



# เอกสารประกอบการพิจารณา

## ญัตติ

เกี่ยวกับขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาและหาแนวทางแก้ปัญหาการให้บริการรถโดยสารผิดกฎหมายและการกำหนดมาตรฐานค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะ ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนาในอนาคตของระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มเติม (Supplement) จาก อ.พ. 16/2563 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง

อ.พ. 25/2563 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 25/2563  
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 16/2563  
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

## ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการรับจ้างสาธารณะ  
ส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
(นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวาณิชย์ เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษา  
และหาแนวทางแก้ปัญหาการให้บริการรถโดยสารผิดกฎหมายและการกำหนด  
มาตรฐานค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะ  
(นายชาญวิทย์ วิภูศิริ เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทาง  
แก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสารและประเภทรับขนส่งสิ่งของ  
(นายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการบริการ  
รถรับจ้างสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อบริการให้กับผู้บริโภคอย่างทั่วถึงและราคาเหมาะสม  
ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
(พลตำรวจตรี สุพิศาล ภักดีนฤนาถ เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการให้บริการ  
การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนาในอนาคต  
ของระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล  
(นายเท่าพิภพ ลิ้มจิตรกร เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม  
(นายกรวิร์ ปริศนานันท์ทกุล และนายภราดร ปริศนานันท์ทกุล เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

### ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยาการชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยาการชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

วิทยาการปฏิบัติการ

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

สิงหาคม 2563

## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้เป็นเอกสารเพิ่มเติมจากเอกสารประกอบการพิจารณา 16/2563 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง ยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา ารรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ เป็นผู้เสนอ) ยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาและหาแนวทางแก้ปัญหาการให้บริการรถโดยสารผิดกฎหมายและการกำหนดมาตรฐาน ค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะ (นายชาญวิทย์ วิภูศิริ เป็นผู้เสนอ) และ ยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสาร และประเภทรับขนส่งสิ่งของ (นายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) และได้มีผู้เสนอเพิ่มอีก คือ ยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการบริการรถรับจ้างสาธารณะ และส่วนบุคคล เพื่อบริการให้กับผู้บริโภคอย่างทั่วถึงและราคาเหมาะสมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พลตำรวจตรี สุพิศาล ภักดีสินธุภาค เป็นผู้เสนอ) ยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ พิจารณาศึกษาการให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนาในอนาคต ของระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (นายเท่าพิภพ ลิ้มจิตรกร เป็นผู้เสนอ) และยุติติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคล ในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม (นายกรวีร์ ปริศนานันทกุล และนายภราดร ปริศนานันทกุล เป็นผู้เสนอ) จึงได้เพิ่มเติมข้อมูลด้านการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่ง ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางราง อันเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับความเป็นศูนย์กลางการบริหารจัดการ เศรษฐกิจ และสังคม อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลาที่ผ่านมา การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังไม่บรรลุประสิทธิภาพ และประสิทธิผลตามที่วางเป้าหมายไว้เท่าที่ควร ยังเกิดปัญหาการจราจรที่เรื้อรังจำเป็นต้องมีแนวทางการแก้ไข ปัญหาที่ชัดเจน เพื่อลดความสูญเสียด้านพลังงานและต้นทุนการผลิต ทั้งนี้ การจัดระบบการขนส่งของเมือง และมหานครขนาดใหญ่ มีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ การเคลื่อนย้ายคนทั้งในระบบหลักและระบบชุมชน การขนส่งและกระจายสินค้าอุปโภคบริโภค การเชื่อมต่อระบบของการขนส่งคนและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ การคมนาคมขนส่งที่ดีมีความยั่งยืนนั้นต้องมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เชื่อถือได้ และมีค่าบริการที่เหมาะสม

ปัจจุบันระบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหรือรถไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการ อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ซึ่งเป็นระบบที่รองรับจำนวนคน ในการเดินทางได้น้อยแต่ใช้พื้นที่มาก ประกอบกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองยังไม่สมบูรณ์ ระบบขนส่งมวลชนทางรางยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณการเดินทางทั้งหมด จึงไม่สามารถรองรับ การเข้า-ออกเมืองเพื่อกระจายปริมาณการจราจรได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น มักจะเกิดปัญหาปริมาณรถโดยสารสาธารณะมีไม่เพียงพอหรือทันต่อความต้องการใช้ ประชาชนจึงใช้บริการ ทางเลือกอื่น ๆ อาทิ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง แท็กซี่ แต่มักจะเกิดปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ไม่เหมาะสม การบริการที่ไม่สุภาพ หรือกรณีที่เกิดความขัดแย้งทะเลาะวิวาทกับกลุ่มผู้ให้บริการรถยนต์

รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน จากเหตุการณ์ข้างต้นจำเป็นที่ระบบขนส่งในกรุงเทพมหานคร ต้องมีการจัดระเบียบและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว อีกทั้งควรมี การกำหนดแผนการพัฒนา บริหารจัดการระบบการเชื่อมต่อการเดินทางจากจุดเริ่มต้นถึงปลายทาง ที่เน้นการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะอย่างบูรณาการ มีระบบการจัดเก็บค่าโดยสารที่มีมาตรฐาน รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยี ที่ทันสมัยมาใช้ประโยชน์ ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถ บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ลดระยะทาง และระยะเวลาในการเดินทางของประชาชนได้อย่างแท้จริง

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการรับจ้าง สาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ เป็นผู้เสนอ)	1
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาและหาแนวทาง แก้ปัญหาการให้บริการรถโดยสารผิดกฎหมายและการกำหนดมาตรฐานค่าโดยสาร รถโดยสารสาธารณะ (นายชาญวิทย์ วิภูศิริ เป็นผู้เสนอ)	2
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทาง แก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสารและประเภทรับขนส่งสิ่งของ (นายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)	4
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษากรณี การบริการรถรับจ้างสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อบริการให้กับผู้บริโภคอย่างทั่วถึง และราคาเหมาะสมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พลตำรวจตรี สุพิศาล ภักดีสินธุนาถ เป็นผู้เสนอ)	6
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา การให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนา ในอนาคตของระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (นายเท่าพิภพ ลิ้มจิตรกร เป็นผู้เสนอ)	7
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม (นายกรวิวีร์ ปริศนานันท์กุล และนายภราดร ปริศนานันท์กุล เป็นผู้เสนอ)	8
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	9
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	11
- ผลการสำรวจข้อมูลการเดินทาง	11
- ปริมาณการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง	12
- การเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่ง	12
- ปริมาณการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ	19

## ส่วนที่ 1

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
(นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง รถรับจ้างสาธารณะ  
ส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

**เหตุผล**

ด้วยปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดท่องเที่ยวทั่วประเทศ ประชาชน  
รวมถึงนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศนิยมใช้บริการรถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก  
เนื่องจากระบบขนส่งของทางภาครัฐ เช่น รถเมล์ รถร่วมบริการ รถสองแถว รถมอเตอร์ไซด์และรถแท็กซี่  
ยังไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอ นอกจากนี้ การให้บริการที่ไม่ทั่วถึง ไม่เป็นระเบียบ และพฤติกรรม  
ผู้ให้บริการที่ไม่สุภาพ ปฏิเสธผู้โดยสาร มาไม่ตรงเวลา หรือปรากฏข่าวการก่อเหตุอาชญากรรม จึงทำให้มีรถ  
ที่เป็นรถส่วนบุคคลจัดตั้งขึ้นมาในรูปแบบของบริษัท โดยใช้อุปกรณ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ในการติดต่อระหว่าง  
ผู้ให้บริการและผู้โดยสาร ซึ่งการให้บริการในรูปแบบดังกล่าวมีการกำหนดค่าโดยสารเอง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ  
ต่อผู้ใช้บริการจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาในการจัดระเบียบระบบขนส่งการเดินทางของผู้ประกอบการ  
และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคล ซึ่งกรณีดังกล่าว เป็นเรื่องสำคัญ  
และส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนโดยรวม

**สาระสำคัญ**  
**ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษา**  
**และหาแนวทางแก้ไขปัญหาการให้บริการรถโดยสารผิดกฎหมายและการกำหนด**  
**มาตรฐานค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะ**  
**(นายชาญวิทย์ วิภูศิริ เป็นผู้เสนอ)**

---

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาดำเนินการศึกษาและหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

**เหตุผล**

ในปัจจุบันการให้บริการรถโดยสารในรูปแบบของบริษัท แกร็บ (ประเทศไทย) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ผู้ให้บริการใช้รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ส่วนบุคคลในรูปแบบเดียวกับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเพียงการจดทะเบียนการใช้รถส่วนบุคคล (รถป้ายขาว) และไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่ต้องการความสะดวก คล่องตัว รวดเร็ว และมีราคาถูก สามารถเรียกใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน ทำให้การให้บริการได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2561 บริษัท แกร็บ (ประเทศไทย) ได้ให้ข้อมูลว่ามีผู้โดยสารใช้บริการประเภทนี้โดยเฉลี่ยสูงถึง 700,000 คนต่อเดือน ส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (วินมอเตอร์ไซค์) และแท็กซี่สาธารณะซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบดั้งเดิมที่มีการจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกประเภทรถโดยสารสาธารณะ (ป้ายเหลือง) อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่มีค่าโดยสารโดยเฉลี่ยสูงกว่าการให้บริการในรูปแบบของแกร็บ จึงทำให้เกิดการแข่งขันและการแย่งผู้โดยสาร รวมทั้งมีการให้บริการข้ามเขตพื้นที่ สร้างความไม่พอใจให้แก่ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ขับขี่แท็กซี่ จนนำไปสู่การขัดขวางหรือปิดล้อมมิให้ผู้ให้บริการแกร็บเข้ามารับ-ส่ง ผู้โดยสารในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและบางเหตุการณ์ยังบานปลายกลายเป็นการชุมนุม และมีการปะทะกัน ทำให้เกิดความรุนแรงสร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง

ปัญหาที่เป็นข้อร้องเรียนจากผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่มีต่อผู้ให้บริการของแกร็บ คือ การที่ผู้ให้บริการทำผิดกฎหมายด้วยการนำรถส่วนบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถสาธารณะมารับ-ส่งผู้โดยสาร และผู้ให้บริการเองก็มิได้มีใบขับขี่สาธารณะ และการคิดค่าบริการที่ไม่เป็นไปตามความเป็นจริง เนื่องจากบริษัทได้ทำการอุดหนุนค่าบริการให้แก่ผู้ให้บริการทำให้สามารถคิดค่าโดยสารได้ถูกกว่ารถโดยสารสาธารณะหลายเท่าตัว ในขณะที่เดียวกันผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะก็มีปัญหาโดนร้องเรียนจากประชาชนอยู่บ่อยครั้งเกี่ยวกับเรื่องการคิดอัตราค่าโดยสารที่ไม่มีมาตรฐาน และบางครั้งมีการคิดค่าโดยสารในราคาแพงเกินความเป็นจริง ทำให้ผู้โดยสารหันไปใช้บริการแกร็บ ซึ่งสะดวก รวดเร็ว และราคาถูกมากขึ้น

ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้กลายเป็นประเด็นสำคัญในสังคมและส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการทั้งสองฝ่าย รวมทั้งชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารเหล่านี้ และทำให้ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวเสียหาย จึงเห็นสมควรให้มีการศึกษาและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
แนวทางแก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสารและประเภทรับขนส่งสิ่งของ  
(นายสมเกียรติ ถนอมสินธุ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

### หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาทตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทาง  
แก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสารและประเภทรับขนส่งสิ่งของ

### เหตุผล

เนื่องด้วยจากสถิติของสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่าประเทศไทยมีอัตราการเพิ่มขึ้น  
ของจำนวนประชากรและจำนวนประชากรนับถึงปัจจุบันสูงถึงกว่า 66 ล้านคน ขณะที่การคมนาคมหลัก  
ของประเทศนั้นยังไม่ใช้การขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างนานาอารยประเทศแต่อย่างใด จึงทำให้ระบบขนส่ง  
ส่วนบุคคลไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนเราเป็นอย่างมาก  
โดยจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกให้ข้อมูลในช่วงสิ้นปี พ.ศ. 2561 มีรถที่จดทะเบียนทั้งสิ้นกว่า  
38 ล้านคัน โดยมีการจดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลประมาณ 16 ล้านคัน รถบรรทุกขนาดใหญ่ประมาณ  
1 ล้านคัน รถสาธารณะเพียงประมาณ 1.5 แสนคัน ส่วนที่เหลือประมาณกว่า 20 ล้านคันจะเป็นรถจักรยานยนต์  
ซึ่งเมื่อเทียบสัดส่วนกับประชากรในประเทศไทยจะพบว่า รถจักรยานยนต์ มีปริมาณเกือบ 1 ใน 3  
ของประชากรทั้งประเทศก็ว่าได้ ถึงกระนั้นก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรแต่อย่างใด  
ดังนั้น จึงมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้นำรถจักรยานยนต์มารับจ้างขนส่งผู้คนไปยังจุดต่าง ๆ ไม่ว่าจะด้วย  
เพื่อความคล่องตัว รวดเร็ว หรืออัตราค่าบริการนั้นถูกกว่ารถแท็กซี่ และมีอีกหลากหลายปัจจัย แต่เนื่องด้วย  
ประชากรจำนวนมากที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเพิ่มขึ้นมากเป็นเงาตามตัวด้วย มีการจัดตั้ง “วิน”  
ซึ่งหมายความว่า สถานที่รอรับคนโดยสารกระจายอยู่ทั่วไปในประเทศ แต่จะพบเจอมากที่สุดที่กรุงเทพมหานคร  
โดยภายหลังภาครัฐพยายามเข้ามาจัดการระเบียบ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดให้มีการลงทะเบียนใบขับขี่  
รถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือแม้กระทั่งกำหนดให้มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะอีกด้วย  
แต่ความพยายามจัดการของกรมการขนส่งทางบกนั้น ก็ยังไม่ได้แก้ปัญหาได้ทั้งหมด โดยรถจักรยานยนต์สาธารณะ  
ที่ได้รับใบอนุญาตทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562 จำนวนทั้งสิ้น 185,757 คน มีมูลค่าในธุรกิจนี้  
โดยประมาณการณ์ทั้งประเทศกว่าหลายหมื่นล้านบาทต่อปีและถึงแม้ภาครัฐจะเข้ามาพยายามจัดการแก้ปัญหา  
แต่ยังไม่มีหน่วยงานหรือมีกฎหมายที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะในการควบคุม กำกับ จัดการดูแลอย่างเป็นรูปธรรม  
เท่าที่มีก็เพียงคณะกรรมการพื้นที่จัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรุงเทพมหานครเท่านั้น  
ที่ดูเหมือนจะเป็นรูปร่างขึ้นมาบ้าง แต่ด้วยไม่มีกฎหมายรองรับเป็นการเฉพาะแต่ละฝ่ายไม่ว่าจะเป็น  
กรมการขนส่งทางบก ตำรวจ กรุงเทพมหานคร ทหาร ก็เข้ามามีบทบาทตามหน้าที่ของตัวเอง แต่ไม่ได้

มีหน่วยงาน ทบวงกรม หรือมีกฎหมายเฉพาะที่เข้ามาจัดการ ควบคุมดูแลแต่อย่างใดซึ่งช่องว่างดังกล่าวที่ไม่มีหน่วยงานหรือกฎหมายโดยตรงรับผิดชอบดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาอยู่บ่อยครั้ง เช่น วันที่ 15 มิ.ย. 62 จักรยานยนต์รับจ้างวินปากซอยซอยสุขุมวิท 103/1 ปะทะ จักรยานยนต์รับจ้างวินหน้าธนาคารไทยพาณิชย์ ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกัน จนเป็นเหตุให้มีคนเสียชีวิต เป็นต้น หรือจะเป็นปัญหาผู้มีอิทธิพลคும்วินหรือแม้กระทั่งการคุ้มครองในด้านความปลอดภัยต่อผู้โดยสารก็เป็นอีกด้านหนึ่งที่ควรคำนึงถึงเป็นหลักด้วย อีกทั้งในด้านมุมมองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีข้อเรียกร้องจากสมาคมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยอยากให้ภาครัฐดูแลให้มีสิทธิการรักษาพยาบาลในพื้นที่ทำงาน, สิทธิกู้เงิน, กองทุนดอกเบี้ยยต่ำ, ประกันกลุ่มอุบัติเหตุ และสวัสดิการความปลอดภัย เป็นต้น โดยนอกจากรถจักรยานยนต์ประเภทคนโดยสารแล้วในปัจจุบันยังมีธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างขนส่งของอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการรับจ้างส่งเอกสาร, ส่งของ, ซื้ออาหาร โดยผ่านระบบออนไลน์ในหลายรูปแบบ เช่น ผ่าน Application บนโทรศัพท์มือถือหรือรูปแบบหน้าเว็บไซต์เป็นที่นิยมมากในปัจจุบันด้วย ฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างทั้งประเภทรับขนส่งคนโดยสารและประเภทรับขนส่งสิ่งของในส่วนของ การบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลกระทบในด้านต่าง ๆ

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
กรณีการบริการรถรับจ้างสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อบริการให้กับผู้บริโภคร้อยทั้งถึง  
และราคาเหมาะสมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
(พลตำรวจตรี สุพิศาล ภักดีนฤนาถ เป็นผู้เสนอ)

---

### หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง กรณีการบริการ  
รถรับจ้างสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อบริการให้กับผู้บริโภคร้อยทั้งถึงและราคาเหมาะสมในเขตพื้นที่  
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### เหตุผล

จากกรณีกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สร้างระบบคมนาคมในระบบรางที่เป็นทางเลือก  
ของประชาชน อันได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ที่ต้องการรับคนจากในบริเวณพื้นที่ทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร  
และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับผู้บริโภคร้อยทั้งถึงที่ต้องการเดินทางเข้ามาทำมาหากินในเขตพื้นที่ชั้นใน  
ของกรุงเทพมหานคร หรือเดินทางท่องเที่ยว หรือใช้ในการสัญจรเพื่อการอื่นใดก็ตาม ประชาชนโดยทั่วไป  
ซึ่งมีที่อยู่อาศัยในแถบชานเมือง หมู่บ้าน และชุมชน ไม่สามารถเข้าถึงสถานีในระบบดังกล่าวได้ ทำให้เป็นปัญหา  
ของการที่จะส่งต่อผู้โดยสาร จากบ้านสู่สถานีรถไฟฟ้าในระบบรางได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบขนส่งทางเลือก  
ดังกล่าวขาดประสิทธิภาพ ไม่คุ้มค่า และไม่เกิดประโยชน์ ประกอบกับกลุ่มผู้ให้บริการรถสาธารณะ  
และรถส่วนตัวที่อยู่บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platform) ในยี่ห้อต่าง ๆ เกิดปัญหาในการกำหนดค่าใช้จ่าย  
ในการบริการดังกล่าวแก่คนที่มีรายได้น้อย จนทำให้เกิดค่าใช้จ่ายของประชาชนคนไทยที่อาศัย อยู่ในเขต  
กรุงเทพมหานครอย่างไม่เป็นธรรม

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนาในอนาคต  
ของระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล  
(นายเท่าพิภพ ลิ้มจิตรกร เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง การให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระบบบริหารจัดการ และแผนงานพัฒนาในอนาคตของระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

**เหตุผล**

ด้วยปัจจุบันมีผู้ที่อยู่อาศัยและผู้ที่เดินทางเข้ามาทำงานในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยบริการขนส่งสาธารณะที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีหลายรูปแบบ เช่น รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสารประจำทาง เรือข้ามฟาก รถร่วมบริการ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถแท็กซี่ และยังมี การนำรถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ส่วนบุคคลจัดตั้งขึ้นมาในรูปแบบบริษัทเพื่อนำมาให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เป็นเหตุทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้ง ก่อเหตุทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกายซึ่งปัญหาดังกล่าวยังไม่สามารถแก้ไขได้ และยังมีปัญหาต่าง ๆ อื่น เช่น ไม่มีการควบคุม การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสม รถแท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสาร รถโดยสารสาธารณะมิให้บริการไม่เพียงพอ พฤติกรรมบริการไม่สุภาพ ปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นมานานแล้วแต่ยังไม่มีการกำหนดแผนพัฒนา การบริหารจัดการ การวางกฎระเบียบและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม  
(นายกรวีร์ ปริศนานันทกุล และนายภราดร ปริศนานันทกุล เป็นผู้เสนอ)

---

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษารถรับจ้าง  
สาธารณะส่วนบุคคลในการให้บริการกับผู้บริโภคและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม

เหตุผล

ปัจจุบันประชาชนทั่วไป รวมถึงนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศนิยมใช้บริการรถรับจ้าง  
สาธารณะส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก เนื่องจากระบบขนส่งของทางภาครัฐ เช่น รถเมล์ รถร่วมบริการ รถสองแถว  
รวมทั้งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถแท็กซี่ ยังไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการ นอกจากนี้  
การให้บริการที่ไม่ทั่วถึง ไม่เป็นระเบียบ และพฤติกรรมผู้ให้บริการที่ไม่สุภาพ ปฏิเสธผู้โดยสาร และปรากฏข่าว  
การก่อเหตุอาชญากรรม จึงทำให้มีรถที่เป็นรถส่วนบุคคลจัดตั้งขึ้นมาในรูปแบบของบริษัท เช่น แกร็บไบค์  
โดยใช้อุปกรณ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ในการติดต่อระหว่างผู้ให้บริการ จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาในการจัดระเบียบ  
ระบบขนส่งการเดินทางของผู้ประกอบการและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้รถรับจ้างสาธารณะส่วนบุคคล

## ส่วนที่ 2

### บทวิเคราะห์

ปัจจุบันการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น<sup>1</sup> ยังคงพึ่งพาการเดินทางโดยใช้ถนนเป็นหลัก สังเกตได้จากตัวเลขปริมาณรถยนต์ที่มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นทุกปี ในขณะที่พื้นที่ถนนมีไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ด้วยเหตุนี้ ระบบการขนส่งมวลชนทางรางจึงถูกนำมาใช้เป็นทางเลือกในการเดินทาง เพราะเป็นระบบที่สามารถรองรับคนได้ในปริมาณมาก สะดวก รวดเร็ว ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ารถยนต์

ทั้งนี้ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เป็นแกนหลักในการเดินทาง และส่งเสริมการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารสู่ระบบหลักนั้น จำเป็นที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมต่าง ๆ ต้องเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ได้แก่ ทางถนน ทางราง และทางน้ำ หรือเรือโดยสาร เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วแก่ประชาชน ซึ่งในการดำเนินการนั้นต้องเกิดจากการบูรณาการ โครงข่ายที่อยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภายใต้ภารกิจของสำนักผังเมือง สำนักการโยธา และสำนักการจราจรและขนส่ง กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท และต้องบริหารโครงข่ายให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

ดังนั้น กรุงเทพมหานครควรให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารสู่ระบบหลัก โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ อย่างบูรณาการ ทั้งโครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง และระบบขนส่งมวลชนทางราง และเรือโดยสาร เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ในการเดินทางของประชาชน

#### ข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม

1. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้เดินทางแต่ละเส้นทาง เพื่อที่จะวางแผนการนำระบบขนส่งมวลชนระบบรองมาใช้รองรับรูปแบบการเดินทางผู้เดินทาง
2. รัฐบาลและกรุงเทพมหานครควรมุ่งพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเข้าถึงสถานี โดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรอง (Feeder) ให้มีความครอบคลุมทุกเส้นทางเพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารสู่ระบบหลัก เช่น รถโดยสาร Shuttle bus รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bangkok BRT) เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ลดความจำเป็นในการพึ่งพาการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลง และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ของกรุงเทพมหานคร

<sup>1</sup> กองยุทธศาสตร์สาธารณสุขปโภคพื้นฐาน. (ม.ป.ป.). รายงานการวิจัย เรื่อง การวิเคราะห์โครงข่ายสาธารณสุขปโภคพื้นฐาน : กรณีศึกษาการเชื่อมต่อระหว่าง โครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง และระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร. สืบค้น 10 มิถุนายน 2563 จาก <http://www.bangkok.go.th/upload/user/00000133/pdf/Research1.pdf>

3. เมื่อมีการบูรณาการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แล้วเสร็จ รัฐบาลและกรุงเทพมหานครควรผลักดันให้เกิดการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยกระตุ้นให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากระบบถนนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อให้ระบบดังกล่าวเป็นแกนหลักในการเดินทาง

4. ต้องมีการบูรณาการโครงข่ายถนนให้เกิดประสิทธิภาพ มีเส้นทางไม่ซับซ้อนและมีการเชื่อมต่อไปยังสถานีต่าง ๆ และสถานีขนส่งได้โดยสะดวก

5. การบูรณาการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบรอง (Feeder) ควรจัดทำเป็นแผนที่เฉพาะพื้นที่ โดยเกิดจากความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรุงเทพมหานคร ภายใต้ภารกิจของสำนักผังเมือง สำนักการโยธา และสำนักการจราจรและขนส่ง กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้น ควรมีการเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมของกรุงเทพมหานครต่อไป

6. ควรมีการจัดเส้นทางและตารางการเดินรถ (Routing and Scheduling of Vehicles) ให้มีความชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการและป้องกันปัญหาการวิ่งซ้ำเส้นทาง

## ส่วนที่ 3

## ข้อมูลประกอบการพิจารณาญาติ

## 3.1 ผลการสำรวจข้อมูลการเดินทาง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง<sup>1</sup> (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS) โดยดำเนินการสำรวจข้อมูลการเดินทาง พ.ศ. 2560 โดยดำเนินการสำรวจการเดินทางในครัวเรือน (Household Travel Survey: HTS) จำนวน 18,833 ครัวเรือน และสำรวจการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Stated Preference: MSP) จำนวน 2,582 ตัวอย่าง โดยสรุปผลสำรวจลักษณะการเดินทางของประชากรกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ดังนี้

ข้อมูลการสำรวจ	ผลการสำรวจ
1. อัตราการครอบครองยานพาหนะต่อครัวเรือน	
1.1 รถยนต์ส่วนบุคคล	0.98 คัน/ครัวเรือน
1.2 รถจักรยานยนต์	0.77 คัน/ครัวเรือน
2. วัตถุประสงค์การเดินทาง	
2.1 HBW (Home Base Work)	ร้อยละ 64.60
2.2 HBE (Home Base Education)	ร้อยละ 14.20
2.3 HBO (Home Base Other)	ร้อยละ 13.20
2.4 NHB (Non-Home Base Work)	ร้อยละ 8.10
3. อัตราการเดินทางเฉลี่ย	1.97 คน-เที่ยว/วัน
4. รูปแบบการเดินทาง	
4.1 รถยนต์ส่วนบุคคล	ร้อยละ 39.90
4.2 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	ร้อยละ 23.80
4.3 รถสาธารณะ	ร้อยละ 29.50
4.4 รถโรงเรียน/รถรับ-ส่ง	ร้อยละ 2.10
4.5 รถแท็กซี่/รถจักรยานยนต์รับจ้าง	ร้อยละ 4.60
4.6 อื่น ๆ	ร้อยละ 0.30
5. ระยะทางในการเดินทางเฉลี่ย	12.64 กิโลเมตร
6. ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ย	33 นาที
7. ความเร็วในการเดินทางเฉลี่ย	22.70 กิโลเมตร/ชั่วโมง
8. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย	32 บาท/เที่ยว

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

<sup>1</sup> ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร. (ตุลาคม 2561). การเดินทางของประชาชนกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง. สืบค้น 10 มิถุนายน 2563 จาก [http://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/DataStatistics/2562/25611012-SumData01.pdf](http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/DataStatistics/2562/25611012-SumData01.pdf)

โดยพบว่าปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560 มีปริมาณรวม 32.65 ล้านเที่ยวต่อวัน ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.2 และมีปริมาณการเดินทางระหว่างจังหวัดสมุทรปราการ-กรุงเทพฯ และจังหวัดนนทบุรี-กรุงเทพฯ เป็นลำดับต่อมา คิดเป็นร้อยละ 2.40 และ 2.05 ตามลำดับ

### 3.2 ปริมาณการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560-2585 จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

รูปแบบ	ปริมาณการเดินทาง (ล้านเที่ยว/วัน)					
	2560	2565	2570	2575	2580	2585
รถส่วนบุคคล	22.44 (68.7%)	23.30 (66.0%)	24.43 (64.8%)	24.99 (64.5%)	25.00 (63.6%)	24.29 (60.8%)
รถยนต์	14.12 (43.2%)	15.60 (44.2%)	17.22 (45.7%)	18.31 (47.3%)	18.98 (48.3%)	19.11 (47.9%)
รถจักรยานยนต์	8.32 (25.5%)	7.70 (21.8%)	7.21 (19.1%)	6.68 (17.2%)	6.02 (15.3%)	5.18 (13.0%)
ระบบขนส่งสาธารณะ	10.21 (31.3%)	11.99 (34.0%)	13.25 (35.2%)	13.77 (35.5%)	14.31 (36.4%)	15.64 (39.2%)
รถแท็กซี่	1.36 (4.2%)	1.59 (4.5%)	1.87 (5.0%)	2.02 (5.2%)	2.19 (5.6%)	2.44 (6.1%)
รถขนส่งสาธารณะ	6.60 (20.2%)	7.83 (22.2%)	8.62 (22.9%)	8.85 (22.8%)	9.09 (23.1%)	9.94 (24.9%)
รถรับส่ง	0.62 (1.9%)	0.81 (2.3%)	0.88 (2.3%)	0.96 (2.5%)	1.06 (2.7%)	1.26 (3.2%)
เดิน	1.63 (5.0%)	1.76 (5.0%)	1.88 (5.0%)	1.94 (5.0%)	1.97 (5.0%)	2.00 (5.0%)
รวม	32.65	35.29	37.69	38.75	39.31	39.93

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)

### 3.3 การเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่ง

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของกรุงเทพฯ ตามนโยบายของภาครัฐ กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ของหน่วยธุรกิจทั้งระดับเล็ก กลาง ใหญ่ จัดได้ว่าเป็นความพร้อมสูงสุดในด้านโครงข่ายคมนาคมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจแบบครบวงจร ทั้งระบบขนส่ง ทางรถ ทางเรือ และทางราง การเชื่อมโยงการเดินทางที่ก่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และการบริหารต้นทุนการขนส่ง แต่สภาพปัจจุบัน

โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนยังนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ซึ่งเป็นระบบที่รองรับจำนวนคนในการเดินทางได้น้อยแต่ใช้พื้นที่มาก<sup>2</sup> ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ใช้แนวเส้นทางร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล ประกอบกับระบบขนส่งมวลชนทางรางมีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองยังไม่สมบูรณ์ ประชาชนที่เดินทางจากระบบขนส่งมวลชนแล้วต้องการเดินทางไปยังชุมชน ที่พักอาศัย จำเป็นต้องใช้บริการขนส่งระบบรอง อาทิ รถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ ซึ่งมีทั้งแบบรถรับจ้างสาธารณะทั่วไปและรูปแบบบริษัทให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน และมักจะพบเห็นปัญหาต่าง ๆ ในการให้บริการ เช่น ไม่มีการควบคุมอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รถแท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสาร รถโดยสารสาธารณะไม่ให้บริการไม่เพียงพอ พฤติกรรมการบริการที่ขาดความสุภาพ เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้สะสมมาเป็นเวลานาน แต่ไม่มีการกำหนดแผนการพัฒนา การบริหารจัดการ การวางกฎระเบียบและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

พื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีรูปแบบการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมหลายเส้นทาง ทั้งทางรถ ทางน้ำ และทางราง เพื่อเป็นการส่งเสริมและเชื่อมโยงการขนส่งในพื้นที่หลักกับพื้นที่รอง ทั้งนี้ การคมนาคมขนส่งที่ดีต้องมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เชื่อถือได้ และมีค่าบริการที่เหมาะสม โดยรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ดังนี้

### 3.3.1 ระบบขนส่งทางรถหรือทางถนน

สำหรับการคมนาคมทางถนนมีด้วยกันหลายช่องทางไม่ว่าจะเป็น ทางถนนปกติ หรือทางด่วน โดยทางด่วนในกรุงเทพฯ มีด้วยกัน 5 สาย แต่ละสายสามารถเชื่อมเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองได้ทั้งหมด ทำให้การเดินทางระหว่างคนที่อยู่นอกเมืองต้องการเดินทางเข้าเมืองกับคนที่อยู่ในเมืองจะเดินทางออกนอกเมืองสามารถทำได้อย่างสะดวกสบาย ประหยัดเวลา และสามารถใช้เป็นทางเลือกได้ในช่วงการจราจรติดขัด โดยทางด่วนในกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้

- **ทางพิเศษมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1)** ช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งบนถนนสายหลัก รวมทั้งช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับภาคต่าง ๆ ให้เป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว รวมระยะทางทั้งสิ้น 1 กิโลเมตร มีด้วยกันทั้งหมด 3 เส้นทาง ได้แก่
  - สายดินแดง-ท่าเรือ ปลายถนนวิภาวดี-รังสิต มุ่งไปทางทิศใต้ ถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ เชื่อมต่อกับทางพิเศษสายดาวคะนอง-ท่าเรือ
  - สายบางนา-ท่าเรือ แนวสายทางเริ่มจากปลายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ทางแยกต่างระดับบางนาไปถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ
  - ทางแยกต่างระดับท่าเรือ แนวสายทางเริ่มจากทางแยกต่างระดับท่าเรือ สิ้นสุดที่ถนนพระราม 2

<sup>2</sup> นางพุดมณต์ รตจิน. (ม.ป.ป.). การพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง (Missing Link) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล : กรณีโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขกับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร. สืบค้น 4 มิถุนายน 2563 จาก [http://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/Public/2560/04-April/25600331-MissingLink.pdf](http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/Public/2560/04-April/25600331-MissingLink.pdf)

- ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นทางพิเศษที่แบ่งเบาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร มีระยะทางรวม 4 กิโลเมตร ผ่านถนนศรีนครินทร์ พระราม 9 รัชดาภิเษก มักกะสัน ศรีอยุธยา พญาไท ถนนประชาชื่น ถนนแจ้งวัฒนะ
- ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์) เป็นเส้นทางที่ช่วยแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทรา และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทางรวม 2 กิโลเมตร
- ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนบางนา-ชลบุรี) มีจุดเริ่มต้นที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทางทั้งสิ้น 55 กิโลเมตร
- ทางยกระดับอุตสาหกรรม (ดอนเมืองโทลล์เวย์) มีแนวสายทางเริ่มจากบริเวณเขตดินแดง กรุงเทพมหานคร แล้วสิ้นสุดเส้นทางที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น 10 กิโลเมตร
- ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) หรือทางด่วน 2 (ส่วนนอกเมือง) เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร เริ่มต้นที่ปลายทางพิเศษศรีรัช ถนนแจ้งวัฒนะ อำเภอปากเกร็ด ผ่านถนนเชียงราก เชื่อมต่อกับถนนทางข้ามมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต สิ้นสุดปลายทางที่ถนนกาญจนาภิเษก อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

### 3.3.2 ระบบขนส่งทางเรือ

การคมนาคมทางน้ำเป็นอีกรูปแบบการเดินทางของคนกรุงเทพฯ ที่สะดวกรวดเร็ว ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดและยังมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว การสัญจรทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาใช้จุดเด่นจากที่ตั้งของเมืองหลวงที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาคั่นกลางระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร แม่น้ำเจ้าพระยาจึงเปรียบเสมือนทางด่วนอีกหนึ่งสายที่ไม่มีการจราจรติดขัดเหมือนกับบนถนนปกติ และสามารถร่นระยะเวลาในการเดินทางได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ แม่น้ำเจ้าพระยายังมีความดึงดูดทางวัฒนธรรมของวิถีชีวิตริมสองฝั่งแม่น้ำที่ส่งเสริมเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ เช่น พระบรมมหาราชวัง เจดีย์โบราณ วัดวาอาราม เป็นต้น สถาปัตยกรรมโบราณเหล่านี้ถือเป็น Landmark สำคัญของกรุงเทพมหานครและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ปีละหลายล้านคน

สำหรับเส้นทางเดินเรือเจ้าพระยานั้นมีตั้งแต่ปากเกร็ด เกียกกาย ท่าช้าง สะพานพุทธ ไปจนถึงตากสิน และปลายทางที่ราษฎร์บูรณะ โดยมีศูนย์กลางการเชื่อมต่อของเรือเจ้าพระยาทุกสายอยู่ที่สถานีกลางตากสิน



### 3.3.3 ระบบขนส่งทางรางหรือรถไฟฟ้า

สำหรับเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร ทางภาครัฐมีแผนการพัฒนา โดยมุ่งเน้นส่วนนี้เป็นหลัก เนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่ค่อนข้างสูงสามารถเข้าถึงถนนสายสำคัญ ๆ ได้ทั่วทั้งเมือง และไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้รับจัดสรรงบประมาณมาที่ส่วนของรถไฟฟ้าเป็นหลัก เนื่องจากเป็นระบบคมนาคมที่สะดวกสบาย โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านมามีรัฐมนตรีอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าไปแล้วหลายสายด้วยกัน

ตารางแสดงรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ 10 เส้นทาง<sup>3</sup>

ลำดับ	สายรถไฟฟ้า
<b>โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train)<sup>4</sup></b>	
1	<b>รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต-มหาชัย)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง)</li> <li>- บูรณาการการเดินทางร่วมกันกับระบบรถไฟทางไกล ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ</li> <li>- รองรับพื้นที่ชุมชนบริเวณถนนแจ้งวัฒนะและรามอินทรา</li> <li>- เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมือง รองรับประชาชนบริเวณรังสิต ปทุมธานี เชื่อมโยงไปยังมหาวิทยาลัย บริเวณรังสิต</li> <li>- ในอนาคตมีโครงการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีตากสิน</li> </ul>
2	<b>รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นเส้นทางหลักในแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ตลิ่งชัน) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง</li> <li>- รองรับประชาชนย่าน บางบำหรุ บางซื่อ สามเสน อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มักกะสัน หัวหมาก</li> <li>- เชื่อมโยงไปยังเมืองมหาวิทยาลัย และนิคมอุตสาหกรรมบริเวณลาดกระบัง</li> <li>- เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีพญาไท</li> </ul>
3	<b>ส่วนต่อขยายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นเส้นทางรองรับการเดินทางเชื่อมโยงศูนย์กลางเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> </ul>

<sup>3</sup> กองยุทธศาสตร์สาธารณูปโภคพื้นฐาน. (ม.ป.ป.). รายงานการวิจัย เรื่อง การวิเคราะห์โครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐาน : กรณีศึกษาการเชื่อมต่อระหว่าง โครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง และระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร, หน้า 49-74.

<sup>4</sup> โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เป็นโครงข่ายรถไฟฟ้าสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร โดยเน้นการรองรับคนจากปริมณฑลเข้าสู่ใจกลางเมืองและคนจากเมืองสู่ปริมณฑล ซึ่งในอนาคตจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองที่ต่อขยายสู่เมืองหลักโดยรอบ

ลำดับ	สายรถไฟฟ้า
<b>โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit)<sup>5</sup></b>	
4	<b>สายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และแบร์ริง-สมุทรปราการ-บางปู) ลำลูกกา-บางปู</b> - เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายจากระบบเดิมในแนวเหนือ-ตะวันออกตามแนวถนนพหลโยธิน และถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นเส้นทางที่มีปริมาณ การเดินทางสูงและมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก - รองรับการเดินทางจากจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนพหลโยธิน และสุขุมวิทและเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางเข้าเมืองของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี และสมุทรปราการ
5	<b>สายสีเขียวอ่อน (ยศเส-สนามกีฬา-สะพานตากสิน-บางหว้า)</b> - เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายจากระบบเดิมในแนวตะวันตก-ใต้ ตามแนวถนนพระราม 1 และสาทร - สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่กรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี เพื่อให้บริการรองรับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่น บริเวณวงเวียนใหญ่ ตากสิน และบางหว้า เชื่อมโยงเข้าสู่ใจกลางเมือง - ต่อขยายไปเชื่อมกับสายสีแดงเข้มที่สถานียศเส เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนต่อการเดินทางจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเมือง ซึ่งการต่อขยายเส้นทางอีก 1 กิโลเมตรนี้ จะช่วยให้ประชาชนที่เดินทางจากด้านเหนือทั้งหมดสามารถเข้ามาสู่ย่านธุรกิจบริเวณสีลมและสาทรได้ด้วยการต่อรถเพียง 1 ครั้ง
6	<b>สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (หัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย 4)</b> - เป็นเส้นทางสายวงแหวนต่อขยายจากโครงข่ายเดิม มีแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บนถนนรัชดาภิเษก (วงแหวนชั้นใน) - ทำหน้าที่เป็นเส้นทางรวมและกระจายการเดินทางเพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนต่อไปยังเส้นทางอื่น ๆ ช่วยลดความแออัดของการเปลี่ยนถ่ายขบวนรถในเขตเมือง - รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะมีสถานีเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เช่น สถานีหัวลำโพงเชื่อมกับสายสีแดงเข้ม สถานีสีลมเชื่อมกับบีทีเอส สถานีเตาปูนเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นต้น - เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีสวนจตุจักร สถานีสีลม และสถานีสุขุมวิท
7	<b>สายสีม่วง ส่วนเหนือ-ใต้ (บางใหญ่-บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)</b> - เป็นระบบขนส่งมวลชนหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวถนนรัตนธิเบศร์ ถนนติวานนท์ ถนนสามเสน ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนสุขสวัสดิ์
8	<b>รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี)</b> - เป็นระบบขนส่งมวลชนหลักในแนวตะวันตกตะวันออก ตามแนวถนนรามคำแหง ราชปรารภ เพชรบุรี หลานหลวง และราชดำเนิน - สายสีส้มจะเป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ทั้งสายหลักและสายรองทุกเส้น - ในอนาคตมีโครงการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีรางน้ำและสถานีราชเทวี

<sup>5</sup> ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit) จะเน้นการให้บริการผู้โดยสารภายในเขตเมือง ภายในรัศมีประมาณ 20 กิโลเมตร จากศูนย์กลางเมือง เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางตามแนวรัศมีผ่านพื้นที่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง (CBD) ให้บริการเชื่อมโยงพื้นที่แหล่งที่อยู่อาศัยเข้ากับแหล่งงานและพาณิชยกรรม โดยมีเส้นทางสายวงแหวนทำหน้าที่รวมและกระจายการเดินทาง

ลำดับ	สายรถไฟฟ้า
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรอง <sup>6</sup>	
9	<p>รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นเส้นทางสายรอง ตามแนวถนนติวานนท์ แจ้งวัฒนะ และรามอินทรา มีวัตถุประสงค์ในการรองรับการเดินทางไปยังศูนย์ราชการแห่งใหม่ของกรุงเทพฯ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี และรองรับการเจริญเติบโตของเมืองทางด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ</li> <li>- โครงข่ายสามารถเป็นระบบรองป้อนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งมวลชนหลักสายสีม่วง สีแดงเข้ม สีเขียวเข้ม และสีส้ม</li> </ul>
10	<p>รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ-ลำโพง)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นเส้นทางสายรอง ตามแนวถนนลาดพร้าวและศรีนครินทร์ มีวัตถุประสงค์ในการรองรับพื้นที่ชุมชนหนาแน่นตามแนวถนนลาดพร้าวและการเจริญเติบโตของชุมชนทางด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> <li>- สามารถเป็นระบบรองป้อนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งมวลชนหลักสายสีน้ำเงิน สีส้ม สีแดง สายแอร์พอร์ตลิงก์ และสายสีเขียว</li> </ul>

ที่มา: รายงานการวิจัย เรื่อง การวิเคราะห์โครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐาน : กรณีศึกษาการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง และระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร, หน้า 7.

เมื่อนำ 3 ระบบการคมนาคมรวมเข้าด้วยกัน จะเห็นการเชื่อมโยงของโครงการระบบคมนาคมทั้ง 3 ทาง สามารถรวบรวมจุดการเชื่อมต่อระหว่างระบบรางกับระบบขนส่งทางน้ำ และระบบรางกับทางด่วนได้ดังนี้

(1) ระบบราง ทางด่วน และระบบขนส่งทางน้ำ (ครบทุกประเภท) คือ บริเวณสะพานตากสิน (BTS ตากสิน-ท่าเรือตากสิน-ทางพิเศษศรีรัช)

(2) ระบบรางกับทางด่วน ได้แก่

- บางซื่อ (MRT บางซื่อ-ทางพิเศษศรีรัช)
- พหลโยธิน (MRT พหลโยธิน-ทางยกระดับอุตราภิมุข)
- พระราม 9-เพชรบุรี (MRT พระราม 9, เพชรบุรี-ทางพิเศษศรีรัช)
- มักกะสัน (Airport Link มักกะสัน-ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)
- นานา-เพลินจิต (BTS นานา, เพลินจิต-ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)
- พญาไท (BTS พญาไท-ทางพิเศษศรีรัช)
- หัวลำโพง (MRT หัวลำโพง-ทางพิเศษศรีรัช)
- คลองเตย-พระราม 4 (MRT คลองเตย-ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)

<sup>6</sup> โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรองมีหน้าที่ในการให้บริการเพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่นเมืองเพื่อป้อนเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าเส้นทางหลัก เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นแนวตั้งฉากกับเส้นทางหลัก ผ่านพื้นที่ศูนย์ชุมชนและศูนย์ธุรกิจพาณิชย์กรรมรอง

- อ่อนนุช (BTS พระโขนง, อ่อนนุช-ทางพิเศษฉลองรัช)
- บางนา (BTS อุดมสุข-ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)
- หัวหมาก (Airport Link หัวหมาก-ทางพิเศษศรีรัช)

(3) พื้นที่ทั้งหมดที่นำเสนอข้างต้น ถือเป็นจุดเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพฯ และมีข้อได้เปรียบกว่าพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งในอนาคตโครงข่ายรถไฟจะครอบคลุมมากกว่าปัจจุบันหลายเท่า ระบบคมนาคมของกรุงเทพฯ จะก้าวไปอีกระดับหนึ่งเทียบเท่าประเทศชั้นนำของโลกหลายประเทศที่มีระบบรถไฟฟ้ารวมถึงขนส่งมวลชนของประเทศที่มีประสิทธิภาพมาก ๆ และสิ่งที่ตามมาก็คือ การกระจายตัวของเมืองออกไปรอบนอกมากขึ้น โดยไม่กระจุกตัวเฉพาะย่านใจกลางเมืองเท่านั้นในปัจจุบัน

### 3.4 ปริมาณการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ

รูปแบบ	ปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคน-เที่ยว/วัน)					
	2560	2565	2570	2575	2580	2585
รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม	-	0.132	0.253	0.263	0.288	0.316
รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน	-	0.058	0.105	0.136	0.142	0.158
รถไฟฟ้าสาย ARL	0.080	0.103	0.125	0.137	0.152	0.170
รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม	0.520	1.044	0.878	0.944	0.965	1.061
รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน	0.225	0.390	0.417	0.391	0.388	0.415
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	0.353	0.915	0.985	0.974	0.999	1.073
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	0.056	0.104	0.357	0.361	0.377	0.415
รถไฟฟ้าสายสีส้ม	-	-	0.421	0.412	0.432	0.480
รถไฟฟ้าสายสีชมพู	-	0.211	0.206	0.235	0.253	0.294
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	-	0.309	0.230	0.243	0.259	0.301
รถไฟฟ้าสายสีเทา	-	0.125	0.103	0.310	0.324	0.353
รถไฟฟ้าสายสีทอง	-	0.038	0.070	0.077	0.082	0.088
รถไฟฟ้าสายสีฟ้า	-	-	-	0.129	0.133	0.143
<b>รวมรถไฟฟ้า</b>	<b>1.234</b>	<b>3.429</b>	<b>4.150</b>	<b>4.612</b>	<b>4.794</b>	<b>5.267</b>
เรือโดยสาร	0.135	0.093	0.076	0.076	0.082	0.087
รถโดยสาร	7.767	7.839	8.843	8.852	9.336	10.435
รถไฟขานเมือง	0.069	0.040	0.048	0.046	0.048	0.051
รถตุ้	0.623	0.143	0.190	0.202	0.213	0.252
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>9.828</b>	<b>11.544</b>	<b>13.307</b>	<b>13.788</b>	<b>14.473</b>	<b>16.092</b>

หมายเหตุ: ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะมีอัตราการต่อรถเท่ากับ 1.49 ครั้ง/เที่ยว

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร