# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติ

เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา
ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อ.พ. ๘/๒๕๕๑ สมัยประชุมสามัญทั่วไป


จัดทำโดย
กลุ่มงานบริการวิชาการ
สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒
โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓ , ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๙

ญัตติ

เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา
ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(นายวิชาญ มีนชัยนันท์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

# คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง w.w.w.partiament.go.th/library/ ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ


| | หน้า |
|---|---|
| ๑. สาระสำคัญ ญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นายวิชาญ มีนชัยนันท์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) | ๑ |
| ๒. ยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล | ๒ |
| ๓. สรุปรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก | ๖ |
| - สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐) | ๒๓ |
| - สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ครั้งที่ ๒/๒๕๕๐) | ๒๙ |
| ๔. การแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร | ๓๑ |
| ๕. บทความวิชาการ | ๔๖ |
| ๖. ข่าวจากสื่อมวลชน | ๕๐ |



**ผู้รับผิดชอบ**

นางวิจิตรา วัชราภรณ์ ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

**ผู้จัดทำและรับผิดชอบ**

นางจงเดือน สุทธิรัดน์ วิทยากร ๗

นางอาริยา สุขโต วิทยากร ๕

นางสาวสุนันท์ เจสละ เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

นางสาวอุไร ธรรมเพชร เจ้าพนักงานธุรการ ๖

นางสาวนภาพร ญาณศิริ เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖


**๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑**

# สาระสำคัญ

# ญัตติ เรื่อง ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

# (นายวิชาญ มีนชัยนันท์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

**เหตุผล**

ด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ประสบปัญหาการจราจรติดขัดมาช้านาน และได้ทวีความรุนแรงขึ้นทุกขณะ แม้มีการพยายามแก้ไขปัญหามาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสมกับการเจริญเติบโตของเมือง เป็นเพราะกรุงเทพมหานครไม่ได้วางระบบจราจรให้สอดคล้องกับการเติบโตของเมืองและชุมชน ประกอบกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและสังคมตลอดทั้งการเพิ่มของประชากรได้สร้างสมปัญหาเกี่ยวกับระบบชุมชนระดับเมือง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทวีมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างมาก ดังนั้นเพื่อให้ปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขและมีการวางแนวในการแก้ปัญหาให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยในการสัญจรไปมาได้มากขึ้น จึงควรมีการร่วมกันพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

# ยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงาน
# การแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สนข. ได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานรองรับนโยบายรัฐบาลให้สอดคล้องกับสภาวการณ์และให้บังเกิดผลในการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น เพื่อทำให้การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายใต้ข้อจำกัดงบประมาณลงทุนที่ลดลงทุกปีมีประสิทธิผลมากขึ้น

การกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินการนั้น ได้มุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยให้ความสำคัญของการวางแผนและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพโดยใช้ผิวจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ คจร. ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๔๔ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายพิทักษ์ อินทรวิทยนันท์) เป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะเร่งด่วน โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการให้บังเกิดผล ในทางปฏิบัติต่อไป

สำหรับยุทธศาสตร์การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนนั้น มีแนวทางการดำเนินงานที่เห็นควรเน้นดำเนินการให้ได้ผลเป็นรูปธรรม โดยหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำโครงการ/มาตรการตามภารกิจของหน่วยงานและดำเนินการให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติ ดังนี้ :-

๑. **ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ** มุ่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกที่มีคุณภาพในการเดินทางของประชาชนให้มากขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ ส่งเสริมการเดินทางต่อเชื่อมของระบบขนส่งสาธารณะทั้งในประเภทเดียวกันและต่างประเภท

๑.๒ ให้ความสำคัญต่อรถขนส่งสาธารณะ กึ่งสาธารณะ ยิ่งกว่ารถส่วนบุคคล

๑.๓ เร่งรัดการก่อสร้างและขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๑.๔ ปรับปรุงโครงข่ายการให้บริการของรถประจำทางในการให้บริการเดินทางของประชาชนที่รวดเร็วและเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟชานเมืองและเรือโดยสารได้สะดวกมากขึ้น

๑.๕ ยกระดับคุณภาพของการบริการรถไฟชานเมืองในชั่วโมงเร่งด่วนให้พอเพียง ด้วยการเพิ่มความถี่ของขบวนรถและจัดที่จอดรถ (บริเวณสถานีชานเมือง) รองรับผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถประจำทาง

๑.๖ เร่งรัดให้ดำเนินโครงการที่เหมาะสมทดแทนโครงการโฮปเวลล์และปรับปรุงประสิทธิภาพระบบรถไฟรางคู่เชื่อมโยง กทม. กับเมืองโดยรอบ

๑.๗ เพิ่มโอกาสให้รถประจำทางผ่านทางแยกก่อนรถส่วนบุคคลโดยเพิ่มช่องเดินรถประจำทางเข้าทางแยกที่มีความเป็นได้ทางกายภาพและมีการควบคุมที่เหมาะสม

๑.๘ เร่งรัดการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม (รวมผู้สูงอายุ และคนพิการ)

๑.๙ ส่งเสริมการใช้รถร่วมกัน เช่น การจัดรถโรงเรียน การจัดรถรับ-ส่งข้าราชการ

๑.๑๐ ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้รถแท็กซี่/รถตู้ขนส่งมวลชนในการเดินทาง โดยเฉพาะพื้นที่นอกเขตวงแหวนรัชดาภิเษก

๒. **ด้านการจัดระบบการจราจรบนถนน** เน้นการใช้ประโยชน์จากผิวจราจรที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ วางระบบการประสานและการจัดการจราจรในกรณีเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่เป็นสาเหตุของการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อการจราจรติดขัดเป็นวงกว้าง

๒.๒ พัฒนาระบบควบคุมการจราจรอัตโนมัติและการสั่งการ

๒.๓ ประชาสัมพันธ์และแจ้งเตือนล่วงหน้าก่อนมีการเปิดผิวการจราจรเพื่อก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

๒.๔ อำนวยการและจัดการจราจรบริเวณทางแยกให้รถผ่านทางแยกได้มากที่สุด โดยมีการจัดการแต่ละด้านอย่างมีดุลยภาพ

๒.๕ ศึกษาและปรับปรุงระบบการเดินรถบนโครงข่ายถนนให้สอดคล้องกับปริมาณและความต้องการในการเดินทาง เช่น การพิจารณาปรับปรุงการจัดเดินรถทางเดียว การจัดเดินรถสวนกระแสการจราจร (Reversible lane) ในถนนบางช่วงบางเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชั่วโมงเร่งด่วน

๒.๖ ปรับปรุงระบบป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรให้ได้มาตรฐาน มีความชัดเจนและสื่อให้ประชาชนเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้รวดเร็วขึ้น

๒.๗ ประสานการก่อสร้าง/ปรับปรุงถนนให้สอดคล้องกับการก่อสร้างขยายโครงข่ายบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์ ประปา ไฟฟ้า และอื่น ๆ

๒.๘ จัดระบบการจราจรและทิศทางการเดินรถบนถนนสายหลักเพื่อรองรับการเปิดใช้โครงการ ก่อสร้างถนน สะพาน และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดใช้บริการ เช่น โครงการถนนจตุรทิศตะวันออก, โครงการก่อสร้างสะพานพระราม ๘, โครงการก่อสร้างสะพานวัตนครอินทร์, โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีน้ำเงิน

๓. **ด้านการพัฒนาโครงข่ายถนน** เน้นการพัฒนาถนนสายรองให้เป็นโครงข่ายการจราจรที่สมบูรณ์ รวมทั้งลดจุดตัดกระแสจราจร โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑ เร่งรัดให้มีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยของการจราจรทางบก

๓.๒ เร่งรัดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Black Spot)

๓.๓ จัดลำดับทางแยกและพื้นที่วิกฤติจราจร และดำเนินการแก้ไขโดยลดจุดตัดกระแสจราจร เช่นการห้ามเลี้ยวหรือก่อสร้างทางลอด/สะพานข้ามแยกหรือจุดเลี้ยวกลับรถชนิดไม่ตัดกระแสจราจร

๓.๔ การเร่งรัดการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นไปตามแผนงาน

๓.๕ เร่งรัดการก่อสร้างโครงการถนนให้เป็นไปตามแผน เช่น โครงการพระราชดำริในการแก้ไขปัญหาจราจร (โครงการสะพานพระราม ๘, โครงการถนนจตุรทิศตะวันออก, โครงการวงแหวนอุตสาหกรรม), โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับถนนศรีนครินทร์/พระราม ๙, โครงการก่อสร้างทางลอดใต้ทางแยกบริเวณแยกบางพลัด/แยกท่าพระ/แยกเกษตร เป็นต้น

๓.๖ เร่งรัดการเชื่อมต่อระบบทางด่วน/ทางหลวงพิเศษ/ทางยกระดับที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ให้เป็นโครงข่าย (Network) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่ในเมืองและพื้นที่รอบนอก

๔. **ด้านการพัฒนากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน** เน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยการบังคับใช้กฎหมายให้บังเกิดผลในการปฏิบัติ โดยมีแนวทาง ดังนี้

๔.๑ กวดขันและบังคับใช้กฎจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม เช่น การกวดขันการสวมหมวกนิรภัย, การสวมเข็มขัดนิรภัย, การกวดขัน“เมาไม่ขับ”, การกวดขันอุปกรณ์ติดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้เกิดความปลอดภัย

๔.๒ ศึกษาสาเหตุและแนวทางดำเนินการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงในแต่ละกรณี

๔.๓ รณรงค์วินัยจราจรและสร้างจิตสำนึกร่วมกันในการเคารพกฎจราจร

๕. **ด้านการบริหารและการจัดการ** โดยเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๕.๑ สื่อสารข้อมูลโดยรายงานสภาพจราจรผ่านระบบ Internet

๕.๒ ส่งเสริมการใช้ระบบโทรคมนาคมเพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น

๕.๓ พัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง

๖. **ด้านกลุ่มกิจกรรมพิเศษ** โดยการเตรียมการและการดำเนินงานรองรับเหตุการณ์เฉพาะที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การจัดระบบการจราจรรองรับน้ำมันมีราคาแพง/การเปิดภาคการศึกษา/เทศกาล เป็นต้น

---

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# สรุปรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

## 1. แผนปฏิบัติการและการลงทุนด้านการจราจรขนส่ง

1.1 แผนงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2547 - 2552

ในคราวประชุม ครั้ง ที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 โดยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานที่ประชุมได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยมีมติดังนี้

1.1.1 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระยะ 6 ปี (2547-2552) ตามโครงข่ายที่ สนข. เสนอ

1.1.2 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรใน 6 ปี (2547-2552) ภายใต้ คจร. โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ และผู้อำนวยการ สนข. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

1.1.3 เห็นชอบให้ สนข. จัดทำ Conceptual Design /Detail Design Bus Rapid Transit System ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน โดยขอรับการจัดสรรงบกลางในปีงบประมาณ 2547 วงเงิน 35 ล้านบาท

1.1.4 ให้ สนข. รับไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบการขนส่งในเขต กทม. ทั้งรถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้มวลชน และรถไฟ โดยรับความเห็นที่ประชุมประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย

1.2 สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบรางในระยะ 6 ปี ระยะทางรวม 291 กิโลเมตร มีข้อสรุปร่วมกัน ดังนี้

1.2.1 โครงข่ายเบื้องต้นมีระยะทางรวม 291 กิโลเมตร (โครงข่ายใหม่ 247.3 กิโลเมตร และที่มีอยู่แล้ว 43.7 กิโลเมตร) วงเงินลงทุนประมาณ 446,677 ล้านบาท (ราคาปัจจุบันและรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 7 เส้นทางดังนี้

1.2.1.1 สายสีเขียวอ่อน (ต่อขยาย BTS แนวตะวันตก-ตะวันออก) (พรานนก-สมุทรปราการ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร วงเงิน 54,090 ล้านบาท

1.2.1.2 สายสีเขียวเข้ม (ต่อขยาย BTS แนวเหนือ-ใต้) (บางหว้า-สะพานใหม่) ระยะทาง 19 กิโลเมตร วงเงิน 32,882 ล้านบาท

1.2.1.3 สายสีน้ำเงิน (วงแหวนจรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) ระยะทาง 27 กิโลเมตร วงเงิน 65,892 ล้านบาท

1.2.1.4 สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 40 กิโลเมตร วงเงิน 94,585 ล้านบาท

1.2.1.5 สายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร วงเงิน 73,268 ล้านบาท

1.2.1.6 สายสีแดงแนวเหนือ-ใต้ (รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง 65 กิโลเมตร วงเงิน 71,847 ล้านบาท

1.2.1.7 สายสีแดงแนวตะวันตก-ตะวันออก (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 50 กิโลเมตร วงเงิน 54,111 ล้านบาท

1.2.2 แผนการดำเนินงานในระยะ 6 ปี สามารถกำหนดกิจกรรมในปี 2547-2552 ได้ดังนี้

1.2.2.1 สายสีเขียวแนวตะวันตก-ตะวันออก (พรานนก-สมุทรปราการ) แบ่งออกเป็น 3 ช่วง

(1) ช่วงอ่อนนุช-สำโรง (2547-2549) ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร ดำเนินการประกวดราคาแล้ว สามารถเริ่มการก่อสร้างได้

(2) ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ (2547-2551) ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2549

(3) ช่วงพระราม 1-ปิ่นเกล้า-จรัญฯ (2547-2552) ระยะทาง 6.8 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2549

1.2.2.2 สายสีเขียวแนวเหนือ-ใต้ (บางหว้า-สะพานใหม่) แบ่งออกเป็น 3 ช่วง

(1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ (2547-2550) ระยะทาง 12 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2548

(2) ช่วงสะพานตากสิน-ถนนตากสิน (2547) ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ดำเนินการประกวดราคาแล้ว สามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ภายในปี 2547

(3) ช่วงถนนตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า) (2547-2549) ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างปลายปี 2547

1.2.2.3 สายสีน้ำเงิน (วงแหวนรัชดา-จรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) ระยะทาง 27 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ภายในปี 2548

1.2.2.4 สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 40 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.2.5 สายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.2.6 สายสีแดงแนวเหนือ-ใต้ (รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง 65 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ดังนี้

(1) ช่วงบางซื่อ-รังสิต (2547-2551) ระยะทาง 22.7 กิโลเมตร กำลังดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ซึ่งสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปี 2548

(2) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (2548-2551) ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(3) ช่วงหัวลำโพง-ศูนย์ตากสิน (2548-2552) ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดภายในปี 2548 และสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ต้นปี 2549

(4) ช่วงศูนย์ตากสิน-มหาชัย (2548-2552) ระยะทาง 28.3 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดภายในปี 2548 และสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ต้นปี 2549

1.2.2.7 สายสีแดงแนวตะวันตก-ตะวันออก (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 50 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

(1) ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (2547-2551) ระยะทาง 28.7 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(2) ช่วงบางซื่อ-พญาไท (2547-2551) ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(3) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (2547-2551) ระยะทาง 14.9 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.3 วงเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาในระยะ 6 ปี เป็นเงินประมาณ 446,677 ล้านบาท (ราคาปัจจุบันรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยแบ่งเป็นค่าก่อสร้าง (รวมค่าออกแบบและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และโรงซ่อมบำรุง) เป็นเงิน 299,676 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 67 และค่าระบบเดินรถ เป็นเงิน 147,001 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33 ของวงเงินลงทุนรวม โดยมีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมเท่ากับ ร้อยละ 17.92 ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนทางการเงินกรณีรัฐลงทุนทั้งหมดในภาพรวมเท่ากับร้อยละ 2.57 และกรณีเอกชนลงทุนการเดินรถมีผลตอบแทนในภาพรวมเท่ากับร้อยละ 13.05

1.2.4 แนวทางการระดมเงินทุน

1.2.4.1 โครงการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 6 ปี (พ.ศ. 2547-2552) อาจดำเนินการได้โดยการระดมทุนจากตลาดตราสารหนี้ในรูปกองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ย ภายใต้สมมุติฐานอัตราดอกเบี้ยเงินกู้คงที่ร้อยละ 4 และจะนำกำไรที่ได้จากการดำเนินการร้อยละ 50 ชำระเงินต้นทุกปี และอีกร้อยละ 50 เป็นเงินพิเศษ (เงินปันผล หรือประโยชน์ในรูปแบบอื่น) ให้แก่ผู้ซื้อกองทุน

1.2.4.2 เพื่อให้การเดินรถขนส่งมวลชนระบบรางเป็นไปอย่างมีเอกภาพ จึงเห็นควรพิจารณาแนวทางการซื้อคืนสัมปทานเดินระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) และ สัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (บริษัท BMCL จำกัด) เพื่อเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

1.2.4.3 เห็นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณกลางปี 2547 เพื่อดำเนินโครงการ จำนวน 5 โครงการ รวมวงเงิน 635 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) ศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด

(1.1) เส้นทางสายสีแดง (รังสิต-มหาชัย) ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย วงเงิน 179 ล้านบาท

(1.2) เส้นทางสายสีแดง (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-หัวลำโพง วงเงิน 156 ล้านบาท

(1.3) เส้นทางสายสีน้ำเงิน (วงแหวนรัชดา-จรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) วงเงิน 90 ล้านบาท

(1.4) เส้นทางสายสีส้ม (ส่วนแยกช่วงสามเสน-บางบำหรุ) วงเงิน 30 ล้านบาท

(2) ทบทวนแบบและเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายด้านเหนือและด้านใต้ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน วงเงิน 180 ล้านบาท

1.2.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ผลตอบแทนที่ได้จากโครงการ ประกอบด้วยผลประโยชน์ทางตรง และทางอ้อม ดังนี้

1.2.5.1 ผลประโยชน์ทางตรง

(1) การประหยัดต้นทุนการใช้รถยนต์ (Vehicle Operating Cost, VOC) จากการประมาณการด้วยแบบจำลองด้านการจราจรในเบื้องต้น เปรียบเทียบกรณีที่มีโครงการ (มีระบบราง 291 กิโลเมตร) และไม่มีโครงการ (มีระบบราง 43.7 กิโลเมตร) ณ ปี 2553 หลังโครงข่ายทั้งหมดเปิดให้บริการ พบว่ากรณีมีโครงการจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยสูญเปล่าได้ คิดเป็น มูลค่าไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี และส่วนต่างนี้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆปี หากโครงการสามารถช่วยลด

อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันจาก 10 กิโลเมตร/ลิตร เป็น 11-12 กิโลเมตรต่อลิตร หรือประมาณร้อยละ 10-20 สามารถลดการใช้น้ำมันลงได้ 2,000 ล้านลิตร คิดเป็นเงินประมาณ 32,000 ล้านบาท (ราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยลิตรละ 16 บาท) คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 19,200 ล้านบาท ซึ่งในปี 2552 คาดว่าการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลหมุนเร็วทั้งประเทศอาจมีปริมาณถึง 33,000 ล้านลิตร และเมื่อรวมกับการประหยัดต้นทุนการใช้รถยนต์อื่นๆ สามารถประมาณเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ประมาณ 39,500 ล้านบาทต่อปี

(2) การประหยัดเวลาการเดินทาง จากผลการศึกษาด้วยแบบจำลองการเดินทางพบว่า ในกรณีมีโครงการเปรียบเทียบกับไม่มี เวลาในการเดินทางโดยเฉลี่ย/วันจะลดลงประมาณ 15 นาที (รถยนต์) และ 40 นาที (ขนส่งสาธารณะระบบราง) คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 14,800 ล้านบาทต่อปี

1.2.5.2 ผลประโยชน์ทางอ้อม ประกอบด้วย ผลประโยชน์ระยะยาวในการกำหนดผังเมืองรวมของ กทม. ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง ผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ผลประโยชน์ด้านสุขภาพ ผลประโยชน์ด้านจิตใจและผลประโยชน์อื่นๆ อีกมาก ซึ่งผลประโยชน์เหล่านี้ยังไม่มีวิธีการที่ได้รับการยอมรับอย่างเป็นสากลในการวัดออกมาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ

2. **ความเห็นที่ประชุม** : ที่ประชุมมีความเห็นดังนี้

2.1 การเตรียมเงินลงทุนสี่แสนกว่าล้านบาทสามารถทำได้ โดยรัฐเตรียมลงทุนส่วนหนึ่งในปี 2547-2548 แล้วปี 2548 ใช้ Public Funding ตั้งแต่ปี 2548-2552 ซึ่งรัฐจะต้องออกให้รวมไม่เกินแสนล้านบาท

2.2 ข้อเสนอที่ให้รัฐรับภาระดอกเบี้ยกรณีกู้กองทุน ระยะยาวยี่สิบกว่าปีจะตอบสาธารณชนได้ยาก จึงต้องพิจารณาถึงการที่รัฐจะกู้และจ่ายดอกเบี้ยเอง กับการกู้กองทุนว่าจะดีกว่ากันอย่างไร รวมทั้งเมื่อเปิดดำเนินการเต็มระบบแล้วมีรายได้ 13,900 ล้านบาท ก็ยังไม่พอกับดอกเบี้ย 16,000 ล้านบาท

2.3 ข้อเสนอการระดมทุน ควรพิจารณาหลายแนวทางประกอบกัน โดยใช้งบประมาณบางส่วน ใช้กองทุนบางส่วนและบางส่วนใช้เงินกู้ รฟม. เพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมแล้วก็จะทราบได้ว่ากองทุนควรจะเป็นเท่าไร จึงควรทำ Financial Model ดังกล่าวพิจารณาต่อไป

2.4 โดยสรุปแล้ว ถ้ารัฐลงทุนในส่วนของงานโยธาสองแสนเก้าหมื่นล้าน และเอกชนร่วมลงทุนระบบรถไฟฟ้าแสนห้าหมื่นล้าน มีความเป็นไปได้ แต่ถ้าหากว่าจะใช้งบประมาณแผ่นดินหรือใช้จากเงินกู้โดยรัฐค้ำประกันทั้งหมด จะเป็นโครงการที่ดำเนินการได้ยาก-- เพราะผลตอบแทนที่ได้คืนนั้น ส่วนใหญ่เป็นผลตอบแทนทางอ้อมจากการลดการใช้น้ำมันและประชาชนเดินทางเร็วขึ้น

2.5 เมื่อพิจารณาในภาพรวมในการลงทุนทั้งหมดครบทั้งระบบแล้ว รัฐต้องรับภาระดอกเบี้ยปีละประมาณหนึ่งหมื่นหกพันล้านบาท โดยมีระบบเครือข่ายที่สมบูรณ์แล้ว รัฐอาจเพิ่มราคารถยนต์ (เก็บจากตัวรถโดยตรง) เพื่อเก็บเงินเข้ารัฐคันละประมาณสองหมื่นบาท โดยปีหนึ่งมีการจำหน่ายรถยนต์ประมาณหนึ่งล้านคัน ก็จะเพียงพอนำมาใช้กับโครงการได้

3. **มติที่ประชุม** : คจร. พิจารณาแล้วมีมติดังนี้

3.1 เห็นชอบโครงข่ายภาพรวมและกรอบแผนการดำเนินงานในระยะ 6 ปี ระยะทางรวม 291 กม. (โครงข่ายเดิม 43.7 กม, ส่วนต่อขยายโครงข่ายใหม่ 247.3 กม.) รวม 7 สาย และรับทราบกรอบวงเงินลงทุน ณ ราคาปัจจุบันประมาณ 446,677 ล้านบาท ประกอบด้วยเส้นทางของ รฟม. สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง, เส้นทางของ รฟท. (สายสีแดง) และ กทม. (สายสีเขียว) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ

3.1.1 ในส่วนของ รฟม. ให้ดำเนินการดังนี้ :-

3.1.1.1 รฟม. รับผิดชอบดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (เส้นทางเดิม) และ ช่วงบางซื่อ-จรัญสนิทวงศ์-ท่าพระ (เส้นทางใหม่) โค รงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน (เส้นทางเดิม) และช่วงสามเสน-บางบำหรุ (เส้นทางใหม่) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) ช่วงบางซื่อ -สามเสน (เส้นทางใหม่) และช่วงสามเสน-ราษฎร์บูรณะ (สายสีส้มเดิม) ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 91 กม. ให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลา 6 ปี โดยเร่งดำเนินการในเส้นทางที่มีความพร้อมก่อน

3.1.1.2 ให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในส่วนที่รับผิดชอบตามแผนงานและขั้นตอนการดำเนินงานตามที่เสนอ โดยเร่งรัดการจัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทาง จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างโครงการรวมทั้งการพิจารณาวิธีบริหารการเดินรถ (Operator) โดยการจัดจ้างหรือดำเนินการเอง

3.1.1.3 เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการดังต่อไปนี้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547

1) การออกแบบกรอบรายละเอียด Definitive Design โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง และจัดทำเอกสารประกวดราคาทั้ง 3 โครงการ จำนวน 300 ล้านบาท

2) การสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทาง จำนวน 76 ล้านบาท

3.1.2 ในส่วนของ รฟท. สายสีแดง ซึ่ง สนข. และ รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ พญาไท-พุทธมณฑล และทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงมักกะสัน-สุวรรณภูมิ) อยู่แต่ยังมีโครงข่ายที่ต้องให้มีความเชื่อมโยงกับระบบต่างๆ เช่น รถไฟชานเมือง (Commuter train) รถไฟทางไกล (Long Distance Train) ตามแผนแม่บท รวมทั้งให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) ที่ทำหน้าที่กระจายผู้โดยสาร (Feeder) โดยมีสถานีหลัก 3 แห่งรอบกรุงเทพมหานคร (สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานี BSTC/ธนบุรี) โดยมีหัวลำโพงเป็นสถานีกลางใจเมืองมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันจนสามารถให้บริการผ่านเมืองได้จากทุกทิศทาง (แนวทิศเหนือ-ใต้-ตะวันออก และตะวันตก) จึงมีมติ

3.1.2.1 เห็นชอบให้ สนข. ซึ่งกำลังดำเนินการออกแบบสายสีแดงส่วนเหนือ ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและสังคมและสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการฯ ในสายสีแดงในส่วนที่ต้องดำเนินการให้เกิดความต่อเนื่อง จำนวน 2 โครงการในกรอบวงเงิน 335 ล้านบาท ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยใช้งบประมาณกลางปี ปีงบประมาณ 2547 ดังนี้:-

1) เส้นทางสายสีแดง (รังสิต-มหาชัย) ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย จำนวน 179 ล้านบาท

2) เส้นทางสายสีแดง (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ช่วง บางซื่อ-มักกะสัน และ บางซื่อ – หัวลำโพง จำนวน 156 ล้านบาท

3.1.2.2 เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีแดง จำนวน 2 โครงการ โดยให้สามารถเชื่อมโยงสนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ (Airports Link) ดังนี้:-

1) สายสีแดง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 28.8 กม.

2) สายสีแดง ช่วงพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.7 กม.

3.1.3 เพื่อให้การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ซึ่ง กทม. รับผิดชอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นชอบให้ กทม. ดำเนินโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านใต้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547 ในวงเงิน 36.75 ล้านบาท และ เร่งให้มีการเวนคืนที่ดินและให้ บขส. ดำเนินการสร้างสถานีสายใต้แห่งใหม่ในบริเวณศูนย์คมนาคม ก่อนโดยเร่งด่วน

3.2 เพื่อเร่งรัดการดำเนินการพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง ให้ดำเนินการดังนี้ :

3.2.1 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแผนการระดมเงินทุนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีนายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์ (สนข.) เป็นเลขานุการ รับไปพิจารณา แล้วนำเสนอ คจร. ต่อไป

3.2.2 ให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการในระยะแรก (ปี 2547-2548) เช่น ศึกษาและออกแบบการและก่อสร้าง จัดอสังหาริมทรัพย์ในกรอบเงินงบประมาณ 5,000 ล้านบาท เพื่อให้แผนงานสามารถเริ่มต้นดำเนินการไปได้ก่อนในปีแรก

3.3 มอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดำเนินการเจรจาซื้อคืนสัมปทานการเดินรถของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) และ บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) ในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และการบริการในลักษณะ Single Operation ตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

<u>ระเบียบวาระที่ 4.1.2</u> : **แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน**

1. **กรรมการและเลขานุการ** : เสนอที่ประชุมพิจารณา สรุปดังนี้

1.1 คจร. ในคราวการประชุมครั้งที่ 2/2546 วันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 ได้พิจารณาและเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและระบบทางด่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการ นอกจากนั้นที่ประชุมได้เห็นชอบแผนการปรับปรุงสภาพกายภาพเพื่อลดจุดตัดจราจรบริเวณทางแยกตามแนวถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและการออกแบบสำหรับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติม ทั้งนี้ได้มอบให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการดำเนินการสำหรับทางแยกที่ไม่ได้กำหนดไว้ในแผนข้างต้น

1.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้เสนอโครงการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนโดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบทางด่วน มายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำนวนรวมทั้งสิ้น 56 โครงการ ภายใต้งบประมาณรวม 105,447 ล้านบาท ซึ่งจำแนกเป็นเงินงบประมาณและเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 78,472 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 74.4) และเป็นงบลงทุนของหน่วยงาน 27,005 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 25.6)

1.3 แผนการลงทุนโครงการระบบถนนและทางด่วนของทั้ง 4 หน่วยงานข้างต้นโดยสรุป ปรากฏตามตารางที่ 1

**ตารางที่ 1**

**แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน**

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | | |
| 1.1 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2 | มูลค่าโครงการ : 21,453 [ค่าก่อสร้าง : 6,636 และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 14,889] | กทพ. ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 16,877 ล้านบาท |
| 1.2 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก | มูลค่าโครงการ : 13,709 [ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 7,011 และค่าก่อสร้างโครงการรวมค่าที่ปรึกษาคุมงาน : 6,697] | กทพ ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 10,895 ล้านบาท |
| 1.3 โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์)-ดาวคะนอง | ค่าศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น : 70 | |
| 1.4 โครงการทางด่วนสายรัชดาภิเษก-วงแหวนรอบนอก | | สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นภายใต้โครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑลบนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 1.5 โครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ตอนเหนือ (ตามแนวถนนงามวงศ์วาน-นวมินทร์) | | ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากทางด่วนบนถนนนวมินทร์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีแผนดำเนินการก่อสร้าง |
| 2. กรมทางหลวง | งบประมาณรวมทั้งสิ้น 15,304 | |
| 2.1 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักให้เกิดเป็นโครงข่าย (Grid Road Network) | งบประมาณรวม : 7,890 | |
| 2.1.1 โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางพลี-ธัญบุรี | 2,500 | |
| 2.1.2 โครงข่ายถนนเชื่อมต่อแนวตะวันออก-ตะวันตก (W-E Corridor) ประกอบด้วย<br>1) แนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา (ตอนปากเกร็ด-หลักสี่-มีนบุรี)<br>2) แนวถนนรัตนาธิเบศร์-งามวงศ์วาน-นวมินทร์ (ตอนบางใหญ่-แคราย-เกษตรศาสตร์-สุขาภิบาล 1-รามอินทรา) | งบประมาณรวม : 5,390<br>1,540<br>3,850 | |
| 2.2 โครงการลดจุดตัดบริเวณทางแยก | งบประมาณรวม : 1,900 | |
| 2.2.1 ทางแยกต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด)-สมุทรปราการ-สะพานข้ามทางแยกรวม 3 แห่ง | 700 | |
| 2.2.2 ทางแยกต่างระดับรังสิต ระยะที่ 2 | 1,000 | |
| 2.2.3 สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงหมายเลข 3312 (ลำลูกกา) | 200 | |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 2.3 โครงการปรับปรุงสภาพทางหลวง | งบประมาณรวม : 1,300 | |
| 2.3.1 ถนนสายบางพลี-บางบ่อ (เทพารักษ์) | 500 | |
| 2.3.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา -ตราด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) | 400 | |
| 2.3.3 ถนนสายอำเภอพระประแดง-บางปลากด | 400 | |
| 2.4 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (missing link) | งบประมาณรวม : 4,159 | |
| 2.4.1 ถนนสายบางบัวทอง บรรจบทางหลวงหมายเลข 307 (บางคูวัด) | 600 | |
| 2.4.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-ปทุมธานี | 400 | |
| 2.4.3 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา | 2,000 | |
| 2.4.4 ถนนสายรังสิต-ลาดหลุมแก้ว บรรจบถนนเลียบคลองรังสิต | 200 | |
| 2.4.5 โครงการถนนเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับโครงการทางพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ | 959 | |
| 2.5 โครงการปรับปรุงถนนสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง | 55 | โดย รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณกลางเพื่อปรับปรุงสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ตามการประเมินเบื้องต้นของกรมทางหลวง |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย: ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 3. กรมทางหลวงชนบท | งบประมาณรวมทั้งสิ้น 2,117 | |
| 3.1 โครงการปรับปรุงถนนรถไฟสายเก่า (ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม) | 52 | |
| 3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 | 1,660 | |
| 3.3 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนสายแยกดากสิน-เพชรเกษม บริเวณถนนสุขาภิบาล1 และซอยกำนันแม้น | | |
| 3.4 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมโครงการห้าแยกปากเกร็ด-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก-ตะวันตก) | | |
| 3.5 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมถนนสามแยกทางหลวงหมายเลข 345-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) | | |
| 4. กรุงเทพมหานคร | งบประมาณรวมทั้งสิ้น 52,834 | งบของ กทม. : 19,615 ล้านบาท และรับสนับสนุนของรัฐบาล 33,219 ล้านบาท |
| 4.1 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรแร่งด่วน (ระยะเวลาก่อสร้างน้อยกว่า 1 ปี) จำนวน 15 โครงการ | งบประมาณรวม : 4,371 | ใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด |
| 4.1.1 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพญาไท | 249 | |
| 4.1.2 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพระรามที่ 6 | 234 | |
| 4.1.3 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์ | 224 | |
| 4.1.4 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนรัชดาภิเษก (ใต้สะพานพระราม 9) | 282 | |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 4.1.5 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ | 249 | |
| 4.1.6 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์ตัดใหม่-ถนน วงแหวนอุตสาหกรรม | 730 | |
| 4.1.7 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนเจริญราษฎร์ | 265 | |
| 4.1.8 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนบางขุน เทียน-ถนนพระรามที่ 2 | 366 | |
| 4.1.9 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนเอกชัย-ถนนบางบอน1-ถนนบางขุนเทียน | 246 | |
| 4.1.10 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนดินแดง-ถนนประชาสงเคราะห์ (โบสถ์แม่พระฯ) | 161 | |
| 4.1.11 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนสุข สวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 | 414 | |
| 4.1.12 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ซอยสุขุมวิท 42 (กล้วยน้ำไท) | 195 | |
| 4.1.13 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ถนนเกษมราษฎร์-ซอยสุขุมวิท 26 | 216 | |
| 4.1.14 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนฉลอง กรุง-ถนนสุวินทวงศ์ | 324 | |
| 4.1.15 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนราชวิถี-ถนนพระรามที่ 6 | 216 | |
| 4.2 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน ระยะกลาง (ระยะเวลาก่อสร้างมากกว่า 500 วัน) จำนวน 8 โครงการ | งบประมาณรวม : 8,831 | |
| 4.2.1 โครงการทางยกระดับถนนสุวินทวงศ์ | 1,265 | รัฐบาล 100 % |
| 4.2.2 โครงการทางลอดใต้ทางแยกมไหสวรรค์ | 1,084 | รัฐบาล 100 % |
| 4.2.3 โครงการทางลอดใต้ทางแยกถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนบรมราชชนนี | 880 | รัฐบาล 100 % |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย: ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 4.2.4 โครงการทางลอดสามแยกไฟฉายและทางรถไฟบางซื่อนนท์ | 880 | รัฐบาล 100 % |
| 4.2.5 โครงการถนนเพชรเกษม จากถนนเลียบคลองทวีวัฒนาถึงถนนพุทธมณฑลสาย 4 | 204 | รัฐบาล 100 % |
| 4.2.6 โครงการถนนพุทธมณฑลสาย 2 จากถนนเพชรเกษมถึงถนนเลียบทางรถไฟสายใต้ | 800 | รัฐบาล 100 % |
| 4.2.7 โครงการถนนทวีวัฒนาจากถนนอุทยานถึงถนนเพชรเกษม | 520 | กทม. 100 % |
| 4.2.8 โครงการทางยกระดับบนถนนเพชรเกษมจากถนนกาญจนาภิเษกถึงถนนบางบอน 5 | 3,198 | กทม. 100 % |
| 4.3 โครงการทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว | 8,400 | กทม. ขอให้รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด |
| 4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 4 โครงการ | 11,012<br>[เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 5,475 ค่าก่อสร้าง : 5,537] | ใช้งบประมาณสัดส่วนรัฐบาล 70 % (7,708 ล้านบาท) และ กทม. 30% (3,304 ล้านบาท) |
| 4.4.1 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย | 2,050 | |
| 4.4.2 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง | 717 | |
| 4.4.3 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม | 1,640 | |
| 4.4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร | 1,130 | |
| 4.5 โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อสุขสวัสดิ์-พระรามที่ 2-ถนนสายแยกดาวกสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอกด้านใต้ | 17,140<br>[เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 13,500 ค่าก่อสร้าง : 3,500 และค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด : 140] | |

| แผนงาน/โครงการ | งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| 4.6 โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนรัชดาภิเษก (อโศก-สุขุมวิท) | 1,550 | |
| 4.7 โครงการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน-รัชดาภิเษก | 1,530 | |

2. **มติที่ประชุม** : คจร. พิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

2.1 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินโครงการระบบทางด่วนที่เสนอ จำนวน 4 โครงการ (ตามตารางที่ 1 ข้อ 1.2-1.5) โดย

2.1.1 ให้ กทพ. ชะลอการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2 และให้เร่งรัดดำเนินโครงการปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ทดแทน ซึ่งมีการจราจรสูง สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากมีความพร้อมและไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน และให้ สนข. พิจารณาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเส้นทางดังกล่าว โดยให้มีการประสานแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

2.1.2 ให้ กทพ. รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด

2.1.3 มอบ กทพ. พิจารณาเลือกแนวเส้นทางในการดำเนินงานโครงการทางด่วนสายศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์) -ดาวคะนอง ให้แนวสายทางมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

2.1.4 มอบ สนข. ร่วมกับ กทพ. ไปพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางด่วนสายเหนือ โดยใช้ประโยชน์ของตอม่อที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว

2.2 เห็นชอบแผนงานโครงการของ ทล. จำนวน 15 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 2.1-2.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 จำนวน 4,404 ล้านบาท

2.3 เห็นชอบแผนงานของ ทช. จำนวน 5 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 3.1-3.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 วงเงิน 82 ล้านบาท

2.4 เห็นชอบแผนงาน/โครงการของ กทม. ที่เสนอจำนวน 7 แผนงาน/โครงการ (ตารางที่ 1 ข้อ 4.1-4.7) โดย

2.4.1 ให้ กทม. เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนจำนวน 15 โครงการ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี โดยใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด ตามที่ กทม. เสนอ

2.4.2 ให้ สำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว โดยให้สนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด และให้ กทม. เร่งรัดดำเนินการตามที่ กทม. เสนอ

2.4.3 ส่วนโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนระยะกลาง 8 โครงการ มอบ สำนักงบประมาณรับไปพิจารณาจัดสรรงบประมาณ สนับสนุนการก่อสร้างต่อไป โดยให้ กทม. ดำเนินการก่อสร้างแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 500 วัน ตามที่ กทม. เสนอ

---

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# สรุปผลการประชุม
# คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน
# ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ครั้งที่ 1/2550)

1.1 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2550 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี ( นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ) เป็นประธานที่ประชุม ที่ประชุมได้เห็นชอบการปรับปรุงคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.2 ต่อมา คจร. ได้มีคำสั่งที่ 76/2550 ลงวันที่ 7 กันยายน 2550 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน การเตรียมการป้องกัน แก้ไขปัญหา ตลอดจนติดตามผลและเร่งรัดในการแก้ไขปัญหา โดยมีศาสตราจารย์ (พิเศษ) พ.ต.ต.ยงยุทธ สาระสมบัติ เป็นที่ปรึกษา ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานอนุกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการ

1.3 คณะอนุกรรมการฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2550 สรุปสาระสำคัญผลการประชุม ดังนี้

1.3.1 ที่ประชุมได้รับทราบเรื่องต่างๆ ที่ฝ่ายเลขานุการนำเสนอ ได้แก่

1.3.1.1 **คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

- ที่ประชุมรับทราบ คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ และให้เสนอแต่งตั้งผู้แทนกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 และภาค 7 เป็นคณะอนุกรรมการเพิ่มเติม เนื่องจากเป็นพื้นที่ความรับผิดชอบในเขตปริมณฑล

1.3.1.2 **การจัดทำแผนเร่งด่วนแก้ไขปัญหาจราจรเบ็ดเสร็จ**

- ที่ประชุมรับทราบรายงานความก้าวหน้าผลการศึกษาการดำเนินการแผนเร่งด่วนแก้ไขปัญหาจราจรเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก สรุปว่า

1) แผนฯ ระยะที่ 1 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2549 ผลการดำเนินงานพบว่ามีพื้นที่วิกฤติทั้งสิ้น 96 จุด ผลการศึกษาพบว่าสามารถแก้ไขได้อย่างเร่งด่วน จำนวน 82 จุด และได้ส่งมอบผลการศึกษาให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) นำแผนไปพิจารณาดำเนินการแล้ว

2) แผนฯ ระยะที่ 2 เริ่มดำเนินโครงการตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2550 จะสิ้นสุดโครงการในวันที่ 15 กรกฎาคม 2551 มีเนื้องานที่สำคัญได้แก่ การจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น แผนแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกำเนิดและดึงดูดการจราจรที่สำคัญ และแผนพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางบกหรือจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งนี้ งานที่ได้ดำเนินการไปแล้วบางส่วน ได้แก่ การจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาการเปิดใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพถนนบรมราชชนนี (สถานีดลิ่งชัน)

1.3.1.3 **แผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2551**

- ที่ประชุมรับทราบผลการประมวลแผนงาน/โครงการ ด้านการขนส่งและจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ส่งผลต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ยกเว้นระบบราง) ที่ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2551 ของ 9 หน่วยงาน จำนวน 70 โครงการ วงเงินประมาณ 45,019 ล้านบาท ที่ได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ โดยได้มอบหน่วยงานรายงานผลการดำเนินการและปัญหาอุปสรรคเสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อผลักดันแผนงาน/โครงการอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

1.3.1.4 **สรุปผลการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550**

- ที่ประชุมรับทราบผลการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2549 โดยมีอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล บนถนนสายหลักลดลงในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) มีอัตราเฉลี่ย 18.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลดลงร้อยละ 14.9 และ เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) มีอัตราความเร็วเฉลี่ย 26.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลดลงร้อยละ 3.8

1.3.2 ที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนี้

1.3.2.1 **การแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนที่เป็นปัญหาประจำ**

- ที่ประชุมได้พิจารณาปัญหาและสาเหตุของปัญหาจราจรแล้ว เห็นควรกำหนดให้มีคณะทำงานแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นปัญหาประจำ ดังนี้

1) การแก้ไขปัญหารถเกิดอุบัติเหตุและจอดเสียบนผิวจราจร
2) การแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการก่อสร้าง
3) การแก้ไขปัญหาการอำนวยการจราจรและการจัดการจราจร
4) ปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่หน้าห้างสรรพสินค้าและอาคารขนาดใหญ่
5) ปัญหาวินัยจราจร
6) ปัญหาฝนตก-น้ำท่วมผิวจราจร
7) ปัญหาด้านกายภาพของถนน

1.3.2.2 **แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ**

1) ที่ประชุมเห็นชอบ แนวทาง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ สรุปได้ ดังนี้

1.1) ระยะเร่งด่วน ได้แก่ เร่งปรับปรุงด้านกายภาพที่ท่าเรือและทางเข้า ปรับปรุงสะพานข้ามคลอง หรือประดูกั้นน้ำที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ ควบคุมดูแลด้านความปลอดภัย อบรมบุคลากรที่ให้บริการ และการจัดระเบียบความถี่และช่วงเวลาในการปล่อยเรือ

1.2) ระยะกลาง ได้แก่ การขยายโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง พัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ประสานโครงการของแต่ละหน่วยงานให้สอดคล้องกัน การพิจารณาใช้ระบบตั๋วต่อ – ตั๋วร่วม การปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง การส่งเสริมให้มีการนำก๊าซ NGV หรือพลังงานทางเลือกอื่นมาใช้ และการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้บริการ

2) เห็นชอบให้มีการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือและการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ โดยในระยะเร่งด่วนให้มีการดำเนินการ 10 ท่าในแม่น้ำเจ้าพระยา (เช่น ท่านนทบุรี ท่าพระราม 7 ท่าบางโพ ท่าเทเวศน์ ท่าพระปิ่นเกล้า ท่าวังหลัง(ศิริราช) ท่าราชวงศ์ ท่าสี่พระยา ท่าสาทร(ดากสิน) ท่าราษฎร์บูรณะ ) และ 7 ท่าในคลองแสนแสบ ( ท่าสะพานหัวช้าง ท่าประดูน้ำ ท่าชิดลม ท่าวิทยุ ท่านานาเหนือ ท่าอโศก และท่าคลองตัน)

3) มอบ กทม. นำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ กทม. ดูแลอยู่ไปพิจารณา และแจ้งผลการดำเนินการพร้อมปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี) ให้ สนข. เพื่อเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

1.3.2.3 **การปรับปรุงการห้ามเดินรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ**

1) คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้วควรอนุญาตให้รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป สามารถเดินรถบนถนน เพื่อความต่อเนื่องในการเดินรถบรรทุกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ ดังต่อไปนี้

1.1) ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) ในส่วนเชื่อมต่อเข้าสนามบิน ระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมต่อและเป็นเส้นทางร่วมที่สามารถเข้าถนนกิ่งแก้วและสนามบินได้

1.2 ) ทางขนานในส่วนเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทั้งเส้นทางเข้า-ออกสนามบินซึ่งเป็นส่วนคู่ขนาน และอยู่ในส่วนของพื้นที่ห้ามวิ่งระยะทางประมาณ 100 เมตร ทั้ง 2 ฝั่ง

1.3) ถนนร่มเกล้าสาย 3119 ในส่วนเชื่อมต่อถนนเจ้าคุณทหารเข้านิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ซึ่งระยะทางประมาณ 11 กม. เพื่อขนส่งสินค้าจากนิคมฯ เข้าสนามบินสุวรรณภูมิ

2) มอบสำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรฯ อนุญาตให้รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป เดินรถบนถนนตามข้อ 1) ได้ตลอดเวลา ต่อไป

1.3.2.4 **การปรับปรุงการห้ามเดินรถบรรทุกบนถนนวงแหวนรอบนอก**

1) คณะอนุกรรมการฯพิจารณาแล้วควรอนุญาตให้รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป สามารถเดินรถบนถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก หรือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9) ได้ตลอดเวลา เพื่อความต่อเนื่องในการเดินรถบรรทุกขนส่งสินค้าบนถนนวงแหวนรอบนอก

2) มอบสำนักงานตำรวจแห่งชาติออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรฯ อนุญาตให้รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป สามารถเดินรถบนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก) ได้ตลอดเวลา ต่อไป

3) มอบการทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาอนุญาตให้รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป สามารถเดินรถบนถนนวงแหวนรอบนอกด้านใดได้ตลอดเวลา เพื่อความต่อเนื่องในการเดินรถบรรทุก โดยทำการทดลองให้เดินรถเป็นเวลา 6 เดือน แล้วนำผลการทดลองมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

1.3.2.5 **มาตรการด้านการจราจรและขนส่งในสภาวะน้ำมันแพง**

- ที่ประชุมพิจารณาแล้วเห็นชอบให้มีการดำเนินมาตรการด้านการจราจรและขนส่งในสภาวะน้ำมันแพงระยะเร่งด่วนและแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังนี้

1) เร่งปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะและระบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะโดยการปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน จัดระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อมากขึ้น และการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในการขนส่งสินค้าและขนส่งคนให้มากขึ้น

2) เพิ่มมาตรการไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการปรับปรุงการห้ามหยุด/ห้ามจอดบนถนนสายต่างๆ และการปรับปรงอัตราค่าจอดยานพาหนะบนถนนสายต่างๆให้มีอัตราสูงขึ้น รวมทั้ง ให้มีที่จอดรถ Park and Ride โดยใช้สถานที่ของราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน

3) ส่งเสริมการประหยัดการใช้พลังงาน และปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานทดแทน เช่น ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน โดยให้การลดหย่อนภาษีเงินได้เพื่อส่งเสริมการซื้อยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ เร่งรัดให้มีการจัดตั้งสถานีจำหน่ายก๊าซ NGV ตามถนนสายหลักและสายรองให้พอเพียง

4) มาตรการอื่นๆ เช่น การรณรงค์ให้มีการประชาสัมพันธ์ในการประหยัดพลังงานที่ไม่จำเป็น รวมทั้งการพิจารณาเวลาบริการของสถานีจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

1.3.2.6 **การเตรียมการด้านการจราจรเพื่อรองรับการเปิดภาคการศึกษา ปี 2550 และช่วงเทศกาล**

1) ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดเตรียมการล่วงหน้าในการรองรับการเปิดภาคการศึกษา พร้อมทั้งมีการวางแผนการวางแผนการจราจรเพื่อรองรับเทศกาลต่างๆตลอดจนให้มีการประชาสัมพันธ์ หรือจัดทำโครงการเพื่อสนับสนุนให้นักเรียน นักศึกษาหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

2) มอบ สนข. เป็นผู้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งสถานศึกษาในการดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรหน้าสถานศึกษา

1.3.2.7 **การเชื่อมต่อและการจัดระบบจราจรโครงการ Airport Link ที่สถานี City Air Terminal บริเวณมักกะสัน**

- เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานี City Air Terminal ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้วมีมติ ดังนี้

1) เห็นควรการก่อสร้างทางเข้าออกเชื่อมกับถนนจตุรทิศ และทางพิเศษศรีรัช โดยมอบ รฟท. พิจารณาแผนการย้ายพวงรางทางเข้าโรงซ่อมรถจักรมักกะสันให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน และแจ้งให้ สนข. ทราบต่อไป

2) มอบ สนข. พิจารณาร่วมกับ กทม. และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการปรับปรุงการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเพชรบุรีกับท่าเรือคลองแสนแสบ ให้มีความสะดวก ปลอดภัย โดยพิจารณารายละเอียดให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน และเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

3) มอบ สนข. พิจารณาร่วมกับ รฟท. และ รฟม. ศึกษารูปแบบการเชื่อมต่อระหว่างสถานี City Air Terminal กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเพชรบุรีที่เหมาะสม ว่าควรเป็นการก่อสร้างทางเดินเชื่อมยกระดับหรือทางเดินระดับได้ ดินและเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

.....

---

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**สรุปผลการประชุม**
**คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน**
**ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 2/2550**

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีคำสั่งที่ 76/2550 ลงวันที่ 7 กันยายน 2550 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน การเตรียมการป้องกัน แก้ไขปัญหาตลอดจนติดตามผลและเร่งรัดในการแก้ไขปัญหา โดยมีศาสตราจารย์ (พิเศษ) พ.ต.ต.ยงยุทธ สาระสมบัติ เป็นที่ปรึกษา ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานอนุกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการ

คณะอนุกรรมการฯ ได้มีการประชุม 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2550 และเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2550 ซึ่งผลการประชุมครั้งที่ 2/2550 สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. เรื่อง <u>การติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการด้านการจราจรและขนส่ง</u>

1.1 ที่ประชุมรับทราบความก้าวหน้าในการดำเนินการก่อสร้างโครงการด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมอบกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรุงเทพมหานคร ดำเนินการดังนี้

(1) เร่งรัดการก่อสร้างโครงการที่รับผิดชอบให้แล้วเสร็จตามแผน และกำกับดูแลผู้รับจ้างให้ใช้ผิวจราจรในการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น รวมทั้งการคืนผิวจราจรในส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดผลกระทบในการเดินทางของประชาชนให้เหลือน้อยที่สุด

(2) ปรับปรุงผิวจราจร เครื่องหมาย ป้ายสัญญาณ ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่

1.2 สำหรับบริเวณแยกเมืองทอง 3 หลังจากที่กรมทางหลวงก่อสร้างสะพานลอยแล้วเสร็จมีปัญหาการจราจรติดขัด และที่ประชุมพิจารณา

(1) มอบกรมทางหลวงรับไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขและการขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกบนถนนแจ้งวัฒนะช่องขาเข้าให้เหมาะสม

(2) มอบจังหวัดนนทบุรีกวดขันการหยุดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถประจำทางให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

2. เรื่อง <u>การเตรียมการด้านการจราจรเพื่อรองรับการเปิดภาคการศึกษาและช่วงเทศกาล</u>

ที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานในการพิจารณามาตรการแก้ไขปัญหาจราจรหน้าสถานศึกษา และมอบกองบัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าของเรื่องในการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเตรียมการฯ ก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

3. เรื่อง <u>การพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</u>

ที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และเพื่อบูรณาการแผนโครงข่ายระบบรถโดยสารประจำทาง(BRT)ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ประชุมมอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับไปดำเนินการร่วมกับ กรุงเทพมหานคร และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

4. เรื่อง <u>การขอยกเว้นการปฏิบัติการตามมาตรการสลับเวลาทำงานของหน่วยงานของรัฐเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร</u>

4.1 ที่ประชุมเห็นชอบหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องมาตรการสลับเวลาทำงาน และเห็นควรนำเสนอ คจร. พิจารณาอนุมัติยกเว้นต่อไป ดังนี้

(1) หน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานติดต่อและให้บริการประชาชน เช่น โรงพยาบาล สำนักงานเขตฯ

(2) หน่วยงานที่มีข้าราชการ พนักงานและลูกจ้างจำนวนน้อย หากมีการหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานแล้วจะทำให้เกิดปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

(3) สถานศึกษาที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในการจัดการเรียนการสอนให้กับนักเรียน นักศึกษา ซึ่งมีการกำหนดตารางเรียน การสอบ และเวลาติดต่อให้บริการกับนักศึกษาไว้ล่วงหน้าเป็นเวลาที่แน่นอนแล้ว

(4) หน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ระดับกรม/กองทุกคนสมัครใจเลือกปฏิบัติในช่วงเวลา 07.30 – 15.30 น. หรือ 09.30 – 17.30 น. เพียงเวลาเดียว เนื่องจากจะช่วยให้มีการกระจายการเดินทางในภาพรวมออกจากช่วงเวลา 08.30 – 16.30 น. มากขึ้น ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2550 ที่ให้มีการส่งเสริม ชักชวน ให้มีการเลือกเวลาทำงานทั้ง 3 ช่วงเวลาให้มีสัดส่วนใกล้เคียงกันมากที่สุด เพื่อให้มีการกระจายการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(5) หน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดต่อประสานงานและให้บริการข้าราชการการเมืองอยู่ตลอดเวลา เช่น สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

4.2 ที่ประชุมเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณาอนุมัติยกเว้นหน่วยงานในการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีตามหลักเกณฑ์ในข้อ 4.1

5. เรื่อง <u>การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะเพื่อการบริหารจัดการ ด้านการจราจร</u>

ที่ประชุมรับทราบผลการดำเนินการพัฒนาการบริหารจัดการโดยการประยุกต์ใช้ระบบการขนส่งอัจฉริยะและผลการดำเนินการในเรื่อง CCTV ทั้งนี้เพื่ออำนวยการจราจรและเป็นข้อมูลข่าวสารประกอบการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางของประชาชน จึงเห็นควรมีการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) อย่างเป็นระบบและบูรณาการลดความซ้ำซ้อนด้านการดำเนินการและการลงทุนในภาพรวม โดยมอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับไปพิจารณาแนวทางการดำเนินงานเสนอ คจร.ให้ความเห็นชอบเพื่อดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

6. เรื่อง <u>แนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสุขุมวิท (บริเวณแยกเทพารักษ์)</u>

ที่ประชุมรับทราบว่าบริเวณทางแยกเทพารักษ์จะมีโครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานครช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการผ่าน และยกเลิกการดำเนินโครงการทางแยกต่างระดับเทพารักษ์ และมอบหน่วยงานดำเนินการดังนี้

6.1 เห็นชอบให้ สนข. และกรมทางหลวง ปรับปรุงและจัดการจราจรบริเวณทางแยกเทพารักษ์ในปัจจุบัน

6.2 มอบกรมทางหลวงดำเนินการปรับปรุงสภาพกายภาพถนนสุขุมวิท และบริเวณใกล้เคียงให้รองรับการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานครช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

7. เรื่อง <u>การจัดการเดินรถบนถนนสุขุมวิทช่วงสี่แยกนานาถึงสี่แยกอโศก</u>

ที่ประชุมเห็นว่าการยกเลิกช่องเดินรถสวนกระแสการจราจรบนถนนสุขุมวิทช่วงสี่แยกนานาถึงสี่แยกอโศกทำให้สภาพการจราจรบนถนนสุขุมวิทและพื้นที่เกี่ยวข้องคล่องตัวมากขึ้น จึงเห็นควรนำเสนอ คจร. พิจารณายกเลิกช่องเดินรถสวนกระแสบนถนนสุขุมวิทเป็นการถาวร และห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปกลับรถบริเวณปากซอยสุขุมวิท 11

8. เรื่อง <u>การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ช่องเดินรถโดยสารประจำทางในระยะเร่งด่วน</u>

ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการมีการทบทวน เพื่อปรับปรุงการดำเนินการช่องเดินรถโดยสารประจำทางทั้งขนิดตามกระแสการจราจรและสวนกระแสการจราจรร่วมกับ รวมทั้งช่องเดินรถมวลชน โดยมอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมกับ กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พิจารณาในรายละเอียดเพื่อนำเสนอที่ประชุมพิจารณา ต่อไป

9. เรื่อง <u>สถานการณ์และมาตรการควบคุมปัญหามลพิษจากเรือโดยสารในกรุงเทพมหานคร</u>

ที่ประชุมเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษจากเรือโดยสารในกรุงเทพมหานครตามที่กรมควบคุมมลพิษเสนอ โดยให้นำเสนอ คจร. พิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

10. เรื่อง <u>ปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถถนนจรัญสนิทวงศ์</u>

ที่ประชุมพิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถถนนจรัญสนิทวงศ์ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน โดยมีมติดังนี้

10.1 มอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับการปิด-เปิดจุดกลับรถ การขยายทางเข้าบริเวณจุดกลับรถขนาดใหญ่ และการขยายช่องรอเลี้ยวกลับรถบริเวณเกาะกลางถนนจรัญสนิทวงศ์

10.2 มอบกรมการขนส่งทางบกพิจารณาย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดบางขุนศรี (ก่อนถึงปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 35)

10.3 มอบสำนักการโยธา กรุงเทพมหานครพิจารณาความเหมาะสมในการปาดมุมเลี้ยวบริเวณปากซอยต่างๆ บนถนนจรัญสนิทวงศ์เพื่อให้สามารถเลี้ยวเข้า-ออกซอยได้สะดวกขึ้น

.....

---

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# การแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

## อำนาจหน้าที่และภารกิจ ของ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

## อำนาจหน้าที่ คจร. (ต่อ)

(6) เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือน ต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

## องค์ประกอบของ คจร.

| | |
|---|---|
| 1. นายกรัฐมนตรี | ประธาน |
| 2. รองนายกรัฐมนตรี | รองประธาน |
| 3. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกฯ | กรรมการ |
| 4-5. รัฐมนตรีว่าการ มท. / คค. | กรรมการ |
| 6-8. ผู้ว่า กทม. ปลัด มท./ คค. | กรรมการ |
| 9-10. ผอ. สงป. / เลขาธิการ สศช. | กรรมการ |
| 11-16.ผู้ทรงคุณวุฒิ 6 สาขา | กรรมการ |
| 17. ผอ.สนข. | กรรมการและเลขานุการ |

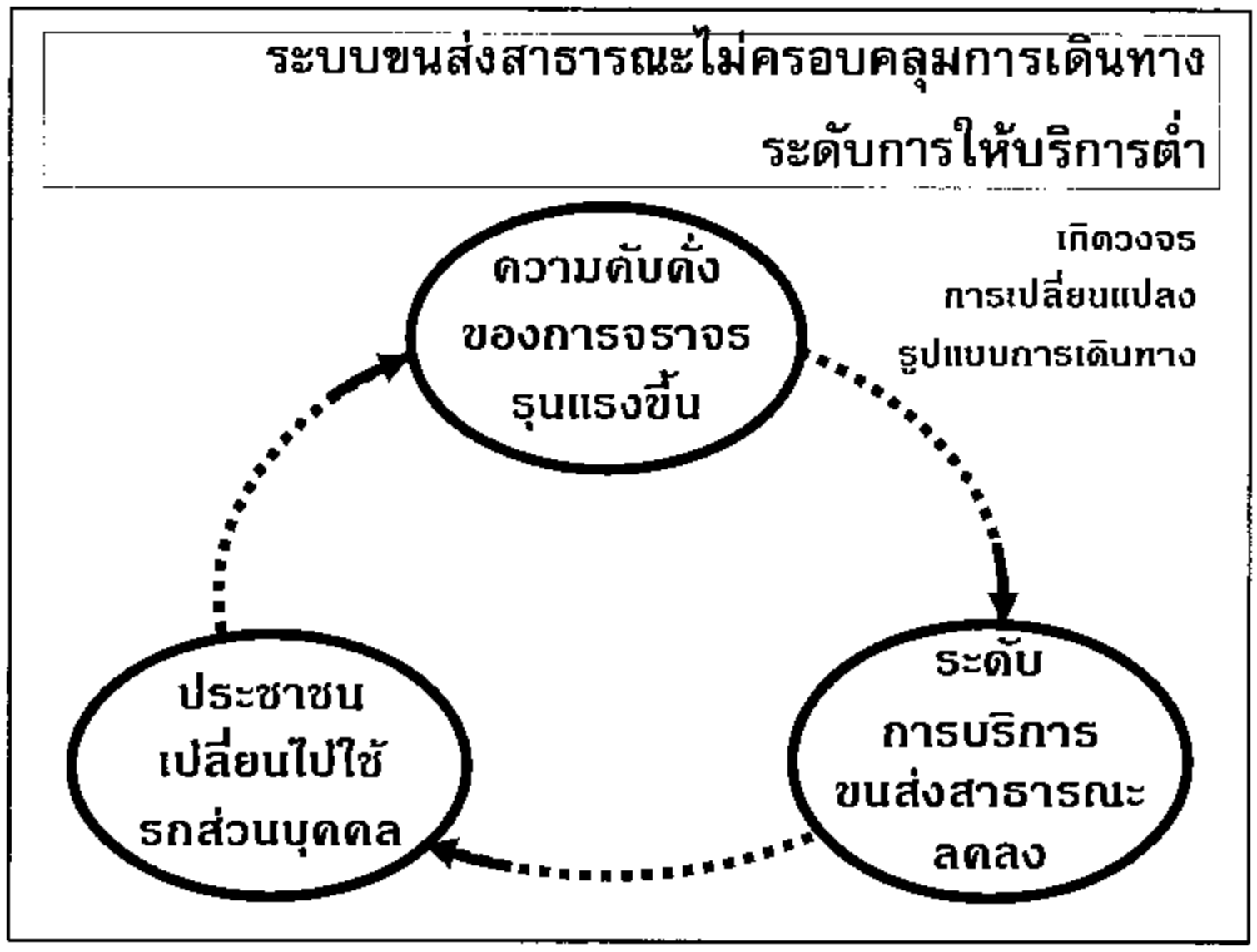
# กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

| | |
|---|---|
| 1. ศ.(พิเศษ) พ.ต.ต. ดร. ยงยุทธ สาระสมบัติ | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวางแผนจราจร |
| 2. นายลิขิต ชาวเธียร | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร |
| 3. ดร.คำรบลักษ์ สุรัสวดี | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมือง |
| 4. นายสรร วิเทศพงศ์ | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง |
| 5. รศ.ดร.นวลน้อย ตรีรัตน์ | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ |
| 6. ศ.ดร.ปริญญา นุตาลัย | ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม |

**<u>ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาจราจร</u>**

**กรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการจราจร**

**และขนส่ง ของ คจร.**


ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมการเดินทาง
ระดับการให้บริการต่ำ
ความคับคั่ง
ของการจราจร
รุนแรงขึ้น
เกิดวงจร
การเปลี่ยนแปลง
รูปแบบการเดินทาง
ระดับ
การบริการ
ขนส่งสาธารณะ
ลดลง
ประชาชน
เปลี่ยนไปใช้
รถส่วนบุคคล

ต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสาธารณะ
ในกรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

## การพัฒนาระบบการจราจรระยะกลางถึงระยะยาว ใน กทม.และปริมณฑล

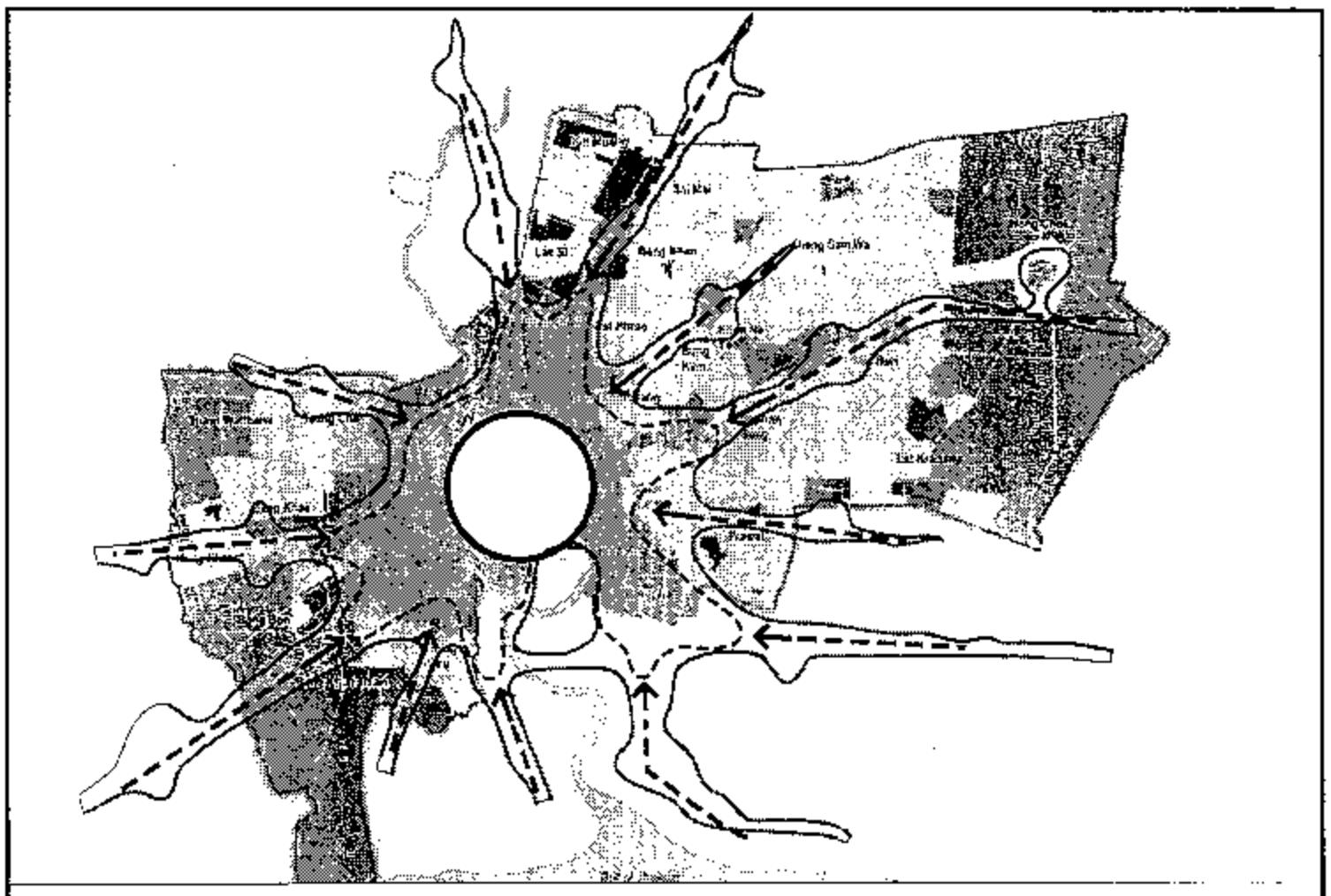
1. กำหนดพื้นที่การพัฒนากายในพื้นที่ถนนวงแหวนรอบนอก
2. พัฒนาชุมชนชานเมือง กทม. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งรอบชานเมืองแบบหลายศูนย์กลาง เชื่อมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ มีโครงข่ายถนนที่เหมาะสม
3. สัดส่วนที่เหมาะสมของระบบโครงข่าย

   3.1 ระบบราง คลุมพื้นที่ 2X2 ตร.กม. (พื้นที่ตอนใน 113 ตร.กม.) และมีแนวโครงข่ายรัศมีออกไปชานเมือง

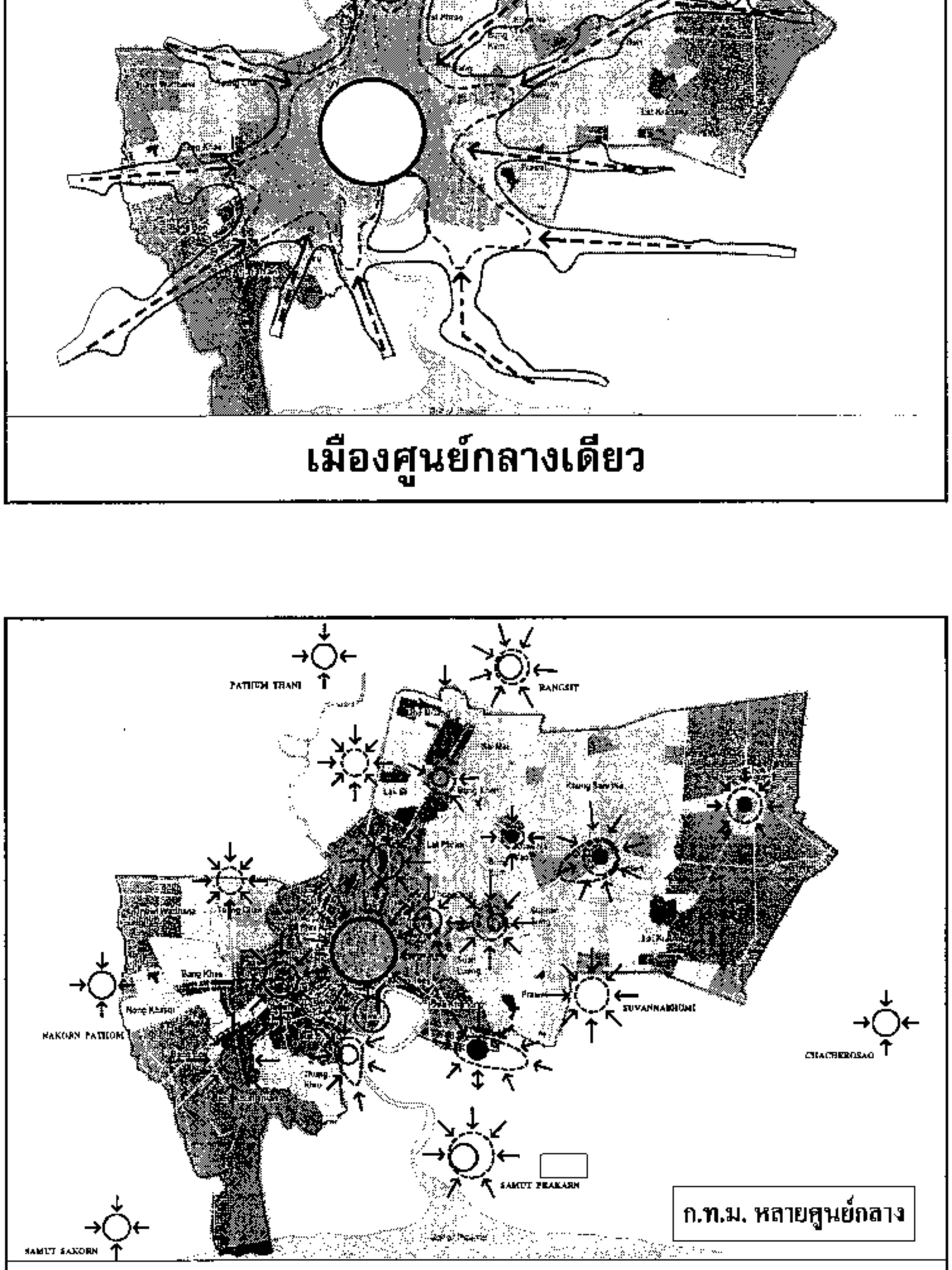
   3.2 ระบบถนนสายหลัก คลุมพื้นที่ 2.5X2.5 ตร.กม.

   3.3 ระบบทางด่วน คลุมพื้นที่ 5X5 ตร.กม.

สนข

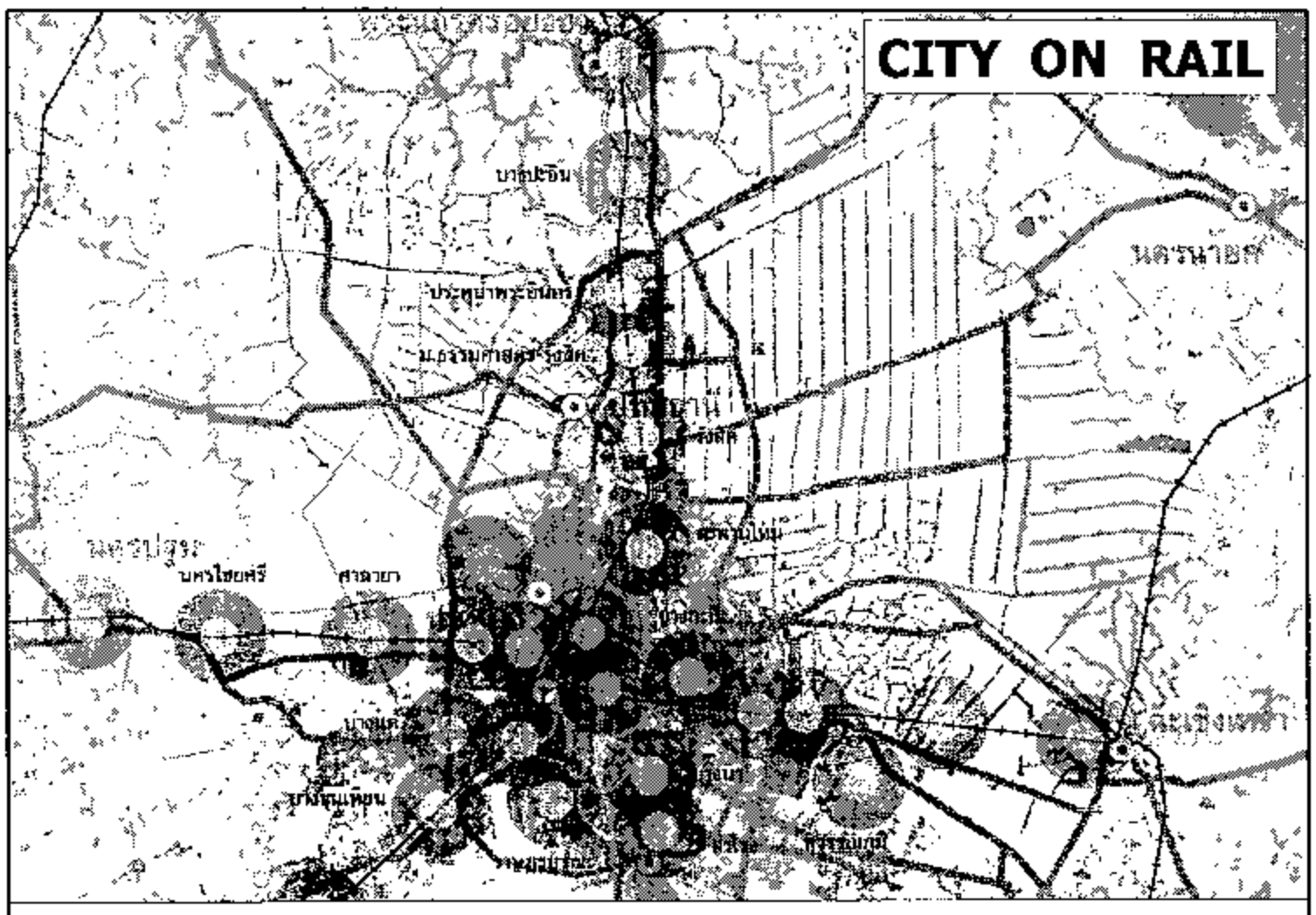


เมืองศูนย์กลางเดียว




เมืองหลายศูนย์กลาง

สนย




**เมืองหลายศูนย์กลาง (ขยายสู่พื้นที่รอบกรุงเทพ)**

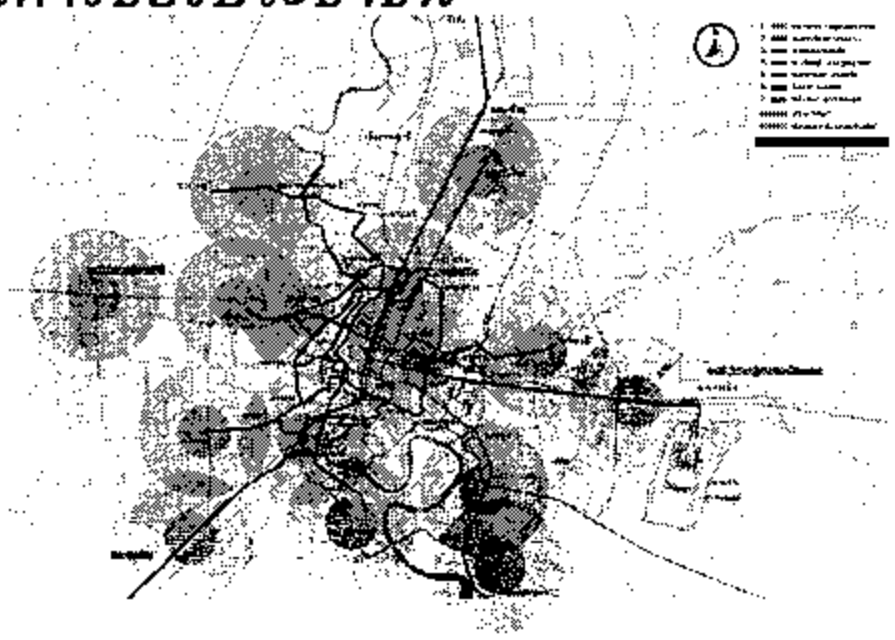
**ยุทธศาสตร์หลัก 6 ด้าน**
**ในการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วน**

1. **การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ**
2. **การจัดระบบการจราจรบนถนน**
3. **การพัฒนาระบบโครงข่ายถนน**
4. **การพัฒนากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน**
5. **การบริหารและจัดการ**
6. **การดำเนินการรองรับเหตุการณ์เฉพาะ**

สนข

## 1. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

***พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกที่มีคุณภาพในการเดินทางของประชาชน***



แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบราง

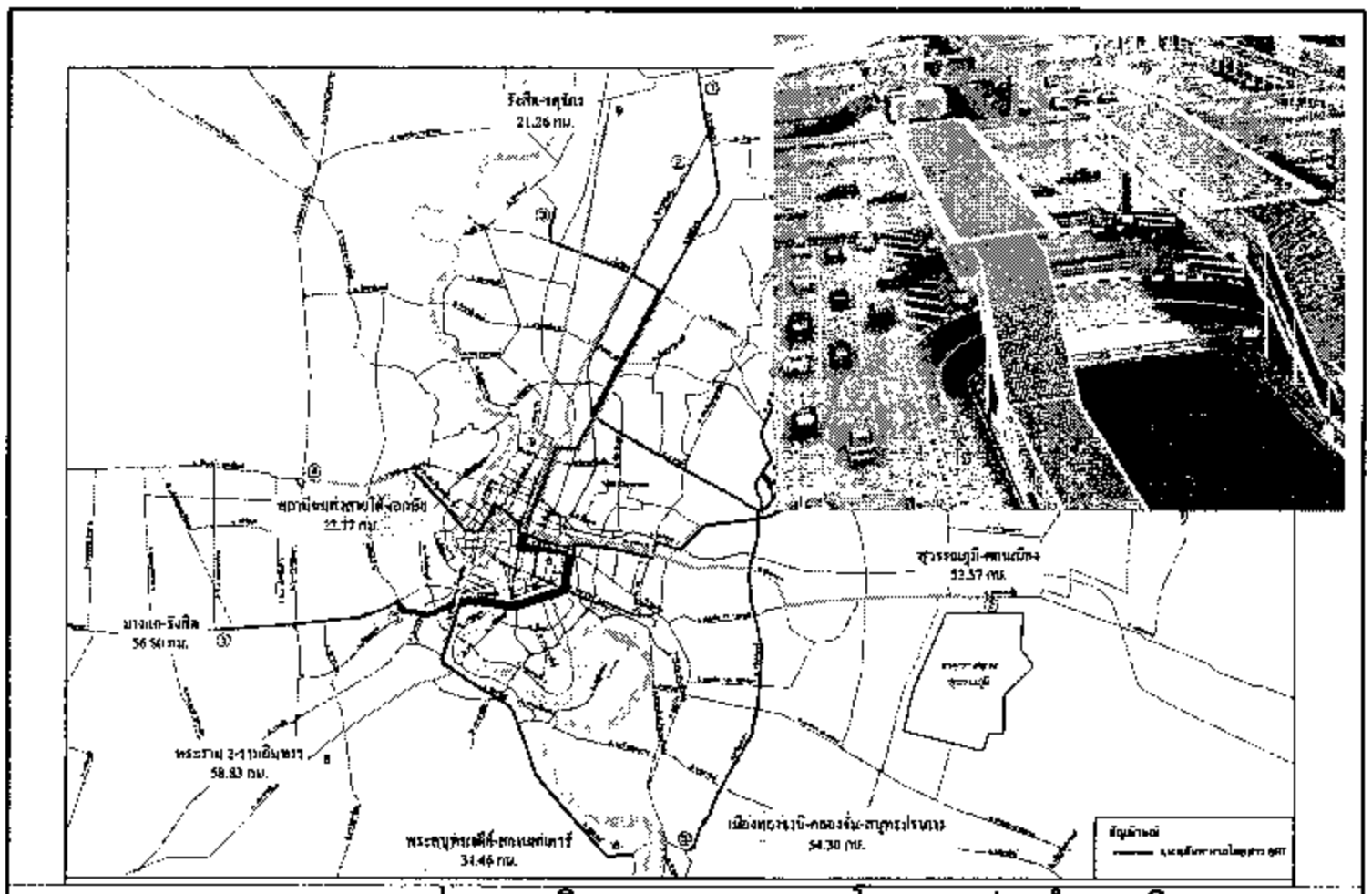
สนข

***พัฒนาจุดเชื่อมต่อเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน***

มติ คจร. ปรับปรุงที่ราชพัสดุบริเวณหมอชิต
เป็นพื้นที่จอดรถ (Park and Ride)

สนข

ปรับปรุงระดับการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ
ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงกัน เพื่อสร้างแรงจูงใจในการเดินทาง



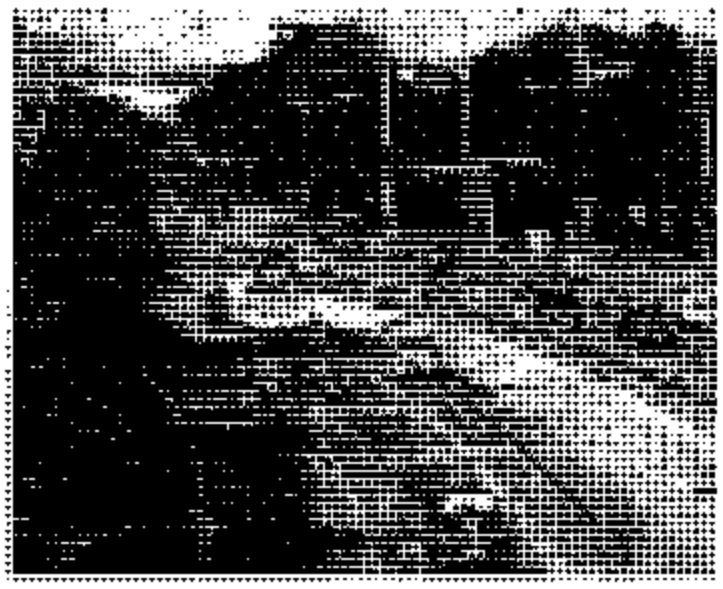

ช่องทางพิเศษแยกเฉพาะรถโดยสารประจำทางชิดเกาะกลาง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข

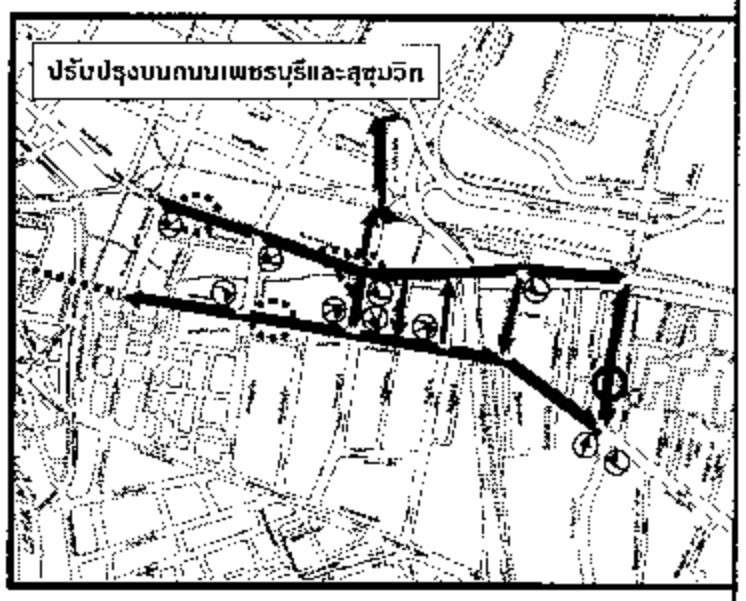
## 2. การจัดระบบการจราจรบนถนน

*ใช้ผิวจราจรที่มีอยู่อย่างจำกัด*

*ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด*



จัดเดินรถสวนกระแสบางเวลาในชั่วโมงเร่งด่วน




ปรับทิศทางการเดินรถใหม่

สนข

## 3. การพัฒนาโครงข่ายถนน

*ลดจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก*

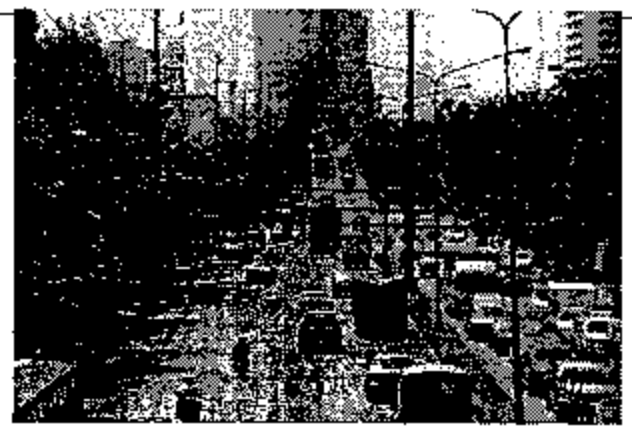
สะพานลอยลาดพร้าว

อุโมงค์สี่แยกเกษตร

สนข

## ลดจุดตัดกระแสการจราจรโดยการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก

ข้ามทางแยกพญาไท



ข้ามทางแยกโบสถ์แม่พระ

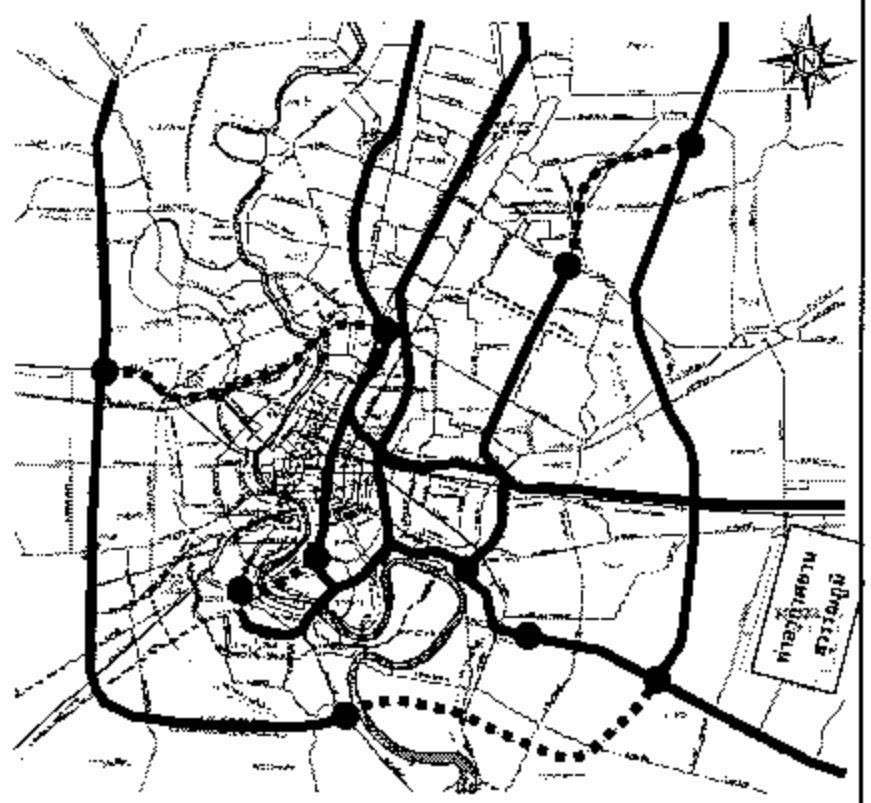
ข้ามทางแนวถนนพระราม 3 ใต้สะพานพระราม 9

ข้ามทางแนวถนนพระราม 3 ข้ามสาธุประดิษฐ์

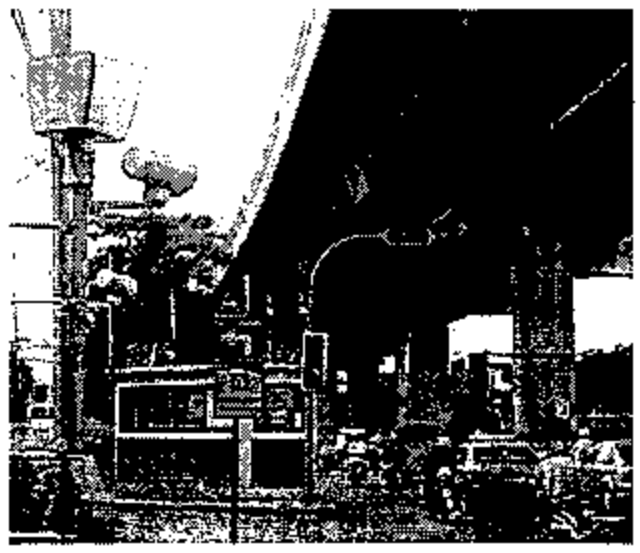
## 3. การพัฒนาโครงข่ายถนน

### *เชื่อมต่อโครงข่ายถนนและทางด่วน*

- รามอินทรา–วงแหวนรอบนอก
- ศรีรัช – ดาวคะนอง
- ศรีรัช – วงแหวนรอบนอก
- วงแหวนรอบนอกด้านใต้



สนุก



## 4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

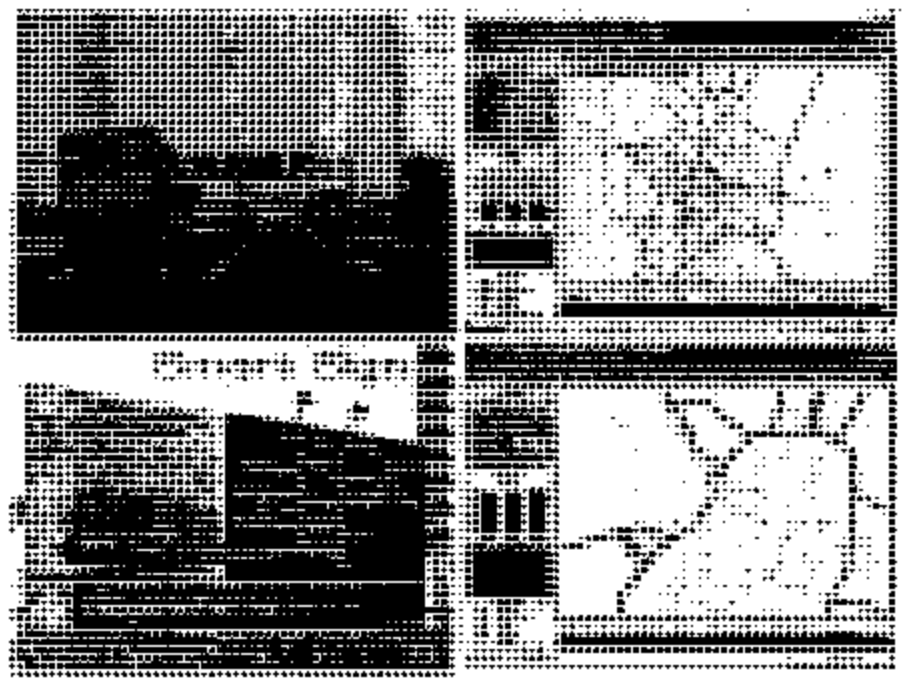
- ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจร
- กวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง
- ใช้เทคโนโลยีป้องปรามผู้กระทำผิด

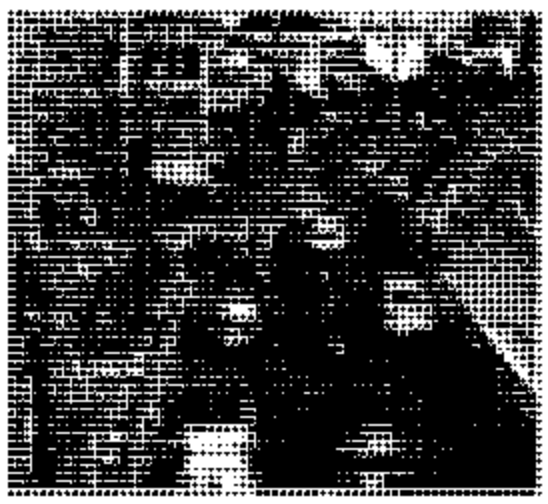
สนข

## 5. การบริหารจัดการ

*ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ*

***(Intelligence Transport System)***

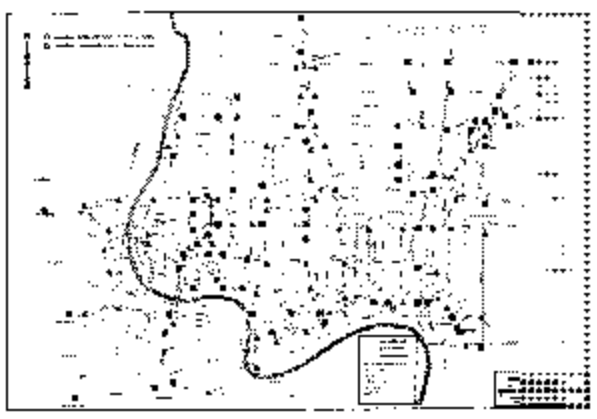




*ระบบรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time*

สนข

## ตรวจสภาพจราจรโดยระบบ CCTV



จุดติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดในพื้นที่ กทม.

สนข

## 6. เตรียมการรองรับเหตุการณ์เฉพาะ

### เช่น การเปิดภาคการศึกษา การเดินทางช่วงเทศกาล น้ำท่วม

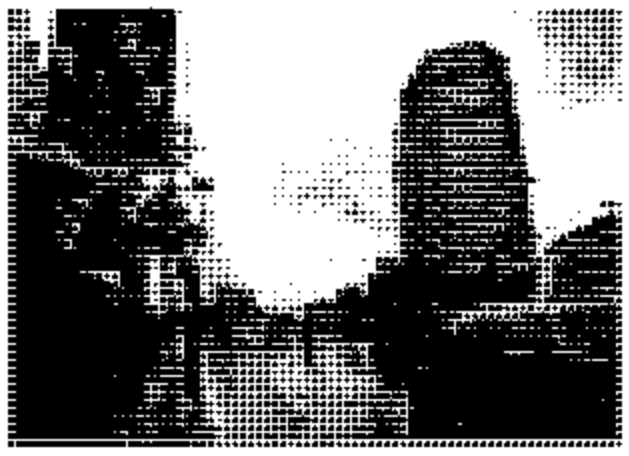
การรับส่งบริเวณหน้าโรงเรียน

การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหมอชิต 2

สนข

## 6. เตรียมการรองรับเหตุการณ์เฉพาะ

**เช่น การเปิดภาคการศึกษา การเดินทางช่วงเทศกาล น้ำท่วม**



## การอำนวยการจราจรเปิดภาคการศึกษา

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# บทความวิชาการ

## การวางแผนและพัฒนาระบบจอดรถเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

รายงานพิเศษ
โดย.....นายสุธน อาณากุล
หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนาระบบจราจร

การวางแผนพัฒนาเมืองและจราจร-ขนส่ง ที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลรวมทั้งในพื้นที่ย่านชุมชนตัวเมืองต่างๆ เกิดปัญหาการจราจรเรื้อรังมานาน เนื่องจากประเด็นสาเหตุหลักมาจากปริมาณยวดยานที่เพิ่มขึ้นในอัตราสูงมาก และการขาดการวางแผนที่ดี ไม่ว่าจะเป็นการวางผังเมืองนโยบายการใช้ที่ดิน การวางระบบโครงข่ายของถนน ระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอกับความต้องการการเดินทาง ทำให้ขาดศักยภาพในการดึงดูดผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประชาชนยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง จึงต้องมีที่จอดรถยนต์ในบริเวณสายทางระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้ประชาชนจอดรถไว้ไม่นำรถเข้ามาในเขตชั้นใน หรือหากนำรถยนต์เข้ามาก็ลามารถมีที่จอดได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องวนหาที่จอดรถ เกิดปัญหาจราจรติดขัด สิ้นเปลืองเวลาและน้ำมันเชื้อเพลิง จึงต้องวางแผนและพัฒนา ด้านที่จอดรถควบคู่ไปด้วย

**การวางแผนและพัฒนาระบบจอดรถ**

จากอดีตที่กรุงเทพมหานครได้มีแผนของ Litchfield ที่มุ่งถึงคุณภาพชีวิตของประชากรในแง่ของการจัดการจราจรและการขนส่งของกรุงเทพมหานคร ระบบการขนส่งจะขึ้นอยู่กับโครงข่ายถนนมากกว่ารถไฟ ทำให้การเติบโตอย่างรวดเร็วในส่วนของการจราจรเขตชานเมือง ส่งผลให้การจราจรคับคั่งในทุกทิศทาง จึงนำไปสู่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ และ ๒ ซึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของย่านธุรกิจ (CBD) เกิดความแออัดของที่อยู่อาศัยบริเวณรอบๆ CBD แผนพัฒนาฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๑๕–๒๕๑๙) มีจุดมุ่งหมายให้เกิดการขยายการผลิตด้านอุตลาหกรรม การขยายตัวทางด้านการพาณิชย์ การสาธารณูปโภคและแหล่งที่อยู่อาศัย เกิดการสัญจรตามการพัฒนาโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครก่อให้เกิดการจราจรคับคั่งอย่างต่อเนื่อง

ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๗ กรุงเทพมหานครหรือในตัวเมืองต่างๆ ในประเทศไทย อาคาพาณิชย์จะเป็นตึกแถวยูริมถนนเพื่อการค้าขาย การขนส่งสินค้าและการสัญจรเดินทางด้วยรถยนต์เป็นส่วนใหญ่มีการจอดรถติดต่อธุรกิจริมถนน ทำให้ผิวจราจรแคบลง เพราะอาคารส่วนใหญ่ไม่มีที่จอดรถ

เนื่องจากมีกฎหมาย ให้อาคารต้องมีที่จอดรถยนต์ จึงมีกฎกระทรวง ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๑๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๔๗๙ กำหนดให้เจ้าของอาคารบางประเภทที่ใช้ในบริการสาธารณะเพื่อหาประโยชน์ต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ที่ใช้ประโยชน์จากอาคารนั้น และการกำหนดประเภทของอาคาร การกำหนดจำนวนพื้นที่ที่ต้องมีและใช้เป็นที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์และทางเข้าออกของรถยนต์ให้กระทำตามกฎกระทรวงนี้ โดยกำหนดให้ประเภทอาคารต้องมีที่จอดรถ ดังนี้

| ประเภทอาคาร | จำนวน | พื้นที่ |
|---|---|---|
| - โรงมหรสพ | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อจำนวนที่นั่งสำหรับคนดู ๒๐ ที่ |
| - โรงแรม | ไม่น้อยกว่า ๑๐ คัน | สำหรับห้องพัก ๓๐ ห้องแรก |
| - อาคารชุด | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อ ๑ ครอบครัว |
| - ภัตตาคาร | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหาร ๑๕ ม.$^{๒}$ |
| - ห้างสรรพสินค้า | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อพื้นที่ ๒๐ ม.$^{๒}$ |
| - สำนักงาน | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อพื้นที่ ๖๐ ม.$^{๒}$ |
| - ห้องโถงของโรงแรม | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อพื้นที่ ๑๐ ม.$^{๒}$ |
| - อาคารขนาดใหญ่ | ไม่น้อยกว่า ๑ คัน | ต่อพื้นที่ ๑๒๐ ม.$^{๒}$ |

เมื่อมีที่จอดรถในอาคารจำนวนมากแล้ว จึงมีข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานครเรื่อง อาคารจอดรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๑ เพื่อให้อาคารจอดรถยนต์มีความมั่นคงปลอดภัย ไม่กระทบกับการจราจรภายนอกอาคาร

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๔-๖ (พ.ศ. ๒๕๓๐–๒๕๓๔) มีอัตราการเจริญเติบโตสูงมากกว่า ๑๐% ต่อปี กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดบนเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานครและพื้นที่โดยรอบเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๓๓ เกิดการเก็งกำไรจากการก่อสร้างอาคารต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร โดยมีพื้นที่ใช้สอยที่ก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๓๔ และ ๒๕๓๖ รวม ๘๖.๕๔ ล้านตารางเมตร เป็นพื้นที่อาคารสูงใน CBD มีการจ้างงานเป็นพนักงานในสำนักงานประมาณ ๑.๗ ล้านคน ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร จากการที่อาคารต้องมีที่จอดรถไม่ให้น้อย

กว่าที่กฎหมายกำหนด ทำให้มีการนำรถเข้ามาในพื้นที่ CBD ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็นจะมีปริมาณการจราจรที่แออัดคับคั่ง เกิดการจราจรติดขัด

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐–๒๕๔๔) เน้นการพัฒนาชาติอย่างยั่งยืน เป็นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพควบคู่ไปกับการพัฒนาประชาชน ภายใต้ภาวะวิกฤติเศรษฐกิจ การก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่หยุดชะงัก ทำให้ผู้ประกอบการด้านที่จอดรถยนต์ด้วยเครื่องจักรกลอัตโนมัติต้องเลิกกิจการไป อาคารจอดรถยนต์ยังคงเป็นแบบ Conventional หลายๆ ชั้น ใช้การเข้าจอดรถโดยเจ้าของรถเอง แม้กระทั่งที่จอดรถจำนวนมากของอาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีก ค้าส่ง (Hyper Market) ที่เกิดขึ้นในช่วงนี้

ต่อมาเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕–๒๕๔๙) เน้นการพัฒนาแบบองค์รวม ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมุ่งสู่สังคมเข้มแข็ง มีดุลยภาพ สังคมคุณภาพ สังคมฐานปัญญาและการเรียนรู้ สังคมสมานฉันท์และเอื้ออาทร เมื่อเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว การก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่เริ่มมีมากขึ้น รวมทั้งอาคารที่เคยหยุดสร้างเริ่มมีการปรับปรุงเพื่อให้เกิดมีมูลค่าเพิ่มขึ้น จำนวนที่จอดรถยนต์ยังคงเพิ่มขึ้น ตามกฎหมายตั้งแต่ปี ๒๕๑๗ จนถึงปัจจุบัน ภาครัฐยังไม่สามารถออกมาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้ เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ รัฐบาลมีนโยบายเพิ่มระบบขนส่งมวลชนให้ได้ ๓๐๐ กิโลเมตร ภายใน ๖ ปี ในช่วงนี้หากนำระบบที่จอดรถที่ให้ความสะดวกกับคนที่ยังมีความจำเป็นใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ จะเป็นการจูงใจให้จอดรถทิ้งไว้และใช้รถขนส่งสาธารณะแทน

**ระบบจอดรถ**

๑. จอดบนดิน

๒. จอดรถในอาคาร โดยใช้ Ramp ขึ้นลง

๓. จอดรถในอาคาร โดยลิฟต์ยกรถขึ้นลง

๔. จอดรถโดยใช้เครื่องจักรกลอัตโนมัติประกอบกับระบบอัจฉริยะ

**โครงการที่จอดรถอัจฉริยะ**

เป็นโครงการติดตั้งที่จอดรถยนต์โดยใช้เครื่องจักรกลในการเคลื่อนย้ายรถเข้าจอด มีระบบคอมพิวเตอร์จัดการจอดรถอัตโนมัติ สามารถรื้อถอนได้ง่ายเมื่อต้องการเคลื่อนย้าย ไม่ต้องใช้ทางวิ่งขึ้น-ลง หรือที่กลับรถ ใช้พื้นที่ติดตั้งน้อย ผู้ใช้บริการสามารถนำรถเข้าจอดและนำรถออกได้ด้วยตน

เองโดยใช้บัตรสมาร์ทการ์ด พร้อมมีคอมพิวเตอร์ที่สามารถระบุเวลาเข้า-ออกและคำนวณค่าใช้จ่ายในการให้บริการ กำหนดพื้นที่ติดตั้งนำร่องไว้ ๒ บริเวณ คือ

๑. บริเวณที่ทำการสำนักงานเขตราชเทวี ใกล้สถานีรถไฟฟ้าราชเทวีและอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

๒. บริเวณที่ทำการสำนักงานเขตพระโขนง ใกล้ลถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช

**สรุป**

ในอดีดมีรถยนต์ส่วนบุคคลน้อย การวางแผนพัฒนาเมืองที่ต้องให้มีที่จอดรถยนต์ภายในตัวอาคารในย่าน CBD มากขึ้นเรื่อยๆ อาจไม่ถูกต้องแล้ว ภายใต้ยุคโลกาภิวัตน์ความเจริญเติบโตยังคงดำเนินต่อไป แนวโน้มการมีที่จอดรถยนต์ของอาคารในย่าน CBD จะต้องเปลี่ยนไป (Paradigm Shift) จะต้องลดจำนวนที่จอดรถยนต์ในอาคารย่านธุรกิจให้มีน้อยลง หรือบางอาคารไม่อนุญาตให้มีอาจมีมาตรการให้อาคารที่เคยมีที่จอดรถจำนวนมากนำที่จอดรถไปใช้อย่างอื่นได้ แต่ทั้งนี้บริเวณนั้นน่าจะมีระบบขนส่งมวลชนที่เป็นทางเลือกให้ประชาชนได้ตัดสินใจ

**เอกสารอ้างอิง**

๑.การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้นำและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง "กรุงเทพมหานครและปริมณฑล" กับการแก้ปัญหาจราจร โดย ดร.คำรบลักษ์ สุรัสวดี. มีนาคม ๒๕๔๓

๒.ปฏิญญา วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ นโยบาย, นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๗–๒๕๕๑

๓.คำแถลงข่าว นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร วันอังคารที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๔๗

---

ที่มา : http://203.155.220.217/office/dotat/periodical_4_1_2548/16-17.htm

# ข่าวจากสื่อมวลชน

สนข.ดัน 70 โครงการรับปีใหม่

อัด ๔ หมื่นล้านแก้วิกฤติจราจร

สนข.ชูแผน บูรณาการแก้วิกฤติปัญหา จราจร อัดฉีดงบฯ ลงทุนกว่า ๔ หมื่นล้าน ผุด ๗๐ โครงการรับปี ๒๕๕๑ เผยเฉพาะกรมทางหลวงหน่วย งานเดียวรับงบกว่า ๑.๔ หมื่นล้าน "ยงยุทธ" ชี้ปัญหาจราจรเมืองกรุงส่ออัมพาตหากไม่รีบแก้ไข

พ.ต.ต.ดร.ยงยุทธ สาระสมบัติ ที่ปรึกษาผู้ ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ด้านวาง แผนจราจร เปิดเผยว่า หลังจากได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการประสาน การแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเมื่อปลายปี ๒๕๕๐ โดยมี ดร.ไมตรี ศรีนราวัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธาน พร้อมด้วยตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกจำนวน ๒๖ หน่วยงานร่วมเป็นอนุกรรมการทางคจร. จึงได้มอบหมายให้ สนข.จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักจากผลการศึกษาระยะที่ ๑ เมื่อเดือนมิ.ย. ๒๕๔๘ พบว่ามีจุดวิกฤติจำนวน ๙๖ จุด ภายในพื้นที่วงแหวนชั้นในจำนวน ๔๖ จุด ระหว่างพื้นที่วงแหวนชั้นในกับวงแหวนชั้นนอกจำนวน ๓๖ จุด และนอกพื้นที่วง แหวนชั้นนอกจำนวน ๑๔ จุด

นอกจากนี้ ยังได้รับการจัดสรรงบประมาณตามมติ คจร.เพื่อให้การแก้ไข ปัญหาการจราจรเร่งด่วนเพื่อให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยได้ดำเนินการจัดทำแผน เร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะ ที่ ๒ มีเนื้องานที่สำคัญ เช่น จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรเส้นทางที่มีการจราจร หนาแน่น จัดทำแผนแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกำเนิดและดึงดูดการจราจรที่สำคัญ และจัดทำแผนพัฒนา จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางบก หรือจุดเชื่อมต่อการเดินทาง

สำหรับแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจรที่ได้รับงบประมาณประจำปี ๒๕๕๑ มีจำนวน ๗๐ โครงการ มูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน ๔๕,๐๑๙.๓๐๘๔ ล้านบาท ซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลจาก ๙ หน่วยงาน ประกอบด้วย

๑.กรุงเทพมหานคร(กทม.) จำนวน ๑๓ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๑,๗๖๖ ล้านบาท

๒.สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ ๖๑.๐๖๘ ล้านบาท

๓.กรมทางหลวง(ทล.) จำนวน ๒๑ โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๔,๐๓๔ ล้านบาท แบ่งเป็น โครงการก่อสร้างทางหลวง (งานทาง) ที่ได้รับงบประมาณ เพื่อการก่อสร้างแล้ว จำนวน ๑๐ โครงการ งบประมาณจำนวน ๑๐,๔๑๘.๑๐ ล้านบาท และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและทางลอดสะพานกลับรถที่ได้รับงบประมาณ เพื่อดำเนินการก่อสร้างแล้ว จำนวน ๑๑ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๓,๖๑๕.๙๐ ล้านบาท

๔.กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๗๖๐ ล้านบาท

๕.กรมการขนส่งทางบก(ขบ.) จำนวน ๑ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๑๔.๔๗๕ ล้านบาท

๖.กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) จำนวน ๕ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๑๖๒.๘๔ ล้านบาท

๗.การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) จำนวน ๗ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๘,๔๐๓.๒๕๒ ล้านบาท

๘.องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) จำนวน ๘ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๑๙,๔๒๑.๗๗ ล้านบาท และ

๙.สนข. จำนวน ๑๓ โครงการ งบประมาณ จำนวน ๓๙๕.๘๙๔๑ ล้านบาท

ทั้งนี้ ยังมีการปรับปรุงการห้ามเดินรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขณะเดียวกันยังได้มีเส้นทางที่ขอผ่อนผันด้วย คือ

๑. ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๙ (ถนนร่มเกล้า) ในส่วนเชื่อมต่อเข้าสนามบิน ระยะทางประมาณ ๕๐๐ เมตร

๒. ทางหลวงหมายเลข ๓๑ ในส่วนเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข ๗ ทั้งเส้นทางเข้า-ออก สนามบิน ซึ่งเป็นส่วนคู่ขนาน ระยะทางห้ามวิ่ง ๑๐๐ เมตร

๓. ถนนร่มเกล้าสาย ๓๑๑๙ ในส่วนเชื่อมต่อถนนเจ้าคุณทหาร เข้านิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ระยะทางประมาณ ๑๑ กม.

นอกจากนี้ การห้ามเดินรถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ บนถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกในเขต กทม. ทำให้การเดินทางเพื่อขนส่งสินค้าไม่ต่อเนื่องกับการเดินทางบนถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ซึ่งเห็นควรอนุญาตให้รถบรรทุก ๖ ล้อ สามารถเดินรถบนถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวัน

ตกในเขต กทม. เฉพาะช่องทางด่วนได้เท่านั้น โดยไม่มีเวลาห้าม แต่รถบรรทุก 4 ล้อ ยังคงห้ามเดินรถในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ตามเดิม

**สำหรับยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งเพื่อรองรับยุคน้ำมันแพง** มี ๓ มาตรการ คือมาตรการระยะเร่งด่วน ให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ภาครัฐเป็นตัวอย่าง ได้แก่

๑.การเดินทางแบบไม่มีรถนำขบวน เดินทางโดยรถคันเดียวกันเมื่อต้องการไปจุดหมายเดียวกัน

๒.จัดระบบการจราจร โดยการจัดทำป้ายบอกเส้นทางลัด ส่งเสริมการใช้รถประจำทางและรถจักรยาน ให้สิทธิรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนตัวที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ ๓ คนใช้เส้นทางด่วนเฉพาะ ควบคุมการจอดรถในพื้นที่ชั้นใน

๓.มาตรการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ใช้พาหนะร่วมกันในการไปที่หมายเดียวกัน เลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง ติดต่อสื่อสารลักษณะอื่นแทนการเดินทาง มีการวางแผนการเดินทาง

มาตรการระยะปานกลาง ได้แก่ ปรับปรุงคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และกึ่งสาธารณะแบบบูรณาการ การจัดเก็บภาษีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การส่งเสริมการจำหน่ายรถยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง การพิจารณาความเป็นไปได้ของการจำกัดการใช้รถใช้ถนน และมาตรการระยะยาว ได้แก่ นำระบบผังเมืองมาที่มีผลต่อการลดความต้องการในการเดินทางมาใช้ ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน

**ส่วนยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ** คือ

๑. การใช้ NGV ทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซล กำหนดมาตรการจูงใจแท็กซี่ รถบรรทุก รถสามล้อ และขสมก.ให้หันมาใช้ NGV

๒. การปรับปรุงระบบ Logistics เร่งรัดแผนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับแหล่งชุมชน เร่งรัดจัดทำแผน Logistics

**มาตรการส่งเสริมเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง**

๑. การขนส่งสินค้า ลดการเดินรถเที่ยวเปล่า ส่งเสริม Depot และสนับสนุนการปรับปรุงระบบ ICD ส่งเสริมและสร้างกลไก/มาตรการจูงใจให้ใช้ระบบรถไฟ และขนส่งทางน้ำแทนการขนส่งด้วยรถบรรทุก

๒. การขนส่งคน ส่งเสริมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มาตรการภาษีรถ ปรับปรุงระบบเสริมระบบขนส่งมวลชน ปรับปรุงระบบจราจร รณรงค์ Tune Up ถ่ายน้ำมันเครื่อง และบำรุงรักษาเครื่องยนต์

๓. การสนับสนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อเสนอแนะมาตรการระยะเร่งด่วน ทบทวนมาตรการระยะเร่งด่วนเดิม เร่งปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ และระบบการเชื่อมต่อ เพิ่มมาตรการไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ปรับปรุงการห้ามหยุด/ห้ามจอดบนถนนสายต่างๆ ปรับปรุงอัตราค่าจอดยานพาหนะบนถนนลายต่างๆ กำหนดให้สถานที่ต่างๆ มีการอำนวยความสะดวกในการจัดที่จอดรถ สำหรับรถสาธารณะ จัดให้มี Park and Ride โดยใช้สถานที่ของราชการ หน่วยรัฐวิสาหกิจ หรือ เอกชน ส่งเสริมการประหยัดการใช้พลังงานและปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานทดแทน ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน โดยการลดหย่อนภาษี สนับสนุนและส่งเสริมให้ใช้ก๊าซ NGV โดยมาตรการสนับสนุนทางด้านราคา เร่งรัดให้มีการจัดตั้งสถานีจำหน่ายก๊าซ NGV ตามถนนสายหลักและสายรอง เพิ่มปริมาณการขนส่งในรูปแบบที่มีค่าการขนส่งต่ำ

ทั้งนี้ ทาง สนข.ยังสำรวจสภาพการจราจร ในเขตกรุงเทพฯ ประจำปี ๒๕๕๐ พบว่า อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักลดลงจากปีที่ผ่านมา โดยช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) มีอัตราความเร็วเฉลี่ย ๑๘.๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลดลง ๑๔.๙% ขณะที่เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาออกเมือง) มีอัตราความ เร็วเฉลี่ย ๒๖.๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลดลง ๓.๘%

ขณะที่ กทม. เองก็มี โครงการที่จะต้องดำเนินการหลายโครงการ ซึ่งมีโครงการที่อย่าง โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bangkok BRT) เส้นทางหมอชิต-ศูนย์ราชการ ระยะทาง ๑๖.๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท และโครงการปรับปรุงถนนเดิมเป็นถนน ค.ส.ล. ขนาด ๖ ช่องจราจร พร้อมเกาะกลาง ทางเท้า งานระบบต่างๆ และสะพาน ค.ส.ล. พร้อมปรับปรุงบริเวณทางแยก รวมระยะทางประมาณ ๙.๙๗ กิโลเมตร วงเงินดำเนินการในปี ๕๑ จำนวน ๔๒๕ ล้านบาท รวมอยู่ด้วย

"การแก้ปัญหาจราจรที่ผ่านมาไม่ได้ผล เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องละเลยควบคุมวินัยจราจรอย่างจริงจัง จึงขอให้ทุกหน่วยงานแก้ปัญหาเฉพาะพื้นที่ เพื่อให้ความรวดเร็ว โดยเรื่องที่ต้องการให้กวดขันเป็นพิเศษ คือ รถยนต์จอดขวางทางร่วมทางแยก แท็กซี่จอดขวางการจราจร รวมทั้งกำชับให้

การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) บริหารการเดินรถตามมติ ครม. เมื่อไม้กั้นปิดแล้ว รถไฟต้องวิ่งผ่านภายใน ๑ นาที ความถี่ของขบวนรถไฟต้องไม่ต่ำกว่า ๗ นาที แต่ปัจจุบันไม่สามารถทำได้ ทำให้เกิดปัญหารถติดมากในพื้นที่ชั้นใน รวมทั้งเวลาหน่วยงานเสนอของบประมาณก่อสร้างโครงการ ไม่มีการหารือกับหน่วยงานระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ว่าจะมีโครงการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวด้วยหรือไม่ ทำให้ต้องรบกวนพื้นผิวการจราจรซ้ำซาก และเกิดการใช้งบประมาณที่ไม่มีประสิทธิภาพ

---

ที่มา : สยามธุรกิจ วันเสาร์ที่ ๕ มกราคม ๒๕๕๑

## กรุงโซลติดหนึบไม่แพ้กรุงเทพฯ...แต่บริหารจัดการ"เยี่ยม"

### คุมรถส่วนตัว-กฎจราจรศักดิ์สิทธิ์ ระบบบีอาร์ทีรถไฟฟ้าฉลุย

ระหว่างวันที่ ๖–๑๒ ก.ย. ที่ผ่านมา สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (กทม.) นำสื่อมวลชนย่ำแดนโสม ดูการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงโซล เมืองหลวงเกาหลีใต้

กรุงโซล มีพื้นที่ ๕๐๖ ตารางกม. มีประชากรใกล้เคียงกรุงเทพฯราว ๑๐ ล้านคน ในขณะที่กรุงเทพฯ มีพื้นที่ถึง ๑,๕๐๐ ตารางกม. จึงไม่ต้องสงสัยว่าที่กรุง โซลจะแออัดขนาดไหน..... เห็นแต่อพาร์ตเมนต์และคอนโดมิเนียมเรียงเป็นตับ ที่นี่ค่าครองชีพสูงกว่ากรุงเทพฯราว ๗–๑๐เท่า

สภาพการจราจรกรุงโซลไม่แตกต่างจาก กรุงเทพฯ มีรถยนต์ส่วนตัววิ่งเฉลี่ย วันละ ๓ ล้านคัน เนื่องจากรถยนต์มีมาก ผู้คนแออัด กรุงโซล จึงหนีไม่พ้นปัญหาการจราจร ยิ่งในชั่วโมงเร่งด่วนหากใช้รถส่วนตัวติดหนึบ เคยมีขนาดที่ว่าข้ามจากเกาะนามิ ที่ท่องเที่ยว เข้าสู่กรุงโซลเย็นวันอาทิตย์รถเคยติดถึง ๘ ชม. ขนาดห่างกันแค่ ๖๐ กว่ากม. รัฐบาลและกรุงโซล จึงต้องนำมาตรการบริหารจัดการเดินรถมาใช้อย่างเข้มงวดเพื่อแก้ไขปัญหา เช่น ระบบรถเมล์ ที่กำหนดช่องบัสเลนเฉพาะ คล้ายกับรถเมล์ด่วนพิเศษชิดเกาะกลางหรือ บีอาร์ที ในกรุงเทพฯ ที่กทม. อยู่ระหว่างก่อสร้างในสายช่องนนทรี ราชพฤกษ์ระยะทางราว ๑๖ กม. ที่จะเปิดใช้เดือนก.ค. ปีหน้า แต่แตกต่างกันตรงที่ ช่องบัสเลนที่นี่รถประจำทางและรถบัสวิ่งได้หมด ไม่แยกเฉพาะรถบีอาร์ทีวิ่งตามที่กทม.จะกำหนด โดยดีเส้นกั้นช่องบริเวณชิดเกาะกลางถนน ไม่กั้นคอนกรีตแบ่งช่องเหมือนที่กทม.ทำ กรุงโซลแบ่งรถเมล์เป็น ๔ สี สีน้ำเงิน ให้บริการจากนอกเมืองวิ่งเข้าเมือง รถสีแดง ให้บริการเร่งด่วนจากในเมืองไปนอกเมือง รถสีเขียว ให้บริการในเขตเมืองหนาแน่นเชื่อมต่อรถไฟฟ้า และสีเหลืองให้บริการภายในเขตเมือง ใช้เงินลงทุน กม. ละ ๑๐๐ กว่าล้านบาท เวลาจะขึ้นรถต้องข้ามทางม้าลายมายังสถานี ส่วนค่าโดยสาร คิด ๑๐ กม. แรก ตามแต่ละประเภท เช่น อายุมากกว่า ๒๐ ปี สายด่วนใช้บัตร ๖๘ บาท เงินสด ๗๒ บาท สายเชื่อมต่อชานเมืองบัตร ๓๖ บาท เงินสด ๔๐ บาท สายในตัวเมืองบัตร ๒๔ บาท เงินสด ๒๘ บาท เด็กคิดราคา ๕๐% เกินกว่า ๑๐ กม. คิดอัตรา ๔ บาท ต่อระยะทางทุก ๆ ๕ กม. แตกต่างจากที่กทม. จะคิดค่าโดยสาร ๑๒–๑๘ บาท เท่ารถแอร์ขสมก.

สภาพรถเมล์ใหม่เอี่ยมทุกคัน ใช้เครื่องยนต์มีมาตรฐานสูงในการลดมลพิษ ในการบริหารจัดการรถเมล์ ได้นำเทคโนโลยีการขนส่งแบบอัจฉริยะมาใช้ ที่เรียกว่า Bms โดยติดตั้งจอภาพเชื่อมสัญญาณกับศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร ที่เรียกว่า ToPis คล้ายบก. ๐๒ ของตำรวจจราจรในกรุงเทพฯ สามารถส่งข้อมูลให้ผู้ขับรถเมล์ทราบระยะห่างระหว่างคันรถหน้าหลัง กรณีวิ่งช้าหรือเร็วผิดปกติ ก็ส่งข้อมูลมาเตือนได้ ในส่วนของรถบัสทั่วไปต้องติดไฟแดง แต่กรณีรถประจำทางใช้ระบบ Bms ทำให้ได้ไฟเขียวเมื่อผ่านทางแยก หรือกรณีรถมากต้องติดสัญญาณไฟแต่ก็ไม่นาน จ่ายค่าโดยสารได้ทั้งจากการ์ดที่เป็นตั๋วเชื่อมที่มีเครื่องหักมูลค่าบัตรและเงินสด ปัจจุบันใช้ระบบ Bms แล้ว ๓๐๐ คัน ระยะทาง ๗๐ กม. วางเป้าหมายจะขยายการใช้ระบบ Bms กับรถเมล์ให้ได้ราว ๗๐๐ คัน เพิ่มระยะทางเป็น ๒๐๐ กม. ในอีก ๓ ปีข้างหน้า ส่วนรถแท็กซี่ ค่าโดยสาร ๖๐ กว่าบาท และทุก ๑๔๕ ม. เก็บเพิ่มอีก ๔ บาท หลังเที่ยงคืนเพิ่มขึ้น ๒๐%

นอกจากนี้ ยังใช้มาตรการบริหารจัดการจำกัดรถเข้าออกพื้นที่กลางเมือง ห้ามรถส่วนตัวฝ่าฝืนเข้าช่องบัสเลนต้องเสียค่าปรับถึง ๒,๐๐๐ บาท ห้ามข้าราชการนำรถที่มีเลขทะเบียนตัวท้ายตรงกับวันนั้น ๆ ออกมาวิ่ง ขอความร่วมมือ ประชาชนหยุดขับรถ ๑ วัน หากใครร่วมมือจะได้ส่วนลดค่าประกันภัยรถยนต์ โดยแจกสติกเกอร์สีต่าง ๆ ประจำวัน ผู้สมัครใจหยุดวันไหนก็ต้องนำสติกเกอร์ไปติดที่หน้ารถ หากฝ่าฝืน นำรถออกมาวิ่งก็จะถูกปรับ

เมื่อรวมกับกฎจราจรที่ออกมาอย่างศักดิ์สิทธิ์ และการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยใช้โทรทัศน์วงจรปิดหรือ ซีซีทีวี ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ ทั่วกรุงโซลราว ๔๐๐ กล้อง เชื่อมข้อมูลกับศูนย์ Topis เพื่อจับผู้กระทำความผิด เช่น ฝ่าฝืนจอดรถ ฝ่าฝืนกลับรถในที่ห้าม การตรวจจับความเมา ทำให้ตำรวจไม่เหนื่อย ไม่เสียเวลาเรียกรถที่กระทำความผิดมาแจกใบสั่ง ซึ่งส่งผลต่อความเร็วรถที่หยุดนิ่ง โดยศูนย์จะส่งข้อมูลที่ได้จากส่องกล้องจับให้ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ส่งใบสั่งไปที่บ้าน รวมทั้งการยกรถ ซึ่งเสียค่าปรับสูงมากหลายพันบาท อย่างเมาแล้วขับปรับ ถึง ๗ หมื่นบาท ทำให้สัดส่วนการใช้รถบัส ๒๗.๘% รถใต้ดิน ๓๕% รถยนต์ส่วนตัว ๒๖.๑% ที่เหลือเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัว ซึ่งไม่มีรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยาน และรถทั่วไป หรือใช้ระบบขนส่งมวลชน ๖๐% ขณะที่กรุงเทพฯ ๕๐ ต่อ ๕๐ ทำให้ความเร็วรถในพื้นที่ชั้นในเฉลี่ยราว ๒๐ กม.ต่อชม. ส่วนกรุงเทพฯ ราว ๑๐ กม.ต่อชม. เท่านั้น เนื่องจากการใช้รถส่วนตัวไม่สะดวกสบายเท่าระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะหากใช้ตั๋วร่วม ที่เป็นบัตรสมาร์ทการ์ด สามารถใช้ได้ทั้งรถเมล์ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้า ที่ใช้ร่วมกันแล้วมีส่วนลดถึง ๒๐% แถมยังใช้ซื้อของต่าง ๆ ได้หมด

นายพนิช วิกิตเศรษฐ์ รองผู้ว่าฯกทม. กล่าวว่า ระบบบีอาร์ทีในกรุงโซลถือว่ายังไม่สมบูรณ์แบบ เพราะมีรูปแบบเหมือนช่องบัสเลนในกรุงเทพฯ แตกต่างตรงที่เป็นช่องบัสเลนจริง ๆ ไม่ยอมให้รถส่วนตัวใช้เหมือนในกรุงเทพฯ ในขณะที่บีอาร์ทีที่กทม.ทำสมบูรณ์แบบจริง ๆ มีกั้นช่องเฉพาะให้รถบีอาร์ทีใช้เท่านั้น ยกเว้นช่วงข้ามสะพานทางแยกและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะปล่อยให้รถที่มี ๓ คนนั่งมาใช้ จึงไม่กั้นเลน แถมยังสร้างสถานีสำหรับบีอาร์ที ที่มีสะพานข้ามมายังสถานีไม่ต้องเสี่ยงข้ามถนน รวมทั้งใช้ระบบบริหารจัดการเดินรถเหมือนรถไฟฟ้า ไม่ติดไฟแดง ทำให้ใช้เวลาเดินทางตลอดสายราว ๓๐-๔๕ นาที อย่างไรก็ตามการที่ระบบรถเมล์ในกรุงโซลประสบผลสำเร็จเพราะภาครัฐเข้ามาสนับสนุนท้องถิ่นในการบริหารจัดการต่าง ๆ ทั้งการออกมาตรการคุมรถส่วนตัว การใช้เครื่องมือที่ทันสมัยและกฎระเบียบที่ศักดิ์สิทธิ์ ประกอบกับการเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อลดการใช้รถส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ในการช่วยกันแก้ไขปัญหาการจราจร จึงทำให้ระบบรถเมล์และระบบรถไฟฟ้ามีประสิทธิภาพ

ดังนั้นหากในกรุงเทพฯยังไม่คุมจำนวนรถยนต์ ไม่ทำให้กฎจราจรศักดิ์สิทธิ์ ประชาชนไม่ช่วยกันเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ต่อให้มีรถไฟฟ้า ๑๐ สายหรือ ๑๐ บีอาร์ทีใช้ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ก็คงไม่ทุเลา.

จิรา จิราสิต รายงาน--จบ--

---

ที่มา: เว็บไซต์เดลินิวส์ วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๐:

**คอลัมน์: ค้นดาว คว้าดาว: สน.บางพลัดเปิด "โครงการรักเธอจราจร"**

ปัจจุบันสภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครถือเป็นปัญหาสำคัยที่เจ้าหน้าที่รัฐและประชาชนต้องร่วมมือกันแก้ไขปัญหาการจราจรจากสภาพทางเศรษฐกิจสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและความหนาแน่นของประชาชนเมือง ทำให้ปริมาณความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพอารมณ์และจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป

พ.ต.อ.อดิศักดิ์ คุณพันธ์ ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลบางพลัด เปิดเผยว่า "โครงการรักเธอจราจร" นับเป็นโครงการที่เกิดขึ้นเพื่อดำเนินการเชิงรุก ซึ่งเป็นกิจกรรมหนึ่งตามยุทธศาสตร์ เพื่อการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยอาศัยจังหวะโอกาสช่วงวันเทศกาลแห่งความรัก เป็นเครื่องมือปลุกกระแสและกระตุกความรู้สึกของประชาชน กลับคืนมาสู่ความเชื่อมั่นศรัทธาตำรวจ เมื่อประชาชนมีอารมณ์ดีมีรอยยิ้มให้กันและกัน ก็จะช่วยลดความกดดันทางสภาวะจิตใจของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องเผชิญอยู่เป็นประจำ

ทำให้เกิดความรู้สึกที่ดีเสมือนเป็นญาติมิตรหรือพี่น้องกับตำรวจจราจร ก่อให้เกิดความมุ่งมั่นที่จะสร้างวินัยและร่วมกันแก้ไขปัญหาจราจร อันจะส่งผลโดยตรงต่อการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลบางพลัดและพื้นที่ใกล้เคียง อีกทั้งยังทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลงได้ด้วย

พ.ต.ท.ยศวริศ ปรุงประทิน รองผกก.สน.บางพลัด ในฐานะผู้เสนอโครงการ เปิดเผยว่า วัตถุประสงค์ ของโครงการดังกล่าว ก็เพื่อสร้างความเชื่อมั่นศรัทธาและความรู้สึกที่ดี ทำให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจในบริการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างตำรวจจราจรและประชาชน และปรับเปลี่ยนทัศนคติบุคลากรในองค์กรตำรวจ จากค่านิยมเดิม "ผู้รับใช้" เป็น "ผู้ให้" รวมไปถึงการสร้างความร่วมมือร่วมใจในการแก้ไขปัญหาจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนน

ทั้งนี้เป้าหมาย ของโครงการคือ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางสัญจรผ่านพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด โดยลักษณะของโครงการ นั้นเป็นโครงการใหม่โดยฝ่ายจราจรสถานีตำรวจนครบาลหนองแขมร่วมกับเอกชนเพื่อเสริมสร้างความรู้สึกและสัมพันธภาพอันดีระหว่างประชาชนผู้ใช้ทางกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเป็นการสร้างความรักสามัคคีตามแนวทางพระบรมราโชวาท และเป็นโครงการส่งเสริมความรักและความมีน้ำใจ ที่จะทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรตำรวจและประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหนองแขม เพื่อพัฒนาจิตใจและเป็นการนำเอาวัฒนธรรมต่างประเทศมาพัฒนาและปรับใช้ให้เกิดประโยชน์แก่บ้านเมือง

นอกจานั้น พ.ต.ท.กฤษฎา ประไพบูลย์ สว.จร.สน.บางพลัดได้กล่าวถึง แนวทางการดำเนินการ "โครงการรักเธอจราจร" สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด ว่าแนวทางดำเนินการเจ้าหน้าที่ตรวจ

จราจร มอบดอกกุหลาบ สติกเกอร์ รอยยิ้มและกล่าวคำทักท้าย กับประชาชนบนท้องถนน เนื่องในวันวาเลนไทน์หรือวันแห่งความรัก

โดยได้มีการดำเนินการไปเมื่อ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ ที่ผ่านมานำร่องที่แยกบางพลัด ใช้งบประมาณ ๑๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ทางสน.บางพลัด ไม่ได้ใช้งบประมาณของทางราชการเลย ซึ่งเรื่องนี้ทาง บริษัทห้างร้านและผู้ประกอบการโรงงานในพื้นที่, บริษัทประกันภัย, บริษัทรถจักรยานยนต์, บริษัทน้ำมัน ฯลฯ ได้ให้การสนับสนุนจาก

พ.ต.ท.กฤษฎา กล่าวถึงเรื่องของปัญหาและอุปสรรค ว่า เนื่องจากเป็นโครงการที่ไม่ใช้งบประมาณของทางราชการ ต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชน อาจทำให้ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินกิจกรรมไปบรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ ซึ่งที่ผ่านมาขาดการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ รวมไปถึงการขาดแคลนบุคลากรสำหรับรับผิดชอบโครงการได้อย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม "โครงการรักเธอจราจร" ได้ช่วยประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีของตำรวจกับประชาชน และที่สำคัญประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานและบริการของตำรวจทัศนคติของบุคลากรในองค์กรตำรวจที่ทำงานใกล้ชิดประชาชนเปลี่ยนไปในทางที่ดียิ่งขึ้นสร้างมิติของการให้บริการ เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติราชการ และพัฒนาองค์กรต่อไป เกิดพลังร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร และสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุได้ในระดับหนึ่งทำให้สภาพจราจรโดยรวมดียิ่งขึ้นและเป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมให้กับหน่วยงานอื่นภายในองค์กรตำรวจ

ฐากูร คงมิ่ง รายงาน--จบ--

---

ที่มา: หนังสือพิมพ์ไทย วันพุธที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

# สำนักวิชาการ

www.parliament.go.th/library/

**บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์**

- ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
  ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
- ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย์ การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
  ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
- ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
  ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙

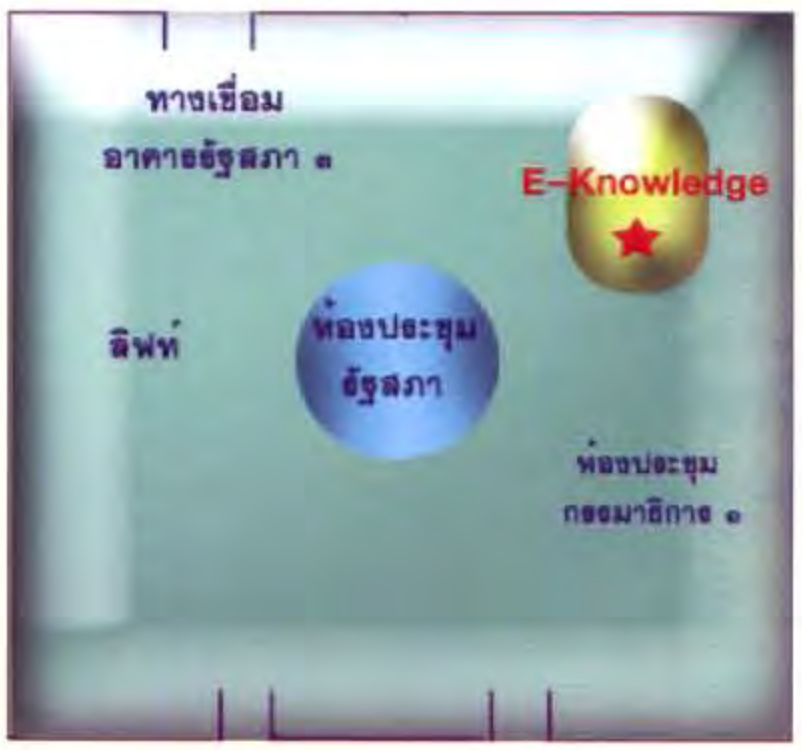
**วันจันทร์ - ศุกร์ เวลาราชการ**

**บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนอู่ทองใน**

**๑.ศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ (Academic Service Center)** บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา
ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๑๘ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๒๒

**๒.ศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services)** บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา บริการสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูล LEXIS-NEXIS. ฐานข้อมูล ABI/Inform. ฐานข้อมูลDAO : Dissertation Abstracts Online. ฐานข้อมูล NEWSCenter. ฐานข้อมูล TFRC Econ Analysis. สยามจดหมายเหตุ. กฤตภาคข่าว (News Clipping). กฎหมายที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา
ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

**วันจันทร์-ศุกร์ เวลา ๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา**
**วันประชุมสภา เวลา ๘.๓๐ - ๑๙.๓๐ นาฬิกา**

แผนผังศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ
Academic Service Center
อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑

แผนผังศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์
E-Knowledge Services
อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓