

## กระทู้ถามที่ ๐๑๓ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ปัญหาการเดินทางโดยรถสาธารณะในพื้นที่เขตสายไหม เขตบางเขนและเขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามรัฐธรรมนูญว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

เนื่องด้วยปัญหาการเดินทางผ่านระบบขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารในพื้นที่แขวงออกเงิน เขตสายไหม แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน และแขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว ต่อเนื่องกับพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจริง ๆ แล้วพื้นที่โดยรอบไม่เฉพาะแขวงดังกล่าว มีปัญหาการขนส่งมวลชนในหลาย ๆ ด้าน ดังนี้

๑. การไม่มีรถโดยสารประจำทางสาธารณะในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่เขตสายไหม ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการตัดเส้นทางใหม่ขึ้นมา เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนหมู่บ้านและจำนวนประชากรในเส้นทางนนทบุรี มีป้ายและที่จอดรถประจำทาง แต่ไม่มีรถโดยสารให้บริการ จากประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) เรื่อง การกำหนดเส้นทางสำหรับการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร หมวดที่ ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน ๒๕๘ เส้นทาง ได้แก่ สาย ๑-๒๖ วงกลมสายไหม-เทพารักษ์ สาย ๑-๒๘ รางสิต-ถนนสายไหม-บางเขน และสาย ๑-๕๑ แยกลำลูกกา-มีนบุรี โดยปัจจุบันก็ยังไม่ประกาศให้ผู้บริการได้ยื่นสิทธิในการเดินรถตามสัมปทานอย่างเป็นทางการหรือในพื้นที่แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว จากถนนลาดปลาเค้า ต่อเนื่องถึงถนนลาดพร้าว-วังหิน มีสาย ๒-๕๔ วงกลมสถานีรถไฟฟ้ามหานคร-โชคชัย ๔ และสาย ๒-๕๕ วงกลมวิภาวดีรังสิต-ลาดปลาเค้า โดยปัจจุบันก็ยังไม่มีการประกาศคัดเลือกผู้ให้บริการการเดินรถอย่างเป็นทางการเช่นกัน

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

๓. การเดินรถควบคู่ไปกับการทับซ้อนของสัมปทานรถ และไม่มีสัมปทานรถบริการท้องถิ่น ในย่านนั้น ๆ ทำให้ไม่สามารถเดินรถโดยสารสาธารณะเต็มกำลัง เช่น สาย ๑๙๖ บางเขน-ลาดปลาเค้า-สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งปัจจุบันยุติการให้บริการไปแล้ว บางพื้นที่รถโดยสารท้องถิ่นก็ยังมี ผู้ใช้บริการจำนวนมากอยู่ตลอดวัน เมื่อจำนวนเที่ยววิ่งรถโดยสารไม่ถึง ผู้โดยสารจึงใช้บริการสองแถว ที่ผู้โดยสารแน่นทุกเที่ยว ซึ่งไม่ใช่ผู้ให้บริการรถโดยสารท้องถิ่นทุกรายจะพัฒนาตัวรถและการให้บริการ ดังนั้น ทางเลือกที่ดีในการให้บริการรถสาธารณะจึงควรมีลักษณะเป็นรถเมล์ที่รองรับการใช้งานของทุกคน โดยมีขนาดรถตามความเหมาะสมของจำนวนผู้ใช้บริการและสภาพถนน ด้วยสภาพปัญหาดังกล่าว จึงขอเรียนถามว่า

๑. กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการไม่มีรถโดยสารประจำทาง ในพื้นที่ดังกล่าวอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาผู้ใช้บริการต้องรอรถโดยสารประจำทาง ที่ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวเป็นระยะเวลาอันยาวนานอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๓. กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเดินรถควบคู่ไปกับการทับซ้อน ของสัมปทานรถและการไม่มีสัมปทานรถบริการท้องถิ่นในพื้นที่ดังกล่าวอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๔. เนื่องจากมีการประกาศการเพิ่มเส้นทางเดินรถตามประกาศคณะกรรมการควบคุม การขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) และเห็นสมควรให้มีการดำเนินการเปิดประมูล ผู้ให้บริการได้เป็นเวลานานแล้ว ขอทราบว่าเหตุใดกระทรวงคมนาคมจึงดำเนินการล่าช้า และจะสามารถ ดำเนินการให้แล้วเสร็จได้เมื่อใด ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ภูริวรรธก์ ใจสำราญ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล

กรุงเทพมหานคร

## คำตอบกระทู้ถามที่ ๐๑๓ ร.

ของ นายสุวิวัฒน์ ใจสำราญ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล กรุงเทพมหานคร  
เรื่อง ปัญหาการเดินทางโดยรถสาธารณะในพื้นที่เขตสายไหม เขตบางเขนและเขตลาดพร้าว  
กรุงเทพมหานคร

ข้าพเจ้า นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถาม  
เรื่อง ปัญหาการเดินทางโดยรถสาธารณะในพื้นที่เขตสายไหม เขตบางเขนและเขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร  
ของท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ ดังนี้

**คำถามที่ ๑** กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการไม่มีรถโดยสารประจำทาง  
ในพื้นที่ดังกล่าวอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

### คำตอบ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก ขอเรียนชี้แจงว่า ในพื้นที่เขตสายไหม  
มีรถโดยสารประจำทางสาธารณะให้บริการประชาชนผ่านระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

๑. สายที่ ๑๐๐๙ ตลาดยิ่งเจริญ - ตลาดวงศกร - มินิบูรี มีเงื่อนไขการเดินทาง ดังนี้

(๑) รถมาตรฐาน ๒ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒) เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๙๒ เที่ยว  
จำนวนรถ ๑๘ - ๓๗ คัน แบ่งช่วงการเดินทาง ดังนี้

- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - ตลาดวงศกร - มินิบูรี เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๒๐ เที่ยว
- ช่วงวงกลมตลาดยิ่งเจริญ - ตลาดวงศกร - วัชรพล เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๑๐ เที่ยว
- ช่วงวงกลมตลาดยิ่งเจริญ - ตลาดวงศกร - ถนนเทพารักษ์ เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๑๐ เที่ยว
- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - ตลาดวงศกร - การเคหะออกเงิน เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๕๒ เที่ยว

(๒) รถมาตรฐาน ๓ (รถโดยสารธรรมดาและหรือรถโดยสารสองแถว) เดินทางขึ้นต่ำ  
วันละ ๒๔๘ เที่ยว จำนวนรถ ๒๓ - ๔๐ คัน แบ่งช่วงการเดินทาง ดังนี้

- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - ถนนเพิ่มสิน - ตลาดวงศกร เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๘๐ เที่ยว
- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - วัดเกาะสุวรรณาราม - ตลาดออกเงิน เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๘๐ เที่ยว
- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - ถนนเพิ่มสิน - โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางเขน เดินทาง  
ขึ้นต่ำวันละ ๘๐ เที่ยว

- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - วัดแป้นทองโสภาราม เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๔ เที่ยว

- ช่วงวัดอยู่ดีบำรุงธรรม (วัดออกเงิน) - ตลาดวงศกร - ถนนลำลูกกา เดินทาง  
ขึ้นต่ำวันละ ๔ เที่ยว

๒. สายที่ ๑๐๘๐ วงกลมตลาดยิ่งเจริญ - หมู่บ้านสนาวัดนา - ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภช  
มีเงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน ๓ (รถโดยสารธรรมดาและหรือรถโดยสารสองแถว) เดินทางขึ้นต่ำวันละ  
๓๘ เที่ยว จำนวนรถ ๓ - ๕ คัน แบ่งช่วงการเดินทาง ดังนี้

- วงกลมตลาดยิ่งเจริญ - หมู่บ้านเสนาวัฒนา - ถนนพหลโยธิน - รัตนโกสินทร์สมโภชน์  
เดินรถขึ้นต่ำวันละ ๒ เที่ยว

- ช่วงตลาดยิ่งเจริญ - ปากซอยชุมชนหมู่บ้านอนันต์สุขสันต์ เดินรถขึ้นต่ำวันละ ๓๖ เที่ยว

ทั้งนี้ ในส่วนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะดำเนินการจัดการเดินรถโดยสารประจำทาง ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุญาต กำหนดเส้นทาง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดี กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาปริมาณ ความต้องการของประชาชนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ และในอนาคตจะได้กำหนด และปรับเปลี่ยนเส้นทางในการให้บริการให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง สาธารณะต่อไป

**คำถามที่ ๒** กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาผู้ใช้บริการต้องรอรถโดยสาร ประจำทางที่ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวเป็นระยะเวลาอันยาวนานอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

#### **คำตอบ**

กระทรวงคมนาคม ขอเรียนชี้แจงว่า ปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีการจัดการเดินรถในสายที่ ๑๗๘ วงกลมสวนสยาม - สุคนธ์สวัสดิ์ มีรถโดยสารประจำทาง (รถธรรมดา) จำนวน ๔๓ คัน เดินรถจำนวน ๑๙๕ เที่ยว/วัน ซึ่งเป็นไปตามกำหนดเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาผู้ใช้บริการต้องรอรถโดยสารประจำทางเป็นระยะเวลาอันได้อ่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกได้มีการตรวจประเมินความเหมาะสมของการให้บริการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง หากประชาชนที่ใช้บริการมีความต้องการใช้บริการที่เปลี่ยนแปลงไปจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้ เช่น ประชาชนอาจมีความต้องการใช้บริการเพิ่มมากขึ้นหรือลดลงในการเดินรถช่วงใด หรืออาจมีความต้องการใช้บริการรถมาตรฐานใดเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น กรมการขนส่งทางบกจะมีการพิจารณานำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เพื่อพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขมาตรฐานรถตามความเหมาะสมและความต้องการของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ซึ่งการปรับปรุงเงื่อนไขมาตรฐานรถ จำนวนเที่ยว จำนวนรถ สถานที่หยุดรับส่งผู้โดยสาร เวลาการเดินทาง เป็นต้น กรมการขนส่งทางบกจะมีการกำหนดปรับปรุงเงื่อนไขการเดินรถดังกล่าวอย่างต่อเนื่องตามการเปลี่ยนแปลงความต้องการใช้บริการของผู้โดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของสังคมที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา รวมทั้งมีหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางเพิ่มเที่ยวการเดินรถเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการใช้บริการของประชาชน

**คำถามที่ ๓** กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเดินรถควบคู่กับการทับซ้อนของสัมปทานรถและการไม่มีสัมปทานรถบริการท้องถิ่นในพื้นที่ดังกล่าวอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

**คำตอบ**

กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบก ขอเรียนชี้แจงว่า การอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เป็นการออกใบอนุญาตโดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางมีอายุ ๗ ปี ค่าธรรมเนียม ๗,๐๐๐ บาท ตามมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งผู้รับใบอนุญาตฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตฯ และกรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่กำกับให้ผู้รับใบอนุญาตฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนั้น การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจึงไม่ใช่การให้สัญญาสัมปทาน สำหรับกรณีการทับซ้อนเส้นทางนั้น ขอเรียนชี้แจงว่าเป็นการทับซ้อนเส้นทางบนถนนสายหลัก ซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงได้และมุ่งเน้นการให้บริการผู้โดยสารที่ต่างกลุ่มกัน โดยรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลัก มุ่งเน้นให้บริการประชาชนในการเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ หรือทำธุระต่าง ๆ ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ส่วนรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ (รถโดยสารสองแถว) มุ่งเน้นการเป็น Feeder ทำหน้าที่รับ - ส่ง ประชาชนจากบริเวณพื้นที่ถนนในซอย หรือถนนสายรอง ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะหลักเข้าไม่ถึง และนำส่งมาสู่ถนนสายหลัก หรือระบบขนส่งทางราง

**คำถามที่ ๔** เนื่องจากมีการประกาศการเพิ่มเส้นทางเดินรถตามประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) และเห็นสมควรให้มีการดำเนินการเปิดประมูลผู้ให้บริการได้เป็นเวลานานแล้ว ขอทราบว่าเหตุใดกระทรวงคมนาคมจึงดำเนินการล่าช้าและจะสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้เมื่อใด ขอทราบรายละเอียด

**คำตอบ**

กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบก ขอเรียนชี้แจงว่า เส้นทางเดินรถตามประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ ๒๑๓๐ (พ.ศ. ๒๕๖๔) เป็นเส้นทางที่กำหนดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามแผนการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากปัจจุบันประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น เช่น ระบบขนส่งสาธารณะทางราง รถรับจ้างสาธารณะ ทำให้ประชาชนมีพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการสำรวจความต้องการใช้บริการของประชาชนโดยการพิจารณาจะต้องเป็นไปตามแนวทางการปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มุ่งเน้นลดความทับซ้อนของเส้นทาง ลดผลกระทบของปัญหาจราจร ลดปัญหามลพิษทางอากาศ (PM ๒.๕) และปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพ สะดวก รวดเร็ว

และปลอดภัย ก่อนที่จะมีการประกาศรับคำขอเป็นการทั่วไป เพื่อให้ผู้ประสงค์ประกอบการขนส่ง ยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการดำเนินงานด้านคมนาคมทั้งทางราง ทางบก ทางน้ำและ ทางอากาศ เพื่อตอบสนองต่อความสุขของประชาชนในทุกมิติ มุ่งเน้นความมีประสิทธิภาพ ความปลอดภัย และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับผู้เดินทาง กระทรวงคมนาคมจะได้กำชับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักถึง มาตรฐานความปลอดภัยของผู้เดินทางเป็นหลักให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยต่อไป