



รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ

ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
และจังหวัดใกล้เคียง

วุฒิสภา

(ฉบับศึกษาเพิ่มเติมตามที่วุฒิสภามอบหมาย)

ประกาศ
เรื่อง คำขวัญที่ได้รับการคัดเลือก
ของ
คณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาราจร
ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง
วุฒิสภา



ตามที่คณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง วุฒิสภา ได้ประกาศเชิญชวนให้ประชาชนที่สนใจส่งคำขวัญเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจร เข้าร่วมประกวดตามโครงการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนเกิดจิตสำนึก ในการที่จะช่วยกันหาทางแก้ไขปัญหาราจรเพื่อร่วมใจน้อมสนองพระราชดำริ และจะคัดเลือกไว้จำนวน ๑๐ คำขวัญ เพื่อดำเนินการต่อไปนั้น ปรากฏว่า มีผู้ส่งคำขวัญเข้าร่วมประกวดเป็นจำนวน ๓๑๒ ราย เป็นคำขวัญรวมทั้งสิ้น ๘๐๓ สำนวน คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ประชุมพิจารณาคัดเลือกแล้วคำขวัญที่สมควรตัดสินให้ได้รับรางวัลจากคณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน ๑๐ รางวัล ปรากฏผลดังนี้

<u>คำขวัญ</u>	<u>ชื่อผู้เสนอ</u>
"ขับรรมีสติ สมองพระราชดำริ ลดปัญหาราจร"	นายประสิทธิ์ สุขขุม
"ขับรรถให้มีวินัย สมองพระทัยของในหลวง"	ร.อ. สมอง แยมจินดา
"ลั่นเกล้าทรงนำพา ชาวประชาจงร่วมใจ ร่วมมือแก้ไขปัญหาราจร"	นายมนต์ชัย สนธยาสัมพันธ์
"สมองพระราชดำรัส ประหยัดเวลา รักษาสุขภาพจิต อย่า ทำผิดกฎจราจร"	นายบุญญ หวันเหลี่ยม
"เหนือเกล้ายังห่วงรรถติด เรื่อยำทำผิดกฎจราจร"	นายสวัสดิ์ แรมวงศ์
"เอื้อเฟื้อกันไว้ ยิ้มให้ทุกคน ปฏิบัติคนตามกฎ ลดปัญหาราจร"	นางเวียงเพ็ญ คงประเสริฐ
"ไปได้สวย ไปได้ปลอดภัย ด้วยวินัยและไมตรี"	นางสาวเกษร วัฒนรวงกูร
"เอื้อเฟื้อกันบนท้องถนน ทั้งรรถและคนหมคปัญหา"	นายหวล ทรัพย์บุญโต
"ขับรรถถูกกฎ ลดอุบัติเหตุ แก้ไขจราจร"	นายทำนุ โรหิตาภิรมย์
"จราจรไม่จราจร ถ้าทุกคนมีวินัย"	นางสาวสุดาภรณ์ วรสิงห์

คณะกรรมการวิสามัญฯ

๒๔ กันยายน ๒๕๖๖

(สำเนา)

ที่ ๑๙๑๘/๒๕๓๖

วุฒิสภา

ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๓๖

เรื่อง รายงานการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง (ฉบับวุฒิสภามอบหมายให้ ศึกษาเพิ่มเติม) จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภาได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง (นายวิเชียร โทสุวรรณจินดา เป็นผู้เสนอ) และได้ลงมติตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๘ (สมัยสามัญ ครั้งที่สอง) วันศุกร์ที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๓๖ ได้พิจารณารายงานการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงของคณะกรรมการวิสามัญฯ แล้วได้มีมติให้คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาศึกษาปัญหาดังกล่าวเพิ่มเติม ซึ่งกรรมการวิสามัญฯ คณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| ๑. นายไพศาล กุมาลย์วิสัย | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจเอก มนัส ครุฑไชยันต์ | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๓. นายคสุต ศิริวรรณ | ๘. พลเรือเอก ประวิทย์ ปาลศรี |
| ๔. นายพูนศักดิ์ วรณพงษ์ | ๙. นายไพฑูรย์ ช่างเขียน |
| ๕. นายไพฑูรย์ ลิมปพยอม | ๑๐. นายมหิตล จันทรางกูร |
| ๖. พลอากาศเอก วีระ กิจจาทร | ๑๑. นายสมชัย วุฒิปรีชา |
| ๗. พลอากาศเอก สมมต สุนทรเวช | ๑๒. นายสราวุธ วัชรพล |
| ๘. นายหิรัญ วดีศรี | ๑๓. นายอนันต์ อนันตกุล |
| ๙. นายอำนาจ สอนอิมสาตร์ | |
| ๑๐. นายวิเชียร โทสุวรรณจินดา | เลขาธิการคณะกรรมการ |

๑๗. พันตำรวจตรี ขงยุทธ สาระสมบัติ ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการมาธิการ
คนที่หนึ่ง
๑๘. นายบุญญวัฒน์ ทิพทัส ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการมาธิการ
คนที่สอง

อนึ่ง คณะกรรมการวิสามัญฯ ชุดนี้ประกอบด้วยกรรมการวิสามัญฯ ในคราวที่
วุฒิสภาตั้งจำนวน ๒๑ คน ต่อมามีการมาธิการวิสามัญฯ ได้ขอลาออกตามข้อบังคับการประชุมฯ
จำนวน ๓ คน จึงทำให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ประกอบด้วยกรรมการวิสามัญฯ
จำนวน ๑๘ คน

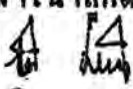
บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาผู้ตดิตั้งกล่าวตามที่วุฒิสภาได้มอบหมาย
ให้ศึกษาเพิ่มเติมเสร็จเรียบร้อยแล้ว


จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ
ต่อที่ประชุมวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) ไพศาล กุมารย์วิสัย
(นายไพศาล กุมารย์วิสัย)
ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ

กองกรรมาธิการ
โทร. ๒๕๕๑๕๗๐
๒๕๕๑๕๗๑

สำเนาถูกต้อง

(นายจิรัช สวิตชาติ)
หัวหน้าฝ่ายประชุมที่ ๑
กองกรรมาธิการ
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

วุฒิสภา
 พิมพ์
งาน

**รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ
ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง
(ฉบับวุฒิสภามอบหมายให้ศึกษาเพิ่มเติม)**

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญ ครั้งที่หนึ่ง) วันศุกร์ที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๓๕ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง (นายวิชัย โสสุวรรณจินดา เป็นผู้เสนอ) และลงมติตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานตามภารกิจไว้ ๑๘๐ วัน และอนุมัติให้ดำเนินกิจการนอกสมัยประชุมได้ และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๘ (สมัยสามัญ ครั้งที่สอง) วันศุกร์ที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๓๖ ที่ประชุมได้พิจารณารายงานการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงของคณะกรรมการวิสามัญฯ แล้วมีมติให้คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาศึกษาปัญหาดังกล่าวเพิ่มเติม โดยมีกำหนดเวลาพิจารณาศึกษา ๙๐ วัน และอนุมัติให้ดำเนินกิจการนอกสมัยประชุมได้ ต่อมาคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ขอขยายเวลาพิจารณาศึกษาออกไปอีก ๖๐ วัน ซึ่งประธานวุฒิสภาได้กรุณาอนุญาตตามที่คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ร้องขอ

บัดนี้ การพิจารณาศึกษาตามที่วุฒิสภาได้มอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาเพิ่มเติมได้เสร็จสิ้นลงแล้ว คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงขอรายงานผลการพิจารณาการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง (ฉบับวุฒิสภามอบหมายให้ศึกษาเพิ่มเติม) ดังกล่าว ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๓๕ มาตรา ๑๕๓ และข้อบังคับการประชุมของวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๓๕ ข้อ ๘๐ ดังนี้

๑. ในการศึกษาญัตติดังกล่าวตามที่วุฒิสภาได้มอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาเพิ่มเติม นั้น คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาเห็นว่า ควรนำรายละเอียดในบางส่วนของรายงานคณะกรรมการวิสามัญฯ ฉบับที่แล้วตามที่รายงานต่อวุฒิสภา มาประกอบการจัดทำรายงานฉบับนี้ ทั้งนี้ เพื่อให้รายงานมีความสมบูรณ์ และมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยในการดำเนินการศึกษาปัญหานี้ เป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้เห็นภาพโดยรวม คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงขอลำดับการรายงานฯ ดังนี้

๑.๑ ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เลือก นายไพศาล กุมาลย์วิสัย รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง เป็นประธานคณะกรรมการแทน พลเอก พิจิตร กุลละวณิชย์ ประธานคณะกรรมการ ซึ่งได้ขอลาออกจากสมาชิกภาพการเป็นสมาชิกวุฒิสภา และกรรมการวิสามัญฯ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๓๖ เนื่องจากมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้ง พลเอก พิจิตร กุลละวณิชย์ เป็นองคมนตรี ตั้งแต่วันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๓๖ เป็นต้นไป

และเลือก พลตำรวจเอก มนัส ทรัพย์ไชยพันธ์ รองประธานคณะกรรมการคนที่สอง เป็น รองประธานคณะกรรมการ

นอกจากนี้ ยังมีกรรมการขอลาออกจากกรรมการวิสามัญฯ จำนวน ๒ คน คือ

๑) นายสมเกียรติ อ่อนวิมล ขอลาออก เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๓๖ และ

๒) นายถวิล วิสุทธจินดา ขอลาออก เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๓๖

๑.๒ ในการดำเนินการพิจารณาศึกษาเรื่องตามญัตติดังกล่าว

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำงานทางด้านวิชาการรวบรวมข้อมูลเอกสารข้อเท็จจริง พร้อมทั้งทำการวิเคราะห์ วิจัย ซึ่งคณะทำงานคณะนี้ประกอบด้วย

- ๑) นายวิชัย โถสุวรรณจินดา เป็นประธานคณะทำงาน
- ๒) พันตำรวจตรี ชงยุทธ สาระสมบัติ เป็นรองประธานคณะทำงาน
- ๓) นายชิตี สุนทรเวสน์ เป็นเลขานุการคณะทำงาน
- ๔) นางสาววิไลรัตน์ เศรษฐสุวรรณ เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

๑.๓ หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็นเพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อให้รายงานการศึกษาเพิ่มเติมมีความสมบูรณ์ จึงได้รวบรวมรายชื่อหน่วยงาน และผู้ที่คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็นทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย

(๑) สำนักงานอธิบดีกรมการ

(๑.๑) สำนักงานงบประมาณ

นายเสวี สุขสถาพร รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

(๑.๒) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

๑. พันตำรวจตรี ชงยุทธ สาระสมบัติ เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
๒. นายระพีพันธ์ จารุคุณ ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนการจราจร

(๑.๓) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑. นายอุทิศ ขาวเขียว ผู้อำนวยการกองประสานการพัฒนาเมือง
๒. นางสาวประสพศรี รักความสุข เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

(๑.๔) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

๑. นายธีระพงษ์ อรรถจารุสิทธิ์ ผู้อำนวยการองค์การรถไฟฟ้ามหานคร
๒. นายธีรสิทธิ์ คุรุรัตน์ วิศวกร ๗

(๒) กระทรวงคมนาคม

(๒.๑) กรมการขนส่งทางบก

นายประดิ่ง ปรัชญากร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

(๒.๒) กรมเจ้าท่า

๑. นายวิทย์ วรรณรัตน์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า
๒. นางสาววิรุญ เพิ่มทรัพย์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า
๓. นางสาวกรรณิการ์ บุญตานนท์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนขนส่งทางน้ำ
๔. นายเฟื่อง พานิชกิจ ผู้อำนวยการกองชุดและรักษาแม่น้ำ
๕. นายสมบูรณ์ พานิชัตตรา นักวิชาการขนส่ง

(๒.๓) กรมทางหลวง

๑. นายสงสวัสดิ์ ดวงรัตน์ รองอธิบดีกรมทางหลวง
๒. นายประพันธ์ศักดิ์ บุรณะประภา ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี
๓. นายวงศ์ชัย เจริญสวรรค์ วิศวกรโยธา ๘
๔. นายปัญญา คุปรัตน์ วิศวกรโยธา ๗

(๒.๔) การรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. นายวิจิต จันทรสระแก้ว ผู้ช่วยผู้อำนวยการการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒. นายนิมิตรชัย สนิทพันธุ์ หัวหน้าสำนักงานโครงการพัฒนาการรถไฟ

(๒.๕) องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย

๑. นายจุมพล เหราบัตย์ ผู้อำนวยการองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
๒. นายธงชัย ชงเจริญ หัวหน้าสำนักงานเฉพาะกิจ
๓. นายดนัย ภูติพันธุ์ หัวหน้าส่วนอำนาจวิสาหกิจ
๔. นายยิ่งศักดิ์ ศรีสวัสดิ์ หัวหน้ากองวิเคราะห์โครงการ
๕. นายสำเริง เศรษฐ์เสถียร ผู้จัดการโครงการโทรศัพท์สาธารณะทางไกลชนบท

(๒.๖) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑. นายปกศักดิ์ เศรษฐบุตร รองผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฝ่ายการเดินรถ)
๒. นายสมบัติ อุ่นสมบัติ ผู้จัดการเขตการเดินรถปรับอากาศ
๓. นายชุกต์ จารุภูมิ หัวหน้ากองแผนงาน

(๓) กระทรวงมหาดไทย

(๓.๑) กรมตำรวจ

๑. พลตำรวจเอก ประทีป สันติประภพ รองอธิบดี
กรมตำรวจ
๒. พลตำรวจตรี วราห์ เอี่ยมมงคล รองผู้บัญชาการ
ตำรวจนครบาล
๓. พลตำรวจตรี เชิงชาย ชุ่มชัย ผู้บังคับการตำรวจ
จราจร
๔. พันตำรวจเอก ประจิด ศรีไชยันต์ รองผู้บังคับการ
ตำรวจจราจร

(๓.๒) กรมโยธาธิการ

๑. นายเสวี สุทธรมชัย รองอธิบดีกรมโยธาธิการ
๒. นายวิโรจน์ ผลิพัฒน์ ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม
สะพาน

(๓.๓) สำนักผังเมือง

๑. นางจรัสศรี ทวีรัช ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง
๒. นายพัลลภ องค์กรเจริญ ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม
๓. นายเสงี่ยม มิ่งงณี หัวหน้าฝ่ายวางแผนวิศวกรรม
๔. นายมนตรี ศักดิ์เมือง นักผังเมือง ๒

(๓.๔) กรุงเทพมหานคร

๑. นายชลิศ ฟ้าทรวง ผู้อำนวยการสำนักการโยธา
๒. นายนิคม ปราชญ์นคร รองผู้อำนวยการสำนักการโยธา
๓. นายสุพงษ์ พงศ์กิตติการ ผู้อำนวยการกองวิชาการ
สำนักการโยธา
๔. นายแพทย์ไพฑูรย์ ชวลิตธารง นายแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ
พิเศษ (ด้านเวชกรรมป้องกัน)
๕. ว่าที่ร้อยตรี บุญชอบ สุขนงสิงห์ ผู้อำนวยการ
กองอนามัยสิ่งแวดล้อม
๖. นางนงลักษณ์ เกษมสุวรรณ หัวหน้าฝ่ายสุขภาพจิต

(๓.๕) จังหวัดสมุทรปราการ

๑. นายไพฑูรย์ สุนทรวิภาต ผู้ว่าราชการจังหวัด
สมุทรปราการ
๒. พันตำรวจเอก กীরบูรณ์ สมบูรณ์ หัวหน้าตำรวจภูธร
จังหวัดสมุทรปราการ
๓. นายสมศักดิ์ วรรณวิยานนท์ สนส่งจังหวัดสมุทรปราการ

(๓.๖) จังหวัดนนทบุรี

๑. นายนิรัช วัจนะภูมิ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี
๒. นายวิชัย นเรศวรศักดิ์ แทนนายกเทศมนตรีเทศบาล
ตำบลปากเกร็ด
๓. นายตฤณี เรืองรุจิระ แทนนายช่างแขวงกาทาง
กรุงเทพฯ
๔. นายเสวี ทองเทศ ปลัดเทศบาลตำบลปากเกร็ด

(๓.๗) จังหวัดปทุมธานี

๑. นายทรงวุฒิ งามมีศรี รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี
๒. ว่าที่ร้อยตรี กิตติ ศิริวิชัยไพบูลย์ โฆษกธิการจังหวัด
ปทุมธานี
๓. นายอรุณ เต็มพวงนิช นายช่างแขวงกาทางปทุมธานี
๔. พันตำรวจโท มนัส ชื่นสุวรรณ แทนผู้กำกับการ
ตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี

(๓.๘) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๑. นายจรัญ บุรพรัตน์ ผู้ว่าการการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย
(ตำแหน่งในขณะที่ยังดำรง)
๒. นายสุขวิช รังสิตพล ผู้ว่าการการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย
๓. นายสมชาย จารุเกษมรัตน์ ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
๔. นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย
๕. นายชวลิต วัฒนากุล หัวหน้าแผนกวิเคราะห์ที่สิ่งแวดล้อม

(๘) กระทรวงศึกษาธิการ

๑. นายวิจิตร จันทรากุล รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
๒. นายบรรจง พงศ์ศาสตร์ อธิบดีกรมสามัญศึกษา
๓. นายจำรัส สุตานิช ผู้อำนวยการกองโรงเรียน
สามัญศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน

(๘) ทบวงมหาวิทยาลัย

(๘.๑) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๑. นายวุฒิชัย พรรณเชษฐ์ อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์
๒. นายสมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์
๓. นายครรชิต ผิวนวล อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์

(๘.๒) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๑. นายวิโรจน์ รุโจปการ อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์

(๘.๓) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

- นายลำดวน ศรีศักดิ์ อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์

(๘.๔) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

- นายจักรกฤษณ์ กนกกัณทพงษ์ อาจารย์ประจำ
คณะวิศวกรรมศาสตร์

(๘.๕) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า ชนบุรี

- นายพิชัย ปมาณิกบุตร อาจารย์ประจำคณะ
วิศวกรรมศาสตร์

(๒) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- นายรุ่งเรือง จุลชาติ รองอธิบดีกรมชลประทาน

- (๗) กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
๑. นายประทีป สุตะบุตร อธิบดีกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน
 ๒. นายธานี มนต์ไตรเวศย์ วิศวกร ๘ กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน
- (๘) สถาบันพัฒนาเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (A.I.T.)
- นายยอดพล ชนาบริบูรณ์ อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์
- (๙) บริษัท เซนเนอรัล เอนจิเนียริง จำกัด (GEL)
- นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ นักวางแผนด้านการขนส่ง
- (๑๐) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (ในเครือชานาขง)
๑. นายประศาสตร์ พัทธมพันธ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ฝ่ายวิศวกรรม
 ๒. นายสุรพงษ์ เกาทะอัฏฐา ผู้ช่วยรองประธานบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด
- (๑๑) บริษัท โชลีแวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑. นายสจ๊วต วิลเลียม จอร์จ อีเลียต กรรมการผู้จัดการ
 ๒. นายอนุศักดิ์ อินทรภูวศักดิ์ กรรมการ
 ๓. นายคอลลิน เวีย ผู้จัดการด้านวิศวกรรม
 ๔. นายโรบิน ฟอสเตอร์ ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมจากบริษัท โอเวย์ อ่าหรับ
 ๕. นายแอนดรูว์ เทฟเฟริด ที่ปรึกษาด้านการรถไฟจากเอลแบงก์เฟียส
 ๖. นายณพล มังกรพิชัย ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย

(๑๒) บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

๑. พลอากาศเอก วีระ กิจจาทร ประธานกรรมการ
๒. นายสมศักดิ์ ชีระชัยชยดี ผู้จัดการทั่วไป

(๑๓) สมาชิกรัฐสภา

๑. คุณหญิงนันทกา สุประภาตะนันท์ สมาชิกวุฒิสภา
และอดีตรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย
๒. นายพิชัย วาศนาสง สมาชิกวุฒิสภา
๓. พลเอก เข็ญร ชนโมตรี สมาชิกวุฒิสภา
๔. พลเรือเอก เกาะหลัก เจริญรุภย์ สมาชิกวุฒิสภา

๑.๔ คณะกรรมาธิการวิสามัญ ได้พิจารณาเห็นว่า เพื่อให้ได้ข้อมูลข้อเท็จจริง และรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ให้ครบถ้วน จึงเห็นสมควรจัดให้มีการสัมมนาเชิงวิชาการ เรื่อง "มาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง" ซึ่งคณะกรรมาธิการวิสามัญ ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๓๖ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๒๑๕ , ๒๑๖ ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา ๒ ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ในอันที่จะใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมของคณะกรรมาธิการวิสามัญ และเสนอต่อวุฒิสภา สำหรับใช้เป็นมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ ประกอบด้วย คณะกรรมาธิการวิสามัญ สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ อันประกอบด้วย คณาจารย์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมจราจรและการขนส่งจากมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ผู้แทนจากสื่อมวลชน ตลอดจนประชาชนผู้สนใจโดยทั่วไป ซึ่งการจัดสัมมนาในครั้งนั้น ได้รับความสนใจจากผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายและได้รับความสำเร็จเป็นอย่างดี

๑.๕ สำหรับการดำเนินการพิจารณาศึกษาเพิ่มเติม นอกจากจะได้เชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมาแถลงข้อเท็จจริงและความคิดเห็น ตลอดจนการจัดสัมมนาแล้ว คณะกรรมาธิการวิสามัญ ยังได้ศึกษาจากเอกสารและวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งรายละเอียดที่เป็นประโยชน์ให้มากที่สุด

๑.๖ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาโดยการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาเรื่องนี้เพิ่มเติมจากที่คณะกรรมการวิสามัญฯ เดินทางไปศึกษาดูงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของกรมเจ้าท่าในแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางระหว่างศาลากลางจังหวัดนนทบุรี - สะพานพระราม ๔ กรุงเทพมหานคร ในวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๓๖ คือ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานเกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงโมงเร่งด่วน โดยการศึกษาสภาพข้อเท็จจริงโดยทางเฮลิคอปเตอร์ของกรมตำรวจ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๓๖

๑.๗ นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ยังจัดให้มีโครงการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการที่จะช่วยกันหาทางแก้ไขปัญหารถจราจรเพื่อเป็นการรวมใจน้อมสนองพระราชดำริฯ โดยการเชิญชวนให้ประชาชนส่งคำขวัญเข้าร่วมประกวด ผลปรากฏว่ามีประชาชนให้ความสนใจส่งคำขวัญเข้าร่วมประกวด จำนวน ๓๑๒ ราย เป็นคำขวัญรวมทั้งสิ้น ๔๐๓ สำนวน ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรตัดสินใจให้ได้รับรางวัลจากคณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน ๑๐ คำขวัญ ตามที่ปรากฏในแผ่นรองปกของรายงานฉบับนี้

๑.๘ สำหรับผลการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญฯ นอกจากคณะกรรมการวิสามัญฯ จะได้จัดทำรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ ตามประเด็นในเรื่องของ สภาพของปัญหา ผลการศึกษาและข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ แล้ว คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ยังเห็นสมควรจัดภาคผนวกของฉบับที่แล้วไว้ท้ายรายงานนี้ จำแนกเป็น ๓ ภาคผนวกด้วยกัน กล่าวคือ ภาคผนวก ๑ เป็นเรื่องของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหารถจราจร ภาคผนวก ๒ เป็นเรื่องของการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจรของหน่วยงานหลักและภาคผนวก ๓ เป็นเรื่องของแนวทางดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ

๒. ผลการพิจารณา

คณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงเพิ่มเติมตามลำดับรวม ๘ หัวข้อ ดังนี้

๑. สภาพปัญหา
๒. ข้อเท็จจริง
 - ๒.๑ สาเหตุของปัญหาราจร
 - ๒.๒ การแก้ไขปัญหาราจรที่ผ่านมา
๓. ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาราจร
๔. ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะ

๑. สภาพปัญหา

ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ทั้งนี้เพราะกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกด้านทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม ตลอดจนมีท่าเรือพาณิชย์ สนามบินพาณิชย์และการขนส่งสินค้าในลักษณะที่รวมศูนย์อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงก่อให้เกิดการอพยพหลังไหลเข้ามาหางานทำ การเข้ามาศึกษาอบรม ประกอบกับมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการคมนาคมจากการขนส่งประเภทอื่น อาทิ ทางน้ำมาเป็นการคมนาคมขนส่งทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางรถยนต์เป็นหลัก จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นโดยรวดเร็ว การขาดการกำหนดนโยบายควบคุมและขนส่งทางบกที่ชัดเจน ความล่าช้าในโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรที่สำคัญ ๆ การขาดงบประมาณในการดำเนินงาน และการขาดการวางแผนการใช้ที่ดินตลอดจนการวางผังเมืองที่เหมาะสม ซึ่งล้วนส่งผลให้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงเลวร้ายมากขึ้นโดยลำดับ

ในปี ๒๕๓๖ กรุงเทพมหานครมีประชากรเมื่อรวมกับจังหวัดใกล้เคียงประมาณ ๕ ล้านคนเศษ และคาดว่าในปี ๒๕๔๔ จะเพิ่มขึ้นถึง ๑๓.๑ ล้านคน จำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี ๒๕๓๕ มีประมาณ ๖.๕๕ ล้านคัน โดยจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มเฉลี่ยวันละ ๕๑๐ คัน และรถจักรยานยนต์เพิ่มประมาณวันละ ๔๕๐ คัน ขณะที่พื้นที่ถนนไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างเท่าเทียมกับการเดินทางในกรุงเทพมหานครบนถนนสายหลักมีความเร็วโดยเฉลี่ยประมาณ ๗-๑๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนบางสายมีความเร็วโดยเฉลี่ยต่ำกว่า ๗ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เข้าและเย็น และสภาพการจราจรจะทวีความรุนแรงมากขึ้นถ้าหากเกิดมีฝนตก หรืออุบัติเหตุ

ความเสียหายจากปัญหาการจราจรติดขัดนั้น นอกจากความสูญเสียทางสังคม จิตวิทยา คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจด้วย โดยเป็นการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นมูลค่าประมาณ ๓๘ ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ ๑๔,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี และมูลค่าการสูญเสียเวลาประมาณ ๒๓ ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ ๘,๕๐๐ ล้านบาทต่อปี รวมเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละประมาณ ๒๒,๕๐๐ ล้านบาท ยิ่งไปกว่านั้นยังมีผลเสียต่อภาพพจน์ของประเทศอันมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการลงทุนของนักลงทุนชาวต่างประเทศด้วย

ด้วยความสำคัญของสภาพปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงดังกล่าว คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ จึงได้พิจารณาเห็นว่ามีความจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงให้มีผลเป็นรูปธรรมโดยเร็วที่สุด

๗. ข้อเท็จจริง

๗.๑ สาเหตุของปัญหาจราจร

สาเหตุหลักของปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง คือ

๗.๑.๑ การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง จากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๒๖) ปรากฏว่า ประมาณร้อยละ ๕๐ ของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางหลักทางด้านอุตสาหกรรม และการค้ากับต่างประเทศ โดยเฉพาะผลผลิตอุตสาหกรรมนั้นมาจากแหล่งผลิตในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงถึงสามในสี่ของผลผลิตในประเทศ เป็นผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเขตตัวเมืองขึ้นใน และแผ่ขยายออกไปโดยรอบตามแนวของถนนสายหลักที่แยกออกจากใจกลางเมืองซึ่งมีลักษณะรัศมีออกทุกทิศทาง ได้แก่ ถนนพหลโยธินทางด้านทิศเหนือ ถนนสุขุมวิททางด้านทิศตะวันออก ถนนเพชรเกษมทางด้านทิศตะวันตก ในขณะที่ยังไม่มีการพัฒนาสร้างถนนสายรอง และถนนสายย่อยเพื่อเชื่อมโยงถนนสายหลักอย่างเป็นระบบ ถนนสายหลักจึงเป็นเส้นทางที่มีการจราจรมากโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น จนเกินกำลังที่ถนนจะรองรับจำนวนรถยนต์ได้ เกิดเป็นการจราจรติดขัดโดยทั่วไปแม้จะมีความพยายามจัดระบบการจราจรแบบการเดินรถทางเดียวในถนนบางสาย แต่ก็ไม่สามารถช่วยให้ปัญหาผ่อนคลายลงเท่าที่ควร

๗.๑.๒ การขาดการวางผังเมืองรวมที่ดีและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงในระยะเวลาดังกล่าวเป็นไปอย่างไร้ระบบและขาดระเบียบ ทำให้การใช้ประโยชน์จากที่ดินเป็นไปอย่างไม่เหมาะสม โดยการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยจะอยู่ในเขตชั้นกลาง ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตบางเขน เขตพระโขนง และขยายออกไปเป็นรูปรัศมีตามแนวถนนบางนา-ตราด ถนนเพชรเกษม ถนนพุทธมณฑล ถนนพระรามที่ ๒ (ชนบุรี-ปากท่อ) ในขณะที่การใช้ที่ดินเพื่อการค้าและการบริการ เป็นศูนย์กลางและสำนักงานต่าง ๆ จะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ได้แก่ ประตูน้ำ ถนนเพลินจิต ถนนสีลม ถนนสาทร ช่วงต้นของถนนสุขุมวิท นอกจากนี้ ในทางทิศเหนือจะกระจุกตัวที่ถนนลาดพร้าว ทางทิศตะวันออกรวมอยู่ที่ถนนรามคำแหง ทางทิศตะวันตกอยู่ที่วงเวียนใหญ่ ช่วงต้นของถนนปิ่นเกล้า-พุทธมณฑล และถนนจรัลสนิทวงศ์ ในแต่ละวันจึงมีรถวิ่งจากนอกเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองในตอนเช้า และวิ่งกลับในตอนเย็นเป็นจำนวนมาก

๒.๑.๓ การอพยพหลังไหลของประชากรทั่วประเทศ ที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือทำงานอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงมีจำนวนเพิ่มขึ้นในช่วงปี ๒๕๑๓-๒๕๒๔ ถึงร้อยละ ๓.๕ ต่อปี ซึ่งสูงกว่าการเพิ่มของประชากรทั้งประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดสมุทรปราการมีการเพิ่มของจำนวนประชากรสูงสุดเฉลี่ยร้อยละ ๓.๙ ต่อปี รองลงมา คือ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๘, ๓.๕ และ ๓.๓ ตามลำดับ อันส่งผลให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของผู้ย้ายถิ่นทั่วราชอาณาจักรและทำให้พื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครมีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว

๒.๑.๔ การขาดระบบโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสาทรอง ตลอดจนปัญหาจุดตัดบริเวณทางร่วม ทางแยก และทางรถไฟ จากปัญหาผังเมืองการขยายเมืองไปตามแนวราบตามถนนสายหลักต่าง ๆ ที่แยกออกจากใจกลางเมืองเป็นลักษณะรัศมี ในขณะที่เดียวกันได้มีการละเลยการพัฒนาถนนสาทรอง และถนนสาทรองเชื่อมต่อกับถนนสายหลักดังกล่าว จึงทำให้ระบบโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครไม่สมบูรณ์เกิดการจราจรแออัดบนถนนสายหลักโดยทั่วไป เช่น บริเวณถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนลาดพร้าว ถนนอินทามระระ ถนนรามอินทรา ถนนตากลีน นอกจากนี้จากสภาพทางด้านภูมิศาสตร์ซึ่งกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงถูกแบ่งด้วยแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ที่ออกเป็น ๒ ผัง โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำ ๑๐ แห่ง ทำให้เกิดความหนาแน่นของการจราจรบนสะพานต่าง ๆ อีกทั้งบางสะพานมีสภาพเก่าแก่ มีผิวจราจรแคบและรับน้ำหนักได้น้อย ทำให้รถที่มีน้ำหนักมากไม่สามารถใช้ได้ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน

นอกจากปัญหาโครงข่ายถนนที่ขาดจุดเชื่อมโยงแล้ว ยังมีจุดตัดบนถนนสายหลักอยู่มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ สถานีรถไฟมีศูนย์กลางในเมืองอยู่ที่หัวลำโพงมีเส้นทางเดินรถไปทางทิศเหนือ ทิศตะวันออกและทิศตะวันตก โดยเส้นทางหลักทั้ง ๓ แนว มีบางช่วงอยู่ภายในเมือง คือ ช่วงหัวลำโพง-ดอนเมือง ช่วงยมราช-มักกะสัน-คลองตัน ช่วงมักกะสัน-ท่าเรือคลองเตย เส้นทางเดินรถของรถไฟอยู่ในระดับเดียวกันกับถนนและตัดกับถนนสายหลัก ซึ่งจุดตัดนั้นจะมีจำนวนขบวนรถไฟและจำนวนรถยนต์วิ่งผ่านจำนวนมาก เช่น บริเวณจุดตัดถนนศรีอยุธยาที่มีจำนวนรถไฟผ่านวันละประมาณ ๕๐ ขบวน (เวลา ๐๗.๐๐-๑๙.๐๐ น.) และจำนวนรถยนต์วิ่งผ่านวันละประมาณ ๑๗,๗๖๕ คันต่อ ๑๒ ชั่วโมง ในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งเมื่อดำเนินการเปิดถนนให้ขบวนรถไฟผ่านเฉลี่ยขบวนละ ๑๒ นาทีแล้ว ก็จะเป็นเวลาปิดกันทั้งสิ้นรวม ๓ ชั่วโมง ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟจึงมีผลกระทบต่อการจราจรในกรุงเทพมหานครเป็นอันมาก

๒.๑.๕ การเพิ่มของยานพาหนะและปริมาณการจราจรในขณะที่พื้นที่ถนนมีจำกัด กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ ๑,๕๖๘.๗ ตารางกิโลเมตร แต่มีพื้นที่ถนนรวมเพียง ๓๘.๘ ตารางกิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งเป็นความยาวรวมกันทั้งสิ้น ๒,๘๑๕ กิโลเมตร แยกเป็นถนนในระบบทางด่วน ๒๗ กิโลเมตร ถนนสายหลัก ๓๙๐ กิโลเมตร ถนนสาทรอง ๕๒๕ กิโลเมตร ถนนสาทรองย่อย ๑,๘๗๐ กิโลเมตร ถนนในใจกลางเมืองจะเป็นแบบเก่าที่มีแนวทางและขนาดของถนนไม่สม่ำเสมอ ไม่ได้มาตรฐานส่วนถนนในบริเวณรอบนอกแม้จะมีผิวจราจรกว้างและได้มาตรฐานแต่ถนนแต่ละแนวก็มีระยะห่างกันมาก จากพื้นที่ถนนที่มีค่อนข้างจำกัดและขยายตัวได้ยากนี้เอง เมื่อต้องเผชิญกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วย่อมทำให้ถนนที่มีอยู่ไม่อาจที่จะรองรับการจราจรได้อย่างเพียงพอ เช่น

ถนนวิภาวดีรังสิต	มีปริมาณการจราจร	๗๐,๐๐๐-๙๐,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง
ถนนพหลโยธิน	มีปริมาณการจราจร	๓๐,๐๐๐-๕๐,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง
ถนนเพชรบุรี	มีปริมาณการจราจร	๕๐,๐๐๐-๗๐,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง
ถนนสุขุมวิท	มีปริมาณการจราจร	๓๐,๐๐๐-๕๐,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง
ถนนพระรามที่ ๕	มีปริมาณการจราจร	๕๐,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง
ถนนรัชดาภิเษก	มีปริมาณการจราจร	๒๕,๐๐๐-๓๕,๐๐๐ คัน/๑๒ ชั่วโมง

เหตุที่ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักได้เพิ่มสูงขึ้น ก็เนื่องจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี ๒๕๒๖ มีปริมาณยานพาหนะที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๙๗๗,๕๕๓ คัน เพิ่มขึ้นเป็น ๑,๗๖๐,๑๖๗ คัน ในปี ๒๕๓๑ หรือเพิ่มถึงร้อยละ ๓๖ ในระยะเวลา ๖ ปี ส่วนในปี ๒๕๓๕ จำนวนยานพาหนะมีถึง ๒.๕๔ ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ๑.๒๒ ล้านคัน รถจักรยานยนต์ ๑.๐๕ ล้านคัน ที่เหลือเป็นยานพาหนะประเภทอื่น ๆ เฉลี่ยอัตราเพิ่มของยานพาหนะสูงถึงร้อยละ ๑๕ ต่อปี การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายของรัฐบาลที่เปิดโอกาสให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศโดยเสรีและการลดภาษีรถยนต์ทำให้รถยนต์มีราคาถูก ประกอบกับระบบขนส่งมวลชนยังขาดประสิทธิภาพ จึงทำให้ประชาชนหันมาซื้อรถยนต์ส่วนตัวใช้กันมากขึ้น จนเกินขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ถนนที่มีอยู่

๓.๑.๖ การขาดระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและเชื่อมโยงไปยังจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง และระบบเรือโดยสารด่วนเจ้าพระยา ซึ่งในแต่ละระบบดังกล่าวยังขาดประสิทธิภาพในการให้บริการอยู่เป็นอันมาก อาทิ

๓.๑.๖.๑ ระบบรถโดยสารประจำทาง ในปี ๒๕๓๒ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งเป็นองค์กรหลักในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางบกแก่ประชาชนมีรถรับส่งผู้โดยสารรวม ๙,๕๐๗ คัน (แยกเป็นรถปรับอากาศและรถธรรมดาที่ใช้การได้ ๔,๐๓๓ คัน รถร่วมบริการ ๔๗๕ คัน รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก ๔,๕๐๐ คัน) ซึ่งยังไม่เพียงพอที่จะให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานครที่เดินทางเฉลี่ยวันละ ๖.๓ ล้านคน แม้จะมีรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่องรับจ้างอีก ๒๕,๐๐๐ คัน ก็ตาม การปรับปรุงระบบรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะ ขสมก. เองก็ทำได้ลำบาก ทั้งนี้ เพราะ ขสมก. อยู่ในสภาพที่ขาดทุนมาโดยตลอด อันเนื่องมาจากปัญหาที่อยู่ในสภาพเก่าและทรุดโทรม ค่าบำรุงรักษาค่อนข้างสูงจำนวนเที่ยววิ่งแต่ละวันมีน้อยเพราะการจราจรติดขัดและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากทั้งค่าโดยสารอยู่ในอัตราต่ำเกินไป จึงขาดเงินทุนหมุนเวียน แม้ต่อมารัฐบาลจะพยายามจัดช่องทางเดินรถประจำทางโดยเฉพาะทั้งชนิดสวนทางจราจร และตามกระแสการจราจรเป็นระยะทางกว่า ๑๐๐ กิโลเมตร ก็ตาม ก็ไม่สามารถช่วยให้การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางรวดเร็วขึ้นเพราะยังขาดการกวดขันการให้ช่องทางเดินรถประจำทางอย่างต่อเนื่องและจริงจังนั่นเอง

๓.๑.๖.๒ ระบบขนส่งทางรถไฟ จากการที่ชุมชนได้ขยายตัวออกไปทางชานเมืองมากขึ้นและการใช้บริการรถโดยสารประจำทางประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ประชาชนบางส่วนเริ่มหันมาเดินทางโดยรถไฟ ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้เพิ่มขบวนรถไฟจากชานเมือง และลดค่าธรรมเนียมนโดยสาร สำหรับการเดินทางโดยขบวนรถโดยสารบางประเภทให้แก่ประชาชน อย่างไรก็ตาม โดยที่แนวรางรถไฟอยู่ในระดับเดียวกับถนนและมีจุดตัดกับถนนสายหลักเป็นจำนวนมาก จึงทำให้การเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟสายชานเมืองไม่สามารถกระทำได้อย่างสะดวก เพราะอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเมืองรุนแรงขึ้นไปอีก

๒.๑.๖.๓ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะการขนส่งตามลำน้ำเจ้าพระยา ปรากฏว่าได้อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในแถบทางเหนือของกรุงเทพมหานคร เช่น แถบจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี อโยธยาและทางใต้ กรุงเทพมหานครแถบสมุทรปราการในการเดินทางสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครเป็นอันมาก เพราะไม่มีการจราจรติดขัด จึงมีประชาชนนิยมใช้การคมนาคมทางน้ำมากขึ้นจนทำให้เกิดปัญหาเรือโดยสารไม่พอเพียงเรือต้องบรรทุกผู้โดยสารจนเกินกำลังและเกิดอุบัติเหตุขึ้นเสมอ แม้ทางราชการจะได้มีการส่งเสริมให้มีเอกชนอื่นเข้ามาจัดเรือรับส่งผู้โดยสารมากขึ้น แต่ก็ยังมีปัญหาในด้านท่าเทียบเรือ ซึ่งมีถูกเจ้าของสายเดินเรือเดิมยึดครองในลักษณะการเป็นเจ้าของสัมปทานไปหมดแล้ว ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

๒.๑.๗ การขาดวินัยในด้านการจราจรของผู้ใช้รถและใช้ถนน ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงนั้น ส่วนหนึ่งมาจากกรณีของผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำผิดเอง เนื่องจากความเร่งรีบการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตัวเอง การตัดสินใจการใช้รถใช้ถนนต่าง ๆ การไม่รู้จักกฎจราจรหรือการไม่ศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทาง ทำให้มีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างมาก ในช่วงปี ๒๕๒๔-๒๕๓๑ นั้น ปรากฏว่ามีจำนวนผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ๑.๖ ล้านราย ๑.๘ ล้านราย และ ๑.๓ ล้านราย ตามลำดับ และมีผู้มารถยนต์และเสียค่าปรับเพียงร้อยละ ๓๖.๘ ร้อยละ ๓๖.๗ และร้อยละ ๔๘.๔ ของผู้กระทำผิดแต่ละปีเท่านั้น ในปี ๒๕๓๕ ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเพิ่มเป็น ๒.๒ ล้านราย แต่ไปรายงานตัวและเสียค่าปรับ เพียงร้อยละ ๕๕ เท่านั้น ซึ่งแม้จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำอยู่นอกจากผู้ขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายแล้ว ยังมีการนำพื้นที่ถนนไปเป็นที่จอดรถ หรือใช้วางสิ่งของ ซึ่งทำให้การใช้พื้นที่ถนนเพื่อการจราจรลดน้อยลงไปอีก โดยผู้กระทำผิดมักจะใช้อภิสิทธิ์โดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายบ้านเมือง

๒.๑.๘ การขาดความปลอดภัยและอุบัติเหตุจราจร ในปี ๒๕๓๕ มีอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๔๖,๗๘๓ ราย มีผู้บาดเจ็บ ๑๑,๐๒๕ ราย เสียชีวิต ๔๘๓ ราย ทริพย์สินเสียหายประมาณ ๑๙๓.๘ ล้านบาท อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งในกรณีนี้หากพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่ามาตรการในการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะและการควบคุมดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย รวมทั้งมาตรการในการตรวจสอบสภาพของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ยังขาดความเข้มงวด กวดขัน และรัดกุมอย่างเพียงพอ

๒.๑.๔ การขาดเอกภาพในการบริหารงานราชการ การบริหารงานราชการ
ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงนั้นเป็นภาระหน้าที่ขององค์กรหลายหน่วย ทั้งใน
ระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๑.๔.๑ องค์กรระดับนโยบาย รับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย
และแผนหลักด้านการจราจร สำหรับเป็นแนวทางดำเนินงานของหน่วยงานปฏิบัติ ได้แก่

(๑) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ ซึ่งมีอำนาจตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๒๑ เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย และการจัดทำแผนพัฒนาประเทศ
รวมทั้งการเสนอแนะงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อการพัฒนาประเทศ และการกลั่นกรอง
โครงการพัฒนาการต่าง ๆ

(๒) คณะกรรมการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล
แต่งตั้งโดยคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ ๑๔๘/๒๕๓๑ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๓๑ มีอำนาจ
หน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายแผนงาน และมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาม
การขนส่ง และการจราจร รวมทั้งเรื่องที่อยู่อาศัยต่อคณะรัฐมนตรี

(๓) คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตาม
พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ มีอำนาจหน้าที่เสนอ
นโยบาย แผนหลัก มาตรการ งบประมาณ และมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร
ทางบก การเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกเสนอต่อ
คณะรัฐมนตรี

(๔) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร
ทางบกจัดตั้งโดยพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยเป็นสำนักงาน
ของคณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบกเพื่อนำ
เสนอคณะกรรมการ

(๕) คณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติในการ
แก้ไขปัญหาการจราจรแต่งตั้งโดยคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๓๑ เมื่อวันที่ ๘
ธันวาคม ๒๕๓๑ มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะ นโยบาย แผน และมาตรการแก้ไขปัญหการจราจร

(๖) คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ตาม
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะนโยบาย แผน และ
มาตรการการพัฒนาการขนส่งทางบกต่อคณะรัฐมนตรี

(๗) สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร มีอำนาจ
หน้าที่จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการจราจร

๒.๑.๔.๒ องค์การระดับปฏิบัติ มี ๒ กระทรวงหลักที่มีอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการจราจร และการขนส่ง ได้แก่

(๑) กระทรวงมหาดไทย มีอำนาจหน้าที่ด้านการจัดให้มีการบำรุงรักษาและวางแผนการสาธารณสุขปโภค การจราจรทางบก และการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยทางการจราจรทางบกโดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กรมโยธาธิการ สำนักผังเมือง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมตำรวจ และ กรุงเทพมหานคร

(๒) กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่วางแผนพัฒนา ก่อสร้างและบำรุงรักษาเส้นทางคมนาคมและขนส่ง โดยรถไฟ รถยนต์ และรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่งจำกัด

นอกจากนี้ สำนักนายกรัฐมนตรียังมีองค์การรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อรับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้ามหานคร กรุงเทพมหานครด้วย

ปัญหาองค์การบริหารงานจราจรนั้นอยู่ที่เมืองค์กรที่เกี่ยวข้องอยู่มากเกินไป แต่ละองค์กรมีอำนาจหน้าที่ในขอบเขตของตนเองโดยไม่มีลักษณะที่เป็นเอกภาพหรือมีความรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบอย่างเด็ดขาด ทำให้ปัญหาจราจรยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง

๒.๒ การแก้ไขปัญหาจราจรที่ผ่านมา

การแก้ไขปัญหาจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่อังเน้นการเพิ่มพื้นที่ถนน ซึ่งมักทำได้ล่าช้าไม่ทันกับความต้องการจราจรที่เพิ่มขึ้น ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๓๕-๒๕๓๙) ได้กำหนดแผนลงทุนด้านการจราจรและขนส่งไว้ ๕๒๗,๒๗๖.๒๔ ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่รัฐบาลลงทุน ๒๗๐,๓๐๕.๒๔ ล้านบาท และส่วนที่เอกชนลงทุน ๑๕๖,๕๗๑ ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้ คือ

๒.๒.๑ ระบบขนส่งสาธารณะ มีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและทางด่วนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ซึ่งให้เอกชนลงทุนฝ่ายเดียว ๘๑,๘๒๓ ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร รัฐบาลลงทุน ๕๓,๖๐๓ ล้านบาท โดยให้เอกชนร่วมลงทุนด้วย ซึ่งทั้งสองโครงการยังไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังมีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศ และโครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศโดยใช้แก๊ส ซึ่งเฉพาะ ๒ โครงการหลังเท่านั้นที่ได้เริ่มดำเนินการไปบ้างแล้ว

๒.๒.๒ ระบบทางด่วน มีกำหนดที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และ ๓ โดยให้เอกชนร่วมลงทุน นอกจากนี้ก็มีโครงการสร้างทางด่วนเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (จังหวัดชลบุรี) และโครงการยกระดับถนนวิภาวดีรังสิต ระบบทางด่วนนี้กำหนดใช้งบประมาณ ๗๗,๕๘๓.๕๙ ล้านบาท และเอกชนร่วมลงทุน ๕๕,๙๐๐ ล้านบาท

๒.๒.๓ ระบบถนนสายหลัก สายรองและสะพาน เป็นโครงการของกรมโยธาธิการ ๒๑ โครงการ ใช้งบประมาณ ๓๘,๙๐๘ ล้านบาท โครงการของกรมทางหลวง ๙๑ โครงการ ใช้งบประมาณ ๗๘,๑๐๕.๒๑ ล้านบาท และกรุงเทพมหานคร ๘ โครงการ ใช้งบประมาณ ๒๑,๘๒๐.๒๐ ล้านบาท โดยมีเงินช่วยเหลืออีก ๓๙๒ ล้านบาท

๒.๒.๔ แผนการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การจัดการจราจรและอื่น ๆ อีก รวม ๒๘ โครงการ ใช้งบประมาณ ๑๐,๒๕๕.๒๕ ล้านบาท

จากการพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่ผ่านมา รวมทั้งแผนงานที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๗ ได้พบว่า การแก้ไขปัญหาจราจร ยังเน้นเรื่องการเพิ่มผิวจราจร โครงการสร้างถนน สร้างทางด่วน สร้างสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาและปรับปรุงถนนที่มีอยู่ การลงทุนในวงเงินมหาศาลซึ่งต่อเนื่องมาเป็นลำดับนี้ ยังไม่อาจบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างเบ็ดเสร็จ ถ้ายังไม่มีการนำระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพมาใช้แทนการขนส่งโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญเยอรมันในระหว่างปี ๒๕๑๕-๒๕๑๘ ได้เสนอว่า ในปี ๒๕๒๓ ประเทศไทยควรมีระบบขนส่งมวลชนด่วน ซึ่งสามารถรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๒๕,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง โดยเป็นทางแยกเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทางเสมอระดับดินหรือยกลอย ทั้งให้สามารถเปลี่ยนเป็นใช้รถไฟฟ้าได้ในภายหลัง ถ้าหากจำเป็นต้องขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น โดยเสนอแนวทางไว้ ๓ สาย มีระยะทางรวมกันประมาณ ๕๐ กิโลเมตร แต่ก็มิได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะดังกล่าว จนกระทั่ง ปี ๒๕๓๕ จึงได้มีการพิจารณานำระบบรถไฟฟ้ามาใช้ใหม่ โดยให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนใน ๓ โครงการ คือ

(๑) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ รถไฟฟ้าชুমชนและถนนรถชนต์
ยกระดับ โดยบริษัท โสปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้เข้าทำสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี ๒๕๓๔ เพื่อก่อสร้างทางรถไฟยกระดับใน ๕ เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ ๑ สายเหนือ-ใต้ หัวลำโพง-รังสิต

เส้นทางที่ ๒ สายตะวันออก-ตะวันตก สมราช ท่าเรือ โรงแรมแม่น้ำ

เส้นทางที่ ๓ รังสิต-ดอนเมือง

เส้นทางที่ ๔ หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่ ธนบุรี สมราช

เส้นทางที่ ๕ วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตร ดลิ่งชัน-ธนบุรี

โดยกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างรวม ๘ ปี ในช่วงปี ๒๕๓๖-๒๕๔๔ เป็นระยะทาง ๖๐ กิโลเมตร

บริษัทโสปเวลล์ฯ ได้ทำสัญญากับการรถไฟฯ มาแล้วตั้งแต่ปี ๒๕๓๔ แต่จนถึงบัดนี้ก็ยังมีควมล่าช้าของโครงการอยู่มาก เพราะการรถไฟฯ ต้องการเห็นรูปแบบและรายละเอียดของโครงการก่อนการก่อสร้าง ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงยังไม่ได้มอบพื้นที่เพื่อการก่อสร้างในบางส่วน รวมทั้งมีปัญหาคารสร้างทางเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนในโครงการอื่น

(๒) โครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่บริษัทธนาฯ จำกัด ได้รับสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร เป็นเวลา ๓๐ ปี โดยจะสร้างรถไฟฟ้าใน ๒ เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ ๑ จากปากซอยสุขุมวิท ๗๐ ผ่านราชประสงค์ไปสิ้นสุดที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

เส้นทางที่ ๒ จากถนนสีลม ผ่านราชดำริ ไปสิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติ

โครงการของบริษัทธนาฯ จะใช้รถขับเคลื่อนมอเตอร์ไฟฟ้า วิ่งบนรางคู่ยกระดับสูงจากพื้น ๑๒ เมตร รับผู้โดยสารได้ ๕๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง แต่ละขบวนมี ๓ ตู้รถไฟ และเพิ่มได้ถึง ๖ ตู้ เส้นทางวิ่งจะอยู่แนวเกาะกลางถนนเพื่อมิให้เกิดขวางทางจราจร โครงการนี้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๓๕ ได้เริ่มเปิดประมูลหาผู้รับเหมาในเดือนกรกฎาคม ๒๕๓๖ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ ในปี ๒๕๓๙ แต่โครงการนี้ก็ต้องล่าช้าออกไปเพราะไม่สามารถใช้พื้นที่สวนลุมพินีบางส่วนเป็นอู่ซ่อมรถไฟฟ้าได้เนื่องจากประชาชนคัดค้าน ในที่สุดต้องไปใช้ที่สถานีขนส่งสายเหนือหรือตลาดหมอชิตร่วมกับบริษัทขนส่งจำกัด จึงต้องใช้เวลาในการออกแบบและปรับเส้นทาง ซึ่งเข้าใจว่าการให้บริการคงล่าช้าไปจากเดิม

(๓) โครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร เป็นโครงการที่เดิมรัฐบาลต้องการลงทุนเอง แต่ติดขัดในด้านเงินลงทุนจึงต้องใช้วิธีให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน โดยมีการเปิดประมูลกันเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๓๖ โครงการนี้จะเปิดเส้นทางเดินรถประสานกับโครงการรถไฟฟ้า ๒ โครงการดังกล่าวข้างต้น โดยจะมีจุดซ่อมบำรุงอยู่ที่บริเวณถนนพระราม ๘ เมื่อมีการตัดสินใจผลการประมูลแล้ว คาดว่า การก่อสร้างจะแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ใน ๓ ปีครึ่ง

นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟใต้ดิน ซึ่งได้มีการนำเสนอขอสัมปทานต่อรัฐบาลแล้ว แต่ยังไม่ได้มีการพิจารณาเพราะยังตกลงกันไม่ได้ว่าจะให้หน่วยงานไหนเป็นผู้รับผิดชอบเนื่องจากเป็นโครงการใหม่และต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก

จากความล่าช้าของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในขณะที่ปัญหาการจราจรได้ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกที ทำให้คณะรัฐมนตรีต้องออกมาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรเป็นการเฉพาะหน้า โดยในช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๓๕ - กันยายน ๒๕๓๖ คณะรัฐมนตรีได้มีมติสั่งการไปยังหน่วยงานต่าง ๆ แล้ว รวม ๑๒ เรื่อง คือ

๑) โครงการจัดระบบรถโรงเรียน โดยให้กระทรวงศึกษาธิการเร่งจัดรถโรงเรียนเพิ่มขึ้น จำนวน ๒,๐๐๐ คัน ใน ๕ ปี โดยรัฐอุดหนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำร้อยละ ๗ ในวงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท เพื่อการซื้อรถ

๒) โครงการจัดรถบริการรับส่งข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานรัฐวิสาหกิจ โดยเร่งรัดสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน ผลักดันกระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม ให้เป็นศูนย์รวมรถในการจัดรถบริการตามเส้นทางต่าง ๆ เพื่อลดการใช้รถส่วนตัว

๓) โครงการจัดรถบริการหมู่บ้าน และชุมชนชานเมือง โดยให้ขสมก. ร่วมกับสมาคมรถทัศนาจรจัดรถร่วมเข้าบริการในเส้นทางชานบางกะปิ พัฒนาการและแจ้งวิถนะในช่วงวันทำงาน เข้า-เย็น และให้กรมการขนส่งทางบกอนุญาตการใช้รถต่างประเภทเป็นการชั่วคราว

๔) โครงการเพิ่มรถโดยสารปรับอากาศของ ขสมก. อีก ๒,๐๐๐ คัน ใน ๑ ปี เพื่อแก้ไขความไม่พอเพียงของรถโดยสารประจำทาง และเพื่อลดมลพิษทางอากาศแก่ผู้โดยสารทั้งเป็นการยกระดับการชลอการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ส่วนตัว

๕) โครงการช่องเดินรถประจำทาง ให้กรมตำรวจเร่งรัดกวดขันการใช้ช่องเดินรถประจำทางในถนนที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศใช้อยู่แล้วโดยเคร่งครัด และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้ความสำคัญแก่รถประจำทางในการผ่านทางร่วมทางแยกก่อน ทั้งนี้เพื่อให้รถประจำทางสามารถเดินทางได้รวดเร็วกว่ารถส่วนตัว ซึ่งจะ เป็นการจูงใจให้ประชาชนจอดรถไว้ที่บ้าน และหันมาใช้รถประจำทางแทน ถ้าดำเนินการได้ผลแล้ว ให้กรมตำรวจพิจารณาเพิ่มถนนที่ควรมีช่องทางเดินรถประจำทางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสายเข้า-ออก เมืองที่มีขนาดตั้งแต่ ๖ ช่องทางจราจรขึ้นไป

๖) การขยายประสิทธิภาพผลผลิตไฟฟ้านครบาล โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มบริการรถไฟฟ้านครบาลในช่วงเวลาค่อนงั้น เข้า-เย็น และประชาสัมพันธ์เวลาเดินรถไฟฟ้านครบาลและจุดผ่านให้ประชาชนได้ทราบอย่างแพร่หลาย เพื่อให้ประชาชนใช้บริการรถไฟฟ้านครบาลมากขึ้น นอกจากนี้ให้ ขสมก. จัดรถประจำทางเฉพาะกิจในช่วงโมงเร่งด่วนเพื่อบริการขนถ่ายเชื่อมต่อกันโดยสายจากรถไฟในแต่ละจุด

๗) การเดินทางโดยทางน้ำ ให้กรมเจ้าท่าจัดหาท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นและให้ ขสมก. จัดรถรับส่งเชื่อมต่อกันบริเวณท่าเรือที่มีผู้โดยสารมาก

๘) การห้ามจอดรถบนถนน โดยเฉพาะเส้นทางที่เป็นทางเข้า-ออกเมือง และถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ทั้งนี้ให้กรมตำรวจเร่งรัดการกวดขันผู้ฝ่าฝืนจอดรถในที่ห้ามจอดอย่างเคร่งครัด

๙) การขจัดกลุ่มมอริลลิตีผู้ใช้ถนนและทางเท้าเพื่อประโยชน์ส่วนตัว โดยให้กรมตำรวจ และกรุงเทพมหานครดำเนินการเร่งรัดและกวดขันมิให้มีกลุ่มมอริลลิตีใช้ผิวจราจรและทางเท้าประกอบการค้า หรืออื่น ๆ เพื่อประโยชน์ส่วนตัวอย่างเด็ดขาด

๑๐) การจัดเดินรถสลับทิศทาง เพื่อให้มีการใช้ผิวจราจรในทุกทิศทาง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะในถนนที่มีปริมาณการจราจรขาเข้า-ขาออก แตกต่างกันมาก

๑๑) การเพิ่มค่าจอดรถในถนนต่าง ๆ เพื่อเป็นมาตรการใช้ผิวจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและไม่ส่งเสริมการใช้รถส่วนบุคคล ทั้งนี้ให้กรุงเทพมหานครปรับอัตราค่าจอดรถเดิมเป็นอัตราสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ค่าจอดรถยนต์ ๕ ล้อ จากปัจจุบัน ชั่วโมงละ ๒ บาท ให้เป็นชั่วโมงละ ๑๐ บาท สำหรับชั่วโมงแรกและอัตราที่สูงขึ้นอีกในชั่วโมงถัดไป

๑๒) การกวาดขันวินัยจรรยา ให้กรมตำรวจเร่งรัดกวาดขันผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง และดำเนินมาตรการลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด และเป็นขรรคม ทั้งให้หน่วยงานด้านการศึกษา ทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกันปลูกฝังวินัยจราจรผ่านสื่อทุกประเภทให้แก่แก่นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป กับให้ สจว. เร่งประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์วินัยจราจร และจริยธรรมจราจรจนเกิดเป็นวัฒนธรรมจราจรที่ดีในกรุงเทพมหานคร และเมืองหลักในภูมิภาค

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังมีมติให้สร้างถนน ๘ เลน ทุกเส้นทางที่ออกจากกรุงเทพมหานคร และรถไฟรางคู่ในเส้นทางรอบกรุงเทพมหานคร เพื่อความสะดวกในการจราจรด้วย

แม้รัฐบาลจะได้พยายามดำเนินการในหลายด้านเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่บรรเทาเบาบางลง รัฐบาลจึงควรต้องมีมาตรการอื่น ๆ เพื่อเสริมให้การแก้ไขปัญหาจราจร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาจราจร

๓.๑ ปัญหาการจราจรเกิดจากสาเหตุที่สะสมมาเป็นเวลานานและมีความเกี่ยวข้อยังสัมพันธ์กัน แต่การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรยังไม่สามารถสนองตอบต่อการแก้ไขปัญหาให้ลุล่วงได้ทันที่ จึงทำให้สภาพการจราจรติดขัดปรากฏอยู่ทั่วไปและขยายขอบเขตและระดับความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นในบางพื้นที่ โดยมีสาเหตุสำคัญ คือ

๓.๑.๑ วิธีการแก้ไขปัญหาซึ่งไม่สามารถดำเนินการได้โดยเฉียบขาด เพราะกระทบปัญหามวลชน เช่น การควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดปริมาณการจราจรโดยส่วนรวมหรือการเวนคืนที่ดิน หรือการบังคับใช้ช่องเดินรถประจำทาง

๓.๑.๒ โครงการส่วนใหญ่ที่จัดขึ้นเป็นโครงการที่มีระยะเวลาการดำเนินงานให้แล้วเสร็จนานพอสมควร จึงไม่ทันการที่จะบรรเทาสภาพการจราจรติดขัดในปัจจุบัน

๓.๑.๓ งบประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการมีจำนวนค่อนข้างสูง หากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตามกำหนด เนื่องด้วยข้อจำกัดทางสถานะการเงินของรัฐบาลแล้วข้อมทำให้โครงการล่าช้า แม้แต่โครงการที่ให้สัมปทานแก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ตาม หากค่าใช้จ่ายของโครงการสูงเกินขีดความสามารถในการลงทุนของเอกชนแล้วข้อมหาผู้รับสัมปทานดำเนินการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขยาก เป็นต้น

๓.๑.๔ อุปสรรค เงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ ซึ่งมีผลทำให้การดำเนินงานโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด เช่น การไม่มีการประสานแผนปฏิบัติเท่าที่ควร การหาผู้รับสัมปทานดำเนินการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขไม่ได้ เป็นต้น

๓.๒ ปัญหาเกี่ยวข้องกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ

๓.๒.๑ ความร่วมมือระหว่างส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร แม้จะมีการประสานงานและร่วมมือกันมากขึ้นกว่าที่ผ่านมา แต่บางส่วนราชการยังไม่ร่วมมือเท่าที่ควร

๓.๒.๒ ส่วนราชการ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบกับการจราจรบางหน่วยงานพิจารณาภารกิจของตนเป็นหลัก โดยมิได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อจราจรโดยภาพรวม

๓.๒.๓ ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบที่จะปฏิบัติตามมติ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจราจรบางหน่วยงานไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามมติอย่างจริงจังหรือล่าช้าในการแก้ไขปัญหา

๓.๓ ปัญหาเกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาล เช่น การลดภาษีรถยนต์ทำให้รถยนต์มีราคาถูกลง ประชาชนจึงซื้อรถยนต์มากขึ้น ขาดการส่งเสริมการใช้รถร่วมกัน ได้แก่ รถสวัสดิการ รถโรงเรียน รถร่วม ฯลฯ

๓.๔ ปัญหาอันเกิดจากรัฐบาล เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นรัฐบาลผสม จึงขาดเสถียรภาพและมีอายุสั้น การดำเนินโครงการขนาดใหญ่จึงขาดความต่อเนื่องและหยุดชะงัก เพราะการเปลี่ยนรัฐบาลทำให้เกิดความล่าช้าและความไม่แน่นอน

๕. ข้อสั่งเกิดและข้อเสนอแนะ

เมื่อพิจารณาสภาพปัญหาจราจร สาเหตุและแนวทางในการแก้ปัญหาที่ผ่านมา ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวมาแล้ว คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ เห็นว่า การที่จะแก้ไขปัญหาจราจรให้ได้ผลและมีประสิทธิภาพนั้น ควรดำเนินการโดยแบ่งออกเป็น ๓ ระยะดังนี้คือ

- (๑) การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน (ภายใน ๖ เดือน)
- (๒) การแก้ไขปัญหาระยะกลาง (ภายใน ๕ ปี)
- (๓) การแก้ไขปัญหาระยะยาว (ภายใน ๑๐-๑๕ ปี)

๕.๑ การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน (ภายใน ๖ เดือน)

ภายใต้ภาวะการจราจรปัจจุบันถือได้ว่าอยู่ในขั้นวิกฤต จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้าโดยด่วนโดยใช้มาตรการและแนวทางที่ต้องให้เห็นผลให้ได้โดยเร็ว หรือหากมีมาตรการที่ต้องใช้เวลาแต่ก็ต้องดำเนินการให้ได้ภายในระยะเวลา ๖ เดือน ดัง

๕.๑.๑ ด้านถนน

๕.๑.๑.๑ ระบบช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane) ต้องบังคับใช้ให้ได้ผล โดยห้ามรถยนต์อื่นเข้าอย่างเด็ดขาด ผู้ฝ่าฝืนต้องถูกปรับในอัตราสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดและกำหนดจุดจอดรถประจำทางให้น้อยลงโดยป้ายจอดรถประจำทางจะต้องมีระยะห่างและมีที่จอดที่เหมาะสม

๕.๑.๑.๒ การห้ามจอดรถบนถนน ห้ามจอดรถตลอดสายในถนนที่มีผลกระทบต่อการจราจร และลดการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถให้น้อยลง โดยมีหลักการให้รถที่เดินทางจากจุดเริ่มต้นต้องมีที่จอดรถเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง

๕.๑.๑.๓ การกำหนดเขตจำกัด (Restricted Zone) เพื่อควบคุมปริมาณรถยนต์เฉพาะพื้นที่บางแห่งที่มีระดับความหนาแน่นสูง ให้มีการเก็บค่าผ่านทางเข้าใช้พื้นที่หรือกำหนดจำนวนผู้โดยสารในรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างต่ำ ๓-๔ คน ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง

๕.๑.๑.๔ การปรับปรุงแก้ไขปัญหาสภาพคอขวด ขยายถนนและสะพานที่มีปัญหาอันเกิดจากสภาพทางกายภาพของถนนและสะพานที่เป็นคอขวด (Bottle Neck Problem) เช่น ที่สะพาน U - Turn หน้าท่าอากาศยานกรุงเทพ และที่สะพานเฉลิมหล้า (หัวช้าง) ฯลฯ ตลอดจนขยายพื้นที่บริเวณหัวมุมเลี้ยวตามทางแยกต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามหลักวิชาวิศวกรรมจราจร

๕.๑.๑.๕ การห้ามใช้ถนนและทางเท้าเป็นที่ประกอบธุรกิจ ต้องห้ามและกวดขันอย่างเคร่งครัดมิให้มีการใช้ถนนและทางเท้าเป็นที่ประกอบธุรกิจโดยการวางสิ่งของหรือสิ่งอื่นใดอันเป็นที่กีดขวางการจราจรหรือที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจราจร

๕.๑.๑.๖ ความรวดเร็วในการซ่อมบำรุงถนน ต้องจัดให้มีหน่วยเคลื่อนที่เร็วในการออกไปปฏิบัติงานซ่อมแซมถนนได้อย่างรวดเร็วและทันทั่วทั้ง ในบริเวณที่มีการชำรุด เป็นหลุมหรือบ่อหรือมีน้ำขัง เป็นต้น

๕.๑.๑.๗ การควบคุมมิให้รถบรรทุกทำของตกหล่นบนถนน ต้องกำหนดบังคับให้รถบรรทุกใช้ผ้าหรือวัสดุอื่นใดปกคลุมของที่บรรทุก เช่น กรวด หิน ดิน ทราย ฯลฯ เพื่อมิให้เกิดการตกหล่นลงบนพื้นถนนอื่นทำให้ถนนสกปรกก่อให้เกิดการเคลื่อนไหลของยานพาหนะต้องชะลอความเร็วลง

๕.๑.๑.๘ การใช้ถนนหรือพื้นที่ของหน่วยงานของรัฐเป็นทางผ่าน กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องเปิดพื้นที่ถนนของตนให้ใช้เป็นทางผ่านได้เพื่อประโยชน์สาธารณะ

๕.๑.๑.๙ การสร้างสะพานลอยสำหรับรถ เพื่อลดจุดตัดของถนนและบริเวณสี่แยกที่สำคัญ ต้องเร่งสร้างสะพานลอยสำหรับรถวิ่งในจุดที่ขัง ได้สร้าง

๕.๑.๑.๑๐ ป้ายและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ต้องมีให้เพียงพอและชัดเจน โดยเฉพาะป้ายและเครื่องหมายเตือนต้องมีให้มากพอ และสามารถทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นได้ในระยะไกลเพียงพอที่จะเตรียมตัวและที่ต่อนั้นเป็นพิเศษ คือ เครื่องหมายเส้นทะแยงสีเหลือง (Yellow Block) จะต้องจัดให้มีให้เพียงพอและบังคับให้บังเกิดผลด้วย

๕.๑.๒ ด้านยานพาหนะ

๕.๑.๒.๑ ระบบการเดินรถประจำทาง

ต้องเน้นให้ความสำคัญอย่างสูงแก่ระบบการเดินรถประจำทาง ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักชนิดเดียวที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ประชาชนหันมาใช้รถประจำทางแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว คือ

(๑) การให้สิทธิแก่รถโดยสารประจำทางในการใช้ถนนเหนือรถส่วนบุคคล (Bus Priority) เช่น ในช่องเดินรถประจำทาง หรือกรณีรถประจำทางติดรอไฟแดงหากเป็นไปได้ควรเปิดไฟเขียวให้รถประจำทางไปก่อน เป็นต้น

(๒) การปรับปรุงรถโดยสารประจำทาง ต้องปรับปรุงให้ได้มาตรฐานในด้านต่าง ๆ เช่น สภาพรถ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร การบริการ การจำกัดจำนวนผู้โดยสาร การมีประตูเปิด-ปิด บังคับได้เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ฯลฯ ส่วนรถ Mini Bus ที่มีมาตรฐานต่ำควรยกเลิกเมื่อหมดสัญญาหรือเปลี่ยนไปเดินรถในซอยแทน

(๓) การเพิ่มรถประจำทาง ต้องจัดหารถประจำทางให้เพียงพอต่อผู้โดยสาร และมีต้องให้ผู้โดยสารรอนาน

๔.๑.๒.๒ การเพิ่มขบวนรถไฟโดยสารชานเมือง ต้องเพิ่มเที่ยวและตู้ให้มากขึ้นกว่าเดิม แต่คงความถี่ไม่ต่ำกว่า ๗ นาทีต่อขบวน พร้อมบริการที่ได้มาตรฐาน ขณะเดียวกันให้ห้ามรถไฟขบวนสินค้าเข้า-ออก ขึ้นในเมือง เวลา ๐๖.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. และเพิ่มบริการจุดต่อรถระหว่างรถไฟกับรถประจำทางให้เหมาะสม

๔.๑.๒.๓ การจัดระเบียบผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กำหนดข้อบังคับเพื่อจัดระเบียบการใช้รถจักรยานยนต์ให้ชัดเจนเพื่อป้องกันให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ขับขี่และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและควบคุมให้อยู่ในกฎจราจร

๔.๑.๒.๔ การจัดการโรงเรียนและรถสวัสดิการ ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดระบบรถโรงเรียนสำหรับนักเรียน และรถสวัสดิการสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐให้เป็นที่ยอมรับและแพร่หลายมากยิ่งขึ้น

๔.๑.๒.๕ การใช้รถร่วมกัน (Car Pool) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนใช้รถร่วมกัน โดยอนุญาตให้วิ่งในช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane) ในชั่วโมงเร่งด่วนได้

๔.๑.๒.๖ การจำกัดและควบคุมปริมาณรถยนต์

(๑) มาตรการทางภาษี ต้องปรับโครงสร้างภาษีประจำปี โดยการปรับปรุงอัตราภาษีรถยนต์ประจำปี และค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายรถยนต์ให้สูงขึ้น

(๒) มาตรการทางการเงิน ต้องปรับปรุงระบบการเข้าซื้อรถยนต์ โดยลดการสนับสนุนลงเนื่องจากเป็นช่องทางให้จัดหารถยนต์มาโดยง่าย และเป็นเหตุให้เกิดปริมาณรถยนต์ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มากขึ้น

(๓) มาตรการจำกัดการจดทะเบียนรถยนต์ จำกัดการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น การซื้อรถใหม่ต้องคืนทะเบียนรถเก่า เป็นต้น

๘.๑.๒.๓ การใช้เรือเป็นพาหนะแทนรถยนต์ สันนิบาตและส่งเสริมให้ประชาชนมีทางเลือกโดยการใช้น้ำแทนการเดินทางทางบก โดยจัดให้มีระบบขนส่งทางน้ำที่ได้มาตรฐาน มีความสะดวกและปลอดภัย

๘.๑.๒.๔ ความรวดเร็วในการขนส่งรถที่กีดขวางการจราจร กรณีรถเสียหายบนถนนหรือเกิดอุบัติเหตุจราจรทำให้มีรถกีดขวางการจราจร ต้องดำเนินการยกรถหรือแยกรถออกไปโดยเร็ว ทั้งนี้ต้องจัดคน อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้และรถยกให้มีเพียงพอต่อการดำเนินงานฉุกเฉินและเร่งด่วน และต้องมีการปรับอย่างรุนแรงด้วย หากมีการกระทำที่ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดสร้างความเสียหายแก่ส่วนรวม

๘.๑.๓ ด้านผู้ขับขี่รถยนต์

๘.๑.๓.๑ การเคารพกฎจราจร ต้องกวดขันให้ผู้ขับขี่รถยนต์ เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

๘.๑.๓.๒ การสร้างควมมีระเบียบวินัย ต้องฝึกหัดและชักจูงให้ผู้ขับขี่มีมารยาทในการขับรถที่ดีและกระทำตนให้มีระเบียบวินัยในการขับขี่

๘.๑.๓.๓ การรณรงค์ให้มีความสำนึกรับผิดชอบร่วมกัน ต้องรณรงค์ให้ประชาชนมีจิตสำนึกรับผิดชอบร่วมกันในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยปฏิบัติตนและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามคำแนะนำของทางราชการ

๘.๑.๓.๔ การมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รณรงค์ให้มีการใช้รถใช้ถนนโดยมีความเอื้อเฟื้อและไมตรีต่อกัน โดยเฉพาะการมีน้ำใจต่อกันจะเป็นวัฒนธรรมอันดีงามต่อการใช้รถใช้ถนน

๘.๑.๓.๕ มาตรฐานของผู้ขับขี่ ต้องเข้มงวดคุณภาพของผู้ขับขี่ให้ได้มาตรฐานสากลและมีความรับผิดชอบ ทั้งนี้การออกใบอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ได้ควรต้องผ่านการอบรมจากสถาบันหรือโรงเรียนสอนขับรถชนิดก่อน

๘.๑.๓.๖ กำหนดเกณฑ์การลงโทษ ต้องใช้มาตรการและแนวทางการปรับอย่างรุนแรงตามอัตราสูงสุดของกฎหมายต่อผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยอาจวางหลักเกณฑ์ตามแนวทาง ดังนี้

- (๑) กระทำผิดครั้งแรก ว่ากล่าวตักเตือน
- (๒) กระทำผิดครั้งที่สอง ปรับขึ้นสูงสุด
- (๓) กระทำผิดครั้งที่สาม ปรับขึ้นสูงสุดและยึดใบอนุญาตขับขี่

๘.๑.๕ ด้านเจ้าพนักงานจราจร

- ๘.๑.๕.๑ การเข้าใจและรู้จักกฎจราจร ต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรเป็นอย่างดีและชัดเจนในฐานะผู้รักษากฎหมาย
- ๘.๑.๕.๒ การรู้วิธีและมีทักษะขับรถ ต้องรู้วิธีขับรถเป็นอย่างดีและมีทักษะในการขับรถด้วย
- ๘.๑.๕.๓ การเคร่งครัดต่อการปฏิบัติหน้าที่ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดจราจร โดยต้องปฏิบัติตนในฐานะผู้รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์ และมีประสิทธิภาพ
- ๘.๑.๕.๔ การได้รับความร่วมมือจากประชาชน ต้องปฏิบัติตนให้ได้รับศรัทธาและความเชื่อถือจากประชาชนอื่นจักทำให้ประชาชนให้ความร่วมมือร่วมใจต่อเจ้าหน้าที่ในการช่วยกันแก้ไขปัญหารถจราจร
- ๘.๑.๕.๕ การควบคุมความปลอดภัยบนถนน การบังคับใช้กฎหมาย ต้องให้มีประสิทธิภาพและศักดิ์สิทธิ์ ซึ่งสามารถกระทำได้ทันที โดยใช้ค่าปรับขั้นสูงของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเครื่องมือ และให้ตำรวจใช้รถจักรยานยนต์ตรวจและควบคุมการจราจรบนถนนให้ได้
- ๘.๑.๕.๖ การใช้หน่วยจักรยานยนต์เคลื่อนที่เร็ว โดยการให้เจ้าพนักงานจราจรใช้รถจักรยานยนต์เป็นหน่วยเคลื่อนที่เร็วไปแก้ปัญหาจุดที่ทำให้รถติด และให้เจ้าพนักงานจราจรใช้รถจักรยานยนต์ดูแลการจราจรในถนนให้รถเคลื่อนตัวไปได้เรื่อย ๆ ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางพระราชดำริฯ

๕.๑.๔.๓ การจัดระเบียบจราจรให้สอดคล้องกับสภาพจราจร เช่น ในชั่วโมงเร่งด่วนปริมาณรถเข้า-ออกเมืองต่างกันมาก เจ้าพนักงานจราจรควรจัดให้มีการเดินรถสวนทิศทางบางเวลา (Reversible Lane) และโดยเฉพาะรถที่ติดขัดก็ควรขวางตามทางแยกควรจัดให้มีเส้นทแยงมุมสีเหลือง (Yellow Block) และเจ้าพนักงานต้องกวดขันมิให้มีรถติดในบริเวณดังกล่าวอย่างเข้มงวดและให้บังเกิดผล

๕.๑.๕ ด้านการบริหาร

๕.๑.๕.๑ การบริหารงานการแก้ไขปัญหารถจราจร

(๑) รัฐบาลต้องมีความเป็นผู้นำและกล้าตัดสินใจได้ ับพลันทันเหตุการณ์ โดยเฉพาะนายกรัฐมนตรีในฐานะผู้นำรัฐบาลควรจะต้องลงมาสัมผัสกับปัญหาและสั่งการแก้ไขปัญหาลดลงรับผิดชอบปัญหาด้วยตนเอง

(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านจราจรต้องมีการประสานงานทั้งแนวราบและแนวตั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) มีองค์การกำกับ ควบคุม ดูแลให้การแก้ไขปัญหารถจราจรเป็นไปอย่างมีเอกภาพ อยู่ในกรอบและทิศทางเดียวกัน

ทั้งนี้ เนื่องจากการที่หน่วยงานที่รับผิดชอบปัญหาจราจรและการขนส่งในปัจจุบันประกอบด้วยหน่วยงานทั้งระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติ หลายหน่วยงาน มีทั้งสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม จึงก่อให้เกิดความซ้ำซ้อน ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย การตัดสินใจ เกิดความสับสนเปลืองในการใช้กำลังคนและงบประมาณในการปฏิบัติสำหรับการแก้ไขในปัญหาเดียวกัน ดังนั้นรัฐบาลจึงควรมอบหมายให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งรับไปดำเนินการ เช่น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งมีอำนาจตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อยู่แล้ว และอาจจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างการบริหารงานการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจรเป็นไปอย่างค่องเนื่อง ไม่สะดุดหยุดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายหรือรัฐบาล และหน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติจะได้ดำเนินการปฏิบัติตามนโยบายจากเพียงแหล่งเดียว

(๕) รัฐบาลต้องจัดสรรงบประมาณ เพื่อเป็นงบในด้าน การลงทุนให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เพียงพอ สำหรับที่จะดำเนินการเดินรถโดยสาร ประจำทางให้เกิดประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความ สะดวกและความปลอดภัยของผู้โดยสารและคุณภาพในการให้บริการ

นอกจากนี้ รัฐบาลควรกำหนดนโยบายเป็นขั้นตอน เพื่อดำเนินการให้ธุรกิจภาคเอกชนที่มีความพร้อมและมีความประสงค์จะ เข้าร่วมดำเนินการ เดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในด้านคุณภาพและบริการ

๕.๑.๕.๒ การนำผลการศึกษาสู่การปฏิบัติ

(๑) ต้องนำผลที่ได้จากการศึกษาและวิจัยแล้วมาใช้ ให้เกิดผลในทางปฏิบัติให้ได้

(๒) การแก้ไขปัญหาควรต้องมีการศึกษาวิจัยก่อน เพื่อมิให้เกิดการทดลองอยู่เรื่อยไป

๕.๑.๕.๓ การนำความรู้วิชาการสมัยใหม่และเทคโนโลยีมาใช้

(๑) ใช้หลักวิชาวิศวกรรมจราจรที่มีการพัฒนา แล้วมาใช้ให้ได้ผล

(๒) นำเทคโนโลยีและอุปกรณ์เข้าช่วยในการแก้ปัญหา เช่น การควบคุมจราจรด้วยระบบคอมพิวเตอร์ การใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมใบสั่ง

๕.๑.๕.๔ เร่งรัดกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร เร่งด่วนให้รวดเร็ว

๕.๑.๕.๕ การแก้ไขปัญหาของต่างหน่วยงาน จะต้องสอดคล้อง เกื้อกูลกัน โดยให้องค์การระดับนโยบาย/แผน กำหนดแผนปฏิบัติหรือมาตรการ แล้วให้ หน่วยปฏิบัติรับไปปฏิบัติ เพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนหรือละเลยกิจกรรมที่จะต้องปฏิบัติ

๕.๑.๕.๖ รัฐควรดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจ

ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่องถึงสถานการณ์การจราจรเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐเพื่อขอความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนให้มี "ศูนย์ข่าวสารจราจร" เพื่อบริการแจ้งข้อมูลข่าวสารจราจรให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงสภาพการณ์จราจรได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๕.๒ การแก้ไขปัญหาระยะกลาง (ภายใน ๕ ปี)

การแก้ไขปัญหาที่ได้ผลและยอมรับกันมานานในประเทศเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรในเมืองใหญ่ นโยบายหลักยังเน้น "การขนส่งคนมากกว่าการขนรถ" คือต้องใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะสร้างบนดิน ใต้ดินหรือเหนือพื้นดินก็ตามโครงการเหล่านี้จำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานและเนื่องจากการลงทุนเป็นเงินจำนวนมาก รัฐบาลจึงจำเป็นต้องมีนโยบายที่แน่ชัด และมีองค์กรกำหนดนโยบายวางแผน กำกับการและการประสานที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว เพราะตามแผนระยะเร่งด่วนเป็นเพียงการบรรเทาปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาจราจรระยะกลางควรจะต้องดำเนินการดังนี้

๕.๒.๑ รัฐบาลต้องเร่งสร้างระบบรถไฟฟ้าให้สามารถให้บริการได้โดยเร็ว ไม่ว่าจะเป็นโครงการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร ที่มีบริษัทเอกชนฯ เป็นผู้รับสัมปทาน โครงการระบบทางรถไฟยกระดับของกระทรวงคมนาคมโดยบริษัทโฮปเวลล์ และโครงการระบบรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ทั้งนี้เพราะการจัดระบบขนส่งมวลชนขึ้นเท่านั้นที่จะช่วยคนคนเข้าเมืองและออกจากเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่เป็นการเพิ่มจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน ขณะเดียวกันก็ต้องจัดให้มีระบบโครงข่ายการจราจรที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงต่อเนื่องกันได้ อาทิ จัดให้การเดินทางโดยทางน้ำเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถไฟฟ้า หรือรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งการจัดบริการรถไฟฟ้าสำหรับเดินทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน เป็นต้น และควรจัดให้มีสถานที่จอดรถในเขตชานเมือง เพื่อให้ผู้ใช้ยานพาหนะส่วนตัวสามารถจอดรถ และใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเข้าเมืองได้โดยไม่ต้องขับรถเข้าเมือง

๕.๒.๒ องค์กรนโยบายและแผนเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนต้องมีเอกภาพในการจัดทำแผนแม่บทของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทั้งระยะกลางและระยะยาว โดยจะต้องเตรียมการขยายโครงข่ายออกไปให้กว้างขวางมากขึ้น เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เพียงพอ

๕.๒.๓ ควรมีการปรับปรุงองค์กรประสานในการแก้ไขปัญหาจราจร เนื่องจากองค์กรประสานที่มีอยู่ตามกฎหมายได้แก่ "คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก" เป็นเพียงแต่องค์กรในระดับนโยบายขั้นตอนการดำเนินงานต้องอาศัยมติคณะรัฐมนตรีเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันปัญหาจราจรเป็นปัญหาระดับชาติเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่าง ๆ มาก จึงควรมีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยให้มีอำนาจวินิจฉัยสั่งการแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อให้การแก้ไขปัญหาได้ผล และเป็นไปโดยความรวดเร็วยิ่งขึ้นมีอำนาจหน้าที่พิจารณาแผนงาน และงบประมาณของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องและจัดลำดับความสำคัญและจำเป็นในการแก้ไขปัญหาจราจรก่อนหลังภายใต้ภาวะการเงินการคลังของประเทศ และเพื่อให้การประสานงาน และการดำเนินงานได้เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องและรองรับการจราจรทางอากาศและทางน้ำด้วย จึงควรจัดองค์กรเป็น "คณะกรรมการนโยบายจราจรแห่งชาติ" เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเร็วขึ้น

๕.๒.๔ ควรมีการจัดตั้ง "กองทุนจัดระบบการจราจร" โดยเจียดงบประมาณส่วนหนึ่งจากงบกลางนำมาเป็นเงินกองทุนดังกล่าวเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบด้านการจราจร ซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนแต่ไม่มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้า หรือเร่งด่วนได้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์ โดยมีต้องเสียเวลาของงบประมาณในปีก่อน ทั้งนี้ให้ผ่านความเห็นชอบจาก "คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก" แล้วทำความตกลงกับสำนักงบประมาณต่อไป

๕.๒.๕ ระบบทางด่วน ยังจำเป็นต้องสร้างต่อไปเพื่อให้เชื่อมโยงโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมแต่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญรองจากระบบขนส่งมวลชน โดยอาจให้การสนับสนุนในรูปแบบของสัมปทาน เป็นต้น

๔.๒.๖ เร่งรัดการสร้างทางรอบเมือง โดยเฉพาะวงแหวนรอบนอกของกรุงเทพมหานคร เพื่อมิให้รถยนต์ทุกและยานพาหนะที่ไม่จำเป็นต้องเข้าใจกลางเมืองออกไปใช้เขตถนนชั้นนอกของเมือง โดยควรจะมีการสร้างถนนวงแหวนขนาดอย่างน้อย ๒ ช่องทางจราจรแทนที่ดำเนินการสร้าง ๘ ช่องทางจราจร เพื่อรองรับปริมาณรถโดยสารต่างจังหวัดและรถสินค้าที่จะกำหนดไม่ให้อำนาจเข้าตัวเมืองแต่ให้ใช้ถนนวงแหวนแทน

๔.๒.๗ เร่งรัดการสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองของกรุงเทพมหานคร โดยเร็วที่สุด เนื่องจากเป็นเรื่องจำเป็นและเร่งด่วน ซึ่งจะสามารถช่วยแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงอันสืบเนื่องมาจากรถบรรทุกได้ ทั้งนี้ให้ประสานกับระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครด้วย และจะต้องกำหนดห้ามรถบรรทุกบางประเภทเข้าเขตพื้นที่ที่กำหนดยกเว้นการอนุญาตเป็นราชการณี เป็นครั้งคราว

๔.๒.๘ เร่งรัดให้มีการตรวจสภาพยานพาหนะทุกชนิดประจำปี โดยเอกชนดำเนินการภายใต้การควบคุมของรัฐและให้มีการประกันยานพาหนะ โดยเก็บเบี้ยประกันสูงขึ้นหากมีอุบัติเหตุบ่อยครั้งและเบี้ยประกันลดลงหากไม่มีอุบัติเหตุ ทั้งนี้ภายใต้หลักการที่ให้เอกชนดำเนินการกันเอง ภายใต้การควบคุมดูแลของรัฐ นอกจากนี้ให้กวดขันรถบางประเภทที่ต้องเพิ่มความระมัดระวังหรืออาจเป็นอันตรายในการใช้รถใช้ถนนด้วย เช่น รถโรงเรียน รถพ่วง รถบรรทุกก๊าซ สารเคมี และวัตถุอันตราย รถน้ำมัน เป็นต้น

๔.๒.๙ ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะเรือโดยสารตามลำน้ำเจ้าพระยา โดยให้มีท่าเทียบเรือมากขึ้นและส่งเสริมให้มีบริษัทเรือโดยสารมากขึ้นกว่าที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อการแข่งขันการให้บริการแก่ประชาชนเป็นการลดการเดินทางทางบก

๔.๒.๑๐ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับภาวะการณ์ในอนาคตด้วย เช่นกฎหมายเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ที่ดิน (สำหรับรองรับรถไฟฟ้าใต้ดิน) การเวนคืนที่เป็นธรรม การเพิ่มภาษีการใช้รถประจำปี ปรับค่าธรรมเนียมรถยนต์ เพิ่มภาษีน้ำมันสำหรับรถยนต์ เป็นต้น

๔.๒.๑๑ เพิ่มความสมบูรณ์ของโครงข่ายถนนโดยเร่งสร้างถนนเครือข่ายเชื่อมโยงถนนสายหลักเพื่อลดการจราจรบนถนนสายหลักให้มีการยกระดับทางรถไฟหรือถนนลอดทางรถไฟ และลดจุดตัดของถนนการใช้ถนนให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้ระบบที่ยืดหยุ่น อาทิ การปรับเปลี่ยนช่องทางการจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณรถในแต่ละช่วงเวลาในการจัดระบบการจราจรในแต่ละพื้นที่ และห้ามการจอดรถบนถนนโดยเคร่งครัด

๕.๒.๑๒ การกระจายการเดินทางให้ทั้งภาครัฐและเอกชนมีการสลับ
เวลาทำงานหรือปรับเวลาการเข้าและเวลาการเลิกเรียนให้มากขึ้น เพื่อที่จะให้จำนวน
ประชาชนที่จะใช้รถใช้ถนนเป็นคนละเวลาหรือเหลื่อมเวลากัน อันจะทำให้ปริมาณการจราจร
บนท้องถนนลดลงบ้าง

๕.๒.๑๓ การลดการเดินทางของประชาชน รัฐบาลควรส่งเสริมการสร้าง
ชุมชนในลักษณะชุมชนย่อย โดยเน้นการให้ประชาชนทำงานใกล้กับที่อยู่อาศัยหรือหาที่อยู่อาศัย
ใกล้ที่ทำงาน ให้นักเรียนเข้าโรงเรียนใกล้บ้าน ขณะเดียวกันควรมีการจัดระบบการสื่อสาร
เช่น โทรทัศน์ให้มีประสิทธิภาพและกระจายไปอย่างทั่วถึง ทั้งนี้เพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น

๕.๒.๑๔ การลดจุดตัดบริเวณทางร่วมทางแยก ในบริเวณทางร่วมทางแยก
หรือบริเวณถนนที่มีช่องจำนวนมาก ควรห้ามรถเลี้ยวขวา เพื่อลดจุดตัดกระแสรถทางตรงอันเป็น
สาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด ทั้งนี้ ควรมีการจัดบริเวณที่กลับรถให้เหมาะสม หรืออาจ
สร้างทางหรือสะพานสำหรับกลับรถโดยเร่งด่วน นอกจากนี้ ควรจัดให้มีสะพานลอยสำหรับ
คนเดินข้ามถนนสายหลักอย่างเพียงพอเพื่อมิให้รถต้องหยุดรอคนเดินข้ามถนน

๕.๒.๑๕ เพิ่มข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการขออนุญาตจัดสรรที่ดินเพื่อจำหน่าย
ให้เกื้อกูลต่อการบรรเทาปัญหาจราจร เช่น การสร้างถนนในหมู่บ้านจัดสรรเพื่อเชื่อมเป็น
ทางลัดระหว่างถนนสาธารณะ การจัดให้มีรถบริการประจำหมู่บ้านหรือกลุ่มหมู่บ้าน

๕.๒.๑๖ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนระบบขนส่งน้ำมันทางท่อเพื่อลดปริมาณ
การใช้รถบรรทุกน้ำมันลง

๕.๒.๑๗ รัฐจะต้องมีมาตรฐานในการกำหนดคุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาต
ขับขี่รถยนต์ในแต่ละประเภทของรถยนต์โดยเฉพาะ และสามารถปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลา
โดยให้ผ่านการอบรมจากสถาบันหรือโรงเรียนสอนขับรถชนิดก่อน เพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาต
มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่าง ๆ และมีความรับผิดชอบตามลักษณะประเภทของยานพาหนะ
ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับขี่และสาธารณชนทั่วไป

๕.๒.๑๘ รัฐควรให้มีการสำรวจคูคลองสาธารณะในกรุงเทพมหานคร
และนำมาใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหามาตรับอย่างเต็มที่เพื่อมิต้องเวนคืนที่ดินเอกชน
เกินความจำเป็นและก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๕.๒.๑๙ รัฐควรมีมาตรการส่งเสริมให้จังหวัดที่มีพื้นที่ใกล้เคียงกับเขตกรุงเทพมหานครมีการกำหนดแผนงานจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ตลอดจนจัดสรรงบประมาณรายจ่ายที่จะใช้ตามแผนงานและโครงการดังกล่าวอย่างเพียงพอและต่อเนื่อง

๕.๒.๒๐ รัฐควรมีการศึกษาทบทวนเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับสถานภาพและบทบาทของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีหน้าที่ดูแลกรุงเทพมหานครในฐานะทั้งที่เป็นเมืองหลวง เมืองประวัติศาสตร์ เมืองธุรกิจ เมืองอุตสาหกรรม เมืองท่องเที่ยว เมืองท่า เมืองศูนย์กลางการศึกษา และเมืองอันเป็นศูนย์กลางการปกครองของประเทศ ทั้งจัดให้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารให้มีความรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรให้มากยิ่งขึ้น และอย่างแท้จริง

๕.๒.๒๑ รัฐควรมีการศึกษาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการที่จะนำระบบศาลจราจรมาใช้ เช่นเดียวกับในต่างประเทศบางประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้มาตรการในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรเป็นไปอย่างมีระบบและได้มาตรฐาน รวมทั้งควรกำหนดให้มีการนำระบบการให้คะแนน หรือให้การศึกษาแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำผิดกฎจราจรตลอดจนระบบการยึด การเพิกถอนใบอนุญาตมาใช้บังคับด้วย

๕.๓ การแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว (ภายใน ๑๐-๑๕ ปี)

ปัญหาการจราจรยังคงมีต่อไปหากไม่รีบวางแผนระยะยาวป้องกันไว้ก่อน สภาพการจราจรจะยังคงเป็นเหมือนในอดีตที่ผ่านมาและหรือที่กำลังเป็นอยู่ในปัจจุบัน โครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลายาวนานมากจึงจำเป็นต้องวางแผนเสียแต่ต้น ซึ่งการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

๕.๓.๑ ให้มีนโยบายและแผนหลักด้านการจราจรและขนส่งของประเทศ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการชี้ทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งมีลักษณะที่สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ และการพัฒนาเมือง

๕.๓.๒ นำการวางแผนระบบเมืองมาใช้เพื่อให้สามารถกำหนดจุดการสร้างเมืองบริวารและเมืองใหม่รอบนอกกรุงเทพมหานคร และเพื่อเสริมสร้างการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

๔.๓.๓ ย้ายส่วนราชการหรือสถาบันทางราชการออกจากกรุงเทพมหานคร เพื่อผลักดันให้บทบาทของความเป็นศูนย์บริหารราชการหลุดพ้นออกไปจากกรุงเทพมหานคร และเป็นการกระจายอำนาจทางการบริหารราชการอีกทางหนึ่งด้วย

๔.๓.๔ การนำระบบผังเมืองมาใช้ในการป้องกันและวางแผนการจัดระบบการจราจรเป็นไปเพื่อผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดิน และระบบโครงข่ายเส้นทาง การจราจรในเขตเมือง เพื่อให้ประชาชนชาวเมืองมีสภาพความเป็นอยู่ดีและมีความสะดวก ซึ่งการผังเมืองที่ดีจะชี้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพในอนาคต

๔.๓.๕ สร้างความมีระเบียบวินัยแก่ประชาชน โดยความร่วมมือประสานงานกับกระทรวงศึกษาธิการ ทบวงมหาวิทยาลัย หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อเสริมสร้างและปลูกฝังวินัยจราจร ด้วยการให้การศึกษา การฝึกอบรม และอื่น ๆ ผ่านสื่อทุกประเภทโดยมีกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ เด็กนักเรียน เยาวชน นักศึกษาและประชาชนทั่วไป เพื่อให้เกิดจริยธรรมจราจร จนเกิดวัฒนธรรมจราจรที่ดี โดยมีจิตสำนึก ความรับผิดชอบ โดยควรต้องปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ซึ่งจะเห็นผลในระยะยาว ทั้งนี้รัฐควรกำหนดไว้ในหลักสูตรการศึกษาเกี่ยวกับการจราจรตั้งแต่ระดับอนุบาลถึงอุดมศึกษา เพื่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยซึ่งเป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีตั้งแต่เริ่มต้น

๔.๓.๖ ในด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ล้าสมัย รัฐบาลควรมีการทบทวนกฎหมายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การแก้ไขปัญหารถจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยและมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับภาวะการณ์ในอนาคต อาทิ ควรมีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือแดนกรรมสิทธิ์ เพื่อรองรับกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินในอนาคตอันใกล้นี้ รวมทั้งการมีมาตรการในการเพิ่มภาษีการใช้รถประจำปี การปรับค่าธรรมเนียมรถยนต์ ตลอดจนอัตราโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้เหมาะสม เป็นต้น

คณะกรรมการการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเขต
กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงจึงขอเสนอรายงานผลการศึกษาปัญหาและแนวทาง
ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมด้วยข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการวิสามัญ
มาเพื่อวุฒิสภาได้โปรดพิจารณา หากวุฒิสภาเห็นชอบด้วย ก็ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี
เพื่อดำเนินการต่อไป



(นายวิชัย โธสุวรรณจินดา)

เลขานุการคณะกรรมการการวิสามัญฯ

การพัฒนาก

ภาคผนวก ๑

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร

๑. หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๑ กระทรวงมหาดไทย

- (๑) กรมตำรวจ
- (๒) กรมโยธาธิการ
- (๓) สำนักผังเมือง
- (๔) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- (๕) กรุงเทพมหานคร

๑.๒ กระทรวงคมนาคม

- (๑) กรมการขนส่งทางบก
- (๒) กรมทางหลวง
- (๓) การรถไฟแห่งประเทศไทย
- (๔) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑.๓ สำนักนายกรัฐมนตรี

- (๑) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
- (๒) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- (๓) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

๒. หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงสำหรับปริมณฑลหรือจังหวัดใกล้เคียง กทม.

- (๑) เทศบาล
- (๒) องค์การบริหารส่วนจังหวัด
- (๓) สุขาภิบาล
- (๔) ตำรวจภูธรจังหวัด
- (๕) สถานีตำรวจภูธร
- (๖) สำนักงานโยธาธิการจังหวัด
- (๗) สำนักงานขนส่งจังหวัด
- (๘) สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบทจังหวัด
- (๙) เขตการทาง แขวงการทาง หรือหมวดการทาง

๓. อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการจราจร โดยสรุปมีดังนี้

(๑) กรมตำรวจ

- ก. ดูแล กวดขัน จัดระเบียบการจราจรโดยทั่วไป
- ข. ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร และการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

(๒) กรมโยธาธิการ

- ก. พิจารณากำหนดเขต วางผังและการขออนุญาตปลูกสร้างในท้องที่ใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒
- ข. ออกแบบค่าเงินการก่อสร้างทางหลวงให้แก่ท้องถิ่น เพื่อการคมนาคมและขนส่งผลิตผลทางการเกษตร
- ค. ค่าเงินการก่อสร้างและดูแลสะพาน เขื่อน ตลอดจนถนนที่ต่อเชื่อมกับโครงการสะพาน

(๓) สำนักผังเมือง

- ก. วางผังเมืองรวมทั้งราชอาณาจักร ให้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศในการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมและส่งเสริมการท่องเที่ยว กำหนดหลักการใช้ที่ดินต่าง ๆ ฯลฯ
- ข. จัดวางผังเมืองเฉพาะและวางผังศูนย์ราชการให้ตามคำขอ หรือความต้องการของท้องถิ่น
- ค. ส่งเสริมให้มีการพัฒนาตามผังเมืองรวมหรือผังเมืองเฉพาะ
- ง. รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนโครงข่ายถนน โครงการคมนาคมและขนส่ง และกิจการสาธารณูปโภคทั่วประเทศให้อยู่ในกรอบหรือตามลักษณะการใช้ที่ดิน

(๔) กรุงเทพมหานคร

- ก. วางแผนการออกแบบการก่อสร้างถนน ตรอก ซอย และสะพานลอยต่าง ๆ รวมทั้งการปรับปรุง ซ่อมบำรุงรักษาถนน ตรอก ซอยและอื่น ๆ
- ข. รับผิดชอบในด้านงานวิศวกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น การออกแบบปรับปรุงและจัดทำป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รวมทั้งรับผิดชอบดูแลเรื่องสัญญาณไฟจราจรในเขต กทม. ด้วย

(๘) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- ก. ดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ เช่น ระบบทางด่วน ฯลฯ
- ข. ดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการจราจรและการขนส่งเป็นพิเศษ เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ฯลฯ
- ค. ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน กทม.

(๙) กรมการขนส่งทางบก

- ก. รับผิดชอบเป็นยานพาหนะทุกชนิดและตรวจสอบสภาพยานพาหนะ
- ข. จัดสัมปทานเส้นทางเดินรถประจำทางและควบคุมให้เป็นไปตามสัมปทาน
- ค. พิจารณากำหนดป้ายหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
- ง. ควบคุม ดูแล กิจการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและโครงการสถานีขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

(๑๐) กรมทางหลวง

- ก. สำรวจ ออกแบบการก่อสร้างถนน ทางหลวง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
- ข. ปรับปรุง ซ่อมแซม ถนนทางหลวงที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบ

(๑๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย

- ก. การวางแผนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น สะพาน ทางรถไฟ และสถานี
- ข. ดำเนินการเดินรถเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าในระยะทางไกล ๆ

(๑๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

- ก. บริการขนส่งผู้โดยสารในเขต กทม. และปริมณฑล โดยรถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารปรับอากาศ
- ข. ให้สัมปทานแก่รถโดยสารสาธารณะแก่เอกชนหรือเข้ามาดำเนินการในกิจการขนส่งผู้โดยสาร เช่น รถร่วมและรถเมล์เล็ก

(๑๐) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

- ก. จัดระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการสร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใด ๆ ซึ่งการขนส่งด้วยรถไฟฟ้าและดำเนินการหรือให้บริการ อันเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถไฟฟ้างวดกล่าว
- ข. กำหนดอัตราค่าบริการตลอดจนมาตรฐานการเพื่อความปลอดภัย
- ค. วางแผนสำรวจและออกแบบเกี่ยวกับการสร้างหรือขยายรถไฟฟ้า
- ง. ประสานงานในเรื่องการจัดโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครกับหน่วยงานอื่น

(๑๑) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ก. จัดทำและทบทวนแผนระดับชาติ ระดับภาค และแผนย่อย
- ข. ประเมินผลโครงการและแผนงานต่าง ๆ เพื่อนำไปปฏิบัติตามแผน
- ค. รับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและวางแผนชาติ ตลอดจนการให้ความเห็นชอบเบื้องต้นในโครงการต่าง ๆ ด้านการคมนาคมและขนส่งด้วย

(๑๒) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

- ก. ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรตลอดจนมาตรฐานในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา
- ข. วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงาน และโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ
- ค. รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการและภาคเอกชน
- ง. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์
- จ. พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก
- ฉ. ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ภาคผนวก 2

การดำเนินการแก้ไขปัญหาราจรของหน่วยงานหลัก

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ด้านการจราจรได้กำหนดให้การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) โดยมุ่งเน้นให้การจราจรชนส่งเสริมเกิดความคล่องตัว สะดวกและรวดเร็ว สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะงบประมาณด้านการลงทุนดำเนินงาน ซึ่งประมวล สรุปแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 157 แผนงาน/โครงการรวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 427,278.24 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- (1) กรมตำรวจ ดำเนินการจำนวน 4 โครงการเป็นเงินประมาณ 797.865 ล้านบาท ในด้านการปรับปรุงกองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อพัฒนาทางด้านการจราจร การติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด การจัดหาเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์และเครื่องมือตรวจหาแอมเฟตามีน (ยาม้า) และโครงการศูนย์ควบคุมไบฮับซี ตลอดจนรายการค่าครุภัณฑ์ ยานพาหนะและขนส่งและเครื่องมือสื่อสาร
- (2) กรมโยธาธิการ ดำเนินการจำนวน 23 โครงการ เป็นเงินประมาณ 38,938 ล้านบาท เช่น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานกรุงเทพบริเวณวัดนครินทร์ บริเวณห้าแยกปากเกร็ด รวมทั้งการก่อสร้างถนนสายหลัก สายรองและก่อสร้างปรับปรุงสถานีเรือโดยสาร เป็นต้น
- (3) สำนักผังเมือง ได้ดำเนินการวางและจัดทำแผนผังระบบคมนาคมและขนส่งของผังเมืองรวมตามที่ปรากฏในกฎกระทรวงผังเมืองรวมทุกฉบับโดยมีหลักการในการกำหนดรูปแบบของถนนให้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายการใช้ที่ดินในอนาคต ประกอบด้วยถนนสายประธาน ถนนสายหลักและถนนสายรอง ซึ่งจะมีทั้งถนนเดิมที่จะขยายและถนนโครงการที่จะให้ก่อสร้างใหม่
- (4) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการจำนวน 11 โครงการเป็นเงินประมาณ 122,089.44 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินโครงการระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานคร เช่น โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์และการศึกษาเกี่ยวกับการปรับปรุงระบบทางด่วนในด้านทางขึ้น-ลง และอื่น ๆ ตลอดจนมลภาวะและสภาพสิ่งแวดล้อมก่อนและหลังเปิดบริการทางด่วน เป็นต้น
- (5) กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการจำนวน 1 โครงการ เป็นเงินประมาณ 2,964.9 ล้านบาท ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครรวม 3 แห่ง บริเวณด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

(๖)

- (๖) กรมทางหลวง ดำเนินการจำนวน ๑๒ โครงการ เป็นเงินประมาณ ๘๘,๑๐๕.๒๑ ล้านบาท ดำเนินการในด้านการก่อสร้างถนนสายใหม่ ก่อสร้างทางต่างระดับบริเวณทางแยกและการปรับปรุงถนนขยายผิวจราจรซึ่งมีโครงการสำคัญที่จะรองรับในด้านการจราจรและขนส่งได้เป็นอย่างดี เช่น โครงการก่อสร้างถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) โครงการก่อสร้างถนนทางวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายมีนบุรี-ฉะเชิงเทรา และโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายลาดบัวหลวง-สุพรรณบุรี โครงการทางยกระดับถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น
- (๗) การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ๑ โครงการ เป็นเงินประมาณ ๘๑,๘๒๓ ล้านบาท เป็นโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ รถไฟชুমชนและถนนรยยนต์ยกระดับเป็นเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก
- (๘) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการ ๒ โครงการ เป็นเงิน ๖๐๐ ล้านบาท ได้แก่ โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศจำนวน ๑๐ เส้นทาง ใช้รถประมาณ ๔๐๐ คันวิ่งในเขตกรุงเทพมหานครและโครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศโดยใช้แก๊สธรรมชาติ
- (๙) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ดำเนินการจำนวน ๑๐ โครงการ เป็นเงินประมาณ ๔๕๗.๑๖ ล้านบาท ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบวางแผนและบุคลากรด้านจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร (BPTU) โครงการรณรงค์วินัยจราจร และโครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ปัญหาจราจร โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลและสารสนเทศ โครงการสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการประสานงานโครงการขนส่งขนาดใหญ่ แผนงานรักษาความปลอดภัยสาธารณะ เช่น งานการศึกษาเพื่อวางนโยบายและแผนหลัก การจราจรของประเทศ งานการศึกษาเพื่อวางแผนจราจรและขนส่งเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและแหล่งอุตสาหกรรมภาคกลางตอนบน งานศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างถนนวงแหวนชั้นกลาง งานการจัดทำรูปแบบจำลอง (Simulation) เพื่อการจัดระบบการจราจรใน กทม. และในเมืองภูมิภาค และโครงการพัฒนาระบบจราจรในเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค
- (๑๐) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการจำนวน ๓ โครงการ เป็นเงินประมาณ ๑๑๖ ล้านบาท ได้แก่ โครงการศึกษาภาคมหานคร โดยกำหนดแนวทางการใช้ที่ดิน กำหนดโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการใช้ที่ดินของภาคมหานคร โครงการศึกษาแผนพัฒนาระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานรอบนอกสำหรับรองรับโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ ๒ โครงการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงที่จะเชื่อมโยงกับเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ

- (11) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ดำเนินการจำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (ระยะแรก) เป็นเงินประมาณ 43,603 ล้านบาท โดยการก่อสร้างทางยกระดับหรืออุโมงค์ใต้ดิน
- (12) กรุงเทพมหานคร ดำเนินการจำนวน 9 โครงการ วงเงินประมาณ 47,783.87 ล้านบาท ได้แก่โครงการพัฒนาถนน ตรอก ซอย โครงการปรับปรุงทางแยก โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการแผนพัฒนาเมืองของเขตต่าง ๆ โครงการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ (ATC) โครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน โครงการพัฒนาเครื่องจักรกลและยานพาหนะ โครงการให้เอกชนลงทุนก่อนดำเนินการจราจร โครงการค่าเวนคืน, ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและรื้อถอนขนย้ายสิ่งก่อสร้าง

ตารางแสดงประมาณการค่าใช้จ่ายการลงทุนที่ใช้ปีงบประมาณใน กทท. และปีรวมทศวรรษในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

ลำดับที่	แผนการลงทุนด้านการจราจรและขนส่ง	งบประมาณ	จำนวนเงินลงทุน (หน่วย : ล้านบาท)		
			เอกชนลงทุน	เงินช่วยเหลือ	รวม
1.	ระบบส่งสายอากาศ	44,043	102,073	-	146,116
	1.1 โครงการระบบส่งสายอากาศและทางส่วนกลางภาคใต้ในกรุงเทพมหานคร	-	81,823	-	81,823
	1.2 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร	43,803	(นโยบายของรัฐบาลให้เอกชนร่วมลงทุนด้วย)	-	43,803
	1.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	-	20,080	-	20,080
	1.4 โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กรับอากาศ	40	160	-	200
	1.5 โครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศโดยใช้แก๊ส	400	-	-	400
	ระบบทางด่วน	77,583.59	54,500	-	132,083.59
	2.1 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2	22,500	27,500	-	50,000
	2.2 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์	27,000	-	-	27,000
	2.3 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3	25,300	17,000	-	42,300
	2.4 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4	70	-	-	70
	2.5 โครงการปรับปรุงแก๊สโหล่งใน-คงที่เส้นทางด่วนเฉลิมมหานคร	2,020	-	-	2,020
	2.6 โครงการยกเว้นค่าโดยสารที่สถานีบางเขนและบางซื่อ	1.03	-	-	1.03
	2.7 โครงการซ่อมแซมพื้นผิวจราจรบนสะพานพระราม 9	92.58	-	-	92.58
	2.8 โครงการทางยกระดับถนนปิ่นเกล้า	-	10,000	-	10,000
3.	ระบบถนนสายหลัก สาธารณะและสะพาน	138,433.41	-	392	138,825.41
	3.1 ถนนสายการ 21 โครงการ	38,908	-	-	38,908
	3.2 กรมทางหลวง 91 โครงการ	78,105.21	-	-	78,105.21
	3.3 กทท. 4 โครงการ	21,420.20	-	392	21,812.20
4.	สิ่งอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรควบคุมปริมาณการจราจรและอื่น ๆ	10,245.24	-	6	10,251.24
	4.1 การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 โครงการ	3.35	-	-	3.35
	4.2 การจัดการจราจร จำนวน 6 โครงการ	1,008.67	-	-	1,008.67
	4.3 การควบคุมปริมาณการจราจร จำนวน 1 โครงการ	-	-	-	-
	4.4 อื่น ๆ จำนวน 20 โครงการ	9,233.22	-	6	9,239.22
	รวม	270,305.24	158,573	398	427,276.24

(1)

ภาคผนวก 3

แนวทางดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง

1 การแก้ไขปัญหารถจักรยานระยะเร่งด่วน

1.1 ด้านมาตรการปรับปรุงถนนและพื้นที่

(1) มาตรการปรับปรุงสภาพถนน

แนวทางดำเนินงาน : ให้ปรับปรุงและขยายผิวจราจร ปรับปรุงเกาะกลางถนน และที่กั้นรถบรีเวณเกาะกลาง ปรับปรุงทางข้ามและทัศนียภาพของถนนให้เหมาะสม ฯลฯ

(2) มาตรการปรับปรุงทางร่วมทางแยก

แนวทางดำเนินงาน : ให้ปรับปรุงช่องจราจร กำหนดรัศมีมุมเลี้ยวหัวถนนและระยะมองเห็น ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ได้มาตรฐานเหมาะสมและชัดเจน จัดทำเครื่องหมายห้ามหยุดห้ามจอด บริเวณทางร่วม (Box junction) ฯลฯ

(3) มาตรการแก้ไขสภาพคอขวด

แนวทางดำเนินงาน : ให้ขยายความกว้างของสะพาน ขยายผิวจราจรบริเวณถนนคอขวด โดยลดขนาดของเกาะกลางถนนหรือลดความกว้างของทางเท้า ฯลฯ

(4) มาตรการจัดสร้างถนนลอดทางแยกควบคู่กับสะพานลอย

(Underpass ควบคู่ Overpass)

แนวทางดำเนินงาน : (4.1) กรณีที่มีสะพานลอยข้ามทางแยกแล้ว ให้หาทางเพิ่มช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพของถนน โดยเน้นการลดจุดตัดของการจราจร โดยอาจจัดทำ Underpass แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมก่อน

(4.2) กรณีที่ยังไม่มีสะพานลอยข้ามทางแยก ให้ก่อสร้างสะพานลอยและอาจจัดทำควบคู่กับ Underpass เพื่อความสมบูรณ์เต็มรูปแบบ ทั้งนี้ต้องศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ก่อน เช่นเดียวกัน

(5) มาตรการส่งเสริมการใช้เส้นทางลัด

แนวทางดำเนินการ : ให้มีป้ายแนะนำบอกเส้นทาง และรายละเอียดจุดหมายปลายทางให้สมบูรณ์และชัดเจนตลอดจนปรับปรุงสภาพทางกายภาพของถนนที่ใช้เป็นเส้นทางให้เหมาะสม รวมทั้งเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ ทั้งนี้การใช้เส้นทางลัด ควรคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในเส้นทางลัดประกอบด้วย

(6) มาตรการส่งเสริมให้มีการใช้รถจักรยาน

แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริมทั้งภาครัฐและเอกชนในการรณรงค์ให้มีการใช้รถจักรยานอย่างทั่วถึงและกำหนดให้มีทางสำหรับรถจักรยาน

1.2 ด้านมาตรการปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกและการจัดการ

(1) มาตรการจัดระบบเดินรถสวนทางบางเวลา

แนวทางดำเนินการ : ให้จัดช่องทางเดินรถสวนทางบางเวลาเพิ่มขึ้นในถนนที่มีปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า-เย็น แตกต่างกันมาก เช่นถนนรามคำแหง (แยกสำราญ-แยกพระราม 9) ถนนพหลโยธิน (แยกสะพานควาย-อนุสาวรีย์ชัยฯ) ฯลฯ ทั้งนี้ ควรศึกษาความไปได้และความเหมาะสมก่อน

(2) มาตรการปรับปรุงระบบการจอดรถ

แนวทางดำเนินการ : (2.1) ส่งเสริมภาคเอกชนจัดสร้างที่จอดรถโดยรัฐสนับสนุนในด้านมาตรการส่งเสริมต่างๆ
(2.2) จัดวันและเวลาห้ามจอดรถให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาจราจรและพื้นที่
(2.3) เข้มงวดกวดขันการจอดรถผิดกฎหมายบริเวณที่มีอาคารจอดรถสาธารณะอยู่แล้ว

(๑๑)

- (2.4) จับกุมอย่างเข้มงวดบริเวณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณปากทางเข้า-ออก ซอยต่างๆ บริเวณทางร่วมทางแยกและบริเวณป้ายรถเมล์ ฯลฯ ทั้งนี้โดยให้อุปกรณ์และบุคลากรพร้อมในการปฏิบัติดังกล่าว
- (2.5) ประชาสัมพันธ์ว่าการจอดรถในบางบริเวณ หรือบางลักษณะที่อาจจะถูกตริ่งล้อ

(3) มาตรการลดจุดตัดบริเวณทางร่วมทางแยก

- แนวทางดำเนินการ :
- (3.1) บริเวณถนนที่มีซอยจำนวนมากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรห้ามรถเข้า-ออก ซอยเลี้ยวขวา ชั่วโมงเร่งด่วนเข้า-เย็น และจัดที่กัลดรถให้เหมาะสม
 - (3.2) ให้ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่มีการเลี้ยวขวาตัดกระแสรถทางตรงมากเกินไปจนจำเป็นให้เหมาะสม
 - (3.3) บริเวณทางร่วมทางแยกของเส้นทางเข้า-ออก เมืองที่มีการจราจรหนาแน่น เช่น ถนนเพชรเกษม ถนนรามคำแหง ถนนพหลโยธิน ฯลฯ ให้จัดรถเลี้ยวขวาตัดกระแสรถทางตรงให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ให้มีการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมก่อน

(4) มาตรการส่งเสริมวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

- แนวทางดำเนินการ :
- (4.1) ให้มีการส่งเสริมและปลูกฝังระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนนทั้งภาครัฐบาลและเอกชน โดยจัดกิจกรรมให้แพร่หลายมากยิ่งขึ้นและปลูกฝังการใช้ถนนตั้งแต่โรงเรียนอนุบาล
 - (4.2) ให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง โดยเพิ่มอัตราค่าสิ่งเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ให้เพียงพอตามความจำเป็นโดยเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ด้วย
 - (4.3) ให้มีการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ในการสร้างจิตสำนึกและความมีน้ำใจเอื้อเฟื้อต่อกัน

(๕) มาตรการลดปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดรถไฟ

- แนวทางดำเนินการ : (5.1) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น.) และเย็น(16.00-19.00 น.) ไม่ให้มีรถขบวนสินค้า หัวรถจักรเปล่าและรถถ่อหรือรถโยกวิ่งในชั่วโมงเร่งด่วนในวันราชการ
- (5.2) ให้ปิดเครื่องกันล่งหน้าไม่เกิน 60 วินาที ก่อนรถไฟมาถึง
- (5.3) ควรให้มีการซ่อมหรือบำรุงรักษาทางให้มีสภาพดีตลอดเวลา ในกรณีที่เป็นการซ่อมแซมเล็กน้อย ต้องให้แล้วเสร็จภายใน 24 ชั่วโมง ทั้งนี้โดยปฏิบัติงานในเวลากลางคืน
- (5.4) ให้ปรับปรุงป้ายสัญญาณ เครื่องหมายบนพื้นทาง และเสาสัญญาณไฟให้เอื้อต่อการจราจรและมีความปลอดภัย

(๖) มาตรการอำนวยความสะดวกและประสานการแก้ไขปัญหา

- แนวทางดำเนินการ : (6.1) ให้เพิ่มอัตรากำลัง อุปกรณ์ และยานพาหนะตลอดจนอุปกรณ์สื่อสาร เครื่องขยายเสียง ประจำทางแยก และเครื่องป้องกันควีนพิษของตำรวจจราจรให้เพียงพอและเหมาะสม
- (6.2) ให้เน้นการประสานงานให้หน่วยงาน สาธารณูปโภคปฏิบัติงานในเวลากลางคืนและวันหยุด หรือช่วงโรงเรียนปิดเทอม
- (6.3) จัดอบรมตำรวจจราจรให้มีศักยภาพสูงขึ้นในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติบนท้องถนน
- (6.4) ให้มีศูนย์ฝึกอบรมด้านการจราจรในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
- (6.5) ควรจะมีการประสานงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจต่าง ๆ ซึ่งมีพื้นที่เชื่อมต่อกันให้ดียิ่งขึ้น

(7) มาตรการประสานโครงการขนส่งขนาดใหญ่

- แนวทางดำเนินการ :** (7.1) ได้มีการจัดตั้งองค์การประสานแล้วเพื่อทำหน้าที่ประสานและจัดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างโครงการ (คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 148/2535 ลงวันที่ 17 กรกฎาคม 2535 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการประสานโครงการขนส่งขนาดใหญ่)
- (7.2) ต้องมีบุคลากร ผู้ทรงคุณวุฒิเป็นผู้ปฏิบัติงาน เพื่อประสานหาข้อยุติในปัญหาข้อขัดแย้งต่างๆ ระหว่างหน่วยงานผู้ให้สัมปทานตลอดจนจะต้องประสานอย่างใกล้ชิดและตลอดเวลาในเรื่องการวางแผนการเงิน การออกแบบ การก่อสร้าง และการดำเนินการให้เป็นไปโดยสอดคล้องกันด้วย

1.3 ด้านมาตรการปรับปรุงระบบการให้บริการ

(1) มาตรการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ

(1.1) รถประจำทาง

แนวทางดำเนินการ : ให้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของรถประจำทางให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชนและส่งเสริมให้มีช่องทางวิ่งโดยเฉพาะ ลดระยะทางในบางเส้นทางและลดความซ้ำซ้อนของรถประจำทาง ลง กวดขันให้การใช้ช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane) บังเกิดผลและลดป้ายหยุดรถประจำทางที่ใกล้เกินไปลง ฯลฯ

(1.2) รถเมล์เด็ก

แนวทางดำเนินการ : ให้ลดบทบาทและปัญหาของรถเมล์เด็กลงโดย หสมก. ต้องดูแลอย่างใกล้ชิด และลดจำนวน โดยเพิกถอนการอนุญาตรถเมล์เด็กลง (สำหรับคันที่ฝ่าฝืนข้อบังคับ) และไม่ต่อสัมปทานในเส้นทางที่หมดอายุสัญญา

(1.3) รถไฟชานเมือง

แนวทางดำเนินการ : ให้เพิ่มตู้ขบวนรถไฟชานเมืองมากขึ้น และปรับปรุงอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสมพร้อมปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการด้วย

(1.4) เรือโดยสารประจำทาง

แนวทางดำเนินการ : ให้มีการเปิดสัมปทานการเดินทางเรือในแม่น้ำสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นตลอดจนเพิ่มเรือที่มีวิ่งอยู่แล้วเดิมให้มากขึ้นด้วย ปรับปรุงท่าเทียบเรือและเรือให้ได้มาตรฐานและมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้มีจำนวนเพียงพอสำหรับความปลอดภัยของผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารให้เป็นไปตามกลไกของตลาด

(1.5) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แนวทางดำเนินการ : ให้รัฐบาลให้ความสำคัญอันดับแรกแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนโดยเร่งดำเนินการให้มีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว และให้มีระบบรถไฟโดยสารประจำทางรองรับ ตลอดจนขยายและปรับปรุงเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เหมาะสม

(2) มาตรการปรับปรุงระบบขนส่งทางสาธารณะ

(2.1) รถแท็กซี่/สามล้อเครื่อง

แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริม และสนับสนุนให้ประชาชนนิยมใช้รถแท็กซี่มีเตอร์เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลง

(2.2) จักรยานยนต์รับจ้าง

- แนวทางดำเนินการ :**
- (2.2.1) ควรมีการควบคุมการใช้จักรยานยนต์รับจ้างโดยควรแก้ไขเพิ่มเติมให้มีกฎหมายว่าด้วยการประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
 - (2.2.2) ควรกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างให้เหมาะสมและชัดเจน

(3) มาตรการปรับปรุงระบบรถบริการพิเศษ

(3.1) รถโรงเรียน

- แนวทางดำเนินการ :**
- (3.1.1) ให้เร่งรัดดำเนินการโครงการจัดระบบรถโรงเรียนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว

(3.1.2) ควรกำหนดเป็นนโยบายให้โรงเรียนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรมาก เพราะรถผู้ปกครองนักเรียนมารับ-ส่ง จะต้องจัดเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนดูแล การจอดรับ-ส่ง หรือสถานที่จอด รถรับ-ส่งนักเรียนมิให้เกิดขวางการจราจร

(3.1.3) ควรจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบควบคุมดูแลรถโรงเรียนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งในด้านความปลอดภัย การปรับปรุง หรือควบคุมอัตราค่าโดยสาร

(3.2) รถสวัสดิการ

แนวทางดำเนินการ :

(3.2.1) ควรให้ส่วนราชการที่มีรถอยู่แล้ว เช่น รถตู้ รถกระบะและรถโดยสาร สามารถนำไปใช้เป็นรถสวัสดิการ โดยเก็บค่าโดยสารตามสมควรจากพนักงานได้

(3.2.2) รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณในการจัดรถสวัสดิการ เช่น งบประมาณในการซื้อรถซึ่งหากรัฐบาลสนับสนุนแล้ว ก็ควรลดการสนับสนุนการสร้างที่จอดรถในสถานที่ราชการ

(3.3) รถรับ-ส่งพิเศษ

แนวทางดำเนินการ :

ให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 17 มีนาคม 2535 โดยให้เชิญตัวแทนเอกชนที่สนใจจัดบริการรถโดยสารไม่ประจำทาง ระหว่างชุมชนชานเมืองกับกรุงเทพมหานคร ขึ้นในหรือย่านธุรกิจ และเพื่อเป็นการจูงใจให้เอกชนดำเนินการมากขึ้นโดยให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาลดขั้นตอนในการอนุญาตให้น้อยลงเพื่ออำนวยความสะดวกกับเอกชน

1.4 ด้านมาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจร

ให้มีการศึกษาและพิจารณามาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจรมาใช้ โดยเริ่มจากมาตรการที่มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดมาดำเนินการก่อนตามความเหมาะสมและจำเป็นต่อสถานการณ์ และการใช้มาตรการใดควรมีความละเอียดรอบคอบเป็นพิเศษต่อปัญหาการต่อต้านของมวลชน ซึ่งได้แก่มาตรการดังต่อไปนี้

(1) มาตรการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนอนุญาตให้ชำระภาษีประจำปี

แนวทางดำเนินการ : ให้มีการบังคับให้นายรถยนต์ไปตรวจสอบสภาพก่อนชำระภาษีประจำปี โดยเตรียมการแก้ไขปัญหาการจัดบริการตรวจสอบสภาพให้พร้อม ทั้งนี้ให้มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักและเห็นความสำคัญในการตรวจสอบบำรุงรถยนต์

(2) มาตรการประกันภัยรถยนต์

แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการประกันภัยรถยนต์ให้แพร่หลาย เพื่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถแยกกรณีจากการกีดขวางจราจรได้อย่างรวดเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็ว

(3) มาตรการปรับภาษีการใช้รถประจำปีและค่าธรรมเนียมรถยนต์

แนวทางดำเนินการ : การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ยังมีปัญหาผลกระทบต่อประชาชนในจังหวัดอื่นทั่วประเทศ และปัญหาความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ควรปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายรถยนต์และภาษีรถยนต์ประจำปีให้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ท้องถิ่นมีรายได้พัฒนาท้องถิ่นของตนเองมากขึ้น

(4) มาตรการเพิ่มค่าธรรมเนียมการจอดรถในถนนและตรอก ซอย ทั้งกลางวันและกลางคืน

แนวทางดำเนินการ : ออกกฎหมายให้หน่วยราชการส่วนท้องถิ่นสามารถจัดเก็บค่าจอดรถในถนนในอัตราเพิ่มขึ้น และในพื้นที่จราจรติดขัดกำหนดให้มีการจัดเก็บในอัตราสูงสุด

- (5) มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่
แนวทางดำเนินการ : กำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการเข้าพื้นที่หรือ
ในถนนที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัดรุนแรง เช่น
เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เป็นต้น โดยยกเว้นรถบริการ
สาธารณะต่างๆ
- (6) มาตรการเพิ่มภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง
แนวทางดำเนินการ : เพิ่มภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายได้ท้องถิ่นในการ
แก้ปัญหาจราจร
- (7) มาตรการส่งเสริมการให้บริการรถประจำทาง
แนวทางดำเนินการ : สนับสนุนการจัดรถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่จัดช่อง
เดินรถประจำทางไว้แล้ว และในเส้นทางเข้าออกเมืองที่
ยังไม่มีการจัดช่องเดินรถ รวมทั้งการกวดขันผู้ฝ่าฝืนและ
การให้ความสำคัญรถประจำทางในการผ่านทางแยก
- (8) มาตรการส่งเสริมการขนส่งลักษณะอื่นนอกเหนือจากรถโดยสารประจำทาง
แนวทางดำเนินการ : สนับสนุนการจัดรถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่ ขสมก.
ให้บริการไม่ทั่วถึง และการจัดให้มีการเดินทางทางน้ำ
มากขึ้น
- (9) มาตรการส่งเสริมการจัดรถโรงเรียนเพิ่มขึ้นและการห้ามจอดรถหน้าโรงเรียน
แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริมการจัดบริการรถโรงเรียนในการรับ-ส่ง นักเรียน
และการจัดระเบียบการจอดและห้ามจอดรถบริเวณหน้า
โรงเรียนที่มีการจราจรติดขัด รวมทั้งการจัดรถบริการของ
ขสมก. บริการนักเรียนให้ทั่วถึง
- (10) มาตรการส่งเสริมการใช้รถแท็กซี่
แนวทางดำเนินการ : แก้ไขปัญหาการบริการรถแท็กซี่ที่มีการเปิดเสรีโดยการ
จัดให้มีระบบสื่อสาร การปรับราคาให้เหมาะสม และการ
จัดที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารในบริเวณการจราจร
หนาแน่น
- (11) มาตรการสลับเวลาทำงาน
แนวทางดำเนินการ : เพิ่มประสิทธิภาพการใช้มาตรการโดยการจัดสัดส่วนการ
เลือกเวลาเข้าทำงานให้ใกล้เคียงกันในแต่ละช่วงเวลา
คือร้อยละ 33 ของพนักงานหน่วยงานรัฐ และการขยาย
ผลสู่ภาคธุรกิจเอกชน

(12) มาตรการจัดสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง

แนวทางดำเนินการ : จัดให้มีสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองและห้ามรถบรรทุก
สินค้าวิ่งเข้าเขตกรุงเทพมหานคร และสนับสนุนแก่กิจการ
ที่เกี่ยวข้องให้ย้ายสถานประกอบการ

**(13) มาตรการส่งเสริมการจัดบริการรถรับ-ส่งข้าราชการลูกจ้างและพนักงาน
รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจเอกชน**

แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริมการจัดรถบริการข้าราชการลูกจ้าง และพนักงาน
รัฐวิสาหกิจโดยจัดตั้งศูนย์รวมรถบริเวณที่ตั้งหน่วยราชการ
และจัดเส้นทางบริการที่เหมาะสมรวมทั้งการจัดรถบริการ
รับส่งประชาชนที่อาศัยในหมู่บ้านและชุมชนชานเมือง

(14) มาตรการสร้างที่จอดรถ (PARK AND RIDE)

แนวทางดำเนินการ : ส่งเสริมการสร้างที่จอดรถและจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารให้
สอดคล้องกับระบบขนส่งสาธารณะทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน
และที่จะมีในอนาคต

(15) มาตรการกวาดล้างให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ

แนวทางดำเนินการ : เพิ่มอัตราค่าล้างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเร่งรัดการ
อบรมอาสาจราจรช่วยปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
ตลอดจนปรับปรุงอัตราค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจรให้สูง
ขึ้นและติดตามผู้กระทำผิดได้ทุกราย

(16) มาตรการนำผังเมืองมาใช้

แนวทางดำเนินการ : เข้มงวดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองที่วางไว้และ
กระจายกิจกรรมบางส่วนในเมืองเดิมที่ก่อปัญหาการ
เดินทางซึ่งยากแก่การแก้ไขโดยสร้างเมืองใหม่

2 การแก้ไขปัญหาการจราจรระยะยาว

ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาการจราจรไว้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการเพิ่มพื้นที่ถนน

พัฒนาระบบโครงข่ายถนนแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่งในเขตเมืองชั้นใน
วางระบบถนนเพื่อช้้นำความเจริญในบริเวณชานเมืองให้เหมาะสม และ
ประสานระบบถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สอดคล้อง
เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคโดยรอบ โดยเน้นการจัดผังเมือง
เป็นสำคัญในการช้้นำสร้างถนน

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 :** ด้านการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ
เร่งรัดการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทั้งระบบรถเมล์และระบบ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อสร้างทางเลือกการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ
ให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนจะต้องเร่งรัดให้มีโดยเร็วและมีโครงข่ายหลักครอบคลุมพื้นที่
สำคัญได้ทั่วถึง
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 :** พัฒนาระบบควบคุมและจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง
โดยเฉพาะการใช้เครื่องมือที่ทันสมัยผสมผสานกับกำลังคนที่มีอยู่พร้อมทั้ง
ส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรในกลุ่มต่างๆ อย่างจริงจังและควบคู่กับการ
จัดมลพิษทางอากาศและเสียงอย่างต่อเนื่อง
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 :** ด้านการควบคุมปริมาณการจราจร
นำมาตรการควบคุมปริมาณการจราจรมาใช้ โดยพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะ
ให้มีประสิทธิภาพสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้เร็วขึ้น เพื่อสร้างทางเลือก
ให้กับประชาชน ทั้งนี้โดยคำนึงถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจสังคมและ
การเมืองด้วย หากเป็นผลดีให้หน่วยงานรับผิดชอบตัดสินใจดำเนินการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 :** ด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมและ
สอดคล้องกับสภาพการจราจรและขนส่งใน กทม.และจังหวัดใกล้เคียง
ที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วให้ทันต่อเหตุการณ์ทั้งระยะสั้นและ
ระยะยาว ตลอดจนเพื่อเป็นการพัฒนาป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าที่เกิดขึ้น
ต่อไปด้วย เช่น ให้ผู้ขออนุญาตใบขับขี่ต้องผ่านโรงเรียนสอนขับรถที่ได้
มาตรฐานและยกเลิกใบขับขี่ตลอดชีวิตตามพระราชบัญญัติรถยนต์
พ.ศ. 2522 กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโรงเรียน รถพ่วง
รถบรรทุกก๊าซ สารเคมี และวัตถุอันตราย และรถน้ำมัน ฯลฯ ประกาศกฎ
กระทรวงให้เอกชนตรวจสภาพรถได้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2522 เป็นต้น
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 :** การประสานกลไกในระดับชาติ
องค์กรประสานตามกฎหมาย คือ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
ต้องมีประสิทธิภาพสูงสามารถสั่งการตัดสินใจ และประสานงานทั้งใน
ด้านเทคนิค การเงิน การจัดการ พร้อมทั้งวางระบบเสริมสร้างความร่วมมือ
และความสามารถในเชิงวิศวกรรมจราจรและขนส่งของหน่วยงานต่างๆ
ให้เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพให้ได้

พิมพ์ที่ ฝ่ายพิมพ์ กองการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๒๔๔๑๖๔๑