

(สำเนา)

รับที่ ๘๘๖/๒๕๖๗ วันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
กระทู้ถามแยกเฉพาะที่ ๔๔๓

สภาผู้แทนราษฎร

๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ปัญหาการเดินทางโดยรถสาธารณะในพื้นที่เขตสายไหม เขตบางเขน และเขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร
กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

เนื่องด้วยปัญหาการเดินทางผ่านระบบขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารในพื้นที่แขวงออเงิน เขตสายไหม แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน และแขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว ต่อเนื่องกับพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจริง ๆ แล้ว พื้นที่โดยรอบไม่เฉพาะแขวงดังกล่าว มีปัญหาการขนส่งมวลชนในหลาย ๆ ด้าน ดังนี้

๑. การไม่มีรถโดยสารประจำทางสาธารณะในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่เขตสายไหม ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีการตัดเส้นทางใหม่ขึ้นมา เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนหมู่บ้านและจำนวนประชากรในเส้นถนนเทพารักษ์ มีป้ายและที่จอดรถประจำทาง แต่ไม่มีรถโดยสารให้บริการ จากประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) เรื่อง การกำหนดเส้นทางสำหรับการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน ๒๕๘ เส้นทาง ได้แก่ สาย ๑-๒๖ วงกลมสายไหม-เทพารักษ์ สาย ๑-๒๘ รังสิต-ถนนสายไหม-บางเขน และสาย ๑-๕๑ แยกลำลูกกา-มีนบุรี โดยปัจจุบันก็ยังไม่มีการประกาศให้ผู้บริการได้ยื่นสิทธิ์ในการเดินรถตามสัมปทานอย่างเป็นทางการหรือในพื้นที่แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว จากถนนลาดปลาเค้าต่อเนื่องถึงถนนลาดพร้าว-วังหิน มีสาย ๒-๕๔ วงกลมสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต-โชคชัย ๔ และสาย ๒-๕๕ วงกลมวิภาวดีรังสิต-ลาดปลาเค้า โดยปัจจุบันก็ยังไม่มีการประกาศคัดเลือกผู้ให้บริการการเดินรถอย่างเป็นทางการเช่นกัน

๒. รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวในปัจจุบัน มีปัญหาที่ทำให้ผู้ใช้บริการต้องรอรถเป็นเวลานาน เช่น บริเวณพื้นที่แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว บริเวณเส้นลาดปลาเค้า (สาย ๑-๓๓ บางเขน-สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ) ถนนประเสริฐมนูกิจ (สาย ๑๗๘ วงกลมสวนสยาม-นวลจันทร์-เกษตร, สาย ๑-๓๒E บางเขน-ทางด่วน-สถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู และสาย ๑-๖๒ มีนบุรี-กระทรวงพาณิชย์) สาเหตุมีหลายปัจจัย เช่น ไม่มีพนักงานขับรถ, การมองว่าเป็นสายเส้นทางที่รายได้น้อย, เป็นสาย Feeder ในย่านจึงไม่ได้บรรจุจำนวนรถออกให้บริการมากเท่าที่ควร, ปัญหาเรื่องการชาร์จไฟฟ้านอกเส้นทาง, ผู้โดยสารอาจไม่รู้จักสายรถเมล์และเส้นทางให้บริการมากนักเพราะขาดการประชาสัมพันธ์

๓. การเดินรถควบคู่ไปกับการทับซ้อนของสัมปทานรถ และไม่มีสัมปทานรถบริการท้องถิ่นในย่านนั้น ๆ ทำให้ไม่สามารถเดินรถโดยสารสาธารณะเต็มกำลัง เช่น สาย ๑๙๖ บางเขน-ลาดปลาเค้า-สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว ซึ่งปัจจุบันยุติการให้บริการไปแล้ว บางพื้นที่รถโดยสารท้องถิ่นก็ยังมีผู้ใช้บริการจำนวนมากอยู่ตลอดวัน เมื่อจำนวนเที่ยววิ่งรถโดยสารไม่ถึง ผู้โดยสารจึงใช้บริการสองแถวที่ผู้โดยสารแน่นทุกเที่ยว ซึ่งไม่ใช่ผู้ให้บริการรถโดยสารท้องถิ่นทุกรายจะพัฒนาตัวรถและการให้บริการ ดังนั้น ทางเลือกที่ดีในการให้บริการรถสาธารณะจึงควรมีลักษณะเป็นรถเมล์ที่รองรับการใช้งานของทุกคน โดยมีขนาดรถตามความเหมาะสมของจำนวนผู้ใช้บริการและสภาพถนน

(โปรดพลิก)

เมื่อมีการประกาศการเพิ่มเส้นทางเดินรถตามประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ข้างต้น และเห็นเหตุสมควรให้มีการดำเนินการเปิดประมูลผู้ให้บริการได้เป็น เวลานานแล้ว แต่ตามข้อเท็จจริงที่มีการตอบในราชกิจจานุเบกษาถึงปัญหาในกระทู้ถามก่อนหน้านั้นเป็นคำตอบ ที่ไม่สามารถชี้แจงให้ตรงประเด็นและไม่เห็นถึงการมุ่งหมายแก้ไข้ปัญหา จึงขอเรียนถามว่า

๑. ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบคือกรมการขนส่งทางบกเคยมีการประเมิน หรือมีผลของการ ประเมินรอบการวิ่งของรถเอกชนหรือรถในหมวด ๔ ที่วิ่งในเส้นทางวงกลมสายไหมเทพรัศมี ๑-๒๖ และเส้นทาง สายไหม-บางเขน ๑-๒๘ หรือไม่ เป็นไปตามข้อตกลงสัญญาที่ทำไว้หรือไม่ อย่างไร กระทรวงคมนาคมและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงปัญหาที่เกิดกับประชาชน จากปัญหาคุณภาพของรถหมวด ๔ รวมถึงความต้องการ ของประชาชนในบริเวณนั้นหรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. จากจำนวนประชากรและจำนวนของหมู่บ้านที่ขยายทำให้มีความต้องการใช้ขนส่ง สาธารณะเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็น Feeder เชื่อมกับการคมนาคมรถไฟฟ้่า จึงมีการทำเส้นทางปฏิรูปและเส้นทาง วงกลมสายไหมเทพรัศมี ๑-๒๖ และเส้นทางสายไหม-บางเขน ๑-๒๘ และรวมถึงเส้นทาง เส้นทางลาดปลาเค้า (สาย ๑-๓๓ บางเขน-สถานีรถไฟบางซื่อ) ถนนประเสริฐมนูกิจ (สาย ๑๗๘ วงกลมสวนสยาม-นวลจันทร์-เกษตร, สาย ๑-๓๒E บางเขน-ทางด่วน-สถานีรถไฟฟ้่าตลาดพลู และ สาย ๑-๖๒ มีนบุรี-กระทรวงพาณิชย์) ก็อยู่ใน แผนปฏิรูป และสภาพถนนปัจจุบันก็เป็นสภาพถนนขนาดใหญ่ไม่ใช่ถนนซอย หากเล็งเห็นว่ามียุทธศาสตร์ร่วมวิ่ง อยู่แล้วก็ไม่ควรกำหนดเป็นเส้นทางปฏิรูป แต่การกำหนดเส้นทางปฏิรูปก็ยังคงผลให้ประชาชนเล็งเห็นถึงการ พัฒนาการเมลิในพื้นที่ แต่หลังจากออกแผนปฏิรูปก็ไม่มีการดำเนินการต่อ ไม่มีเอกชนประมูลขอสัมปทาน เส้นทาง ซึ่งทางปฏิบัติที่ควรแล้ว ควรให้ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ได้ทดลองวิ่งเพื่อหาตัวเลขทางสถิติของข้อมูลนี้ให้บริการ ค่าใช้จ่ายประชาชน และรายได้ และรวมถึง ทำการวิ่งบริการไปก่อน กระทรวงคมนาคมมองการจัดการแก้ไข้ปัญหาด้วยวิธีนี้ได้หรือไม่ อย่างไร ขอทราบ รายละเอียด

๓. หากการแก้ไข้ด้วยวิธีดังกล่าวข้างต้นไม่เหมาะสม กระทรวงคมนาคมและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องมีแผนการหรือนโยบายในการแก้ไข้ปัญหาดังกล่าว รวมถึงช่วงเวลาอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในห้องกระทู้ถาม

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) ภูริวรรธก์ ใจสำราญ
(นายภูริวรรธก์ ใจสำราญ)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาชน
กรุงเทพมหานคร

สำเนาถูกต้อง



(นายณพคุณ นพรัตน์)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกระทู้ถาม
สำนักการประชม

ศกลรัตน์ พิมพ์
ท.ทาน