

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดพะเยา

ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

วันศุกร์ที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมจอมทอง ชั้น ๔ ศาลากลางจังหวัดพะเยา อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

ผู้มาประชุม

๑. นายบำรุง สังข์ขาว	รองผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา	รองประธานอนุกรรมการ ฯ
๒. นายพงษ์ชัย ชุมพาน	แทน ปลัดจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๓. นายกัมพล ชัดเป้ง	แทน หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๔. นายชโลธร ชุมภูกุล	แทน ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๕. นายสันติชัย ทะริน	แทน ท้องถิ่นจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๖. นางพัชรี สองสีโย	อุตสาหกรรมจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๗. นายอุดมศักดิ์ สีธิสาร	ผู้อำนวยการโครงการชลประทานพะเยา	อนุกรรมการ
๘. ผศ.ดร.อภิชาติ บัวกล้า	อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา	อนุกรรมการ
๙. นายหसनัย แก้วกุล	ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๐. พ.ต.ท.หญิง ศรีรุ่ง สุขสวัสดิ์	แทน ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๑. นายเจนวิทย์ ปัญญาภู	ขนส่งจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๒. นายธีระวัชร เกียงคำ	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๓. นายสมัย จันทร์ทัน	แทน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพะเยา	อนุกรรมการ
๑๔. นายศราวุธ ยิ่งสกุล	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพะเยา	อนุกรรมการ
๑๕. นางสาวธนวันต์ ชุมแสง	ประชาสัมพันธ์จังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๖. นางปิยะฉัตร คำปันทิพย์	แทน นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๗. นายเอกรินทร์ เจริญราช	แทน นายกเทศมนตรีเมืองพะเยา	อนุกรรมการ
๑๘. นายกมลสันต์ ศรีวิราช	ประธานหอการค้าจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๑๙. นายบุญชู กุมาโนชญ์	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ
๒๐. นายนพดล จรเจริญ	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการ
๒๑. นายพิสพงศ์ เอี่ยมสุภาษิต	ผู้แทนสำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	อนุกรรมการ
๒๒. นางสาวตฤณกร กันทะโรจน์	แทน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดพะเยา	อนุกรรมการ และเลขานุการ
๒๓. พ.ต.ต.สมชาย สองสีใส	แทน ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรเมืองพะเยา	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๒๔. นายชเนรินทร์ ใจแก้ว	ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลเมืองพะเยา	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

/ผู้ไม่มา...

ผู้ไม่มาประชุม

- | | |
|--|-----------|
| ๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา ประธานอนุกรรมการ | ติดภารกิจ |
| ๒. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดพะเยา | ติดภารกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------|--|
| ๑. นายธีรวิทย์ สุภาพิชย์ | วิศวกรโยธา ๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| ๒. นายธิตินันท์ รุ่งหลัก | วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวง |
| ๓. นายจิรภัทร พัดชื่น | วิศวกรงานทาง กรมทางหลวง |
| ๔. นางสาวศิริพร จันทร์พาณิชย์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| | สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สนข.) |
| ๕. นายทศพล ยุทธโยธี | นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ สำนักงานจังหวัดพะเยา |

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน นายบำรุง สังข์ขาว รองผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา รองประธานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดพะเยา ได้รับมอบหมายจากนายรัฐพล นราดิศร ผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดพะเยา ซึ่งมีวาระเพื่อทราบเรื่องสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพะเยา ความคืบหน้างานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และเรื่องพิจารณา

๑.๑ จัดทำรายละเอียดเพื่อประกอบการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ

๑.๒ แผนการขยายถนนจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร บริเวณ ทล.๑๐๒๑ ช่วง สามแยกห้วยข้าวก้า-ต.ทุ่งรวงทอง ระยะทางรวม ๑๕ กม. และบริเวณ ทล.๑๒๐ ช่วง แยกเกษตรสุข-หน้าวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีพะเยา ระยะทาง ๑๐ กม. เพื่อเชื่อมต่อแผนการขยายถนน ทล.๑๒๐ สายแม่เงาเรือ – แม่ชะจาน

ที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องเพื่อทราบ

ประธาน ๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพะเยา ห้วงเดือนเมษายน ถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๘

นายกัมพล ขัดเป้ง ผู้แทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา ได้นำเสนอสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

สถิติอุบัติเหตุทางถนน ประจำเดือน เมษายน ๒๕๖๘

- เกิดอุบัติเหตุ ๙๒ ครั้ง
- บาดเจ็บ (Admit) ๘๘ ราย เป็นชาย ๖๔ ราย หญิง ๒๔ ราย
(ผู้ขับขี่ ๗๓ ราย ผู้โดยสาร ๑๑ ราย คนเดินถนน ๑ ราย อื่นๆ ๓ ราย)
- เสียชีวิต ๑๕ ราย เป็นชาย ๘ ราย หญิง ๗ ราย (ผู้ขับขี่ ๑๒ ราย ผู้โดยสาร ๓ ราย)

ผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด เป็นคนในพื้นที่ตำบล ๗๔.๗๖% (๗๗ คน), คนในเขตจังหวัด ๒๑.๓๖% (๒๒ คน), คนนอกเขตจังหวัด ๓.๘๘% (๔ คน)

/ช่วงเวลา...

ช่วงเวลาเกิดเหตุสูงสุด ๑๘.๐๑-๒๑.๐๐ น. ๒๗.๑๗% (๒๕ ครั้ง), ๑๕.๐๑-๑๘.๐๐ น. ๒๐.๖๕% (๑๙ ครั้ง), ๐๙.๐๑-๑๒.๐๐ น. ๑๓.๐๔% (๑๒ ครั้ง), ๑๒.๐๑-๑๕.๐๐ น. ๑๓.๐๔% (๑๒ ครั้ง), ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ น. ๘.๗๐% (๘ ครั้ง), ๒๑.๐๑-๐๐.๐๐ น. ๗.๖๑% (๗ ครั้ง), ๐๓.๐๑-๐๖.๐๐ น. ๕.๔๓% (๕ ครั้ง), ๐๐.๐๑-๐๓.๐๐ น. ๔.๓๕% (๔ ครั้ง)

ลักษณะการชนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ไม่มีคู่กรณี ๕๕.๔๓% (๕๑ ครั้ง), ชนกับรถอีกคันหนึ่ง ๓๙.๑๓% (๓๖ ครั้ง), ชนคนเดินเท้า ๒.๑๗% (๒ ครั้ง), ชนสัตว์ ๒.๑๗% (๒ ครั้ง), ชนกับรถจอด (ไม่มีคนขับ) ๑.๐๙% (๑ ครั้ง)

สาเหตุสูงสุด ขับรถเร็ว ๓๔.๒๑% (๓๙ ครั้ง), ตีมีแล้วขับ ๒๑.๙๓% (๒๕ ครั้ง), ทักษะไม่ดี ๑๘.๔๒% (๒๑ ครั้ง), ตัดหน้ากระชั้นชิด ๙.๖๕% (๑๑ ครั้ง), หลับใน ๓.๕๑% (๔ ครั้ง), ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๒.๖๓% (๓ ครั้ง), สภาพถนน ๒.๖๓% (๓ ครั้ง), มีสิ่งกีดขวางบนถนน ๒.๖๓% (๓ ครั้ง), สภาพรถ ๑.๗๕% (๒ ครั้ง), ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ๐.๘๘% (๑ ครั้ง), ขับรถย้อนศร ๐.๘๘% (๑ ครั้ง), บรรทุกเกินอัตรา ๐.๘๘% (๑ ครั้ง)

พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ไม่สวมหมวกนิรภัย ๘๒.๖๑% (๗๖ คน), ตีมีแล้วขับ ๑๔.๘๖% (๒๒ คน), ขับรถเร็ว ๑๐.๘๑% (๑๖ ครั้ง), ตัดหน้ากระชั้นชิด ๔.๗๓% (๗ ครั้ง), ไม่มีความผิดตามมาตรการ ๔.๐๕% (๖ คน), อื่นๆ ๒.๗๐% (๔ คน), รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ๒.๐๓% (๓ คน), ขับรถย้อนศร ๑.๓๕% (๒ คน), หลับใน ๑.๓๕% (๒ คน), ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๐.๖๘% (๑ คน), ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ๐.๖๘% (๑ คน)

ประเภทถนน ถนนทางหลวง ๔๖.๗๔% (๔๓ ครั้ง), ถนนในอบต./หมู่บ้าน ๒๘.๒๖% (๒๖ ครั้ง), ถนนทางหลวงชนบท ๑๑.๙๖% (๑๑ ครั้ง), ถนนในเมือง/เทศบาล ๑๑.๙๖% (๑๑ ครั้ง), ถนนในอบจ. ๑.๐๙% (๑ ครั้ง)

จุดเกิดเหตุ ทางตรง ๘๑.๕๒% (๗๕ ครั้ง), ทางโค้ง ๑๘.๔๘% (๑๗ ครั้ง)

ช่วงอายุผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ๕๐-๕๙ ปี ๒๐.๔% (๒๑ คน), ๖๐-๖๙ ปี ๑๘.๔% (๑๙ คน), ๔๐-๔๙ ปี ๑๖.๕% (๑๗ คน), ๓๐-๓๙ ปี ๑๓.๖% (๑๔ คน), ๒๐-๒๙ ปี ๑๑.๗% (๑๒ คน), ๑๕-๑๙ ปี ๗.๘% (๘ คน), ๗๐ ปีขึ้นไป ๖.๘% (๗ คน), ๑-๑๔ ปี ๔.๙% (๕ คน)

การนำส่งโรงพยาบาล หน่วยกู้ชีพขั้นพื้นฐาน ๕๐.๔๙% (๕๒ คน), หน่วยกู้ชีพขั้นสูง ๒๗.๑๘% (๒๘ คน), อื่นๆ ๗.๗๗% (๘ คน), ไม่ทราบ ๖.๘๐% (๗ คน), มุลนิธิ/อาสาสมัคร ๔.๘๕% (๕ คน), ผู้ประสบเหตุ/ญาติ ๑.๙๔% (๒ คน), เจ้าหน้าที่ตำรวจ ๐.๙๗% (๒ คน)

ยานพาหนะสูงสุด รถจักรยานยนต์ ๘๑.๙% (๗๗ คัน), รถปิกอัพ/กระบะ ๗.๔% (๗ คัน), จักรยานยนต์พ่วงข้าง ๔.๓% (๔ คัน), รถเก๋ง ๓.๒% (๓ คัน), อื่นๆ ๒.๑% (๒ คัน), รถยนต์อเนกประสงค์ ๗ ที่นั่งขึ้นไป ๑.๑% (๑ คัน)

สถานะรถที่ประสบอุบัติเหตุ ไม่มีประกันภัย พ.ร.บ./ไม่ทราบ ๘๔.๐๔% (๗๙ คัน), มีประกันภัย/พ.ร.บ ๑๕.๙๖% (๑๕ คัน)

สถิติอุบัติเหตุทางถนน ประจำเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๘

- เกิดอุบัติเหตุ ๑๙ ครั้ง
- บาดเจ็บ (Admit) ๑๗ ราย เป็นชาย ๑๓ ราย หญิง ๔ ราย (ผู้ขับขี่ ๑๖ ราย คนเดินถนน ๑ ราย)
- เสียชีวิต ๒ ราย เป็นชาย ๒ ราย หญิง - ราย (ผู้ขับขี่ ๒ ราย)

/ผู้ประสบ...

ผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด เป็นคนในพื้นที่ตำบล ๗๘.๙๕% (๑๕ คน), คนในเขตจังหวัด ๑๕.๗๙% (๓ คน), คนนอกเขตจังหวัด ๕.๒๖% (๑ คน)

ช่วงเวลาเกิดเหตุสูงสุด ๒๑.๐๑-๐๐.๐๐ น. ๓๑.๕๘% (๖ ครั้ง), ๐๐.๐๑-๐๓.๐๐ น. ๑๕.๗๙% (๓ ครั้ง), ๐๖.๐๑-๐๙.๐๐ น. ๑๕.๗๙% (๓ ครั้ง), ๐๙.๐๑-๑๒.๐๐ น. ๑๕.๗๙% (๓ ครั้ง), ๑๘.๐๑ - ๒๑.๐๐ น. ๑๐.๕๓% (๒ ครั้ง) , ๑๒.๐๑-๑๕.๐๐ น. ๕.๒๖% (๑ ครั้ง), ๑๕.๐๑-๑๘.๐๐ น. ๕.๒๖% (๑ ครั้ง)

ลักษณะการชนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ไม่มีคู่กรณี ๗๓.๖๘% (๑๔ ครั้ง), ชนกับรถอีกคันหนึ่ง ๒๑.๐๕% (๔ ครั้ง) , ชนคนเดินเท้า ๕.๒๖% (๑ ครั้ง)

สาเหตุสูงสุด ขับรถเร็ว ๕๘.๓๓% (๑๔ ครั้ง) , ตีมีแล้วขับ ๒๐.๘๓% (๕ ครั้ง), ตัดหน้า กระชั้นชิด ๘.๓๓% (๒ ครั้ง) , ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ๔.๑๗% (๑ ครั้ง), ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๔.๑๗% (๑ ครั้ง), ทิศนวิสัยไม่ดี ๔.๑๗% (๑ ครั้ง)

พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ไม่สวมหมวกนิรภัย ๓๒.๒๖% (๑๐ คน), ขับรถเร็ว ๓๒.๒๖% (๑๐ คน), ตีมีแล้วขับ ๑๖.๑๓% (๕ คน), ตัดหน้ากระชั้นชิด ๖.๔๕% (๒ คน), ไม่มีความผิดตามมาตรการ ๖.๔๕% (๒ คน), ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ๓.๒๓% (๑ คน), ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ๓.๒๓% (๑ คน)

ประเภทถนน ถนนทางหลวง ๓๖.๘๔% (๗ ครั้ง), ถนนในเมือง/เทศบาล ๒๖.๓๒% (๕ ครั้ง), ถนนทางหลวงชนบท ๒๑.๐๕% (๔ ครั้ง), ถนนในอบต./หมู่บ้าน ๑๐.๕๓% (๒ ครั้ง), ถนนใน อบจ. ๕.๒๖% (๑ ครั้ง)

จุดเกิดเหตุ ทางตรง ๘๔.๒๑% (๑๖ ครั้ง), ทางโค้ง ๑๕.๗๙% (๓ ครั้ง)

ช่วงอายุผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ๓๐-๓๙ ปี ๒๑.๑% (๔ คน), ๕๐-๕๙ ปี ๒๑.๑% (๔ คน), ๖๐-๖๙ ปี ๒๑.๑% (๔ คน), ๑๕-๑๙ ปี ๑๕.๘% (๓ คน), ๒๐-๒๙ ปี ๑๐.๕% (๒ คน), ๔๐-๔๙ ปี ๑๐.๕% (๒ คน)

การนำส่งโรงพยาบาล หน่วยกู้ชีพขั้นพื้นฐาน ๔๒.๑๑% (๘ คน), หน่วยกู้ชีพขั้นสูง ๓๑.๕๘% (๖ คน), อื่นๆ ๒๑.๐๕% (๔ คน), ไม่ทราบ ๕.๒๖% (๑ คน)

ยานพาหนะสูงสุด รถจักรยานยนต์ ๙๔.๗% (๑๘ คัน), รถปิกอัพ/กระบะ ๕.๓% (๑ คัน)

สถานะรถที่ประสบอุบัติเหตุ ไม่มีประกันภัย พ.ร.บ./ไม่ทราบ ๘๙.๔๗% (๑๗ คัน), มีประกันภัย/พ.ร.บ. ๑๐.๕๓% (๒ คัน)

ประธาน ขอให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถอดบทเรียนการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการเมาแล้วขับ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การเกิดอุบัติเหตุบ่อยในพื้นที่ถนนก่อสร้างและทางโค้ง ให้จัดทำแผนการป้องกันล่วงหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว รณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% โดยเริ่มจากบริเวณศูนย์ราชการ จังหวัดพะเยา ไปยังพื้นที่โดยรอบ และในวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๘ จะมีการ Kick Off รณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ณ สี่แยกประตูกลอง ตำบลเวียง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และช่วยกันรักษาระเบียบวินัยจราจร

มติที่ประชุม

รับทราบสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพะเยา ห้วงเดือนเมษายนถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๘

๒.๒ ความคืบหน้างานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

นายธีรวิทย์ สุภาทิพย์ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย

สรุปความก้าวหน้าโครงการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๘

ผลงานสะสมทำได้ = ๓๓.๗๒๐ %

แผนงานสะสม = ๔๓.๖๒๙ %

ดังนั้น ผลงานสะสมช้ากว่าแผน = - ๙.๙๐๙ %

งานสัญญาที่	ความก้าวหน้างานสะสม (%)		หมายเหตุ
	แผนงาน	ผลงาน	
สัญญาที่ ๑	๓๐.๓๙๙	๒๘.๐๙๒	+๒.๓๐๗
สัญญาที่ ๒	๓๙.๓๕๗	๔๙.๗๘๔	-๑๐.๔๒๗
สัญญาที่ ๓	๓๐.๔๕๑	๕๖.๓๗๗	-๒๕.๙๒๖
Overall	๓๓.๗๒๐	๔๓.๖๒๙	-๙.๙๐๙

สรุปความก้าวหน้างานเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ทั้งโครงการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๘

สัญญาที่ ๑ ดำเนินการเวนคืนฯ ได้ ๙๗.๔๐ %

สัญญาที่ ๒ ดำเนินการเวนคืนฯ ได้ ๙๘.๑๗ %

สัญญาที่ ๓ ดำเนินการเวนคืนฯ ได้ ๙๘.๖๐ %

ในกรณีที่เจ้าของที่ดินไม่ยินยอมให้ทำการเวนคืน การรถไฟแห่งประเทศไทยจะอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๘ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

๑. ประกาศการเข้าครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นก่อนการเวนคืน โดยระบุเจ้าของมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน และกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทน เจ้าหน้าที่จะวางเงินค่าทดแทนไว้ ณ ที่ใดการประกาศต้องแจ้งให้เจ้าของที่ดินรับทราบ ไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน

๒. เมื่อได้จ่ายเงินค่าทดแทนแก่เจ้าของหรือวางเงินตามมาตรา ๔๖ แล้ว ก่อนเข้าครอบครองหรือใช้ประโยชน์อสังหาริมทรัพย์ ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งเจ้าของทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๙๐ วัน นับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนหรือวางเงิน

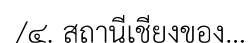
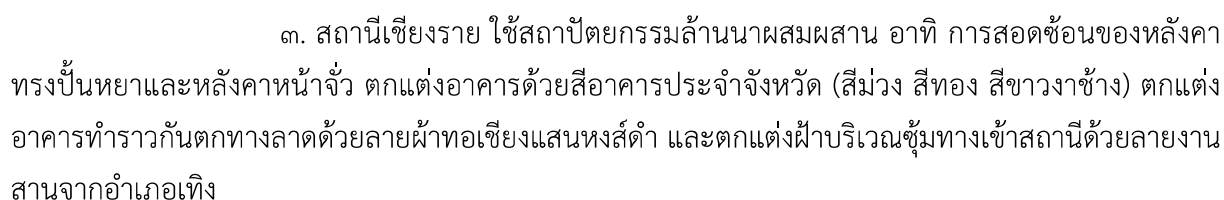
๓. กรณีที่มีความจำเป็นต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายทรัพย์สิน ให้เจ้าของดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และขนย้ายทรัพย์สินให้แล้วเสร็จ ถ้าเจ้าของไม่ดำเนินการภายในเวลาที่กำหนด ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเช่นนั้นได้เอง โดยให้เจ้าของเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย

๔. เจ้าหน้าที่เข้าครอบครองและใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์

การปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานี

๑. สถานีแพร่ ใช้ลายผ้าดอกสักออกแบบแฝงลายฉลุประดับอาคาร โทนสีอาคารสีขาวและเขียว กระเบื้องหลังคาลายไม้ธรรมชาติ





๔. สถานีเชียงของ นำเอาองค์ประกอบโรงงานมักกะสัน (อาคาร ๒๔๕๖) มาผสมผสานกับวัสดุสมัยใหม่ เพื่อให้มีความร่วมสมัย และยังคงเอกลักษณ์ของการรถไฟเอาไว้

CONCEPT DESIGN : สถานีเชียงของ



รูปแบบอาคารสามารถเล่าเรื่องราวถึงประวัติความเป็นมาอันยาวนาน และความเก่าแก่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการนำองค์ประกอบของอาคาร “โรงงานมักกะสัน (อาคาร 2465)” มาผสมผสานร่วมกับวัสดุสมัยใหม่ เพื่อให้อาคารมีความร่วมสมัย และยังคงเอกลักษณ์ของการรถไฟเอาไว้

STATE RAILWAY OF THAILAND

SRT



๕. ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง

CONCEPT DESIGN : ที่หยุดรถไฟบ้านสันป่าเหียง



นำรูปแบบทางสถาปัตยกรรม “ประตูดุ๊ย” ของศูนย์วิปัสสนาสากลไร่เชิญตะวันมาผสมผสาน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ โดยมีแนวคิดในการนำไม้เก่าที่ได้จากการเวนคืน มาทำการก่อสร้าง เพื่อการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า พร้อมกันนี้ยังสร้างคุณค่าในตัวสถานีด้วยการจัดพื้นที่ห้องโถงสถานีแสดงผลงานของเหล่าจิตรกรประจำจังหวัดแพร่ พะเยา และเชียงราย



๖. สถานีรถไฟสอง

CONCEPT DESIGN

การจัดแสดงผลงานศิลปินแห่งชาติ สถานีรถไฟสอง
โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ สัญญาที่ 1

ประนอม หานแปง
ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดง (ประณีตศิลป์-ศิลปะผ้าทอ) ในปี 2553

แนวคิดในการออกแบบ : นำลวดลายของผ้าพื้นเมืองประยุกต์ในรูปแบบสถาปัตยกรรมตกแต่งอาคาร เช่น ฝ้าเพดานหลังคา ราวกันตก แฉงกันสาด เน้นใช้สีพื้นต่างๆ ให้ดูสดใสเหมือนลายผ้า และใช้สีแดงที่เป็นสีประจำจังหวัดน่านในการออกแบบส่วนต่างๆ ของอาคาร

ผลงานหัตถศิลป์

ผลงานหัตถศิลป์



การกันฝนบริเวณชานชาลา นำไม้สักจากสิ่งปลูกสร้างที่ได้เวนคืนมาปรับใช้ในการสร้าง
 แผงกันฝนบริเวณชานชาลา ในรูปแบบฝาไหล ซึ่งเป็นภูมิปัญญาท้องถิ่นสถาปัตยกรรมล้านนามาปรับใช้

CONCEPT DESIGN : การกันฝนบริเวณชานชาลา



เลื่อนเปิดกรณีฝนไม่ตก
 เพื่อระบายอากาศ

เลื่อนปิดกรณีฝนตก
 เพื่อกันฝนสาด



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) ทั้งหมด ๕ แห่ง ได้แก่ สถานีแพร่
 สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเชียงรายได้ และสถานีเชียงของ ได้ย้ายจุดขนถ่ายสินค้า Container Yard
 จากสถานีแพร่ ไปยังสถานีเด่นชัย อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ สืบเนื่องจากพิจารณาเปลี่ยนแปลงแบบการ
 ก่อสร้างสถานีแพร่จากแบบในสัญญาที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่องและขอให้ปรับย้าย
 Container Yard จากสถานีแพร่ ไปยังสถานีเด่นชัย อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ ตามมติที่ประชุม
 คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดแพร่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
 โดยมีมติที่ประชุมเห็นชอบในหลักการให้เปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสถานีแพร่ จากแบบในสัญญา
 ที่เป็นคันดินถมสูงเป็นแบบสะพานรถไฟยาวต่อเนื่อง และเห็นชอบให้ปรับย้าย CY จากสถานีแพร่ไปยังสถานี
 เด่นชัย จังหวัดแพร่

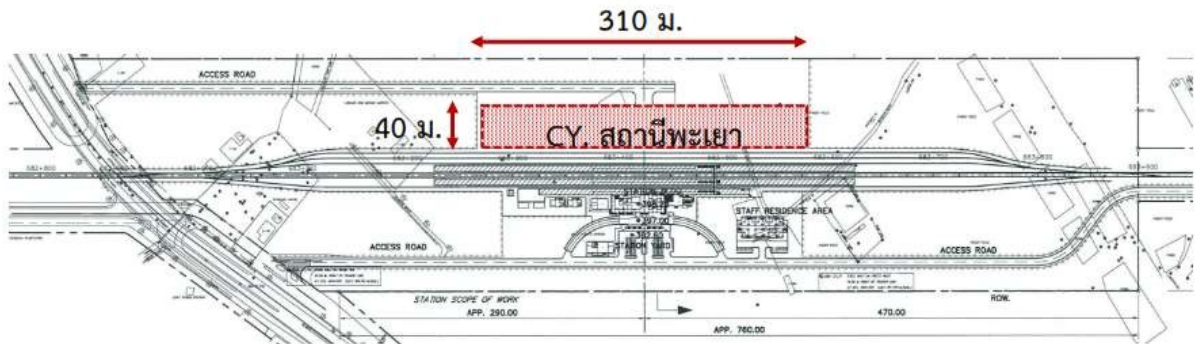


สัญญา	ตำแหน่ง CY	สถานะ
สัญญาที่ 1	สถานีเด่นชัย	ย้ายตำแหน่งจากสถานีแพร่
สัญญาที่ 2	สถานีพะเยา	ใช้รูปแบบตามสัญญา
	สถานีป่าแดด	ใช้รูปแบบตามสัญญา
สัญญาที่ 3	สถานีเชียงรายได้	ขยายขนาดเพื่อรองรับการขยายตัว
	สถานีเชียงของ	ส่วนขยายในอนาคต

CY สถานีเด่นชัย

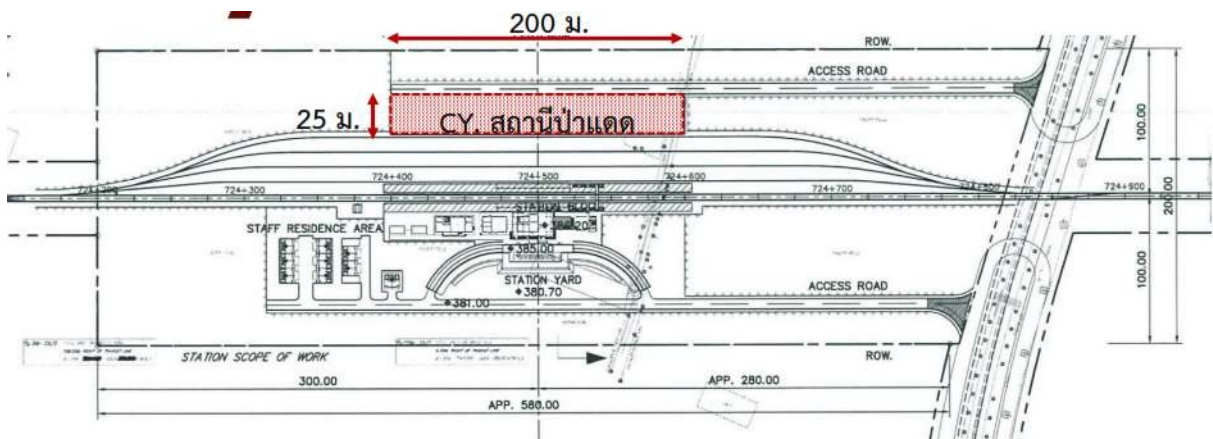


CY สถานีพะเยา



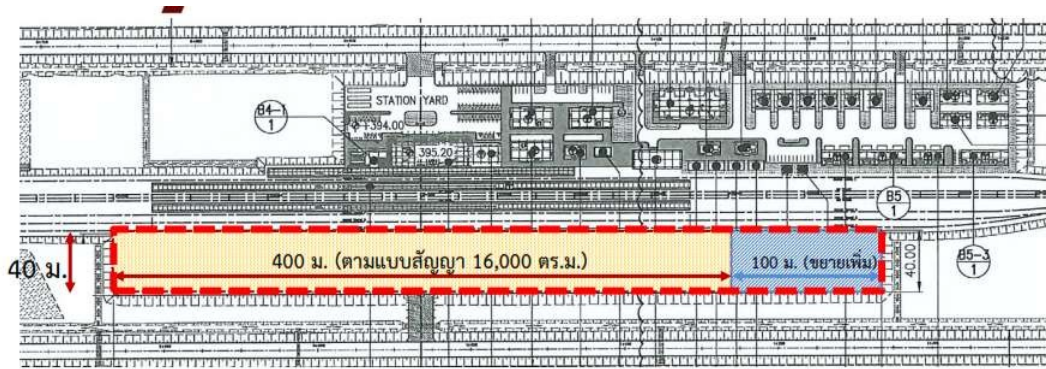
 CY. สถานีพะเยา ขนาดตามแบบคู่สัญญา 40x310 ม. = 12,400 ตร.ม.

CY สถานีป่าแดด



 CY. สถานีป่าแดด ขนาดตามแบบคู่สัญญา 25x200 ม. = 5,000 ตร.ม.

CY สถานีเชียงราย



CY. สถานีเชียงราย ส่วนขยายขนาดเพื่อรองรับการเติบโตของสินค้า 40x500 ม. = 20,000 ตร.ม. (เพิ่มจากแบบสัญญา 4,000 ตร.ม.)

CY สถานีเชียงของ ส่วนขยายในอนาคต



CY. สถานีเชียงของ ส่วนขยายในอนาคต ขนาด 80x450 ม. = 36,000 ตร.ม.

ทั้งนี้ ทุกสถานีได้ใช้การออกแบบ Universal Design ออกแบบสำหรับบุคคลทุกเพศ ทุกวัย ได้มีการหารือกับคณะกรรมการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส ประธานสภาคนพิการทุกประเภท และทูตอารยสถาปัตย์เชียงราย นำข้อมูลที่ได้มาจัดการ ออกแบบโดยคำนึงถึงเรื่องความเหมาะสมสำหรับผู้โดยสารทุกกลุ่ม ทุกสถานี ทุกขบวน และทุกตู้โดยสาร อาทิ ระดับทางเข้า-ออก ทางเชื่อมอาคารห้องน้ำกับชานชาลา ทางเชื่อมชานชาลากับพื้นที่ภายนอก ชานชาลา ความสูง ๑.๑๐ เมตร และข้อเสนออื่นๆ เพื่อสร้างหลักประกันการเข้าถึงบริการได้สะดวกถ้วนหน้า



/สรุปความก้าวหน้า...

สรุปความก้าวหน้างานอุโมงค์รถไฟ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๘

- อุโมงค์สอง จังหวัดแพร่ ความยาว ๑.๒ กม.

ผลงานสะสมทำได้	=	๓๓.๕๙ %
แผนงานสะสม	=	๕๓.๓๙ %
ผลงานสะสมช้ากว่าแผน	=	- ๑๙.๘๐ %

- อุโมงค์ยาว จังหวัดลำปาง ความยาว ๖.๒ กม.

ผลงานสะสมทำได้	=	๒๙.๗๒ %
แผนงานสะสม	=	๓๒.๓๖ %
ผลงานสะสมช้ากว่าแผน	=	+ ๒.๖๔ %

- อุโมงค์แม่กา จังหวัดพะเยา ความยาว ๒.๗ กม.

ผลงานสะสมทำได้	=	๓๑.๔๙ %
แผนงานสะสม	=	๔๓.๓๔ %
ผลงานสะสมเร็วกว่าแผน	=	๑๑.๘๕ %

- อุโมงค์ดอยหลวง จังหวัดเชียงราย ความยาว ๓.๔ กม.

ผลงานสะสมทำได้	=	๒๘.๒๒ %
แผนงานสะสม	=	๓๙.๘๙ %
ผลงานสะสมเร็วกว่าแผน	=	๑๑.๖๗ %

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำ MOU บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ “การพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งทางรางและโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและโลจิสติกส์ ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย” ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับมหาวิทยาลัยพะเยา เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยมีนักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมและศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา ร่วมออกแบบสถาปัตยกรรมในโครงการ ฯ มีการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชน นำเสนอความคืบหน้าของโครงการ ฯ ต่อหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ผ่านสภากาแพ และ กรอ.กลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนบน ๒ และดำเนินแก้ไขปัญหาและข้อร้องเรียนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง โดยกำชับผู้ปฏิบัติงานโครงการในการดูแลความเรียบร้อยไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ปรับปรุงการระบาย น้ำไม่ให้มีน้ำท่วมขังพื้นที่โดยรอบ รวมถึงมาตรการป้องกันการเกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก สำหรับขั้นตอนต่อไป คือ การสร้างรางรถไฟจะเริ่มดำเนินการในเดือนตุลาคม ๒๕๖๘ กำหนดแล้วเสร็จเดือนตุลาคม ๒๕๖๙ จากนั้นเป็นการติดตั้งระบบสัญญาณและโครงข่ายสื่อสาร กำหนดแล้วเสร็จเดือนมกราคม ๒๕๗๑

ประธาน ช่วงนี้ฤดูฝน ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยระวังเรื่องการถมดินที่ต้องไม่ขวางเส้นทางน้ำอิง ทั้งนี้ให้ประสานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ด้วย

นายบุญชู กุพทาโนชญ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพะเยา ขอขอบคุณการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ก่อสร้าง ทางรถไฟสายนี้ให้กับจังหวัดลำนานาตะวันออก ทางภาคเอกชนได้ดำเนินการติดตามการดำเนินการมาโดยตลอด และขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ ให้ผู้รับจ้างดูแลผิวทางจราจรไม่ให้ชำรุด หากชำรุด

ให้รับดำเนินการแก้ไขโดยการซ่อมด้วยวัสดุที่เหมาะสม หลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปิดทับเพราะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ขอให้ติดไฟส่องสว่าง แจ้งเตือนประชาชนบริเวณที่มีการก่อสร้าง รวมถึงใช้วัสดุก่อสร้างในชุมชนจะทำให้เกิดรายได้และเกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่

นายกมลสันต์ ศรีวิราช ประธานหอการค้าจังหวัดพะเยา ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอข้อมูลการก่อสร้างถนนขนานทางรถไฟ (Local Road) ที่เชื่อมต่อทางแยกทางร่วมกับรถไฟทางคู่ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาที่ดินบริเวณใกล้เคียงติดขอบตาดำ การสัญจรเข้าและออกได้โดยสะดวก ทำถนนทางเบี่ยงโดยไม่กระทบผิวจราจรเดิม และการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ TOD (Transit Oriented Development) การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะซึ่งอนาคตอาจกำหนดเป็นพื้นที่พิเศษ นอกจากนี้ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่ดินที่ติดพื้นที่รถไฟระบบระบายน้ำ บริเวณที่ที่ดินที่เอกชนได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้พื้นที่ใกล้ที่ดินที่ระบายน้ำท่วม จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยบูรณาการกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่และผู้ที่ได้รับผลกระทบ

นายธีรวิทย์ สุภาพิย์ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย จะกำชับหน่วยงานไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเมื่อทำทางเบี่ยงเสร็จจะทำให้ผิวจราจรไม่ให้เกิดผลกระทบที่ดินข้างทางรถไฟจะไม่ให้เป็นพื้นที่ติดขอบตาดำจะเป็นเส้นทางเลียบริกไฟเรื่องการระบายน้ำได้หารือกับเทศบาลเมืองดอกคำใต้แล้ว ส่วนบ่อดินได้เข้าไปจัดการทุกจุดแล้ว

นายเจนวิทย์ ปัญญา ขนส่งจังหวัดพะเยา ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างที่จอดรถสาธารณะ หน้าสถานีรถไฟพะเยาอย่างพอเพียง รองรับรถยนต์โดยสาร หมวด ๔ คือ รถโดยสารประจำทางที่มีจุดต้นทางและปลายทางระหว่างอำเภอกับจังหวัด หรือระหว่างอำเภอกับอำเภอ ในเขตจังหวัด

นายธีรวิทย์ สุภาพิย์ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดให้มีจุดจอดรถสาธารณะในทุกๆ สถานีใหญ่

ประธาน การศึกษาข้อมูล TOD (Transit Oriented Development) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์บรรเทาปัญหาการจราจรและการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจัดการที่ต้นเหตุ คือ พฤติกรรมของผู้เดินทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปริมาณผู้โดยสาร และรถไฟให้บริการสาธารณะ เป็นต้น ให้ทำผังเมืองรวม มอบหมายสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยาร่วมกับแขวงทางหลวงพะเยาและกรมทางหลวง บูรณาการข้อมูลและดำเนินการร่วมกัน ขอให้กรมทางหลวงออกแบบเชื่อมโยงการคมนาคมพื้นที่โดยรอบให้มีการสัญจรอย่างทั่วถึง ลดปัญหาด้านการคมนาคมอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับอุโมงค์รถไฟแม่กา หากแล้วเสร็จผู้โดยสารรถไฟสามารถชมทิวทัศน์ข้างทางที่สวยงาม เกิดการท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งเชื่อมโยงการเดินทางไปยังด่านชายแดนถาวรบ้านฮวกได้ในอนาคต

มติที่ประชุม รับทราบความคืบหน้างานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ และขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับประเด็นของประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพะเยา และประธานหอการค้าจังหวัดพะเยา พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหา

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

๓.๑ จัดทำรายละเอียดเพื่อประกอบการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นการพัฒนา
โครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
นายธิตีพัทธ์ รุ้หลัก ผู้แทนกรมทางหลวง

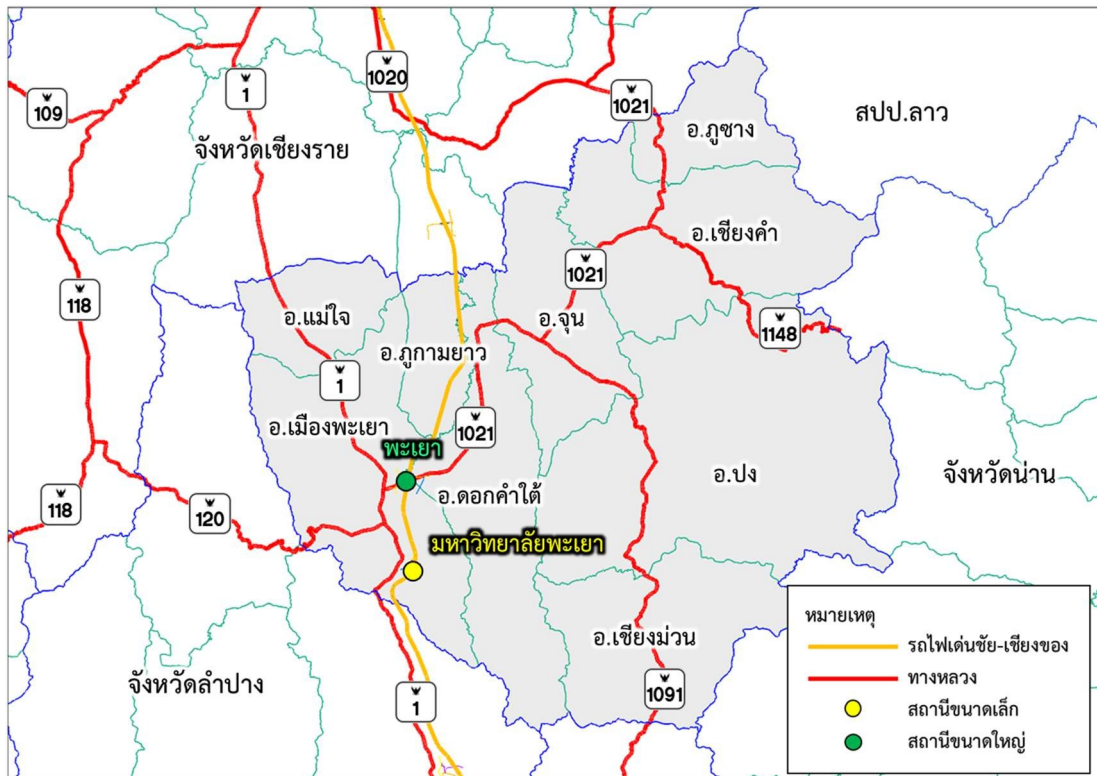
กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact) ที่อาจเกิดขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในภาพรวม เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงไปยังสถานีรถไฟ ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ และสิ้นสุดสัญญา ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๙

ในการศึกษาได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น ๓ ส่วน คือ ๑) การศึกษาเกณฑ์และปัจจัยที่เหมาะสมต่อการพิจารณาเส้นทางโครงการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ควบคู่ไปกับแนวโน้มการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การเดินทางและขนส่งสินค้า รวมถึงการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟในอนาคต และความสอดคล้องกับการวางผังเมืองของหน่วยงานในท้องถิ่นและชุมชน ๒) ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE/EIA Checklist) ของเส้นทางโครงการที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา ๓) พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการการคมนาคมขนส่งทางถนนและการขนส่งในรูปแบบอื่น ได้รับความสะดวกสบายการเดินทางไร้รอยต่อ

โดยขอบเขตการศึกษาดังนี้

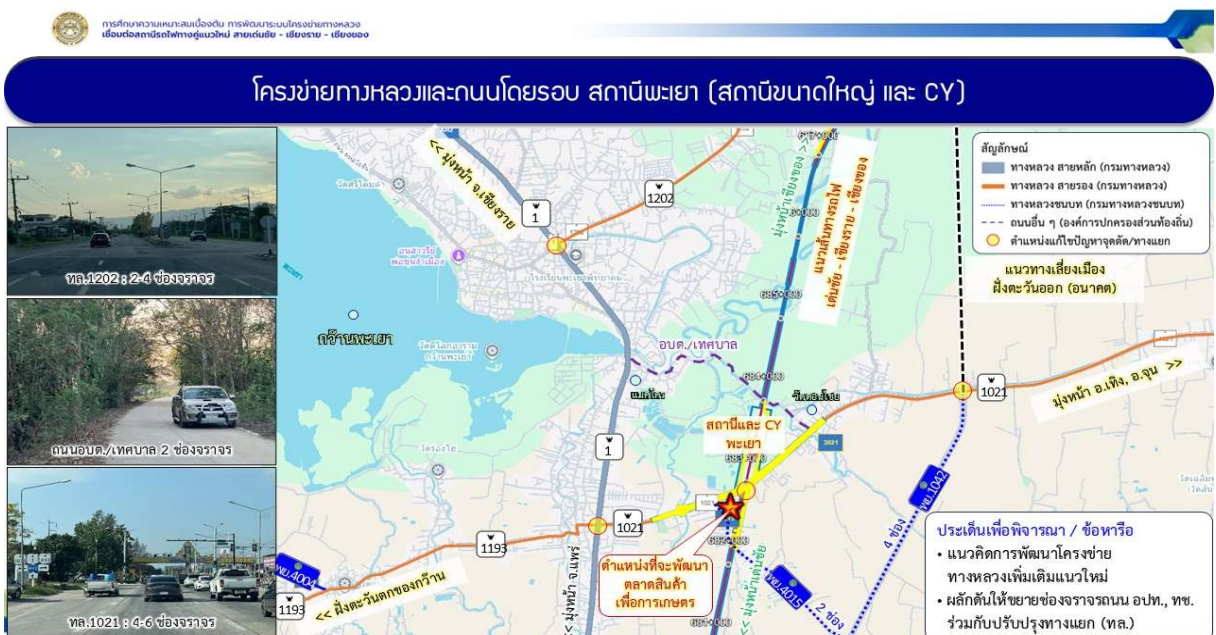
- ๑) การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
- ๒) การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- ๓) การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเมืองจากกิจกรรมรถไฟ
- ๔) การศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่เกิดจากสถานีรถไฟ และการพัฒนาเมือง
- ๕) การศึกษาด้านวิศวกรรมและรูปแบบการพัฒนาทางหลวง
- ๖) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- ๗) การมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๘) การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ
- ๙) การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย -

เชียงใหม่



รูปรายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดพะเยา

พื้นที่จังหวัดพะเยามีสถานีรถไฟที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการศึกษาจำนวน ๒ สถานี ได้แก่ สถานีเชียงรายซึ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่และรวมถึงย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) และสถานีมหาวิทยาลัยพะเยาซึ่งเป็นสถานีขนาดเล็ก โดยทั้งสองสถานีมีลักษณะเฉพาะตัวและต้องมีการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมโดยรอบสถานีที่แตกต่างกัน เพื่อให้ผลการดำเนินการตามขอบเขตการศึกษา ๓) ถึง ๕) สอดคล้องกับการวางแผนพัฒนาจังหวัดและการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่นๆ จึงมีความจำเป็นต้องได้รับรายละเอียด ข้อคิดเห็น และแผนพัฒนาต่างๆ จากจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่ โดยจัดส่งข้อมูลรายละเอียดในรูปแบบ Shape File หรือ ตำแหน่งพิกัดได้ที่ PlanningSection@doh.go.th



/โครงข่าย...

โครงการทางหลวงและถนนโดยรอบ สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา (สถานีขนาดเล็ก)



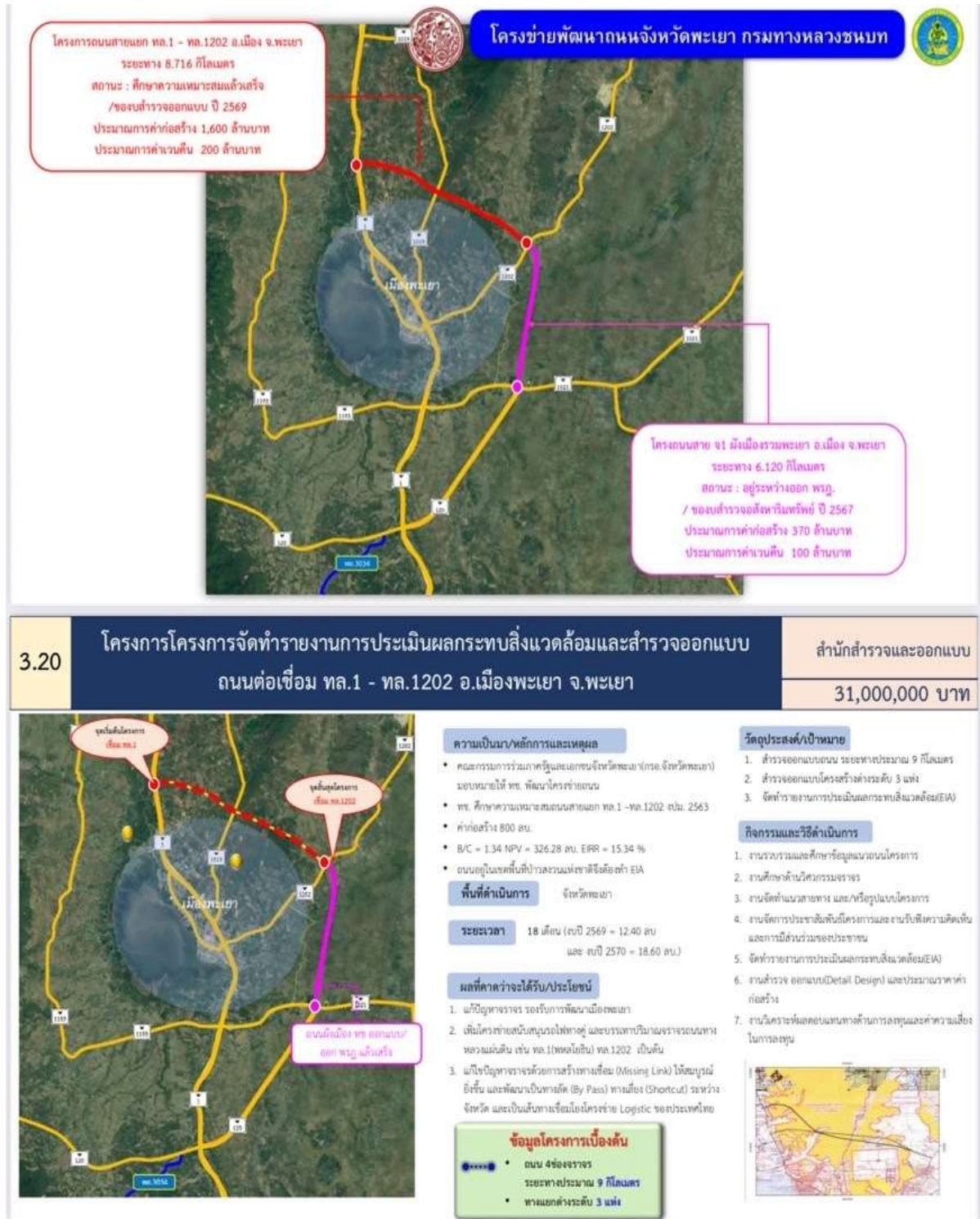
ประธาน ให้สำนักงานจังหวัดพะเยาเป็นตัวกลางรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องของแต่ละหน่วยงานให้กรมทางหลวง **นายศราวุธ ยิ่งสกุล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพะเยา** ขอให้กรมทางหลวงดำเนินการศึกษาข้อมูลปริมาณการจราจรเส้นทางถนน จุดตัดทางแยกต่าง ๆ ซึ่งทางหลวง พย ๓๐๓๔ ทางเข้ามหาวิทยาลัยพะเยา ทางหลวงชนบทพะเยาได้โอนไปให้มหาวิทยาลัยพะเยาบริหารจัดการและรักษาต่อแล้ว ส่วนเส้นทาง พย ๑๐๔๒ ได้ดำเนินการก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ต้องการให้กรมทางหลวงพัฒนาเส้นทางอื่นมากกว่า และการขยายถนนทางหลวงจุดย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) CY สถานีพะเยา ขอให้พิจารณาก่อสร้างเส้นทางสายใหม่ มากกว่าทางหลวง หมายเลข ๑ และ ทางหลวง หมายเลข ๑๐๒๑ การศึกษา EIA ขอให้ครอบคลุมพื้นที่โดยรอบและพื้นที่อนุรักษ์ด้วย

นายหัสนัย แก้วกุล ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดพะเยา ขอให้กรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการศึกษารูปแบบทั้งต้นทางและปลายทาง (อ.เด่นชัย จ.แพร่ - อ.เชียงของ จ.เชียงราย) ก่อนดำเนินการก่อสร้าง และขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแก้ไขปัญหาที่ดินสโลตไกล์ทางรถไฟ เพราะส่งผลกระทบต่อเจ้าของที่ดินในพื้นที่ข้างเคียง เนื่องจากมีปริมาณการขุดหลุมดินที่ลึก ทักษะภาพไม่สวยงามและไม่มีความปลอดภัย และให้ระบุพิกัดตำแหน่งที่ดินที่จะดำเนินการขุดดินมาก่อสร้างคันดินรถไฟ ให้ชัดเจนว่านำดินบริเวณไหนมาดำเนินการก่อสร้างก่อนการขุดดินบริเวณดังกล่าว ขอให้แก้ไขปัญหาหน้าท่วมซ้ำซากทางหลวงหมายเลข ๑ บริเวณหน้าโรงพยาบาลพะเยาราม และพิจารณาก่อสร้างทางหลวงเชื่อมสถานีรถไฟเชียงรายไปยังสนามบินนานาชาติแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย เนื่องจากประชาชนพะเยาจะได้รับประโยชน์จากเส้นทางไปสนามบินดังกล่าว นอกจากนี้การออกแบบถนนต้องรองรับน้ำหนักรถบรรทุกด้วย จะได้ไม่ต้องซ่อมแซมบ่อย

นายนิติพัทธ์ ฐีหลัก ผู้แทนกรมทางหลวง การทำ Overpass ทางยกระดับ และ Underpass ทางลอด นั้นไม่คุ้มค่า การดำเนินงานในพื้นที่พะเยาและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจประชาชนโดยรอบ ควรจะทำเส้นทางถนนเลี่ยงเมือง Bypass มากกว่า ตั้งแต่แยกเกษตรสุข ไปถึงแยกขุนเดช และจะดำเนินการพิจารณาขยายถนนทางหลวงให้ได้ ๔ ช่องจราจร บริเวณสถานีบ้านโทกวาก สถานีดงเจน สถานีบ้านร้อง และสถานีบ้านใหม่

/นายศราวุธ...

นายศราวุธ ยิ่งสกุล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพะเยา ทางหลวงชนบทพะเยาได้จัดทำ One Page Information โครงการพัฒนาทางหลวงจังหวัดพะเยา โครงการถนนสายแยก ทล.๑ - ทล.๑๒๐๒ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ระยะทาง ๘.๗๑๖ กิโลเมตร ซึ่งจะเริ่มศึกษาความเหมาะสมและขอบบสำรวจออกแบบปี พ.ศ. ๒๕๖๙



ประธาน การศึกษาผังเมืองรมนั้นสำคัญ โดยเฉพาะพื้นที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ พื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และพื้นที่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ขอให้สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา นำข้อมูลผังเมือง ให้กรมทางหลวงด้วย

มติที่ประชุม ให้สำนักงานจังหวัดพะเยารวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ส่งให้ กรมทางหลวง ภายในวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๘

๓.๒ แผนการขยายถนนจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร บริเวณ ทล.๑๐๒๑ ช่วง สามแยกห้วยข้าวก่ำ-ต.ทุ่งรวงทอง ระยะทางรวม ๑๕ กม. และบริเวณ ทล.๑๒๐ ช่วง แยกเกษตรสุข-หน้าวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีพะเยา ระยะทาง ๑๐ กม. เพื่อเชื่อมต่อแผนการขยายถนน ทล.๑๒๐ สายแม่นาเรื่อ - แม่ชะจาน

นายสมัย จันทรทัต ผู้แทนแขวงทางหลวงพะเยา



ทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๓ ช่วงที่เหลือ ถึงพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ ไม่สามารถจัดตั้งงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้ เนื่องจากเคยศึกษาเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๗/๒๕๕๘ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาไม่เห็นชอบได้ทำการศึกษาใหม่ ซึ่งระยะเวลาล่วงเลยกว่ากำหนด จึงได้จัดตั้งงบประมาณศึกษาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ อีกครั้ง ส่วนช่วงปลาย ช่วงสามแยกห้วยข้าวก่ำ – ต.ทุ่งรวงทอง /คาดว่า...

คาดว่าจะสามารถจัดตั้ง งบประมาณหลังการศึกษาผลกระทบพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ผ่านเรียบร้อยแล้ว และขอให้แนวทางหลวงพะเยาขยายช่องจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข ๑๒๐ จากแยกเกษตรสุขถึงวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีพะเยา จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งบริเวณ ทล.๑๒๐ ช่วง กม.๐ – กม.๑๐ ไม่ได้อยู่ในโครงการศึกษาออกแบบ ส่วนเส้นทางไปอำเภอวังเหนือ อยู่ในขั้นตอนการศึกษา EIA เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านอุทยานแห่งชาติ ดอยหลวง ตั้งแต่ กม.๑๐ บรรจบสามแยกเวียงป่าเป้า กรมทางหลวงจ้างที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมและผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ส่วน กม.๐ – กม.๓๐ เนื่องจากอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติดอยหลวง กรมทางหลวง ได้ออกแบบ การก่อสร้าง และจัดตั้งงบประมาณ แต่ยังไม่ได้อบรมหมายการดำเนินการยัง ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวง จ้างที่ปรึกษา ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมสถานีรถไฟทางคู่ แนวใหม่ เป็นโครงการใหม่ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเชื่อมต่อสถานีรถไฟกับถนนทางหลวง เนื่องจากเป็นจุดขนถ่ายสินค้า กรมทางหลวงจ้างที่ปรึกษาศึกษาสถานีพะเยา ให้คำแนะนำ จุดใดสามารถ ก่อสร้างการเชื่อมโยงสถานีรถไฟหรือเวนคืนที่ดิน ระยะเวลาศึกษา ๕๔๐ วัน

นายศราวุธ ยิ่งสกุล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพะเยา ขอให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างจุดกลับรถ ขนาดใหญ่ในเส้นทาง ทล.๑๒๐ บริเวณแยกเกษตรสุข เนื่องจากที่ผ่านมารถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ดำเนินกลับรถ บริเวณหัวสะพาน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

นายเจนวิทย์ ปัญญา ขนส่งจังหวัดพะเยา ขอให้กรมทางหลวงทำถนนเลี่ยงเมือง (Bypass) ตั้งแต่แยก เกษตรสุข - อำเภอแม่ใจ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว รวมถึงประหยัดเวลา ในการเดินทางระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดเชียงราย โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองจังหวัดพะเยาซึ่งมี แยกไฟสัญญาณจราจรหลายแห่ง ถนนหมายเลข ทล.๑๑๙๓ ของกรมทางหลวง ดูแลโดย แขวงทางหลวงพะเยา ถ้าจะขยายตลอดทั้งเส้นมีข้อจำกัดคือ เขตทางแคบและของบ้านเรือนประชาชนประชิดเขตทาง ถ้าเวนคืนเพื่อขยาย ตลอดเส้นจะมีผลกระทบพอสมควร อีกทั้งยังมีเมืองโบราณบ้านเหวียน ซึ่งรอพิจารณาขึ้นทะเบียน กับกรมศิลปากร ดังนั้นถ้าจะขยายถนนนอกจากเวนคืนแล้ว ยังต้องพิจารณาจัดทำรายงาน EIA ประกอบ การดำเนินการอาจยุ่งยากกว่าเส้นทางอื่นๆ

ประธาน ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาศึกษาเส้นทางจากวังเหนือมายังจังหวัดพะเยาแยกไปทางอำเภอแม่ใจด้วย

มติที่ประชุม รับทราบความคืบหน้าแผนการขยายถนน จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ช่วง สามแยกห้วยข้าวก่ำ-ต.ทุ่งรวงทอง ระยะทางรวม ๑๕ กม. และบริเวณ ทล.๑๒๐ ช่วง แยกเกษตรสุข – หน้าวิทยาลัย เกษตรและเทคโนโลยีพะเยา ระยะทาง ๑๐ กม. เพื่อเชื่อมต่อแผนการขยายถนน ทล.๑๒๐ สายแม่จันเรื่อ – แม่ชะจาน และให้สำนักงานจังหวัดพะเยารวบรวมจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดพะเยา

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่อง อื่นๆ

นายหัตถ์ชัย แก้วกุล ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดพะเยา ขอเสนอให้ขยายถนน เส้นทางอำเภอเชียงม่วน จังหวัดพะเยา ไปยังอำเภอสอง จังหวัดแพร่ ระยะทาง ๕๗ กิโลเมตร (ทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๐) เพื่อให้เกิด การเชื่อมโยงเส้นทางกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ อย่างแท้จริง (เชียงใหม่ – เชียงคำ – ปง – เชียงม่วน -น่าน และ เชียงม่วน - สอง) และขอให้กวาดขันรถบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการร่วมกัน

/ไม่ว่าจะเป็น...

ไม่ว่าจะเป็นแขวงทางหลวงพะเยา แขวงทางหลวงชนบทพะเยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะถนนพระอุบาลี (ถนนเลียบเมืองพะเยา รับผิดชอบโดยแขวงทางหลวงชนบทพะเยา) มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๒๑ (ไปดอกคำใต้) แนวถนนมุ่งไปสู่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ตัดผ่านถนนอบจ.พย.ถ. ๑๐๐๑๑ (บ้านสันจกปก) สิ้นสุดโครงการถนนสาย จ ๑ และเริ่มต้นโครงการถนนสาย จ ๒ ที่กิโลเมตรที่ ๐+๐๐๐ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย พย.๔๐๑๕ (บ้านจำป่าหวาย) มีสะพานข้ามแยกเกษตรสุข (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลขหนึ่ง) จนไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ ๗+๑๕๐ บรรจบกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๐ ไปอำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง โดยก่อสร้างถนนเป็นผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีต รวม ๔ ช่องจราจรไป-กลับระยะทาง ๘.๘๙๙ กิโลเมตร มีจำนวนรถบรรทุกวิ่งผ่านปริมาณมาก เกิดการชำรุดหลายจุด และไฟส่องสว่างชำรุดบ่อยเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร

นายบุญชู กุพทาโนชญ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพะเยา ขอขอบคุณแขวงทางหลวงชนบทพะเยาที่ติดตั้งเครื่องนับเวลาถอยหลังสัญญาณไฟจราจร บริเวณสี่แยกถนนพระอุบาลีเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ แต่พื้นที่บางจุด เช่น แยกเกษตรสุข ตั้งระยะเวลานานเกินไป ทำให้ช่วงกลางคืนต้องรอสัญญาณไฟนาน บริเวณนั้นเป็นพื้นที่เปลี่ยนคู่มือไม่ปลอดภัย ขอให้ปรับการตั้งเวลาในตอนกลางคืนให้เหมาะสมด้วย นอกจากนี้ถนนพระอุบาลีชำรุดเสียหายบ่อย ขอให้ทำสัญลักษณ์ที่ชัดเจนว่าถนนส่วนใดชำรุดโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์อันตรายมาก

นายกมลสันต์ ศรีวิราช ประธานหอการค้าจังหวัดพะเยา เห็นควรให้มีการจัดทำแผนการจราจรช่วงเทศกาลของจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วงเทศกาลรถติดมาก หากที่จอดรถยาก การจราจรช่วงเทศกาลควรจัดทำเป็นรูปแบบเฉพาะและมีจุดจอดรถให้เพียงพอต่อนักท่องเที่ยวโดยบริเวณลานพ่อนางเมืองจนถึงลานอเนกประสงค์หลังเทศบาลเมืองพะเยา นอกจากนี้เส้นทางไปป่าแดงช่วงกลางคืนรถจักรยานยนต์ที่ปรับแต่งท่อรถขับรมีเสียงดังขอให้กวดขันวินัยจราจรอย่างจริงจัง

นายศราวุธ ยิ่งสกุล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพะเยา แขวงทางหลวงชนบทพะเยาจะนำปัญหาที่เกิดขึ้นไปแก้ไขโดยเร็ว แต่ทางหลวงชนบทพะเยาไม่มีรถกระเช้าต้องยืมที่เชียงราย จึงทำให้การซ่อมไฟฟ้าส่องสว่างล่าช้า ช่วงนี้ฤดูฝนฝนตกไฟดับบ่อย อย่างไรก็ตามจะรีบแก้ไขปัญหานี้โดยเร็วที่สุด

ประธาน คงต้องดำเนินการไปตามแผนงาน ขอให้กรมทางหลวงเมื่อศึกษาแล้วควรเร่งดำเนินการทันทีทางหลวงหมายเลข ๑๒๐ เส้นทางแคบและมีด เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๘ กงสุลใหญ่สาธารณรัฐประชาชนจีน ประจำจังหวัดเชียงใหม่ ได้เดินทางเยือนจังหวัดพะเยา ซึ่งกงสุลใหญ่สาธารณรัฐประชาชนจีน ประจำจังหวัดเชียงใหม่แจ้งว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการสินค้าเกษตรของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ โดยขนส่งผ่านรถไฟทางคู่เด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ แล้วผ่านทางเรือไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

นายเจนวิทย์ ปัญญา ขนส่งจังหวัดพะเยา สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาจะดำเนินการออกหน่วยขังน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่ให้มากขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาได้บูรณาการดำเนินงานร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทพะเยา หากพบเห็นรถบรรทุกจอดข้างทางนอกจุดจอด สามารถแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้หรือโทรศัพท์สายด่วน (Hotline) ๑๕๘๔ กรมการขนส่งทางบก

นายสมัย จันทรทัต ผู้แทนแขวงทางหลวงพะเยา เรื่องกล้องจับวินัยจราจรเป็นของตำรวจทางหลวง ทั้งนี้
แขวงทางหลวงพะเยาจะประสานตำรวจทางหลวง กรณีรถบรรทุกหนักกรมทางหลวงจะมีเครื่องชั่งน้ำหนักรถถาวร
รถบรรทุกหนักที่ขั้วระยะทางไกลจะไม่มีปัญหาแต่รถบรรทุกเล็กจะวิ่งหลบเส้นทาง

นายหัตถ์ชัย แก้วกุล ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดพะเยา ขอให้ตำรวจทางหลวงใช้รถตรวจการณ์
ลาดตระเวนมากกว่าตั้งด่านตรวจจับ

เลิกการประชุม เวลา ๑๑.๕๐ น.

ทศพล ยุทธโยธีย์

(นายทศพล ยุทธโยธีย์)

นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ

ผู้จัดรายงานการประชุม



(นางสาวตฤณกร กันทะโรจน์)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด

ผู้ตรวจรายงานการประชุม