จึงต้องมีการหารือในรายละเอียดต่อไป ๒) ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองชุมพร เห็นว่า กรณีการจอดรถหน้าสถานศึกษาของนักเรียน นักศึกษานั้น สถานศึกษาควรจัดพื้นที่จอดรถภายในสถานศึกษา และกวดขันการจอดรถของนักเรียน นักศึกษาด้วย ๓) ผู้แทนตำรวจภูธรเมืองชุมพร ได้หารือเพิ่มเติมในประเด็นการจัดสัญญาณไฟจราจรนอกเวลาเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็นว่า ควรกำหนดสัญญาณไฟจราจรในรูปแบบใด ซึ่ง กจร. ได้เสนอแนะเบื้องต้นให้ทดลองปรับระยะเวลาสัญญาณไฟเขียวของแต่ละทิศทางโดยปรับเพิ่ม - ลด ให้อยู่ในกรอบเวลาที่ใกล้เคียงกับแนวทางที่ได้นำเสนอ อย่างไรก็ตาม หากจะใช้รอบเวลาสัญญาณไฟนอกช่วงเวลาเร่งด่วนตามรูปแบบเดิมที่เคยกำหนดก็สามารถดำเนินการได้ โดยคาดว่าจะไม่กระทบต่อการจราจรบริเวณแยกมากนัก ๔) ผู้แทน สสภ. ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ในการลงพื้นที่ของ สนข. ระหว่างวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ - ๔ มีนาคม ๒๕๖๖ สนข. และจังหวัดชุมพรได้มีการประชุมหารือร่วมกันโดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพรเป็นประธาน โดยได้กล่าวถึงประเด็นการกำหนดพื้นที่จอดรถรับ - ส่งนักเรียน ด้านนอกเขตเมือง แล้วจัดรถ Shuttle Bus สำหรับผู้ปกครอง เข้ามารับ - ส่งนักเรียน ซึ่งหากจังหวัดชุมพรจะใช้แนวทางดังกล่าว ขอให้มีการประชาสัมพันธ์กับผู้ปกครอง และประชาชนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความตระหนักรู้และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางได้อย่างค่อยเป็นค่อยไป ทั้งนี้ ประธานขอให้ สนข. พิจารณาแนวทางการดำเนินการรถ Shuttle Bus รับ - ส่งนักเรียน หรือรถโดยสารสาธารณะให้บริการในระยะยาวต่อไป ๕) ประธานได้มอบหมายให้ตำรวจภูธรเมืองชุมพรดำเนินการปรับรูปแบบสัญญาณไฟจราจรทั้ง ๓ จุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ สัปดาห์ โดยให้ทดลองใช้อย่างต่อเนื่อง ก่อนจะประเมินผลร่วมกันต่อไป อย่างไรก็ตาม ในเขตเมืองชุมพรยังมีจุดที่มีปัญหาการจราจรแออัดสูง คือ บริเวณถนนพิชิตพิทยาสรรพกับถนนกรมหลวงชุมพร (หรือแยกกรมหลวงชุมพร ซอย ๕) โดยเป็นเส้นทางต่อเนื่องจากแยกโรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์ จึงขอให้ สนข. พิจารณาลงพื้นที่จังหวัดชุมพรเพื่อสำรวจการจราจรเพิ่มเติม วิเคราะห์การจราจรทั้งระบบ และติดตามประเมินผลการปรับรูปแบบสัญญาณไฟจราจรใน ๓ จุดแรก ทั้งนี้ ผอ.สสภ. ได้ชี้แจงว่า ปัจจุบัน สนข. ขาดทรัพยากรในการดำเนินการวิเคราะห์การจราจรระดับจังหวัด ซึ่งจะต้องหารือในรายละเอียดความเป็นไปได้ในการดำเนินการต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบหมายให้ตำรวจภูธรเมืองชุมพรดำเนินการปรับรูปแบบสัญญาณไฟจราจร ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ สัปดาห์ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาหารือร่วมกันในการปรับลักษณะทางกายภาพของวงเลี้ยวและการแบ่งช่องจราจร และรายงานผลการดำเนินการในการประชุม อจร.จังหวัดชุมพร ครั้งต่อไป	

ลำดับที่ ๒ จังหวัดตรัง

๑. การประชุม อจร.จังหวัดตรัง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตรัง แจ้งว่า กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้เคยศึกษาการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมโยงระหว่างอำเภอกันตังกับอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นความต้องการของภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและเดินทางระหว่างท่าเรือกันตัง อำเภอกันตังกับอำเภอปะเหลียน และอำเภอหาดสำราญ จังหวัดตรัง อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าว ถูกต่อต้านจากกลุ่มผู้เคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ ทช. ไม่สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดตรังได้เสนอให้ทบทวนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและการท่องเที่ยวให้ครอบคลุม จึงขอให้ ทช. พิจารณาทบทวนการศึกษาและดำเนินการต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทตรัง (ขทช.ตรัง) รายงานว่า ทช. ได้พิจารณาการดำเนินโครงการตัดถนนและสร้างสะพานเชื่อมต่ออำเภอกันตังกับอำเภอหาดสำราญ จังหวัดตรัง สู่จังหวัดสตูล ทั้งนี้ จากการศึกษาในอดีตได้กำหนดแนวเส้นทางโครงการสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียนไว้บริเวณตำบลวังวน อำเภอกันตัง กับตำบลบ้านนา อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง ซึ่งตั้งอยู่ด้านในจากปากแม่น้ำปะเหลียน ขณะที่แนวเส้นทางใหม่ที่พิจารณาอยู่บริเวณตำบลกันตังใต้ อำเภอกันตัง กับตำบลหาดสำราญ อำเภอหาดสำราญ จังหวัดตรัง โดย ทช. พิจารณาแล้วว่าเส้นทางดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน สอดคล้องกับโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ของ สนข. ทั้งนี้ หากผลการศึกษาของ สนข. ได้กำหนดโครงการดังกล่าวในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ทช. จะได้นำไปศึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วจึงออกแบบรายละเอียด และดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ความเห็นที่ประชุม ประธานหอการค้าจังหวัดตรัง แจ้งว่า หอการค้าจังหวัดตรังและภาคเอกชนสนับสนุนโครงการดังกล่าว โดยได้ผลักดันผ่านช่องทางที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ปรึกษาโครงการและเจ้าหน้าที่ของ สนข. ได้ลงพื้นที่จังหวัดตรังเพื่อสำรวจโครงข่ายเบื้องต้น และเข้าพบหารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดตรังและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสอบถามความคิดเห็น ซึ่งโครงการศึกษาของ สนข. มีเป้าประสงค์เพื่อพัฒนาเส้นทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณปากแม่น้ำปะเหลียนมีลักษณะเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ ซึ่งกลุ่มผู้เคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีความเห็นว่าการก่อสร้างสะพานจะสร้างความเสียหายต่อระบบนิเวศ จึงมีการพิจารณาย้ายแนวเส้นทางเพื่อให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุด นอกจากนี้ หอการค้าจังหวัดตรังได้นำคณะผู้แทนจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ลงพื้นที่อำเภอกันตัง เพื่อรับทราบสภาพพื้นที่ข้อเสนอแนวเส้นทางและโครงข่ายการพัฒนา ทั้งนี้ ภาคเอกชนจังหวัดตรังเชื่อมั่นว่าหาก สนข. ทช. และ สศช. ร่วมดำเนินการอย่างใกล้ชิด จะสามารถผลักดันโครงการให้สำเร็จได้อย่างรวดเร็ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินงานของ ทช.	ทช. สนข. หอการค้า จังหวัดตรัง สศช.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ความคืบหน้าโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอภาพรวมการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล (โครงการอันดามันริเวียร่า) ซึ่งเริ่มดำเนินการเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๖ สิ้นสุดสัญญาเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม จัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ระยะทางโครงการไม่น้อยกว่า ๖๐๐ กิโลเมตร และจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน การดำเนินการที่ผ่านมาในพื้นที่จังหวัดตรัง สนข. พร้อมด้วยที่ปรึกษาโครงการได้ลงพื้นที่เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดตรังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแนะนำโครงการเบื้องต้นและสอบถามความคิดเห็น ข้อเสนอแนะการพัฒนา สำหรับสถานะ ณ เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ อยู่ระหว่างการเตรียมการจัดสัมมนาแนะนำโครงการ โดยกำหนดจัดกิจกรรมในพื้นที่จังหวัดตรังในวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมเรือรัษฎา ทั้งนี้ ขอเชิญคณะอนุกรรมการเข้าร่วมการสัมมนาในครั้งนี้ด้วย ความเห็นที่ประชุม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตรังขอให้ สนข. และ ทช. พิจารณาเร่งรัดการดำเนินการในช่วงแนวเส้นทางสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียนให้เป็นโครงการระยะเร่งด่วน เนื่องจากเป็นความต้องการของพื้นที่ที่ผลักดันมาเป็นระยะเวลานาน ทั้งนี้ ผู้แทน สนข. แจ้งเพิ่มเติมว่า ในการดำเนินโครงการได้แต่งตั้ง ทช. และ สศช. ร่วมเป็นคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการ ซึ่งได้ประสานงานอย่างใกล้ชิด และ สนข. จะรับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการอันดามันริเวียร่าของ สนข.	สนข. ทช. สศช.
๓. การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตรัง รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖) พบว่า มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุลดลงโดยการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนขององค์การบริหารส่วนตำบล และถนนในเขตเมือง (ถนนของเทศบาลเมือง/เทศบาลนคร) ตามลำดับ ขณะที่การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์เกิดขึ้นบนถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนทางหลวงแผ่นดินและถนนในเขตเมือง (ถนนของเทศบาลเมือง/เทศบาลนคร) ตามลำดับ ประธานที่ประชุม แจ้งว่า จังหวัดตรังให้ความสำคัญกับการเดินทางอย่างปลอดภัย โดยได้ดำเนินการรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การสร้างจิตสำนึกที่ดีให้แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกัน ทั้งนี้ สังเกตได้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มที่ดีขึ้น จึงขอให้ทุกหน่วยงานร่วมกันบูรณาการการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องต่อไป ผู้แทนแขวงทางหลวงจังหวัดตรัง (ขท.ตรัง) รายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในการควบคุมของ ขท.ตรัง ๓ ปีย้อนหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖) โดยมีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๕ อันดับแรกและแนวทางป้องกันแก้ไข ดังนี้	ขท.ตรัง ตำรวจภูธร จังหวัดตรัง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑) ทล.๔ หมายเลขควบคุม ๑๒๐๔ ตรัง - เขาพับผ้า จำนวน ๑๕๐ ครั้ง จะดำเนินการขุดไผ่ผิวทางเพื่อเพิ่มความต้านทานการลื่นไถลของผิวทาง (Skid Resistance) บริเวณช่วงโค้งบนเขาพับผ้า ประมาณเดือนเมษายน ๒๕๖๗ ๒) ทล.๔๑๙ หมายเลขควบคุม ๐๑๐๐ ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง จำนวน ๕๗ ครั้ง ได้รับงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ช่วงแยกควนปลิง - แยกบ้านควน และก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ๓) ทล.๔๐๔๖ หมายเลขควบคุม ๐๑๐๑ ตรัง - สีเกา จำนวน ๕๔ ครั้ง มีแผนขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ๔) ทล.๔๐๔ หมายเลขควบคุม ๐๑๐๐ ตรัง - บ้านนา จำนวน ๕๒ ครั้ง ได้ขยายช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจรแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างในย่านชุมชนเพิ่มเติมต่อไป ๕) ทล.๔๐๓ หมายเลขควบคุม ๐๓๐๑ กะปาง - ห้วยนาง จำนวน ๔๗ ครั้ง มีแผนการเสริมผิวจราจร ในบริเวณที่ชำรุดและติดตั้งไฟส่องสว่างในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ความเห็นที่ประชุม ๑) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตรังขอให้ ขท.ตรัง พิจารณาเพิ่มเติมมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การติดตั้งป้ายเตือน การปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง เป็นต้น ซึ่งผู้แทน ขท.ตรัง แจ้งว่าได้พิจารณาดำเนินการให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ๒) ผู้เข้าร่วมประชุม ให้ข้อมูลว่า มีเหตุการณ์โจรกรรมฝาท่อระบายน้ำ สายไฟส่องสว่างและสายสื่อสารในหลายพื้นที่ ส่งผลให้เกิดอันตรายต่อผู้เดินทาง จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสอดส่องดูแลประเด็นนี้ด้วย มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินการของ ขท.ตรัง และมอบหมายตำรวจภูธรจังหวัดตรัง และ ขท.ตรัง รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการต่อไป	
๔. การจัดระเบียบและพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในจังหวัดตรัง ผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง (สขจ.ตรัง) รายงานว่า สขจ.ตรัง ได้ดำเนินโครงการจัดระเบียบและพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนจังหวัดตรัง ประกอบด้วย ๓ กิจกรรม ได้แก่ ๑) การฝึกอบรมให้ความรู้และพัฒนาศักยภาพด้านการให้บริการ โดยการให้ความรู้ทักษะภาษาอังกฤษ และเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุ แก่ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถยนต์รับจ้างสาธารณะไม่เกิน ๗ ที่นั่ง (รถแท็กซี่) รถยนต์รับจ้างสามล้อ รถจักรยานยนต์สาธารณะ รวม ๔๓๐ คน ๒) การสนับสนุนอุปกรณ์ในการประกอบอาชีพ ประกอบด้วย หมวกนิรภัย เสื้อคลุมสำหรับกลุ่มจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวน ๒๘๐ คน และเสื้อสำหรับพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์สามล้อรับจ้าง จำนวน ๑๕๐ คน ๓) การติดตั้งป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการ สำหรับรถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน ๑๐๐ ป้าย ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินการของ สขจ.ตรัง	สขจ.ตรัง
๕. การกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างในเขตจังหวัดตรัง ผู้แทน สขจ.ตรัง รายงานว่า จากการประชุม อจร.จังหวัดตรัง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดตรังได้เสนอเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างขนาดเล็กทรงหัวกบ ซึ่งเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดตรัง โดยเห็นควรให้กำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นมาตรฐานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เนื่องจากในอดีตมีการจัดเก็บแบบตกลงราคาตามกลไกตลาด ทำให้ไม่สามารถควบคุมราคาได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดตรังในคราวการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวแล้ว โดยเห็นควรให้เรียกเก็บค่าโดยสารไปในทิศทางเดียวกันในอัตราที่เป็นธรรมกับผู้โดยสารและเจ้าของรถ โดยได้อนุมัติการกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างในเขตจังหวัดตรัง ดังนี้	สขจ.ตรัง

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง															
<table><tr><th>ระยะทาง</th><th>อัตราค่าโดยสาร (บาท/คน)</th><th>จำนวนผู้โดยสาร (คน)</th></tr><tr><td>๑ - ๓ กิโลเมตร</td><td>๓๐ บาท/คน</td><td>๓ คนขึ้นไป</td></tr><tr><td>๔ - ๗ กิโลเมตร</td><td>๔๐ บาท/คน</td><td>๓ คนขึ้นไป</td></tr><tr><td>๗ กิโลเมตรขึ้นไป</td><td>ตามที่ตกลงแต่ไม่เกินกิโลเมตรละ ๑๐ บาท</td><td>๒ คนขึ้นไป</td></tr><tr><td>การเช่าเหมาต่อ ๑ ชั่วโมง</td><td>๒๕๐ บาท</td><td>ไม่เกิน ๖ คน</td></tr></table>			ระยะทาง	อัตราค่าโดยสาร (บาท/คน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	๑ - ๓ กิโลเมตร	๓๐ บาท/คน	๓ คนขึ้นไป	๔ - ๗ กิโลเมตร	๔๐ บาท/คน	๓ คนขึ้นไป	๗ กิโลเมตรขึ้นไป	ตามที่ตกลงแต่ไม่เกินกิโลเมตรละ ๑๐ บาท	๒ คนขึ้นไป	การเช่าเหมาต่อ ๑ ชั่วโมง	๒๕๐ บาท	ไม่เกิน ๖ คน	
ระยะทาง	อัตราค่าโดยสาร (บาท/คน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)																
๑ - ๓ กิโลเมตร	๓๐ บาท/คน	๓ คนขึ้นไป																
๔ - ๗ กิโลเมตร	๔๐ บาท/คน	๓ คนขึ้นไป																
๗ กิโลเมตรขึ้นไป	ตามที่ตกลงแต่ไม่เกินกิโลเมตรละ ๑๐ บาท	๒ คนขึ้นไป																
การเช่าเหมาต่อ ๑ ชั่วโมง	๒๕๐ บาท	ไม่เกิน ๖ คน																
ทั้งนี้ สขจ.ตรัง ได้มีประกาศประชาสัมพันธ์และแจ้งให้เจ้าของรถรับทราบ และถือปฏิบัติแล้ว พร้อมทั้งให้ติดป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารไว้ในตัวรถด้วยแล้ว มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินงานของ สขจ.ตรัง																		

ลำดับที่ ๓ จังหวัดภูเก็ต

๑. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๗
๒. การประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗
เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๗

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามัน ผู้แทน สนข. ได้นำเสนอความก้าวหน้าการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล (โครงการอันดามันริเวียร่า) มีระยะเวลาดำเนินการ ๕๕๐ วัน เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๖ สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ พื้นที่ศึกษา ๖ จังหวัด ภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล) โดยที่ผ่านมา สนข. พร้อมด้วยที่ปรึกษาโครงการได้ลงพื้นที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต และหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาเมือง เพื่อนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการและรับฟังข้อเสนอแนะ นอกจากนี้ ได้มีการลงพื้นที่สำรวจด้านจราจรในพื้นที่โครงการปัจจุบันอยู่ระหว่างการเตรียมการจัดสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่ โดยมีกำหนดจัดงานสัมมนาพื้นที่จังหวัดภูเก็ตในวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมเดอะ พาโก ดีไซน์ ภูเก็ต จึงขอเชิญอนุกรรมการ อจร.จังหวัดภูเก็ตเข้าร่วมการสัมมนา ทั้งนี้ สนข. จะรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานให้จังหวัดภูเก็ตทราบเป็นระยะ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินโครงการศึกษาของ สนข. ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	สนข.
๒. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแถมถลุง) ผู้แทน รฟม. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการฯ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการ ซึ่ง รฟม. ได้ประชุมหารือร่วมกับกระทรวงคมนาคม (คค.) ในการบูรณาการการแก้ไขปัญหาจราจรในจังหวัดภูเก็ต ทั้งนี้ จังหวัดภูเก็ตมีปัญหาการจราจรแออัดบน ทล.๔๐๒ ซึ่งเป็นแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต จึงมีแนวคิดเร่งรัดการดำเนินโครงการทางพิเศษของ กทพ. และการขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒ ของกรมทางหลวง (ทล.) ให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อมีเส้นทางเลี่ยงการจราจรบน ทล.๔๐๒ ในระหว่างนี้ให้พิจารณานำระบบรถโดยสาร EV Bus มาให้บริการก่อน ซึ่ง รฟม. จะเริ่มก่อสร้างโครงการภายหลังจากทางบริการ (Service Road) ของทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เปิดให้บริการโดยคาดว่าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ จะสามารถให้บริการได้ในปี ๒๕๗๔ ความเห็นที่ประชุม ๑) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต มีข้อสังเกตเรื่องหน่วยงานเจ้าของโครงการในกรณีการนำระบบ EV Bus มาให้บริการตามแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ซึ่งผู้แทน รฟม. ได้ชี้แจงที่ประชุมแล้วว่ากรณีดังกล่าวเป็นอำนาจของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ซึ่งจะพิจารณาผู้ให้บริการเดินรถ โดยมีแนวเส้นทางเดินรถโดยสารใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ มีความเห็นว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตได้ศึกษาแนวคิดการพัฒนามานาน แต่มีการเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเกรงว่าหากไม่เร่งดำเนินการ ปัญหาการจราจรแออัดจะเพิ่มมากขึ้น และอาจเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการไปอีก จึงขอให้ คค. เร่งรัดการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตโดยด่วน ๓) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ต มีความเห็นว่า การนำระบบรถโดยสาร EV Bus มาให้บริการก่อนตามเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เป็นการปรับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการให้เกิดความคุ้นชินกับการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการให้เห็นเป็นรูปธรรม มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการ และขอให้ รฟม. และสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต (ขสจ.ภูเก็ต) รับความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการ	รฟม. ขสจ.ภูเก็ต ทล.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้แทน รฟม. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการฯ ซึ่งแบ่งการพัฒนาโครงการเป็น ๒ ระยะ แนวเส้นทางโครงการรวม ๕๘.๕ กิโลเมตร ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ระยะทางประมาณ ๔๑.๗ กิโลเมตร ระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจากจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๖ - สถานีท่าหนุ่น เชื่อมต่อไปกับโครงการรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี - ท่าหนุ่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะทางประมาณ ๑๖.๘ กิโลเมตร การดำเนินการที่ผ่านมามีกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีการประชุม เพื่อบูรณาการการพัฒนาโครงการร่วมกัน โดยได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณารูปแบบรถไฟไฟฟ้าเปรียบเทียบกับ Tram ล้อเหล็ก กับ Tram ล้อยาง ทั้งนี้ ในการพิจารณาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต คค. ได้มีข้อสรุปให้กรมทางหลวง (ทล.) เร่งรัดการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ให้แล้วเสร็จ เพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจร และลดความแออัดของปริมาณการจราจรบน ทล.๔๐๒ ก่อนที่จะก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ ต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ประธานที่ประชุมขอทราบความชัดเจนเรื่องแผนงานโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ ว่าจะสามารถดำเนินการศึกษา ทบทวน และออกแบบรายละเอียดโครงการในระหว่างที่ ทล. ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ หรือไม่ หรือจำเป็นต้องเริ่มการศึกษา ภายหลังจากโครงการของ ทล. แล้วเสร็จซึ่งจะทำให้โครงการล่าช้าออกไป ทั้งนี้ ผู้แทน รฟม. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า รฟม. จะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กันไปกับช่วงเวลาการก่อสร้างขยายเส้นทาง ทล.๔๐๒๗ ของ ทล. โดย รฟม. จะดำเนินการศึกษาฯ การขออนุมัติการดำเนินโครงการเพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ทันทีหลังจากที่การขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ แล้วเสร็จ ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายแพทย์ศิริชัย ศิลปอาชา) เห็นว่าหากโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ เริ่มการก่อสร้างภายหลังจากการขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ แล้วเสร็จ โครงการจะยิ่งล่าช้าออกไป จึงเห็นควรให้เร่งดำเนินการให้เร็วที่สุดโดยไม่ต้องรอการขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานของ รฟม.	
๓. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง โดย กทพ. อยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ.การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒) ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามมาตรา ๓๖ แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อพิจารณาผลการรับฟังความคิดเห็น โดยมีความเห็นว่า ข้อคิดเห็นของภาคเอกชนในการให้นำโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง และสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ รวมเป็นสัมปทานเดียวกันโดยให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อนนั้น ส่งผลต่อหลักการของโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติไว้ จึงเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการเสนอพิจารณาทบทวนหลักการของโครงการตามขั้นตอนและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ปัจจุบัน กทพ. ได้เสนอรายงานไปยัง คค. แล้ว และจะเสนอ ครม. อนุมัติประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปลายปี ๒๕๖๗ และเปิดให้บริการได้ปลายปี ๒๕๗๑ ความเห็นที่ประชุม ๑) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อสังเกตว่า บริเวณพื้นที่ตำบลกะทู้ก่อนเข้าสู่โม่งคมีสิ่งปลูกสร้างเป็นอาคารพาณิชย์ตลอดแนวเส้นทาง จึงขอให้ กทพ. ให้ความชัดเจนเรื่องแนวเขตที่ดินที่ต้องเวนคืน เพื่อเตรียมการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ผู้แทน กทพ. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า บริเวณดังกล่าวจะต้องปรับปรุงรูปแบบทางกายภาพเพื่อให้ ทล.๔๐๒๙ มีจำนวนช่องจราจรเท่าเดิม จึงมีแนวเวนคืนที่ดินบางส่วนตามแนวที่ติดกับ ทล.๔๐๒๙ และฝั่งที่เป็นพื้นที่โล่ง	กทพ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ผู้แทนหอการค้าจังหวัดภูเก็ต มีความเห็นว่า หากรวมโครงการทางพิเศษทั้ง ๒ ระยะ เข้าด้วยกัน โครงการจะใช้เงินลงทุนสูง ส่งผลให้ความเป็นไปได้ของโครงการยากขึ้นกว่าเดิมหรือไม่ แต่หากแบ่งการพัฒนา และการขอรับงบประมาณเป็นช่วงตอนจะมีโอกาสเกิดโครงการได้มากกว่า ทั้งนี้ ผู้แทน กทพ. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการทางพิเศษยังคงแบ่งการพัฒนาเป็น ๒ ระยะ โดยจะเร่งดำเนินการโครงการทางพิเศษสายเกาะแก้ว - กะทู้ ซึ่งเป็นระยะที่ ๑ ก่อน และ กทพ. จะขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างเอง เพื่อให้ดำเนินการได้เร็วขึ้น มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ กทพ. และขอให้เร่งรัดการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในจังหวัดภูเก็ต ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่าง การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมให้กับ คค. เพื่อประกอบการขออนุมัติดำเนินโครงการ จาก ครม. โดยคาดว่า ครม. จะอนุมัติให้ดำเนินโครงการได้ในปี ๒๕๖๗ และ กทพ. จะเริ่มการก่อสร้างในปี ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๗๒ ความเห็นที่ประชุม ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสรายุทธ มัลลัม) ความเห็นในประเด็นรูปแบบการดำเนินโครงการกรณีหากไม่มีภาคเอกชน สนใจร่วมลงทุน จะต้องเข้าสู่กระบวนการขออนุมัติหลักการดำเนินโครงการในรูปแบบใหม่อีกครั้ง จึงขอให้ กทพ. และ คค. พิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการอย่างรอบด้านและกำหนดเป้าหมายการพัฒนาให้แล้วเสร็จ และเปิดให้บริการทางพิเศษทั้งสายกะทู้ - ป่าตอง และสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ให้ได้ภายในปี ๒๕๗๒ โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องรูปแบบการลงทุนที่ทำให้โครงการต้องล่าช้าออกไปอีก มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงาน และมอบหมายให้เร่งรัดการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการจาก ครม. ต่อไป	
๔. โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ซึ่งกทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม และออกแบบ กรอบรายละเอียดโครงการ ปัจจุบัน กทพ. ได้เสนอรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment : EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว โดย สผ. ได้พิจารณา และให้ กทพ. ตอบประเด็นข้อคิดเห็นของ สผ. ครั้งที่ ๑ แล้ว ซึ่งอยู่ระหว่าง สผ. พิจารณาต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันราคาซื้อขายที่ดินจริงสูงกว่าราคาประเมินมาก โดยพื้นที่ตำบลเกาะแก้วและตำบลศรีสุนทรมีการพัฒนาพื้นที่สำหรับหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก จึงขอให้ กทพ. ประชาสัมพันธ์ข้อมูลแนวเขตที่ดินที่ชัดเจนให้ทราบโดยทั่วถึง และเร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน) เพื่อกันเขตทางโครงการไว้ ทั้งนี้ ผู้แทน กทพ. ได้ชี้แจงว่า โครงการทางพิเศษ ได้ออกแบบสำรวจและวางแนวเส้นทางโดยเลี่ยงพื้นที่ชุมชนเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน และพยายามยึด แนวเขตทางเดิมตามที่ ทล. ได้เคยศึกษาออกแบบไว้ โดยคาดว่าจะออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดินได้ในปี ๒๕๖๘ และเริ่มสำรวจกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ในปี ๒๕๖๙	กทพ.

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลว่า ประชาชนมีความกังวลเรื่องการเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่ตำบลเชิงทะเลและตำบลศรีสุนทร มีการพัฒนาที่ดินเพื่อก่อสร้างบ้านจัดสรรจำนวนมาก จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเรื่องเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงจากโครงการทางพิเศษสู่พื้นที่ด้วย ทั้งนี้ ผู้แทน กทพ. ได้ชี้แจงว่า กทพ. ได้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งหมด ๕ ครั้ง โดยได้ประสานงานกับผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน และได้จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการและแจ้งข้อมูลกับผู้ได้รับผลกระทบเพิ่มเติม เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เพื่อประกอบรายงาน EIA เสนอ สผ. สำหรับระบบขนส่งอื่นที่จะใช้แนวเขตทางนั้น กทพ. ได้วางแผนการใช้พื้นที่ให้สามารถนำระบบขนส่งสาธารณะมาใช้พื้นที่เขตทางได้ และ คค. ได้มีแผนบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - Map) ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟสามารถใช้พื้นที่เขตทางของโครงการทางพิเศษได้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการ และให้ กทพ. พิจารณาร่างรัดการดำเนินการต่อไป ผู้แทน กทพ. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment : EIA) โดย กทพ. อยู่ระหว่างการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คาดว่าจะส่งข้อมูลเพิ่มเติมให้ สผ. ได้ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ นอกจากนี้ กทพ. ได้ศึกษารูปแบบการลงทุนก่อสร้างและการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการทั้งสายกะทู้ - ป่าตอง และสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ โดยคาดว่าจะเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติการก่อสร้างโครงการสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ได้ภายในปี ๒๕๖๗ และเสนอโครงการร่วมลงทุนในงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงการทั้งสองสายได้ภายในปี ๒๕๖๘ คาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี ๒๕๗๒ ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสรยุทธ มัลลัม) เห็นว่าโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จะเป็นเส้นทางหลักที่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดบน ทล.๔๐๒ เนื่องจากผู้ที่เดินทางระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตกับตัวเมืองภูเก็ตจะหันไปใช้ทางพิเศษ ซึ่งจะลดปริมาณจราจรบน ทล.๔๐๒ ได้กว่าร้อยละ ๕๐ สามารถพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ บน ทล.๔๐๒ ได้โดยไม่มีข้อจำกัดปัญหาการจราจรแออัด จึงเห็นควรให้ คค. เร่งรัดการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ เป็นอันดับแรก ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายจรัส ส่างสาร) กล่าวเสริมว่าควรเร่งรัดดำเนินโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ก่อน โดยเฉพาะช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตกับเมืองภูเก็ต เนื่องจากช่วงแยกบางคู - แยกสนามบิน มีเส้นทาง ทล.๔๐๒ เป็นทางสายหลักเพียงเส้นเดียวไม่สามารถเบี่ยงการจราจรไปยังเส้นทางอื่นได้ และหากเร่งดำเนินโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ขณะที่ทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ยังไม่แล้วเสร็จ จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดบริเวณช่วงเกาะแก้ว - บางคู - แยกสนามบิน จึงขอให้ กทพ. เร่งรัดกระบวนการดำเนินการสำหรับโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ โดยเร็วที่สุด มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการ และมอบหมายให้ กทพ. เร่งรัดการดำเนินการต่อไป	
๕. โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ ผู้แทนแขวงทางหลวงภูเก็ต (ขท.ภูเก็ต) ได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ กม.๑๔+๓๐๐ ถึง กม.๑๘+๘๕๐ ระยะทาง ๔.๕๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๖๕๐ ล้านบาท คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ปลายปี ๒๕๖๗ แล้วเสร็จปี ๒๕๖๙ และการก่อสร้างทางแนวใหม่ช่วง ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านเมืองใหม่ - ทางแยกเข้าสนามบินภูเก็ต กม.๑๘+๘๕๐ ถึง กม.๒๐+ ๘๘๐ ระยะทาง ๐.๙๕ กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง ๑,๓๐๐ ล้านบาท โดยแนวเส้นทางมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจากการผ่านพื้นที่ป่าชายเลน	ทล. ขท.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอยกเว้นมติ ครม. ในการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่ง ทล. ได้เข้าตรวจสอบพื้นที่ร่วมกับศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดภูเก็ต เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการปี ๒๕๗๐ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต (ผอ.ท.ภูเก็ต) ได้รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ตอนบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ กม.๑๔+๓๐๐ ถึง กม.๑๘+๘๕๐ ระยะทาง ๔.๕๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๖๕๐ ล้านบาท ได้รับงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้ ทล. ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ปลายปี ๒๕๖๗ และแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๙ มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล.	
๖. โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ (แยกท่าเรือ) ผู้แทน ท.ภูเก็ต ได้รายงานความคืบหน้าโครงการ โดย ทล. ได้ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ มีรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ กำหนดทางลอดในทิศทางออกเมือง ๒ ช่องจราจร และทางลอดทิศทางเข้าเมือง ๑ ช่องจราจร ทางคู่ขนานบนทางลอดทิศทางลง ๒ ช่องจราจร และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตอยู่บนแนวเกาะกลางถนนเดิมของ ทล.๔๐๒ วงเงินค่าก่อสร้าง ๒,๓๘๐ ล้านบาท โครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และเสนอขอรับงบประมาณก่อสร้างปี ๒๕๖๗ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้เดือนธันวาคม ๒๕๖๙ ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (อบจ.ภูเก็ต) เห็นว่า ระหว่างการก่อสร้างโครงการทางแยกต่างระดับบริเวณแยกท่าเรือ จะเกิดปัญหาการจราจรแออัดโดยรอบ ขอให้ ท.ภูเก็ตคำนึงถึงแผนบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างโครงการด้วย ๒) ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลว่า ทล.๔๐๒ มีปัญหาจราจรแออัดสูงในเส้นทางขาออก (เมืองภูเก็ตสู่เมืองกลาง) ขอให้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการจราจรอย่างรอบคอบ ๓) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดภูเก็ต เห็นว่า ก่อนการดำเนินโครงการ ท.ภูเก็ต จะต้องวางแผนบริหารจัดการเส้นทางเลี่ยง เส้นทางลัด และประชาสัมพันธ์ให้ผู้เดินทางรับทราบข้อมูล รวมทั้งควรมีคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ทั้งนี้ ประธานได้มอบหมายให้ ท.ภูเก็ตพิจารณายกร่างการแต่งตั้งคณะทำงานเสนอสำนักงานจังหวัดภูเก็ตต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล. ผอ.ท.ภูเก็ต ได้รายงานความคืบหน้าโครงการ โดย ทล. ได้ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ และได้รับงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ วงเงิน ๒,๓๘๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กับฝ่ายก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และเคลื่อนย้ายอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี - ท้าวศรีสุนทร ไปไว้ยังพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ภูเก็ต ซึ่งได้มีการประชุมหารือกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเคลื่อนย้ายอนุสาวรีย์ฯ เป็นไปอย่างสมพระเกียรติ จากนั้นจะขอคืนพื้นที่ทางเท้าเป็นการชั่วคราว ระยะทาง ๒ กิโลเมตร เพื่อปรับปรุงเป็นช่องทางจราจรชั่วคราว ก่อนก่อสร้างทางแยกต่างระดับต่อไป โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ ๒ ปี คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๙	ทล. ท.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสรายุทธ มัลลัม) เห็นว่า ระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์แยกท่าเรือถนน ทล.๔๐๒ จะประสบปัญหาการจราจรแออัดสูงมาก จึงขอให้ ขท.ภูเก็ต เตรียมแผนรองรับการเบี่ยงหรือเลี่ยงเส้นทางจราจรบริเวณแยกท่าเรือ เช่น การหาเส้นทางลัดเพื่อเชื่อมโยงจากตัวเมืองภูเก็ตไปยัง ทล.๔๐๒๕ (ถนนศรีสุนทร) - แยกบางโจ - ทล.๔๐๓๐ เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต โดยไม่ผ่านแยกท่าเรือ หรือการขยายผิวจราจรเส้นทางสายรอง (ถนนของท้องถิ่นหรือถนนทางหลวงชนบท) หรือเส้นทางที่อาจจำเป็นต้องผ่านพื้นที่ส่วนบุคคลในบางช่วง ขอเสนอให้ ขท.ภูเก็ต และแขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต (ขทพ.ภูเก็ต) เปรียบเทียบเจ้าของที่ดินเพื่อขอก่อสร้างทางชั่วคราวระยะเวลา ๒ ปี เพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยง เป็นต้น ๒) ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต เห็นว่า ปัญหาวิกฤตของการจราจรในจังหวัดภูเก็ต คือช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น บน ทล.๔๐๒ ในเส้นทางขาออกเมืองภูเก็ตไปยังเมืองกลาง โดยเสนอให้พิจารณาเส้นทางลัดจากด้านหลังวัดท่าเรือไปยัง ทล.๔๐๒๕ เพื่อใช้เส้นทางแยกบางโจตามที่ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะ รวมทั้ง ประชาสัมพันธ์เส้นทางเบี่ยงหรือเลี่ยงการจราจรให้รับทราบล่วงหน้าอย่างทั่วถึง ทั้งนี้ คาดว่าผู้เดินทางจากฝั่งชายหาดด้านตะวันตกของเกาะภูเก็ตจะใช้เส้นทางเชิงทะเลในการเดินทางสู่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ดังนั้น จำเป็นต้องมีแผนรองรับการเดินทางบริเวณดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตได้เสนอให้ ขท.ภูเก็ต พิจารณาการก่อสร้าง/ปรับปรุงจุดกลับรถที่ปลอดภัยตลอดแนวเส้นทาง ทล.๔๐๒ เพื่อตำรวจภูธรกลางจะได้ยกเลิกการเปิดสัญญาณไฟจราจรในตำแหน่งที่ไม่ใช่ทางแยกหลัก ซึ่งจะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวยิ่งขึ้น ๓) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสรายุทธ มัลลัม) สอบถามเพิ่มเติมกรณีโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางกลับรถบริเวณหน้าโชว์รูมฮิซุฮันตามันเชลล์ สาขาเกาะแก้ว ซึ่งจะลดปัญหาจราจรแออัดจากการกลับรถบริเวณหน้าวัดท่าเรือ และการกลับรถตามสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกเกาะแก้ว จึงขอให้ ขท.ภูเก็ต พิจารณาทบทวนโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางกลับรถอีกครั้ง ทั้งนี้ ผอ.ขท.ภูเก็ต ชี้แจงว่า ขท.ภูเก็ต ได้มีโครงการก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณหน้าโชว์รูมฮอนด้ามาริน โดยออกแบบเป็นจุดกลับรถหัวโตรระดับดิน ซึ่งได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว อย่างไรก็ตาม มีข้อทักท้วงจากโชว์รูมฮอนด้ามาริน ขอให้ปรับปรุงแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับการประกอบกิจการของภาคเอกชนด้วย ปัจจุบันได้ปรับปรุงแบบก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างต่อไป ทั้งนี้ สำหรับการบริหารจัดการจราจรบริเวณแยกเกาะแก้ว จะมีการตั้งคณะทำงาน โดยมี ผวจ.ภูเก็ต เป็นประธาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคประชาชน และผู้นำทางศาสนาในพื้นที่ เป็นคณะทำงาน และ ขท.ภูเก็ต เป็นฝ่ายเลขานุการ ซึ่งการปิดจุดกลับรถแยกเกาะแก้วจะต้องดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไปเพื่อลดการต่อต้านของประชาชน ๔) ประธานที่ประชุม สอบถามเพิ่มเติมกรณีจุดกลับรถหน้าโชว์รูมฮอนด้ามาริน ขอให้กำหนดแผนการดำเนินการที่ชัดเจน ทั้งนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายแพทย์ศิริชัย ศิลปอาษา) มีความเห็นเพิ่มเติมว่า หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์แยกท่าเรือก่อน ขณะที่ยังไม่ได้ก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณหน้าโชว์รูมฮอนด้ามาริน จะส่งผลให้การจราจรบริเวณดังกล่าวแออัดสูงมาก จึงเสนอให้ก่อสร้างจุดกลับรถชั่วคราวหน้าโชว์รูมฮอนด้ามาริน โดยการรื้อเกาะกลางถนน ปรับปรุงผิวทางชั่วคราวไปพลางก่อน ๕) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ต (สอท.ภูเก็ต) เห็นว่า จังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก ดังนั้น การก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางจำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรฐานสากล เช่น ติดตั้งป้ายเตือนหรือป้ายแนะนำการจราจรจะต้องเป็นข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน การตีเส้นจราจรและการติดตั้งไฟส่องสว่างต้องชัดเจนเพียงพอ เป็นต้น ทั้งนี้ ผอ.ขท.ภูเก็ต ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ขอบเขตการดำเนินงานโครงการอุโมงค์ทางแยกท่าเรือได้มีรายการด้านความปลอดภัย ซึ่งจะดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยสากล	

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายจรัส สร้างสาร) ขอให้ ขท.ภูเก็ต สำรวจเรื่องการคืนผิวจราจรตามไหล่ทางทั่วทั้งเกาะภูเก็ต ตรวจสอบป้ายจราจรกับสัญญาณไฟจราจรให้มีความสัมพันธ์กัน พิจารณาการเพิ่มช่องทางจราจรเฉพาะรถจักรยานยนต์ การทาสีตีเส้นจราจรให้ชัดเจน ทั้งนี้ ผอ.ขท.ภูเก็ต ขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติให้ ขท.ภูเก็ต ติดตั้งป้ายห้ามจอดตลอดเวลา บริเวณพื้นที่โครงการอุโมงค์แยกท่าเรือ ระยะทาง ๒ กิโลเมตร (มุ่งหน้าตัวเมืองกลาง ๑ กิโลเมตร และมุ่งหน้าแยกเกาะแก้ว ๑ กิโลเมตร) ๗) รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว (อบต.ไม้ขาว) กรณีการห้ามจอดตลอดเวลาบริเวณแยกท่าเรือ จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการบริเวณดังกล่าว ขอให้พิจารณาอนุญาตให้จอดในบางช่วงเวลา อย่างไรก็ตาม ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตมีความเห็นว่า ผู้ประกอบการควรประสานสถานีบริการน้ำมันในบริเวณใกล้เคียง เพื่อทำข้อตกลงเช่าที่จอดรถ หรือพิจารณาจอดรถในซอยเป็นการชั่วคราว ทั้งนี้ หากยังคงจอดรถบริเวณไหล่ทาง จะยังสร้างปัญหาจราจรแออัดทั้งระบบเป็นระยะทางยาว มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินโครงการของ ทล. และมอบหมายให้ ขท.ภูเก็ต ติดตั้งป้ายห้ามจอดตลอดเวลาในช่วงการก่อสร้างโครงการ ระยะทางยาว ๒ กิโลเมตร รวมถึงติดตั้งป้ายเลี้ยวซ้ายเมื่อปลอดภัย ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และรับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	
๗. แนวทางการดำเนินการรถขนส่งสาธารณะโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ของ อบจ.ภูเก็ต และการดำเนินโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดภูเก็ต ผู้แทน อบจ.ภูเก็ต รายงานความคืบหน้าการดำเนินการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยใช้รถโดยสารไฟฟ้า ของ อบจ.ภูเก็ต ปัจจุบันงานการก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ งานจัดซื้อรถ EV Bus จำนวน ๒๔ คัน อยู่ระหว่างกระบวนการเสนอราคา และพิจารณาคุณสมบัติของผู้สัญญา ทั้งนี้ ได้ส่งเรื่องไปยังกรมบัญชีกลาง เพื่อพิจารณาแล้ว คาดว่าจะสามารถให้บริการได้ปลายปี ๒๕๖๗ สำหรับกรณีเส้นทางเดินรถสาย ๘๕๘๐ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ (ทล.๔๐๒๔) - บ้านราไวย์ ซึ่งมีแนวเส้นทางใกล้เคียงกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ของ รฟม. นั้น ปัจจุบัน ขสจ.ภูเก็ต อยู่ระหว่างการสรรหาผู้รับใบอนุญาต ซึ่ง อบจ.ภูเก็ต สามารถเข้าร่วมการยื่นขอรับใบอนุญาตเป็นผู้เดินรถได้ ผู้แทน ขสจ.ภูเก็ต รายงานเพิ่มเติมว่า ขสจ.ภูเก็ต อยู่ระหว่างการประกาศเชิญชวนผู้สนใจเข้ายื่นขอรับใบอนุญาต เป็นผู้เดินรถโดยสารสาธารณะในเส้นทางสาย ๘๕๘๐ โดยสามารถยื่นขอรับใบอนุญาตภายใน ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๗ ทั้งนี้ ขสจ.ภูเก็ต ได้ส่งรายละเอียดให้ผู้ประกอบการที่สนใจรับทราบแล้ว ความเห็นที่ประชุม ผู้แทนตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต เสนอให้ ขสจ.ภูเก็ต พิจารณาเพิ่มเส้นทางรถโดยสารประจำทาง โดยมีจุดเริ่มต้นจาก ทล.๔๐๒ เข้าสู่เขตเทศบาลนครภูเก็ต ผ่านย่านโรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย โรงเรียนสตรีภูเก็ต ถนนเทพศรีสินธุ์ โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์ภูเก็ต ถนนเจ้าฟ้าตะวันตก (ทล.๔๐๒๔) และผ่านห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัลภูเก็ตเฟสดีวัล แล้วกลับไปท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ซึ่งเห็นว่าหากมีบริการรถโดยสารประจำทางครอบคลุมสถานศึกษาสำคัญจะสามารถลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองลงได้ ทั้งนี้ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ตได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ภาคเอกชนได้เคยเสนอเส้นทางดังกล่าวแล้ว แต่ได้รับแจ้งว่าติดปัญหาการทับซ้อนกับเส้นทางเดินรถสายอื่น จึงขอให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดภูเก็ตพิจารณาในรายละเอียดต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของ อบจ.ภูเก็ต และ ขสจ.ภูเก็ต และมอบหมายให้ ขสจ.ภูเก็ต นำเรื่องการเสนอเส้นทางเดินรถเส้นใหม่เข้าสู่การประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดภูเก็ตต่อไป	อบจ.ภูเก็ต ขสจ.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๘. แนวทางการก่อสร้างถนนเส้นทางเลียบสายไฟฟ้าแรงสูง ช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติช - ทล.๔๐๒๔ ผู้แทนแขวงทางหลวงชนบทภูเก็ต (ทช.ภูเก็ต) รายงานว่า จากการประชุม อจร.จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๓/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มอบหมายให้ ทช.ภูเก็ต สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต (สยผจ.ภูเก็ต) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเสนอแนวเส้นทางนั้น ทช.ภูเก็ต ขอเสนอให้ สยผจ.ภูเก็ต พิจารณาดังงบประมาณเพื่อเวนคืนที่ดินและจัดทำรายงาน EIA และเมื่อดำเนินการดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ให้ส่งมอบพื้นที่ให้ ทช.ภูเก็ต ดำเนินการออกแบบก่อสร้างต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดภูเก็ต สอบถามถึงโครงข่ายเส้นทางของถนนเลียบสายไฟฟ้าแรงสูงกับแนวเส้นทางโครงการทางพิเศษเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และการเชื่อมโยงในอนาคต ๒) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต เห็นว่า แนวเส้นทางถนนเลียบสายไฟฟ้าแรงสูง ช่วงโรงเรียนนานาชาติบริติชจะสามารถแบ่งเบาการจราจรบนถนนสายหลัก โดยรถยนต์จากหมู่บ้านจัดสรรในบริเวณดังกล่าวจะหันมาใช้เส้นทางนี้ มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการต่อไป	ทช.ภูเก็ต สยผจ.ภูเก็ต
๙. แนวทางการบูรณาการเพื่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนสำนักงานจังหวัดภูเก็ต แจ้งว่า จังหวัดภูเก็ตได้นำเทคโนโลยีบริหารจัดการจราจรมาประยุกต์ใช้ โดยโครงการระยะที่ ๑ มีการติดตั้งตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ จำนวน ๒๐ ตู้ และป้ายแสดงข้อมูลจำนวน ๕ จุด ทั้งนี้ จังหวัดภูเก็ตมีทางแยกทั้งหมด ๘๕ จุด มีสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะที่ติดตั้งแล้วเสร็จจำนวน ๔๕ จุด ซึ่งโครงการจะบูรณาการร่วมกับทางแยกเดิมที่ติดตั้งระบบไฟจราจรไว้แล้ว และโครงการระยะที่ ๒ จะติดตั้งตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ จำนวน ๒๐ ตู้ เชื่อมโยงข้อมูลจราจรทั้งเกาะภูเก็ต ผู้แทนตำรวจจราจรจังหวัดภูเก็ตให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า การนำเทคโนโลยีจราจรอัจฉริยะมาใช้จะมีประโยชน์กับจังหวัดภูเก็ตมาก อย่างไรก็ตาม บริเวณแยกเกาะแก้วอาจมีข้อจำกัดในการใช้ระบบอัจฉริยะเนื่องจากเซ็นเซอร์ตรวจจับรถสายรองจะต้องรอนาน เพราะถนนสายหลัก (ทล.๔๐๒) มีปริมาณรถมาก ทั้งนี้ เสนอให้ตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาร่วมกันในภาพรวมทั้งหมด มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบการดำเนินการของสำนักงานจังหวัดภูเก็ต	สำนักงานจังหวัดภูเก็ต
๑๐. โครงการก่อสร้างถนนสายเชื่อมวังกะทะ - ป่าตอง ผู้แทนเทศบาลเมืองป่าตอง แจ้งว่า เทศบาลเมืองป่าตองได้ลงพื้นที่ถนนสายเชื่อมวังกะทะ - ป่าตองร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เพื่อสำรวจสภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โดยถนนสายดังกล่าวมีระยะทางรวมประมาณ ๓.๑ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาลเมืองป่าตอง ระยะทางประมาณ ๗๐๐ เมตร และพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาลตำบลคลอง ระยะทางประมาณ ๒.๔ กิโลเมตร ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นโครงการที่คาบเกี่ยวในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๒ แห่ง และต้องใช้งบประมาณการก่อสร้างสูง จึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก อบจ.ภูเก็ต ผู้แทน อบจ.ภูเก็ต ชี้แจงว่า นายก อบจ.ภูเก็ต ได้ให้ความสำคัญและติดตามโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่ป่าไม่ให้เรียบร้อยก่อน อบจ.ภูเก็ต จึงจะสามารถสนับสนุนงบประมาณดำเนินการก่อสร้างต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ในคราวเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อปลายเดือนมกราคม ๒๕๖๗ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำรายงาน EIA และสำรวจออกแบบเส้นทางดังกล่าว โดยจะดำเนินการศึกษาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ระยะเวลาศึกษา ๑๘ เดือน ดังนั้น จะดำเนินการก่อสร้างได้ในปี ๒๕๖๘ เป็นต้นไป แต่หากมอบหมายให้ท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๘ จึงเห็นสมควรให้ใช้งบประมาณของท้องถิ่นจะเหมาะสมกว่า	ทช. ทช.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ผู้แทน ขทช.ภูเก็ต ชี้แจงว่า ขท. ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำรายงาน EIA และสำรวจออกแบบถนนสายเชื่อมคลอง - ป่าตอง ระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๘ กิโลเมตร (ศึกษา EIA ระยะทาง ๓ กิโลเมตร และสำรวจออกแบบ ๘ กิโลเมตร) โดยลงพื้นที่สำรวจในเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ ทั้งนี้ ได้จัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Accounting Report : EAR) แนวเส้นทางดังกล่าวแล้ว แต่ยังไม่ผ่านการพิจารณาเนื่องจากเป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น ๑ เอ หากมีความคืบหน้าเพิ่มเติม ขทช. จะแจ้งให้จังหวัดภูเก็ตทราบต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
๑๑. โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ตอนบ้านเมืองใหม่ - สามแยกเข้าสนามบินภูเก็ต ผอ.ขท.ภูเก็ต รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ตอนบ้านเมืองใหม่ - สามแยกเข้าสนามบินภูเก็ต ซึ่งเชื่อมต่อจาก ทล.๔๐๒๗ กม.๑๘+๘๕๐ ระยะทาง ๑.๙๕ กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นทางต่างระดับข้าม ทล.๔๐๒ เชื่อมสู่ ทล.๔๐๒๖ บริเวณสามแยกเข้าสนามบินภูเก็ต วงเงินค่าก่อสร้าง ๑,๓๐๐ ล้านบาท เสนอตั้งงบประมาณเพื่อก่อสร้างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้งนี้ แนวเส้นทางมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจากการผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่ง ทล. ได้เข้าตรวจสอบพื้นที่ร่วมกับศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดภูเก็ต เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ ทส. คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการปี ๒๕๗๐ ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายจรัส ส่างสาร) สอบถามถึงข้อติดขัดและแผนการดำเนินการ แต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ทั้งนี้ ทราบว่าประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวมีข้อกังวลใจเรื่องราคาค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยอสังหาริมทรัพย์ซึ่งอาจไม่สมเหตุสมผล ซึ่ง ผอ.ขท.ภูเก็ต ได้ชี้แจงว่า ทล. จะดำเนินการเรื่องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยอสังหาริมทรัพย์ทุกขั้นตอนตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม มีกลุ่มผู้บุกรุกพื้นที่ป่าชายเลนที่จะไม่ได้รับค่าเวนคืนที่ดิน ซึ่ง ทล. จะทำความเข้าใจกับทุกภาคส่วนและจะปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายจรัส ส่างสาร) สอบถามเพิ่มเติมถึงการก่อสร้างขยายเส้นทางสายรองเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทาง และการก่อสร้างทางแนวใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบน ทล.๔๐๒ บริเวณแยกท่าเรือ ทั้งนี้ ผอ.ขท.ภูเก็ต รายงานว่า ทล. ได้มีแนวคิดในการศึกษาความเป็นไปได้การก่อสร้างทางแนวใหม่จากแยกบางคูไปยังบ้านปากคลอง เชื่อมต่อกับ ทล.๔๐๒๗ ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำข้อมูลเบื้องต้นเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ต่อไป ส่วนกรณีการขยายเส้นทางสายรองในชุมชนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายหลัก ทราบว่าผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต (ผวจ.ภูเก็ต) ได้มอบหมายให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และ ขทช.ภูเก็ต พิจารณาดำเนินการต่อไป ๓) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายประเจียด อักษรธรรมกุล) เห็นว่า กรณีโครงการศึกษาความเป็นไปได้ การก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่ ช่วงบางคู - ป่าตอง อาจมอบหมายให้ ขท. เป็นผู้ดำเนินโครงการ หาก ทล. มีภารกิจในทางสายหลักเกินกว่าที่จะดำเนินการได้โดยเร็ว ทั้งนี้ ผอ.ขท.ภูเก็ต ชี้แจงว่า ขท.ภูเก็ตอยู่ระหว่างการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม และได้จัดทำภาพถ่ายทางอากาศของแนวเส้นทางดังกล่าว เพื่อเสนอ ทล.และ คค. พิจารณาเบื้องต้นแล้ว คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างศึกษาความเป็นไปได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานของ ทล. และมอบหมาย ขท.ภูเก็ต รับความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป	ทล. ขท.ภูเก็ต อปท. ขทช.ภูเก็ต

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																												
๑๒. โครงการก่อสร้างสะพานสารสินแห่งใหม่เชื่อมจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดพังงา ผอ.ขท.ภูเก็ต รายงานว่า คค. มีนโยบายในการก่อสร้างสะพานสารสินแห่งใหม่ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดพังงา เป็นเส้นทางใหม่ในการเข้า - ออกเกาะภูเก็ต ลดปัญหาความแออัดบริเวณสะพานท้าวเทพกระษัตรี - ท้าวศรีสุนทร โดยได้มอบหมายให้ ทล. พิจารณาเสนอขอตั้งงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อศึกษา สำรวจและออกแบบรายละเอียดสะพานแห่งใหม่ วงเงินค่าศึกษา ๘๐ ล้านบาท คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในปี ๒๕๗๑ ทั้งนี้ แนวคิดโครงการยังมิได้กำหนดจุดก่อสร้างสะพานว่าอยู่บริเวณใด ซึ่งรายละเอียดจะปรากฏในผลการศึกษาต่อไป ความเห็นที่ประชุม ๑) ผู้แทน สทอ.ภูเก็ต ขอให้ ทล. พิจารณาเรื่องเขตทางสำหรับรองรับการขนส่งทางราง เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตกับโครงการท่าอากาศยานอันดามันในอนาคตด้วย ๒) ผู้ทรงคุณวุฒิ (นายจรัส สุภสาธิต) ให้ข้อมูลว่า ทอการค่าจังหวัดภูเก็ตได้เคยเสนอโครงการก่อสร้างสะพานเข้า - ออกภูเก็ตแห่งที่ ๒ ไปยัง ขท.ภูเก็ต โดยเสนอพื้นที่บริเวณแหลมทราย ซึ่งจะเชื่อมโยงกับ ทล.๔๐๒๗ ทั้งนี้ จากภาพข่าวในระยะที่ผ่านมา พบว่าประชาชนบางส่วนต่อต้านการก่อสร้างสะพานสารสินแห่งใหม่ เนื่องจากขาดการรับรู้ในข้อมูลโครงการและมีการสื่อสารออกไปว่าจะรื้อถอนสะพานสารสินแห่งเดิม และสะพานท้าวเทพกระษัตรี - ท้าวศรีสุนทร เพื่อให้เรือสำราญขนาดใหญ่สามารถลอดผ่านได้ ซึ่งประชาชนภูเก็ตเห็นว่าเป็นเรื่องละเอียดอ่อน เนื่องจากสะพานดังกล่าวเป็นอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมของจังหวัดภูเก็ต หากต้องการให้เรือสำราญสามารถเดินทางผ่านหัวเกาะภูเก็ตได้ ควรพิจารณาเรื่องการขุดลอกร่องน้ำลึกขึ้นมากกว่า มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบแนวความคิดการดำเนินโครงการของ ทล. และขอให้ทุกภาคส่วนช่วยกันประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้ประชาชนรับทราบด้วย	ทล. ขท.ภูเก็ต																												
๑๓. โครงการถนนสายรองเพื่อลดปัญหาจราจรบนถนนสายหลักจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนสำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดภูเก็ต (สจ.จ.ภูเก็ต) รายงานว่า การพัฒนาถนนสายรองเพื่อการแก้ปัญหาจราจรแออัดเป็นโครงการถนนเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่ง ผวจ.ภูเก็ต ได้มอบหมายให้ อบท. ในจังหวัดภูเก็ตทั้ง ๑๙ แห่ง ดำเนินการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพถนนสายรอง อบท. ละ ๑ เส้นทาง โดยการปรับปรุงผิวจราจร ภูมิทัศน์ ระบบไฟส่องสว่าง และจัดทำป้ายบอกทางให้ชัดเจน มีรายละเอียดทางลัดทางเลี่ยง ระยะทาง ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ซึ่ง อบท. แต่ละแห่งมีเส้นทางที่ดำเนินการ ดังนี้ <table border="1" data-bbox="209 1330 1259 1984"> <thead> <tr> <th>องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</th><th>แนวเส้นทางที่ดำเนินการ</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต</td><td>ถนนกะทู้ - ศรีสุนทร อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการอุทกที่ติน</td></tr> <tr> <td>เทศบาลนครภูเก็ต</td><td>ถนนอำเภอ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลเมืองป่าตอง</td><td>ถนน ๕๐ ปี</td></tr> <tr> <td>เทศบาลเมืองกะทู้</td><td>ถนนกะทู้ - นาเกาะ</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลราไวย์</td><td>ถนนไสยวน - กะตะ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลรัชฎา</td><td>ซอยแม่ข้า (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลฉลอง</td><td>ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนอนุสรณ์ ถนนแม่อำพัน ถนนธนุเทพ ถนนตาเอียด</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลกะรน</td><td>ถนนโคกโดนด</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลวิชิต</td><td>ถนนระแงง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลเชิงทะเล</td><td>ซอยเชิงทะเล ๒ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลศรีสุนทร</td><td>ถนนบ้านบางโจ - แยกเขาล้าน (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลเทพกระษัตรี</td><td>ถนนเกาะเย็น - บ้านเหียง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr> <tr> <td>เทศบาลตำบลป่าคลอก</td><td>ถนนควนตาแท่น</td></tr> </tbody> </table>	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทางที่ดำเนินการ	องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต	ถนนกะทู้ - ศรีสุนทร อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการอุทกที่ติน	เทศบาลนครภูเก็ต	ถนนอำเภอ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลเมืองป่าตอง	ถนน ๕๐ ปี	เทศบาลเมืองกะทู้	ถนนกะทู้ - นาเกาะ	เทศบาลตำบลราไวย์	ถนนไสยวน - กะตะ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลรัชฎา	ซอยแม่ข้า (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลฉลอง	ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนอนุสรณ์ ถนนแม่อำพัน ถนนธนุเทพ ถนนตาเอียด	เทศบาลตำบลกะรน	ถนนโคกโดนด	เทศบาลตำบลวิชิต	ถนนระแงง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลเชิงทะเล	ซอยเชิงทะเล ๒ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลศรีสุนทร	ถนนบ้านบางโจ - แยกเขาล้าน (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลเทพกระษัตรี	ถนนเกาะเย็น - บ้านเหียง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	เทศบาลตำบลป่าคลอก	ถนนควนตาแท่น	อปท.
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทางที่ดำเนินการ																												
องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต	ถนนกะทู้ - ศรีสุนทร อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการอุทกที่ติน																												
เทศบาลนครภูเก็ต	ถนนอำเภอ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลเมืองป่าตอง	ถนน ๕๐ ปี																												
เทศบาลเมืองกะทู้	ถนนกะทู้ - นาเกาะ																												
เทศบาลตำบลราไวย์	ถนนไสยวน - กะตะ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลรัชฎา	ซอยแม่ข้า (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลฉลอง	ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนหลวงพ่อบ้าน ถนนอนุสรณ์ ถนนแม่อำพัน ถนนธนุเทพ ถนนตาเอียด																												
เทศบาลตำบลกะรน	ถนนโคกโดนด																												
เทศบาลตำบลวิชิต	ถนนระแงง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลเชิงทะเล	ซอยเชิงทะเล ๒ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลศรีสุนทร	ถนนบ้านบางโจ - แยกเขาล้าน (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลเทพกระษัตรี	ถนนเกาะเย็น - บ้านเหียง (ดำเนินการแล้วเสร็จ)																												
เทศบาลตำบลป่าคลอก	ถนนควนตาแท่น																												

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง														
<table><tr><th>องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</th><th>แนวเส้นทางที่ดำเนินการ</th></tr><tr><td>อบต.เกาะแก้ว</td><td>ถนนนาใน - กะทู้ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr><tr><td>อบต.ไม้ขาว</td><td>ถนนไม้ขาว - บ่อส้ม หมู่ที่ ๔ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr><tr><td>อบต.เทพกระษัตรี</td><td>ถนนพรจำปา - นาสร้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr><tr><td>อบต.เชิงทะเล</td><td>ถนนป่าสัก - บ้านเขาน้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr><tr><td>อบต.สาคร</td><td>ถนนสาคร - โคกโดนด (ดำเนินการแล้วเสร็จ)</td></tr><tr><td>อบต.กมลา</td><td>ถนนลายิ - นาคาเล</td></tr></table>		องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทางที่ดำเนินการ	อบต.เกาะแก้ว	ถนนนาใน - กะทู้ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	อบต.ไม้ขาว	ถนนไม้ขาว - บ่อส้ม หมู่ที่ ๔ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	อบต.เทพกระษัตรี	ถนนพรจำปา - นาสร้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	อบต.เชิงทะเล	ถนนป่าสัก - บ้านเขาน้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	อบต.สาคร	ถนนสาคร - โคกโดนด (ดำเนินการแล้วเสร็จ)	อบต.กมลา	ถนนลายิ - นาคาเล	
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทางที่ดำเนินการ															
อบต.เกาะแก้ว	ถนนนาใน - กะทู้ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)															
อบต.ไม้ขาว	ถนนไม้ขาว - บ่อส้ม หมู่ที่ ๔ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)															
อบต.เทพกระษัตรี	ถนนพรจำปา - นาสร้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)															
อบต.เชิงทะเล	ถนนป่าสัก - บ้านเขาน้อย (ดำเนินการแล้วเสร็จ)															
อบต.สาคร	ถนนสาคร - โคกโดนด (ดำเนินการแล้วเสร็จ)															
อบต.กมลา	ถนนลายิ - นาคาเล															
มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการถนนสายรองฯ ของ อบท. ทั้ง ๑๙ แห่ง																
๑๔. โครงการก่อสร้างถนนสายรองของ ขทช.ภูเก็ต ผู้แทน ขทช.ภูเก็ต รายงาน ขทช.ภูเก็ต ได้ดำเนินการปรับปรุงถนนสายรองเพื่อใช้เป็นทางเลือกในการเดินทางจากตัวเมืองกะทู้ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ได้แก่ การปรับปรุงถนน ภก.๓๐๓๐ แยกบ้านกะทู้ - สนามกอล์ฟ ลีออคปาล์ม - พิพิธภัณฑ์เหมืองแร่กะทู้ - วัดท่าเรือ และถนนสายเชิงทะเล - บางโจ - ป่าสัก โดยได้ปรับปรุงผิวจราจรถนน ภก.๓๐๓๐ แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้างงานป้ายบอกทาง ซึ่งจะติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางตั้งแต่สนามกอล์ฟลีออคปาล์มจนถึงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต รวมถึงการปรับปรุงผิวจราจรถนน ภก.๔๐๕๑ บริเวณหน้าโรงเรียนตาริกพิทยพัฒน์ ระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร ส่วนการขยายเขตทางจะต้องให้จังหวัดภูเก็ตดำเนินการเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๒ ข้างทางให้ก่อน ขทช.ภูเก็ต เข้าดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจรต่อไป ความเห็นที่ประชุม ประธาน สอท.ภูเก็ต เห็นว่า โครงข่ายถนนสายรองของ ขทช. จะเป็นทางเลือกการเดินทางและแบ่งเบาการจราจรบนถนนสายหลักของ ทล. อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดเรื่องเขตทางคับแคบทำให้การเลี้ยวเข้า - ออก เพื่อไปใช้เส้นทางไม่สะดวก จึงขอให้ อบท. ที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อ ขทช.ภูเก็ต ดำเนินการก่อสร้างต่อไป ทั้งนี้ ประธานที่ประชุมแจ้งว่าจังหวัดภูเก็ตได้หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงระเบียบ ข้อกำหนดในการที่ อบท. จะจัดซื้อที่ดินเพื่อนำไปก่อสร้างเส้นทาง ซึ่งได้รับการยืนยันว่าสามารถดำเนินการได้ อย่างไรก็ตาม ผวจ.ภูเก็ต ได้พิจารณาแนวทางการใช้เงินบริจาคเพื่อจัดซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างเส้นทางด้วยอีกแนวทางหนึ่ง มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานของ ขทช.ภูเก็ต มอบหมาย อบท. ที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ ขทช.ภูเก็ต ดำเนินการก่อสร้างต่อไป		ขทช.ภูเก็ต อบท.														
๑๕. แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในฤดูฝน บน ทล.๔๐๒ ช่วงโรงไฟฟ้าถลุง ๒ - บ้านนาส้มป่อย รองนายก อบต.ไม้ขาว รายงานว่า พื้นที่บริเวณโรงไฟฟ้าถลุง ๒ - บ้านนาส้มป่อย ภายหลังจากที่มีการปรับปรุง ทล.๔๐๒ พบปัญหาน้ำท่วมขังในฤดูฝนตลอด ๒ ปีที่ผ่านมา ซึ่ง อบต.ไม้ขาว ได้ตรวจสอบแล้ว ทราบว่า การปรับปรุงทางระบายน้ำบน ทล.๔๐๒ อยู่นอกอำนาจหน้าที่ของ อบต.ไม้ขาว จึงขอให้จังหวัดภูเก็ต และ ขท.ภูเก็ต พิจารณาดำเนินการปรับปรุงทางระบายบริเวณดังกล่าวต่อไป ผอ.ขท.ภูเก็ต รายงานว่า ขท.ภูเก็ต ได้สำรวจพื้นที่บริเวณดังกล่าว และกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จึงเสนอร่างแผนการขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ วงเงิน ๑๗.๔๕ ล้านบาท เพื่อก่อสร้างแก้ไขปัญหาระบายน้ำบนผิวทางและข้างทาง บน ทล.๔๐๒ ระหว่าง กม.๒๐+๒๐๐ ถึง กม.๒๑+๕๐๐ โดยก่อสร้างระบบระบายน้ำสองข้างทางขนาด ๑.๘ x ๑.๘ เมตร และเพิ่มเติมท่อระบายน้ำบนผิวทางในโค้งใต้เกาะแบ่งถนน ทุกระยะ ๕๐ เมตรตลอดแนวความยาวถนนช่วงที่พบปัญหาน้ำท่วมขังอย่างไรก็ตามขอให้ทางจังหวัดภูเก็ตผลักดันโครงการผ่านช่องทางอื่นด้วย เพื่อ ขท.ภูเก็ต จะได้เร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว		ขท.ภูเก็ต														

ชื่อเรื่อง/สรุปมติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ความเห็นที่ประชุม ประธานที่ประชุมมอบหมายให้ ขท.ภูเก็ต นำรายละเอียดข้อมูลโครงการเสนอในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดภูเก็ต (กรอ.จังหวัดภูเก็ต) เพื่อใช้ช่องทางการกล่าวในการเร่งผลักดันโครงการต่อไป มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงาน และมอบหมาย ขท.ภูเก็ต เสนอรายละเอียดโครงการในการประชุม กรอ.จังหวัดภูเก็ต ต่อไป	
๑๖. การกำหนดเวลาเข้า - ออก รถบรรทุกขนาดใหญ่ ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต รายงานว่า ปัญหาการจราจรแออัดในจังหวัดภูเก็ต มักจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ซึ่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เข้าพื้นที่เขตเมืองในช่วงเวลาดังกล่าว โดยตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ได้หารือกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ถึงแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม และได้มีมติให้ออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดภูเก็ต เพื่อกำหนดเวลาและเส้นทางห้ามเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตั้งแต่ ๓ เพลาขึ้นไป หรืออย่างน้อยตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป ในช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. บนเขตทางหลวงทุกเส้นทาง โดยคาดว่าจะเริ่มบังคับใช้ในวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป ซึ่งระหว่างนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต จะเร่งประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนทราบต่อไป อย่างไรก็ตาม กิจกรรมบางประเภทอาจจำเป็นต้องขนส่งอย่างต่อเนื่องตามลักษณะงาน เช่น รถขนส่งคอนกรีตผสมเสร็จ เป็นต้น สามารถขออนุญาตเดินรถได้แล้วแต่กรณี มติที่ประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ รับทราบร่างประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกฯ และมอบหมายทุกภาคส่วนช่วยประชาสัมพันธ์ต่อไป	ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต

หนังสืออ้างอิง

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคกลาง ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค