



รายงาน

ของ

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ขั้บเคลื่อน  
การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน  
สภาขั้บเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่”

สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขั้บเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

# ความที่สุด

(สำเนา)

ที่ (สปท) ๒๑๑๐ ๒๕๕๙

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ  
ถนนอุทองใน เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

กัณยายน ๒๕๕๙

เรื่อง รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

กราบเรียน ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้น จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| ๑. นายนิกร จำนง                          | ประธานกรรมการ               |
| ๒. พลตำรวจเอก ไตรรัตน์ อมาตยกุล          | รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม           | รองประธานกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. พลตำรวจโท อำนวย นิยมมะโน              | รองประธานกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. นายเสรี สุวรรณภานนท์                  | ที่ปรึกษากรรมการ            |
| ๖. นายวิรัช ชินวินิจกุล                  | ที่ปรึกษากรรมการ            |
| ๗. พันตำรวจเอก ณรัชต์ เศวตนันทน์         | โฆษกคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง   |
| ๘. นางถวิลวดี บุรีกุล                    | โฆษกคณะกรรมการ คนที่สอง     |
| ๙. คุณหญิงพรทิพย์ โรจนสุนันท์            | เลขาธิการกรรมการ            |
| ๑๐. นางกอบกุล อาภากร ณ อยุธยา            | กรรมการ                     |
| ๑๑. พันตำรวจโท หม่อมหลวงกิตติบดี ประวิตร | กรรมการ                     |
| ๑๒. พลเอก คณิต อุทิศสาร                  | กรรมการ                     |
| ๑๓. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ                 | กรรมการ                     |
| ๑๔. นายชูชาติ อินสว่าง                   | กรรมการ                     |
| ๑๕. พลเอก รัฐวิจน์ กำลังเอก              | กรรมการ                     |
| ๑๖. นายทวีศักดิ์ กอนันต์กุล              | กรรมการ                     |
| ๑๗. นายแท้จริง ศิริพานิช                 | กรรมการ                     |
| ๑๘. พลอากาศเอก อีระภาพ เสนะวงษ์          | กรรมการ                     |
| ๑๙. นายวิเชียร ขวลิต                     | กรรมการ                     |
| ๒๐. นายวิทยา แก้วภราดัย                  | กรรมการ                     |
| ๒๑. นายสนิท พรหมวงษ์                     | กรรมการ                     |

/และตามที่ประชุม...

(๕)

และตามที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๓๙/๒๕๕๙ วันอังคารที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้พิจารณาและเห็นชอบรายงานของคณะกรรมการธิการ เรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน และร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ....” แล้ว โดยการเสนอแผนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ยั่งยืนระยะยาว ในเรื่องการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการปรับปรุงและพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะและการแก้ปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน นั้น เพื่อให้สมบูรณ์ตามแผนดังกล่าว มากยิ่งขึ้น คณะกรรมการฯ จะได้นำเสนอไว้ในรายงานเรื่อง “การแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่” ภายใต้วง ๑๒๐ วันตามกำหนดเวลาที่สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้มีมติให้ไว้ ต่อมาเพื่อให้การพิจารณาเป็นไป อย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรในเมืองใหญ่อย่างบูรณาการจากทุกภาคส่วน คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน จึงขอขยายระยะเวลาในการ พิจารณาศึกษาต่อสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศออกไปอีก ๑๕ วัน โดยที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูป ประเทศ ครั้งที่ ๔๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาตามที่ คณะกรรมการฯ ร้องขอตามข้อบังคับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๙๐

บัดนี้ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายงานเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการปรับปรุงและพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะและการแก้ปัญหาจราจร เรื่อง “การแก้ปัญหาจราจร ในเมืองใหญ่” ตามแผนการปฏิรูปของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณารายงาน เรื่อง “การแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่” และหากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศมีมติเห็นชอบ ขอได้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) นิกธ จ้านง

(นายนิกร จ้านง)

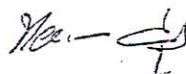
ประธานกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป  
ระบบความปลอดภัยทางถนน  
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สำนักกรรมการ ๑

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๖๙ , ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวทนายวรรณ คุณดิษฐ์)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

นายประเสริฐ วงศ์ภูธร /ร่าง  
นายพงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม /พิมพ์  
นางสาววารุณี แก้วสอาด /ตรวจ

๒

สารบัญ  
รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน  
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ  
เรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่”

	หน้า
๑. แผนการปฏิรูป.....	๑
๑.๑ หลักการและเหตุผล.....	๑
๑.๒ ผลกระทบจากปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่.....	๕
๑) ผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและการใช้ชีวิตของพี่น้องประชาชนทั่วไป.....	๕
๒) ผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ.....	๖
๓) ผลกระทบต่อความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวม.....	๖
๑.๓ แนวทางการศึกษา.....	๘
๑.๔ สภาพปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร.....	๘
๑) ด้านองค์กรและบริหารจัดการ (Organization & Administration).....	๙
๑.๑) ภาครัฐยังขาดนโยบายที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาจราจร.....	๙
๑.๒) การขาดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ประสานงาน.....	๙
๑.๓) ปัญหาการจราจรที่เกิดจากหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน.....	๑๐
(๑) งานจราจรมีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงาน.....	๑๐
(๒) ปัญหาของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน.....	๑๐
๑.๔) ปัญหาของการกำหนดข้อบังคับจราจรและการติดตั้งป้ายหรือสัญญาณจราจร.....	๑๑
ที่แยกหน่วยกันทำงาน.....	
๑.๕) ปัญหาเกิดจากอุบัติเหตุเฉี่ยวชน.....	๑๑
๑.๖) งบประมาณในการแก้ไขปัญหาการจราจรของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน.....	๑๑
๑.๗) การบริหารจัดการเมื่อเกิดฝนตกน้ำท่วมขัง.....	๑๑
๑.๘) ปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ.....	๑๒
๑.๙) ปัญหาการบริหารจัดการบริเวณหน้าโรงเรียนหน้าห้างสรรพสินค้าใหญ่.....	๑๒
๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management).....	๑๒
๒.๑) การเจริญเติบโตของเมืองแบบก้าวกระโดด.....	๑๒
๒.๒) ปัญหาปริมาณรถยนต์มากกว่าพื้นที่ถนนที่มีจำนวนจำกัด.....	๑๓
๒.๓) ปัญหาผังเมืองและโครงข่ายถนนที่ไม่สมบูรณ์.....	๑๔
๒.๔) ปัญหาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	๑๕
๒.๕) ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรอันเนื่องมาจากสภาพกายภาพของถนนและภูมิศาสตร์.....	๑๕
๒.๖) ปัญหาความล่าช้าของแผนแม่บทการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	๑๖
๒.๗) ปัญหาการจราจรเกิดจากรถไฟวิ่งผ่านเมือง.....	๑๘

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๒.๘) สภาพปัญหาการบริหารจัดการจราจรบนทางด่วน (ทางพิเศษ).....	๑๘
(๑) บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางด่วน.....	๑๘
(๒) บริเวณบนทางด่วน.....	๑๘
(๓) ปัญหาคอขวดบนทางด่วน.....	๑๙
(๔) บริเวณทางลงด่วน.....	๑๙
(๕) เส้นทางด่วนมีการเชื่อมต่อเส้นทางที่ไม่สมบูรณ์.....	๑๙
๒.๙) ถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ๑๕ สาย.....	๑๙
๒.๑๐) ปัญหาคอขวดที่เกิดจาก งานก่อสร้างที่ล่าช้า และขาดการประสานงาน.....	๒๐
๓) ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit).....	๒๐
๓.๑) ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เพียงพอและขาดความเชื่อมั่นจากประชาชน.....	๒๐
(๑) รถโดยสารแท็กซี่.....	๒๐
(๒) รถโดยสารสาธารณะ.....	๒๑
(๓) ระบบขนส่งทางราง.....	๒๒
(๔) เรือโดยสาร.....	๒๒
๔) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement).....	๒๓
๔.๑) กฎหมายจราจรที่ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน.....	๒๓
๔.๒) การติดตามการเสียค่าปรับทำได้ยาก.....	๒๓
๔.๓) การบังคับใช้กฎหมายกระทำได้ยากเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การนำเทคโนโลยีมาช่วยก็ติดขัดด้วยงบประมาณ.....	๒๓
๕) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User).....	๒๓
๕.๑) ปัญหาของการขาดวินัยจราจร.....	๒๓
๕.๒) ปัญหาการไม่ดูแลสภาพรถและอุปกรณ์.....	๒๔
๖) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction).....	๒๔
๖.๑) ปัจจุบันมีหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารอยู่หลายหน่วยงาน.....	๒๔
๖.๒) ทางด่วนยังขาดการให้ข้อมูล ในกรณีที่รถติดบนทางด่วน.....	๒๔
๖.๓) ระบบข่าวสารที่มีอยู่ปัจจุบันยังไม่ Real time.....	๒๔
๑.๕) แผนการปฏิรูป.....	๒๔
๑) ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน).....	๒๔
๒) ระยะที่ ๒ แผนปฏิรูปการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหารถติดแบบยั่งยืน.....	๒๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๒. วิธีการปฏิรูป.....	๒๕
๒.๑ ประเด็นการศึกษา.....	๒๕
๒.๒ การสำรวจตัวอย่างเพื่อการแก้ไขปัญหาจรรยาให้สัมฤทธิ์ผลและเป็นรูปธรรม.....	๒๖
๑) รับทราบข้อปัญหาข้อติดขัดในการแก้ปัญหาจรรยาจากผู้ปฏิบัติงาน.....	๒๖
๑.๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	๒๖
๑.๒) กองบังคับการตำรวจจราจร.....	๒๗
๑.๓) สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด.....	๒๘
๑.๔) สถานีตำรวจนครบาลสามเสน.....	๒๙
๑.๕) สถานีตำรวจนครบาลหนองแขม.....	๒๙
๑.๖) สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน.....	๓๐
๑.๗) สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน.....	๓๐
๑.๘) สถานีตำรวจนครบาลโคกคราม.....	๓๑
๑.๙) สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี.....	๓๑
๑.๑๐) สถานีตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี.....	๓๒
๑.๑๑) สถานีตำรวจภูธรอำเภอปากเกร็ด.....	๓๒
๑.๑๒) สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ.....	๓๓
๑.๑๓) สถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี.....	๓๔
๑.๑๔) สถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่.....	๓๔
๑.๑๕) สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น.....	๓๕
๑.๑๖) สถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา.....	๓๖
๑.๑๗) สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต.....	๓๗
๑.๑๘) สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM ๙๑.๕.....	๓๗
๑.๑๙) สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM ๙๙.๕.....	๓๘
๑.๒๐) สถานีวิทยุจราจร จส.๑๐๐.....	๓๘
๑.๒๑) ชมรมแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์.....	๓๙
๑.๒๒) กรมบัญชีกลาง.....	๔๐
๒) การสำรวจปัญหาข้อเท็จจริงภาคสนาม.....	๔๐
(๑) ปัญหาการจอดรถและจอดบริเวณเชิงสะพาน.....	๔๑
(๒) ปัญหาการจอดรถบริเวณชอยนานา.....	๔๑
(๓) ปัญหาการจอดบริเวณใกล้ทางแยกต่าง ๆ.....	๔๒
(๔) ปัญหาการเปิดสัญญาณไฟจราจรไม่เหมาะสม.....	๔๒
(๕) เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนไม่ใส่ใจต่อการควบคุมจราจร.....	๔๓
(๖) ปัญหาการจราจรบริเวณทางลงทางด่วน.....	๔๓
(๗) ปัญหาการจราจรบนทางด่วนการจราจรหนาแน่นมาก.....	๔๓
(๘) การวางแผนด้านการจราจรและการขนส่ง.....	๔๓



## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
(๙) บริเวณป้ายจอดรถประจำทาง.....	๔๓
(๑๐) การจัดช่องทางพิเศษรถมวลชน (High Occupancy Vehicles Lanes).....	๔๔
(๑๑) ถนนบางสายมีความซ้ำซ้อนของเส้นทางรถโดยสารประจำทาง.....	๔๔
(๑๒) ปัญหาจราจรอื่น ๆ ที่พบ.....	๔๕
๒.๓ การวิเคราะห์ปัญหาจราจร.....	๔๕
๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป.....	๔๖
๓.๑ ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน).....	๔๖
๓.๒ ระยะที่ ๒ แผนปฏิรูปการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน.....	๔๖
๔. แผนปฏิรูปการจราจรในกรุงเทพมหานคร.....	๔๖
๔.๑ ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน).....	๔๖
๑) ด้านองค์กรและบริหารจัดการ (Organization & Administration).....	๔๖
(๑) รัฐจะต้องกำหนดให้ปัญหาจราจรและความปลอดภัยเป็นวาระแห่งชาติ.....	๔๖
(๑.๑) ยกกระตักองจัดระบบจราจรทางบก.....	๔๖
(๑.๒) การจัดตั้งงบประมาณ.....	๔๗
(๑.๓) จัดตั้งกองทุนจราจร.....	๔๗
(๒) จัดให้มีคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.).....	๔๗
(๓) ให้มีศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร.).....	๔๗
(๔) การให้ผู้บริหารท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจราจร.....	๕๐
(๕) ปรับปรุงการทำงานของพนักงานท้องถิ่น.....	๕๑
(๖) ปัญหาการจราจรที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ.....	๕๑
(๗) การแก้ปัญหาจราจรที่เป็นรูปธรรมของตำรวจจราจร.....	๕๑
(๘) การแก้ปัญหาจราจรในชั้นสถานีตำรวจ.....	๕๒
(๙) ปัญหา "น้ำท่วมขัง" อันเป็นสาเหตุให้จราจรติดขัด.....	๕๓
(๑๐) การปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากรถไฟวิ่งผ่านเมือง.....	๕๕
(๑๑) ปัญหาช่องทางจักรยานบางเส้นทางไม่เหมาะสมเป็นทางจักรยาน.....	๕๕
๒) การแก้ปัญหาจราจรด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management).....	๕๕
(๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนและการอำนวยความสะดวกการจราจร.....	๕๕
(๒) แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและรถติดบนทางด่วน.....	๕๗
(๓) การขยายโครงข่ายทางพิเศษเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่ง.....	๕๙
(๔) ดำเนินการทางการผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเวนคืนที่ดิน.....	๖๐
(๕) แก้ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรสำหรับ "คอขวด" อันเกิดจากจากสภาพภูมิศาสตร์.....	๖๐
(๖) แก้ไขปัญหาถนน ๑๕ สายที่มีการจราจรติดขัดมาก.....	๖๐
(๗) เร่งแก้ปัญหาความล่าช้าของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	๖๒

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๓) การแก้ปัญหาจราจรด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit).....	๖๒
๔) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User).....	๖๖
๕) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction).....	๖๖
๖) การประเมินความพึงพอใจของประชาชน.....	๖๗
๗) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement).....	๖๗
<b>๔.๒ ระยะที่ ๒ แผนปฏิบัติการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน.....</b>	<b>๗๐</b>
๑) ด้านองค์กรและบริหารจัดการ (Organization & Administration).....	๗๐
๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management).....	๗๑
๓) ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit).....	๗๕
(๑) พัฒนาระบบขนส่งระบบราง (รถไฟ).....	๗๕
(๒) รถโดยสารประจำทาง.....	๗๖
(๓) เรือโดยสาร.....	๗๔
(๔) รถแท็กซี่.....	๗๕
๔) การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยงานจราจร.....	๗๗
๕) การให้เอกชนออกใบสั่ง.....	๗๘
<b>๕. แผนปฏิบัติการจราจรของเมืองใหญ่อื่น ๆ.....</b>	<b>๗๘</b>
<b>๖. แหล่งที่มาของงบประมาณ.....</b>	<b>๗๘</b>
<b>๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>๗๘</b>
<b>๘. ข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>๗๙</b>
<b>ภาคผนวก.....</b>	<b>๘๓</b>
ภาคผนวก ๑ พื้นที่เฝ้าระวังการเกิดน้ำท่วมขังกรณีมีฝนตกหนัก จำนวน ๗๐ จุด ๓๓ เขต.....	๘๔
ทั่วกรุงเทพมหานคร	
ภาคผนวก ๒ ตารางสรุปการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่.....	๘๗
ภาคผนวก ๓ มาตรการทางการคลังที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขการจราจรติดขัดในต่างประเทศ.....	๑๐๖
<b>แหล่งที่มา.....</b>	<b>๑๐๘</b>

## สารบัญญัตินาม

หน้า

ตารางที่ ๑ ข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร.....	๑๓
---	----

## สารบัญญัตินามภาพ

หน้า

รูปที่ ๑ ความหนาแน่นถนน (Road Density) ของเมืองใหญ่ในประเทศต่าง ๆ.....	๑๓
รูปที่ ๒ โครงข่ายถนนแบบ “ก้างปลา”.....	๑๔
รูปที่ ๓ โครงข่ายสายหลักและสายรองของแผนแม่บทรถไฟฟ้า.....	๒๑
รูปที่ ๔ ความปลอดภัยของท่าเรือเปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	๒๒
รูปที่ ๕ คณะอนุกรรมการลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพการจราจรบนถนนสุขุมวิท แยกทองหล่อ.....	๔๐
รูปที่ ๖ ปัญหาการจอดรถและคอกวดบริเวณเชิงสะพานประตูน้ำ.....	๔๑
รูปที่ ๗ ปัญหาการจอดรถและคอกวดบริเวณเชิงสะพานประตูน้ำ.....	๔๑
รูปที่ ๘ จักรเย็บผ้าสัญญาณไฟไม่เหมาะสม มีส่วนทางแยกที่ถนนว่างแต่ไม่มีรถวิ่ง.....	๔๒
รูปที่ ๙ การเปิดไฟเขียวยาวจนรถขาดช่วง.....	๔๒
รูปที่ ๑๐ ป้ายจอดรถประจำทางมีการจอดรถ รถประจำทางไม่สามารถจอดได้.....	๔๓
รูปที่ ๑๑ ช่องทางพิเศษรถมวลชนมีคนใช้น้อย ขณะที่รถทิศทางตรงข้ามติดขัด.....	๔๔
รูปที่ ๑๒ จำนวนรถโดยสารประจำทางที่มีจำนวนมากบนถนนราชประสงค์.....	๔๔
รูปที่ ๑๓ แผนปฏิรูปการจราจร ๖ ด้าน.....	๔๖
รูปที่ ๑๔ โครงสร้างการจัดการปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ปัจจุบัน.....	๔๘
รูปที่ ๑๕ โครงสร้างการจัดการปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ตามแผนปฏิรูป.....	๔๙
รูปที่ ๑๖ โครงสร้างศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร.).....	๔๙
รูปที่ ๑๗ การตีเส้นเครื่องหมายที่จอดรถประจำทางบนผิวจราจร.....	๕๗
รูปที่ ๑๘ ท่าเรือด่วนเจ้าพระยา ประเทศไทย เป็นลักษณะท่าเปิด เทียบเรือจะห่างขอบท่า.....	๖๔
รูปที่ ๑๙ ท่าเรือประจำทาง นครเวนิส ประเทศอิตาลี เป็นลักษณะท่าปิด เทียบเรือจะชิดขอบท่า.....	๖๔
รูปที่ ๒๐ เรือด่วนเจ้าพระยา (ซ้าย) เรือประจำทาง นครเวนิส ประเทศอิตาลี (ขวา).....	๖๔
รูปที่ ๒๑ ระบบค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Road Pricing System) ในประเทศสิงคโปร์.....	๗๓
รูปที่ ๒๒ ระบบค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Road Pricing System) ในประเทศอังกฤษ.....	๗๔
รูปที่ ๒๓ การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถประจำทางของกรุงโซล ประเทศเกาหลี.....	๗๖
รูปที่ ๒๔ การบริหารจัดการการเดินรถโดยศูนย์ควบคุมแบบ Real Time ของกรุงโซล ประเทศเกาหลี.....	๗๗

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน  
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ  
เรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่”

๑. แผนการปฏิรูป

๑.๑ หลักการและเหตุผล

ตามที่ที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๙ วันจันทร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้ลงมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗๒ ประกอบกับ ข้อ ๗๙ โดยมีอำนาจหน้าที่ พิจารณาศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแนวทางแผนการปฏิรูป วิธีการปฏิรูป พร้อมกำหนดเวลาการปฏิรูปและข้อเสนอแนะเพื่อให้การขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนให้สัมฤทธิ์ผล จากการดำเนินการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการมาได้ระยะหนึ่ง ทำให้พบว่ามีประเด็นที่จะต้องศึกษาเชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลและรายละเอียดที่ชัดเจนเพราะเป็นปัญหาที่กระทบต่อประชาชนในวงกว้างและสร้างความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุส่วนหนึ่งก็มาจากปัญหาการจราจร และการขาดวินัยของผู้ขับขี่

ดังนั้น ในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๗ เมื่อวันจันทร์ที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมจึงได้มีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ตามข้อบังคับการประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๘๑ วรรคสอง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ ตลอดจนวิเคราะห์แนวทางและแผนในการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่และที่เกี่ยวข้องตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย โดยศึกษาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นต้นแบบในการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วยคณะอนุกรรมการ ๑๕ คน ดังนี้

๑) นายเสรี สุวรรณภานนท์	ประธานอนุกรรมการ
๒) พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	รองประธานอนุกรรมการ
๓) พลเอก ฐิติวัฒน์ กำลังเอก	รองประธานอนุกรรมการ
๔) นายแท้จริง ศิริพานิช	เลขานุการอนุกรรมการ
๕) นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร	อนุกรรมการ
๖) นายณรงค์ เขียดเดช	อนุกรรมการ
๗) นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์	อนุกรรมการ
๘) นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	อนุกรรมการ
๙) พันตำรวจเอก วีระ จิรวิระ	อนุกรรมการ
๑๐) นายสุจิน มั่งนิมิตร	อนุกรรมการ

- |                               |            |
|-------------------------------|------------|
| ๑๑) นายสุจินต์ ทยานุกุล       | อนุกรรมการ |
| ๑๒) นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล | อนุกรรมการ |
| ๑๓) นายโสภณ โพธิสป            | อนุกรรมการ |
| ๑๔) นายอุทัย ตวงทอง           | อนุกรรมการ |
| ๑๕) นายโอฬาร ศักยโรจน์กุล     | อนุกรรมการ |

พร้อมกับแต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่

จำนวน ๑๔ คนประกอบด้วย

- ๑) พลตำรวจเอก อัครวิน ขวัญเมือง
- ๒) นายเกษม สังข์ภิรมย์
- ๓) นางสาวใจตนย์ ศรีวังพล
- ๔) นายไชยวัฒน์ กล้าพล
- ๕) นายทวิชา หวังโกศา
- ๖) นายนันทร สุยะศุนานนท์
- ๗) นายประพล มลิทินจินดา
- ๘) พลตำรวจตรี วิชัย สังข์ประไพ
- ๙) นายสมพร ชิ่งไพศาลกุล
- ๑๐) นายสุพร เตไชยา
- ๑๑) คุณหญิงสุวิมล ผึ้งประเสริฐ
- ๑๒) รองศาสตราจารย์เอกชัย สุมาลี
- ๑๓) นายกริชเพชร ชัยช่วย
- ๑๔) พันตำรวจโท อนุชาติ ทองอาภรณ์

#### ผู้เข้าร่วมประชุม

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| ๑) พันตำรวจเอก เกรียงบุตข จันทรวงศ์ | รองผู้บังคับการกองแผนงานกิจการพิเศษ                                  |
| ๒) นายดำเกิง ปานขำ                  | รองผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย                                 |
| ๓) นายดำรงพล ไชยา                   | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร                                 |
| ๔) นายสุรศักดิ์ กาญจนไวคุณฐ์        | ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร<br>และแผนงาน(การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) |
| ๕) นายประยูร ช่วยแก้ว               | ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ<br>(องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) |
| ๖) นายชิตชัย ภู่อารีย์              | ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ<br>(องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ)        |
| ๗) พันตำรวจตรี ขาติชาย เขจรชัย      | สารวัตรฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจจราจร                           |



- ๘) นายชุมพล โล่หัจจินดา  
รักษาการผู้อำนวยการกองกัญญาและสื่อสาร  
(การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
- ๙) นายวีระเดช ชีวาพัฒนานนวงศ์  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวงชนบท
- ๑๐) นายทศพล ภูษี  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
- ๑๑) นายภักดี กล่อมคอน  
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน  
สำนักการจราจรและขนส่ง (กรุงเทพมหานคร)
- ๑๒) นายทศพล สุภารี  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
สำนักการจราจรและขนส่ง (กรุงเทพมหานคร)
- ๑๓) นายวีระ เมธา  
วิศวกรโยธาปฏิบัติการ
- ๑๔) นางสาวสุนิสา อนันตกุล  
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร  
(กรมการขนส่งทางบก)
- ๑๕) พันตำรวจโท ธนวัฒน์ พูลสวัสดิ์  
รองผู้กำกับกองงานป้องกันปราบปราม  
สถานีตำรวจนครบาลเฉลิมกรุง
- ๑๖) นายพิชิต ไชยชนะนิจ  
เจ้าหน้าที่สถานีวิทยุพิทักษ์สันติราษฎร์  
(สวพ. FM ๙๑ MHz)
- ๑๗) พันตำรวจเอก สุปฏิภูมิ จรรย์นทิก  
ผู้กำกับกองกำกับการ ๑  
กองบังคับการตำรวจจราจร
- ๑๘) พันตำรวจโท วิทยา พูนวิทย์  
รองผู้กำกับกองกำกับการ ๑  
กองบังคับการตำรวจจราจร
- ๑๙) นายสมเกียรติ สิริพิทักษ์เดช  
ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมกรมผังเมือง  
กรมโยธาธิการและผังเมือง
- ๒๐) ร้อยตำรวจเอก เดชา พรหมโสภาก  
รองสารวัตรสืบสวนสอบสวน  
สถานีตำรวจนครบาลสุทธิสาร
- ๒๑) นายพงษ์จักรินทร์ ถาวรพงษ์  
ผู้ติดตามพลตำรวจเอก อัครวิน ขวัญเมือง  
สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
- ๒๒) นายศรัณย์กร พรหมทอง  
เจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ๒๓) นายปิยพงษ์ จันทโชติ  
เจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ๒๔) นายมณฑิเตอร์ บันดาล  
หัวหน้าแผนกจัดการจราจร ๑  
(การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
- ๒๕) นายพงษ์กรณ์ ธนโชพันธ์ชัย  
หัวหน้าแผนกจัดการจราจร ๒  
(การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
- ๒๖) นายธรรมบุญ ทอคำเจริญ  
พนักงานจัดการจราจร ๖  
(การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)

- ๒๗) นายโกวิทย์ จุลรัตน์ วิศวกรไฟฟ้าชำนาญการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง  
(กรุงเทพมหานคร)
- ๒๘) นายสมเกียรติ โกสิย์ไกรนิรมล หัวหน้ากลุ่มตรวจการเดินเรือ (กรมเจ้าท่า)
- ๒๙) นายอัคเดช กมลรัตนานนท์ กรมเจ้าท่า
- ๓๐) นายธรรมบุญ เขยสาคร หัวหน้าแผนกกู้ภัย (กรุงเทพมหานคร)

ผู้มาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น

- ๑) นายไพศาล เรืองวิวัฒน์โรจน์ ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการดำเนินงานที่ ๒
- ๒) นางวิษชุดา วิสิษฐ์ส์ธาวงศ์ นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ
- ๓) นายยงยุทธ तीรเจริญ นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการ
- ๔) นายเทอดศักดิ์ แก้วศรี วิศวกรชำนาญการ
- ๕) นายอานนท์ ว่างสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ๖) นางสาวกัลยา จุกหอม ผู้ช่วยผู้อำนวยการสมาคมฯ
- ๗) นางสาวสริน ตั้งสิริมรกต เจ้าหน้าที่ชำนาญการ ฝ่ายวิชาการประกันภัย
- ๘) พลตำรวจตรี อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
- ๙) พันตำรวจโท ศุภวิช ปานแดง กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- ๑๐) พันตำรวจโท ภาสกร กิจไพบูลย์ทวี ผู้กำกับการสอบสวน กองบังคับการตำรวจจราจร
- ๑๑) ร้อยตำรวจโท เฉลิมศักดิ์ จันทร์ทา รองผู้กำกับการ (ฝ่ายจราจร)
- ๑๒) พันตำรวจเอก ศุภชัย ชัยสุวรรณ สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด
- ๑๓) พันตำรวจเอก ฐาปนพงศ์ ชัยรังสี รองผู้กำกับการ (ฝ่ายจราจร)
- ๑๔) พันตำรวจเอก อภิชัย กรอบเพชร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน
- ๑๕) พันตำรวจเอก กมล โอศิริ ผู้กำกับการ
- ๑๖) พันตำรวจโท ธีรวัฒน์ เลี่ยมสุวรรณ กลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
- ๑๗) พันตำรวจโท อลงกรณ์ สนุกพันธ์ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธา
- ๑๘) พันตำรวจโท ปรัชญา มาศ ไชยสุระ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต
- ๑๙) พันตำรวจเอก ถนัด นักรธรรม รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต
- ๒๐) พันตำรวจเอก ฤทธิพันธ์ ปุ้ยพันธวงศ์ รองผู้กำกับการจราจร
- ๒๑) พันตำรวจตรี เทพรัตน์ ศุภระกาญจน์ สถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี
- ๒๒) พันตำรวจโท ปรัชญา มาศ ไชยสุระ สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น
- ๒๓) พันตำรวจเอก ถนัด นักรธรรม ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลมินบุรี
- ๒๔) พันตำรวจเอก ฤทธิพันธ์ ปุ้ยพันธวงศ์ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด
- ๒๕) พันตำรวจตรี เทพรัตน์ ศุภระกาญจน์ สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด

๒๒) พันตำรวจเอก ยรรยง สันติปริชาวัฒน์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลหนองแขม
๒๓) ร้อยตำรวจโท สันติ จินน์	สารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลหนองแขม
๒๔) พันตำรวจโท ยุทธการ จันทร์แก้ว	สารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลโคกคราม
๒๕) พันตำรวจตรี กิตติพิศ ทักษันยวรพงศ์	สารวัตรงานสายตรวจ ๓ สถานีตำรวจคูขานลอยฟ้า
๒๖) ร้อยตำรวจเอก ศุภฤทธิ์ ยมตะโก	รองสารวัตรงานสายตรวจ๓ สถานีตำรวจคูขานลอยฟ้า
๒๗) พันตำรวจตรี บรรบต ไขบุญเรือง	สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี
๒๘) พันตำรวจโท ราเชนทร์ ถนัดพจนามาศย์	รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจภูธร เมืองสมุทรปราการ
๒๙) พันตำรวจโท ธีระ เถระพัฒน์	รองผู้กำกับการ สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน
๓๐) ร้อยตำรวจโทหญิง อภิรมย์ เกิดดี	รองสารวัตรสอบสวน สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน
๓๑) นางนิโลบล แว่ววัศรี	ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมบัญชีกลาง
๓๒) นายชนาธิป หนูเจริญ	นักวิชาการคลังปฏิบัติการ กรมบัญชีกลาง
๓๓) นายศรชัย โตวานิชกุล	ผู้อำนวยการสำนักการโยธากรุงเทพมหานคร
๓๔) นายมนูศักดิ์ บินยะฟิล	หัวหน้ากลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ กรุงเทพมหานคร
๓๕) นายสุรสิทธิ์อุดหนุน	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรุงเทพมหานคร
๓๖) นางจุลีสี่ สว่างอรุณ	เลขานุการชมรมแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์

### ๑.๒ ผลกระทบจากปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่

ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่เป็นประเด็นปัญหาที่มีผลกระทบกับประชาชนจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็ผลกระทบทางด้านการดำเนินชีวิต ความเป็นอยู่ ทางด้านสังคม ทางด้านเศรษฐกิจ รวมถึงเกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ และที่ผ่านมาหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องก็มีความพยายามหาทางแก้ไขปัญหามาเป็นระยะเวลาเวลานานและผ่านมาหลายรัฐบาลแต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างจริงจัง จึงอันก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงหลายประการ ดังนี้

๑) ผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและการใช้ชีวิตของพี่น้องประชาชนทั่วไป ที่จะต้องสูญเสียเวลาที่มีค่าในชีวิตไปกับการเดินทางวันละหลาย ๆ ชั่วโมง โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนที่เดินทางไปกลับโรงเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็นอีกวันละหลาย ๆ ชั่วโมง จนกลายเป็นความเคยชินที่

ต้องเจริญเติบโตบนท้องถนน อันรวมถึงการกินอาหารและใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่ในรถยนต์ระหว่างการเดินทางอันทำให้เสียสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนที่ไม่อาจประเมินเป็นมูลค่าได้

ผลเสียทางสุขภาพชีวิตและทรัพย์สินจากรายงานของกระทรวงสาธารณสุขมีหลายพื้นที่ที่มีอากาศเสียมีระดับสูงถึง ๓๓๐ ppm (part per million) ซึ่งจัดว่าอยู่ในระดับที่เป็นอันตราย เพราะตามปกติโอเลียร์รถยนต์จะมีคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ ร้อยละ ๓ ของโอเลียร์ที่ปล่อยออกมา ถ้ามีปริมาณตั้งแต่ ๒๐๐ ppm ขึ้นไป อาจจะทำให้เกิดอาการอ่อนเพลียปวดศีรษะมีนงภายใน ๒-๓ ชั่วโมงแต่ถ้ามีปริมาณเกินกว่า ๘๐๐ ppm ขึ้นไปอาจทำให้เป็นลมหมดสติได้ภายใน ๒ ชั่วโมง รถยนต์จะปล่อยโอเลียร์ที่มีอันตรายมากที่สุดในระหว่างเบรคหรือระหว่างเดินเครื่องในขณะที่รถจอดอยู่ เช่น รถติดเพราะจะมีไฮโดรคาร์บอนก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และโซไฟรินสูงมาก แต่รถที่มีลูกสูบหลวมโดยส่วนมากจะเป็นรถที่มีอายุการใช้งานมากและเป็นรถเก่าหรือรถที่มีอัตราส่วนของน้ำมันกับอากาศเข้าเครื่องไม่ถูกต้อง จะมีควันและก๊าซพิษออกมามากและเครื่องยนต์ของรถที่ใช้ น้ำมันดีเซลที่ทำงานเกินกำลัง เช่น บรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมเป็นพิษนี้ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดอาการหงุดหงิด เกิดความเครียด ว้าวุ่นทางด้านจิตใจและระบบประสาททำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายในที่สุด

๒) ผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ปัญหาการที่จราจรติดขัดนี้ทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการเผาผลาญน้ำมัน โดยทางตรงคือการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น และโดยอ้อมคือการสูญเสียเวลาในการทำงานและอาจสูญเสียโอกาสอันเกิดจากการเดินทางที่ล่าช้า มีการประเมินว่าในวันหนึ่งๆการสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องเสียไปจากปัญหาการติดเฉพาะกรุงเทพมหานครมีไม่ต่ำกว่า ๘๗ ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณปีละ ๓๕,๕๐๐ ล้านบาทต่อปี (ข้อมูลจากการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในช่วงโมงเร่งด่วน ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และ ช่วงเย็นเวลา ๑๖.๓๐ - ๑๙.๓๐ น. รวมเวลา ๖ ชั่วโมง ซึ่ง Prof.Trent J. Bertand แห่ง State University of New York ได้ประมาณการไว้ในงานวิจัย Congestion Cost in A Transport System With an Application to Bangkok ปี ฐาน ๑๙๗๒ และคาดการณ์ต่อด้วยราคาน้ำมันพร้อมปัจจัยต่างๆ จนถึงปีปัจจุบัน ซึ่งมีค่า Calibration Factor ที่ ๑.๐๔ ค่าใช้จ่ายจากรถยนต์ส่วนตัวปี ฐาน ๒๐๑๖ (๒๕๕๙) เท่ากับ ๗.๘๓/๖ ชั่วโมง/คัน/วัน คิดค่าความสูญเสียเป็นเงินวันละ ๙๗,๓๐๓,๓๐๑ บาท และคิดเป็นความสูญเสียค่าน้ำมันที่เกิดจากการเผาผลาญน้ำมันจากสาเหตุที่จราจรติดขัดคิดเป็นตัวเงินปีละ ๓๕,๕๑๕,๗๐๔,๙๕๖ บาท

๓) ผลกระทบต่อความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมขบวนการพาหนะต่าง ๆ ที่ขับเคลื่อนไปด้วยพลังงานการเผาไหม้ของน้ำมันเบนซิน (Benzine =  $C_6H_6$ ) น้ำมันดีเซลในเครื่องยนต์จะปล่อยสารพิษ ไอควัน ก๊าซต่าง ๆ หลายชนิดออกมาทางท่อโอเลียร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์ เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดอากาศเสียอันสำคัญ และควบคุมแก้ไขได้ยากยิ่ง โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครมีรถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปี แม้เก็บภาษีรถยนต์แพงเท่าใดก็ตาม เพราะการคมนาคมกลายเป็นปัจจัยอันสำคัญของมนุษย์ ควันดำของรถที่ใช้ น้ำมันเบนซิน สิ่งหลุดออกมามีทั้ง โอเลียร์ ก๊าซต่าง ๆ ตลอดจนเขม่าอาจแยกออกมาได้

ดังนี้ คือ ไอเสียประกอบด้วยคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) และคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon) ไนตริกออกไซด์ (NO<sub>x</sub>) และไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>x</sub>) พวงอัลดีไฮด์ (Aldehyde) และซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (Sulfur dioxide) เขม่า ประกอบด้วยผงคาร์บอน (Carbon) สารประกอบของตะกั่ว (Tetraethyl Lead) สารจำพวกฟีนอลส์ (Phenol) น้ำมันรถยนต์ (Fuel) สารอินทรีย์จำพวกไนโตร (Nitro organic) ยางเหนียว ซึ่งประกอบด้วยโพลีซายคลิกโอโรเมติก ไฮโดรคาร์บอน (Polycyclic aromatic hydrocarbons) เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนทำลายสิ่งแวดล้อมและส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน เพราะการสูดหายใจเอาก๊าซพิษไอเสีย คิวโนดำ ฝุ่น ละอองของรถยนต์ โรงงานอุตสาหกรรมฯ เข้าไปทุกวันตัวอย่างเช่น ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (Carbon monoxide) เมื่อมีการจรรยาจรคับคั่ง ร่างกายก็จะสูดหายใจเอาก๊าซนี้เข้าไปในร่างกายแล้ว จะไปแย่งออกซิเจนโดยไปรวมกับเฮโมโกลบิน (Hemoglobin) ซึ่งเป็น สารที่อยู่ในเม็ดเลือดแดง กลายเป็น คาร์บอกซีเฮโมโกลบิน (Carboxyhemoglobin) หรือการสูดสารประกอบของตะกั่ว (Tetraethyl Lead) เข้าร่างกาย ยิ่งจำนวนรถยนต์ของกรุงเทพมหานครหรือเมืองใหญ่ ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ บางส่วนจะถูกปล่อยออกสู่สิ่งแวดล้อมในกรุงเทพ และบางส่วนจะเจือปนเข้าไปในร่างกายของคนในเมืองหลวงโดยทางลมหายใจ ส่วนที่ไม่ได้เข้าไปสู่ร่างกายของคนก็จะตกลงทับถมบนถนน หนทางและบริเวณต่าง ๆ ฝนก็จะชะเอาตะกั่วส่วนนี้ลงสู่แม่น้ำลำคลอง และเจือปน มีผลต่อระบบสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างยิ่งและพิษของสารตะกั่วที่มีต่อสุขภาพที่เห็นได้ชัดเจนมาก คือ นอนไม่ค่อยจะหลับ อารมณ์ไม่แจ่มใส เบื่ออาหาร น้ำหนักตัวลด ท้องผูก อาเจียน ปวดศีรษะ อ่อนเพลีย เหนืออกซิด โลหิตจาง ไตพิการ ทำลายเนื้อเยื่อสมอง ทำให้ปวดศีรษะ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพของสิ่งมีชีวิตจนถึงตายได้ นอกจากนี้ตะกั่วยังไปสะสมได้ในกระดูก ทั้งนี้เพราะตะกั่วมีลักษณะคล้ายแคลเซียมและสามารถสะสมในเนื้อเยื่ออ่อนได้ โดยเฉพาะในสมอง ไต และอวัยวะอื่น ๆ ได้ด้วย (ที่มา : ศจ. นพ. ดร.วิจิตร บุณยะโหดระชีวิตและสิ่งแวดล้อมใน <https://web.ku.ac.th/schoolnet/snet๖/envim/toI/toln.htm>)

นอกจากนี้แล้วการใช้พลังงานในภาคการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครนั้นเป็นตัวการในการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse gasses) ในรูปของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) มากที่สุด M.Barth & K.Bariboonsomsin พบว่าปัญหาการจราจรที่ติดขัดทำให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๓๐ M. Treiber, A. Kesting and C. Thiemann ได้ประมาณว่า คาร์บอนไดออกไซด์จะถูกปล่อยจากการเผาผลาญเชื้อเพลิงของรถ ๒.๔๐ กิโลกรัมต่อ ๑ ลิตรสำหรับเบนซิน และ ๒.๖๘ กิโลกรัมต่อ ๑ ลิตรสำหรับดีเซล ซึ่งก็จะทำให้ประมาณได้ว่าปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครทำให้มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงวันหนึ่ง ๆ ประมาณ ๑,๘๗๐ ตัน/วัน หรือ ๗๒๐,๐๐๐ ตัน ต่อปี ซึ่งเท่ากับว่าเราจะต้องปลูกป่าทดแทนเพื่อกักการปล่อยก๊าซเรือนกระจกถึง ๓๖,๐๐๐ ไร่ต่อปีทีเดียว

### ๑.๓ แนวทางการศึกษา

คำว่า “เมืองใหญ่” หมายความถึงเมืองที่มีประชากรมากกว่า ๑ ล้านคน โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร มีประชาชนอาศัยอยู่จำนวนมาก โดยเป็นคนที่มิอยู่ในทะเบียนบ้านจำนวน ๕,๖๙๖,๔๐๙ คน และมีประชากรแฝงอยู่อีกจำนวน ๓,๑๓๖,๔๒๗ คนซึ่งประเทศไทยเมืองที่จัดว่าเป็นเมืองใหญ่ มีจำนวน ๒๐ จังหวัด เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง ร้อยเอ็ด อุบลราชธานี อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา และนครสวรรค์ เป็นต้นปัญหาที่มีประชากรจำนวนมากทำให้เกิดความแออัดของการอยู่ร่วมกันในสังคม การดำเนินชีวิตจึงมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์และใช้ถนนในการเดินทาง โดยที่ผ่านมากการจราจรในการเดินทางในเมืองใหญ่มักกล่าวถึงสภาพการจราจรที่ติดขัดการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และใช้รถยนต์สาธารณะอีกจำนวนมากในแต่ละวัน แต่จำนวนถนนหรือเส้นทางการเดินทางมีจำนวนน้อยกว่ามาก ทำให้ไม่สอดคล้องกับการใช้รถใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้คนในเมืองใหญ่เกิดความทุกข์ร้อนจากการจราจรที่ติดขัด อันทำให้ความสูญเสียต่อสุขภาพกาย สุขภาพจิต และอาจถึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต รวมทั้งปัญหาจราจรดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคม ทางเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนจำนวนมาก

ทั้งนี้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ เป็นประเด็นปัญหาที่มีการเสวนาและหาทางแก้ไขปัญหามาเป็นระยะเวลาอันยาวนานและหลายรัฐบาลที่ผ่านมามีความพยายามในการแก้ไขปัญหารถติดดังกล่าว แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างจริงจัง ส่งผลให้สภาพจราจรติดขัดทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกปี

โดยคณะอนุกรรมการฯ ได้วางกรอบแนวทางการศึกษาไว้ ๓ ด้าน ได้แก่

- ๑) ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- ๒) ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่อื่น ๆ โดยใช้รูปแบบการแก้ไขของกรุงเทพมหานครเป็นแนวทาง
- ๓) ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยจากการจราจร

### ๑.๔ สภาพปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่ที่มีความสลับซับซ้อนของปัญหามาก เนื่องจากปริมาณการเดินทางที่มีมากถึง กว่า ๑๗ ล้านเที่ยวต่อวัน และนับวันจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่ถนนมีการพัฒนาไปอย่างช้า ๆ และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งปัญหาจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นนี้ เกิดจากปัญหาหลายประการ ที่พึงจะต้องพิจารณาแก้ไขปัญหารถติดดังกล่าว

คณะอนุกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษา และวิเคราะห์จากข้อมูลและปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจากมุมมองของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหารถติด อาทิ เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ทำให้ทราบถึงปัญหาการจราจรที่มีความซับซ้อนผู้คนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งผู้ขับขี่รถแท็กซี่

ผู้ใช้รถทั่วไป คนเดินถนน พ่อค้าแม่ค้าที่ขายของขวางการจราจร การหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมาย การก่อสร้างที่ไม่ได้มีระยะเวลาแล้วเสร็จชัดเจน ตลอดจนการขาดการประสานงานและบูรณาการในการทำงานร่วมกันและสามารถสรุปปัญหาได้เป็น ๖ มิติ ดังนี้

- ๑) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Administration)
- ๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management)
- ๓) ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit)
- ๔) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement)
- ๕) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User)
- ๖) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction)

๑) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Administration)

๑.๑) ภาครัฐยังขาดนโยบายที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยจะเห็นได้ว่าแต่เดิมหน่วยงานที่แก้ปัญหารถจราจรจะเป็นระดับสำนักงานเทียบเท่าระดับปลัดกระทรวงคือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก แต่ต่อมาได้มีการปรับลดระดับงานแก้ปัญหารถจราจรเป็นเพียงระดับกองภายใต้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คือกองจัดระบบจราจรทางบก ซึ่งมีภาระหน้าที่ที่จะต้องวางแผนศึกษาปัญหาและแก้ไขปัญหารถจราจรทั้งประเทศ ดังนั้นการแก้ปัญหารถจราจรจึงเป็นเพียงการแก้ไขเฉพาะหน้า เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ซึ่งถูกปรับลดลง ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหา นอกจากนี้แล้วแผนงานการแก้ไขปัญหารถจราจรต่างๆมักจะติดขัดด้วยงบประมาณ การแก้ปัญหาก็จะเป็นการแก้ปัญหาแบบเฉพาะหน้าเสียส่วนใหญ่ และบางครั้งการแก้ไขปัญหาก็ยังต้องรองงบประมาณ

๑.๒) การขาดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ประสานงาน ที่มีอำนาจสั่งงานเพื่อการแก้ปัญหารถจราจรแบบเบ็ดเสร็จ และที่ต้องปฏิบัติงานเพื่อแก้ปัญหารถจราจรต่อเนื่อง ๒๔ ชั่วโมง เพื่อประสานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบงานจราจรในแต่ละหน่วยงาน ให้การทำงานในการแก้ปัญหารถจราจรสอดคล้องกันและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน รวมทั้งให้เป็นศูนย์กลางการรับแจ้งเหตุจากพี่น้องประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนในส่วนของกรุงเทพมหานครการแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ภายใต้การกำหนดนโยบายของคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ที่มีอยู่เดิม ภายใต้การทำงานร่วมกันของกระทรวงมหาดไทย (กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร ) กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท)

ในส่วนของการปฏิบัติงาน หน่วยงานผู้ปฏิบัติงานจราจรและมีอำนาจหน้าที่ในการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง คงให้ใช้หน่วยงานเดิมที่สังกัดอยู่ในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.หรือ บก.๐๒) ร่วมกับ สนข. โดยทำการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อการแก้ปัญหารถจราจรแบบทันทีรวดเร็ว รวมไปถึงการประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุขปโภคที่ก่อให้เกิดปัญหารถจราจร เช่น การไฟฟ้า การประปา โทรศัพท์ เป็นต้น ซึ่งการ

แก้ปัญหาจราจรที่ผ่านมา หน่วยงานต่างๆ ยังปฏิบัติหน้าที่แบบต่างคนต่างทำ ไม่มีแผนงานและการสร้างระบบการทำงานร่วมกัน จึงทำให้ขาดการเชื่อมต่อของแต่ละพื้นที่หรือแต่ละจังหวัด ไม่มีการประสานงานอย่างบูรณาการที่สำคัญขาดงบประมาณและขาดการสั่งการทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดได้อย่างเป็นรูปธรรม

ส่วนการแก้ปัญหาจราจรในเมืองอื่นๆ นอกจากกรุงเทพมหานคร อนุกรมการฯ ได้พบว่าคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (คจร.) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานอนุกรมการฯ โดยมีส่วนงานภูมิภาคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรมการฯ รูปแบบโครงสร้างคณะอนุกรมการฯ เป็นรูปแบบการประชุมแก้ปัญหาจราจรเฉพาะหน้างบประมาณและการสั่งการเป็นของแต่ละหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งขาดความคล่องตัว เนื่องจากหน่วยงานส่วนภูมิภาคยังคงต้องดำเนินการตามนโยบายและของงบประมาณจากส่วนกลาง บางครั้งกว่าที่งบประมาณจะได้รับก็ไม่ทันต่อเหตุการณ์

### ๑.๓) ปัญหาการจราจรที่เกิดจากหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

(๑) งานจราจรมีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงานทำให้ที่ผ่านมาขาดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ประสานงานที่มีอำนาจสั่งงานเพื่อการแก้ปัญหาจราจร ที่ต้องปฏิบัติงานเพื่อแก้ปัญหาจราจรต่อเนื่อง ๒๔ ชั่วโมง เช่น

- สนข. ดูแลด้านนโยบาย และการประสานแผน แต่ไม่ใช่ผู้ดำเนินการ
- ตำรวจผู้ดูแลภาพรวมคือ กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.๐๒) และสำหรับแต่พื้นที่คือสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่
- เกิดอุบัติเหตุตำรวจไม่มีรถยก ต้องประสานหน่วยงานอื่น กว่าจะประสานขอรถยกมารถก็ติดแล้ว
- ป้ายรถประจำทางมีคณะกรรมการเป็นผู้ดูแล การจับรถประจำทางจอดนอกป้ายทำได้ยาก เนื่องจากจะกระทบต่อผู้โดยสารและต่อการจราจร

### (๒) ปัญหาของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

- จำนวนเจ้าหน้าที่จราจรไม่เพียงพอ ไม่สอดคล้องกับภารกิจ
- ขาดการประสานงานการแก้ปัญหาจราจรที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากสภาพปัญหาจราจรคาบเกี่ยวหลายพื้นที่
- ฝ่ายนโยบายสั่งการแล้วขาดการติดตามการแก้ปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง
- ไม่มีผู้มีอำนาจสั่งการในเชิงปฏิบัติงาน อย่างต่อเนื่อง เต็มเวลา
- เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานกตัญญูแค้นไฟหรือควบคุมการจราจรยังขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ และความใส่ใจในการแก้ปัญหาจราจร
- เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่รับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ ไม่มีวิสัยทัศน์ในการแก้ปัญหาจราจรและไม่มีความกล้าหาญที่จะเสนอปัญหาต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อแก้ปัญหาจราจร คงปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายหรือตามคำสั่ง ทั้ง ๆ ที่พบเห็นปัญหาอยู่ทุกวัน แต่ไม่สามารถนำเสนอแก้ปัญหาจราจรได้

- เจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ปล่อยปละลเลย และปล่อยให้ร้านค้าตั้งบนทางเท้าและตามตรอก ซอกซอยต่าง ๆ จนไม่สามารถใช้เป็นทางเดินสัญจรเดินเท้าได้ จนประชาชนต้องมาเดินบนพื้นที่ถนน

๑.๔) ปัญหาของการกำหนดข้อบังคับจราจรและการติดตั้งป้ายหรือสัญญาณจราจรที่แยกหน่วยกันทำงาน กล่าวคือเจ้าพนักงานจราจรจะเป็นผู้กำหนดข้อบังคับต่าง ๆ ส่วนผู้ติดตั้งจะเป็นหน่วยงานที่ดูแลถนน ซึ่งบางครั้งไม่อาจแก้ปัญหาจราจรในปัญหาที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าในทันทีทันใดได้ เพราะการประสานงานของหน่วยงานที่แตกต่างและคนละหน่วยงานกัน ทำให้การแก้ปัญหาจราจรไม่มีประสิทธิภาพ

๑.๕) ปัญหาเกิดจากอุบัติเหตุเฉี่ยวชน เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชนกัน ไม่อาจทำให้คู่กรณี สามารถแยกรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุได้ โดยเร็ว เพราะต้องรอพนักงานสอบสวนมาดูที่เกิดเหตุ และต้องรอเจ้าหน้าที่จากบริษัทประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีผู้เสียชีวิตไม่สามารถเคลื่อนย้ายผู้เสียชีวิตได้ ต้องรอแพทย์นิติเวชมาชันสูตรพลิกศพ การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งมีผลให้เกิดการจราจรติดขัดไปทั้งบริเวณและโครงข่ายใกล้เคียง

๑.๖) งบประมาณในการแก้ไขปัญหาการจราจรของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน จึงไม่สามารถใช้งบประมาณในการแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพหน่วยงานปฏิบัติ ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจรไม่มีงบประมาณเพียงพอในการซื้ออุปกรณ์จราจร ส่วนท้องถิ่นก็ติดขัดการจัดซื้ออุปกรณ์จราจรให้กับตำรวจที่รับผิดชอบ ดังที่ อนุกรรมการฯ ได้พบว่า การจัดซื้ออุปกรณ์เพื่อการทำงานจราจรหรือการแก้ปัญหาจราจรนี้ มีข้อขัดข้องจากข้อเสนอแนะของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ที่เห็นว่า ท้องถิ่นต่างๆ ไม่สามารถซื้ออุปกรณ์การใช้งานจราจรได้ เพราะสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเคยให้ความเห็นว่าการแก้ปัญหาการจราจรไม่ใช่หน้าที่ความรับผิดชอบของท้องถิ่นต่าง ๆ ทำให้ท้องถิ่นต่าง ๆ ไม่สามารถซื้ออุปกรณ์ช่วยงานจราจรในแต่ละท้องถิ่นได้

๑.๗) การบริหารจัดการเมื่อเกิดฝนตกน้ำท่วมขังเพราะช่องทางระบายน้ำอุดตัน ซึ่งจากการสำรวจ ในกรณีที่มีฝนตกหนักในกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ที่มักจะเกิดน้ำท่วมขังถนนสายต่างๆ ประจำ จำนวน ๗๐ จุด ในบริเวณ ๓๓ เขตของกรุงเทพมหานคร (ดูข้อมูลในภาคผนวก ๑) เป็นสาเหตุที่ทำให้การจราจรชะลอตัวและส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดปัญหาจราจรและรถติดตามมาทั่วกรุงเทพมหานคร หรือแม้แต่ในเมืองใหญ่อื่น ๆ และสาเหตุจากการที่ฝนตกหนักและทำให้น้ำท่วมขังเกิดจากท่อตัน น้ำไม่ระบาย น้ำท่วมขัง ไม่มีการแก้ปัญหาลอกท่อระบายน้ำ แก้ปัญหาท่ออุดตัน ไม่เปลี่ยนหรือขยายท่อระบายน้ำ ไม่แก้ปัญหาน้ำท่วมขังแบบยั่งยืนแก้ปัญหาแบบเอาตัวรอดไปวัน ๆ ไม่มีการชักซ้อมประสานแผนกันล่วงหน้า หรือมักจะมาลอกท่อกันตอนฝนตกแล้ว นอกจากนี้การสร้างถนนหรือซ่อมถนนให้สูงขึ้น ก็ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมบ้านของชาวบ้านซึ่งหนักกว่าเดิมทุกครั้งที่มีฝนตก

๑.๘) ปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น พายุไต้ฝุ่น ต้นไม้ล้ม เสาไฟฟ้าล้มซึ่งเป็นเหตุที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเหนือความคาดหมาย การแก้ไขปัญหา บางครั้งเกี่ยวโยงกันหลายหน่วยงาน การประสานงานยังมีปัญหา โดยเฉพาะหากเหตุเกิดนอกเวลา ราชการหรือกลางคืน การกำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้สั่งการยังขาดประสิทธิภาพและการจัดหาอุปกรณ์กู้ภัย ทำได้ช้า เนื่องจากขาดการซักซ้อมประสานงานกัน

๑.๙) ปัญหาการบริหารจัดการบริเวณหน้าโรงเรียนหน้าห้างสรรพสินค้าใหญ่ และ กรณีมีการจัดงานหรือกิจกรรมขนาดใหญ่ที่มีผู้คนไปเป็นจำนวนมาก อนุกรมมาธิการพบว่าบริเวณหน้า โรงเรียนขนาดใหญ่มักจะมีผู้ปกครองมาส่งนักเรียน และมีการจอดรถซ้อนคันกันทำให้บริเวณหน้า โรงเรียนเป็นคอขวด ซึ่งจะพบได้ว่าในขณะที่ปิดภาคเรียน การจราจรจะคล่องตัวมากกว่า ส่วนบริเวณหน้า ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ก็มักจะมีปัญหาบริเวณทางเข้า เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลปิ่นเกล้า ห้างเอ็มโพเรียม เป็นต้น นอกจากนี้เมื่อมีการจัดกิจกรรมขนาดใหญ่ก็ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ซึ่งเป็นปัญหาต่อการจราจร

## ๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management)

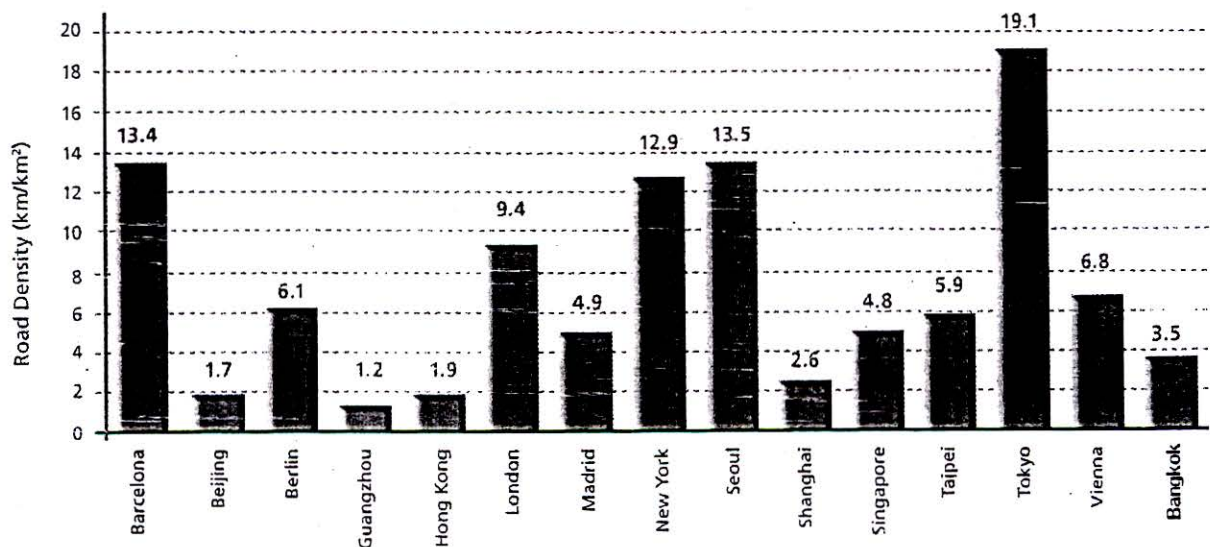
๒.๑) การเจริญเติบโตของเมืองแบบก้าวกระโดด การพัฒนาในด้านระบบขนส่ง มวลชนสาธารณะทั้งรถไฟฟ้าและรถโดยสารไม่เพียงพอ การก่อสร้างที่ล่าช้า ไม่ทันกับความเจริญเติบโตของเมือง การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑลโดยเฉพาะกรุงเทพมหานครมีผลผลิต อุตสาหกรรมถึง ๓ ใน ๔ ของผลผลิตประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับปรุงก่อสร้างถนนสายหลัก การพัฒนาด้านธุรกิจพาณิชย์กรรมในพื้นที่ชั้นใน ผลจากการก่อสร้างทางหลวงสายหลักสายรองรวมทั้ง การขยายเส้นทางการเดินทางให้ไกลออกจากศูนย์กลางของเมืองทำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปตาม แนวราบตามถนนสายหลักต่าง ๆ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนสุขุมวิท และถนนเพชรเกษม การขยายตัวของ เมืองในลักษณะนี้ส่งผลให้มีความต้องการการเดินทางจากแนวถนนสายหลักต่าง ๆ วิ่งเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ระบบขนส่งสาธารณะหลักไม่สามารถให้บริการและเข้าถึงย่านที่อยู่อาศัย ชานเมืองที่จะต้องเดินทางมาทำงานในเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เป็นหลัก นอกจากนี้การที่ประชาชนไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัยและการให้บริการ เช่น ไม่อาจ กำหนดเวลาเดินทางที่แน่นอนได้ จำนวนรถไม่พอบริการในช่วงเวลาเร่งด่วน ความแออัดในชั่วโมงเร่งด่วน สภาพรถส่วนหนึ่งชำรุดทรุดโทรม ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง การบริการของพนักงานคนขับที่ขับรถ เร็วนำหวาดเสียวและเกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ และพนักงานเก็บเงินก็ยังคงขาดความรับผิดชอบต่อไม่มีมรรยาท ทำให้ประชาชนทั่วไปไม่ไว้วางใจในการใช้บริการที่ไม่ได้มาตรฐานดังกล่าว แม้ว่าปัจจุบันรัฐบาลและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะให้ความสำคัญและพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ก็ยังไม่เพียงพอให้เกิดความ พึงพอใจแก่ประชาชนได้ ซึ่งประเด็นนี้ก็เป็นสาเหตุหนึ่งให้ประชาชนเมื่อมีรายได้ระดับหนึ่งก็จะซื้อรถยนต์ก่อน สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากในปัจจุบัน

๒.๒) ปัญหาปริมาณรถยนต์มากกว่าพื้นที่ถนนที่มีจำนวนจำกัด จากข้อมูลกรมขนส่งทางบก พบว่า ปี ๒๕๕๘ มีปริมาณรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครมากกว่า ๙ ล้านคัน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นปีละประมาณ ร้อยละ ๕

ตารางที่ ๑ ข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร ของกลุ่มสถิติการขนส่ง  
กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘)

ปี พ.ศ.	จำนวนรถจดทะเบียนสะสม	เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา
ปี พ.ศ. ๒๕๕๖	๘,๒๑๖,๘๕๙ คัน	-
ปี พ.ศ. ๒๕๕๗	๘,๖๕๑,๑๗๒ คัน	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕.๒๙
ปี พ.ศ. ๒๕๕๘	๙,๐๑๘,๕๙๔ คัน	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔.๒๕

ในขณะที่จากข้อมูลสถิติของกรุงเทพมหานครพบว่าในปัจจุบันกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด ๑,๕๖๘.๗ ตารางกิโลเมตร ความยาวของถนนในกรุงเทพมหานครมีประมาณ ๕,๔๐๐-๕,๕๐๐ กิโลเมตร ซึ่งตามมาตรฐานสากลการวัดความเพียงพอของถนนจะคิดเทียบจาก ค่าความหนาแน่นถนน (Road Density) โดยคิดความยาวถนนต่อพื้นที่เมือง ซึ่งกรุงเทพมหานครจะมีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ ๓.๕ ในขณะที่มหานครใหญ่ในโลก เช่น มหานครโตเกียว จะมีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ ๑๙.๑ และมหานครนิวยอร์ก และมหานครลอนดอน มีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ ร้อยละ ๑๒.๙ และร้อยละ ๙.๔ ตามลำดับซึ่งแสดงให้เห็นว่าความหนาแน่นของถนนของกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับต่ำมากเมื่อเทียบกับมาตรฐานต่างประเทศ

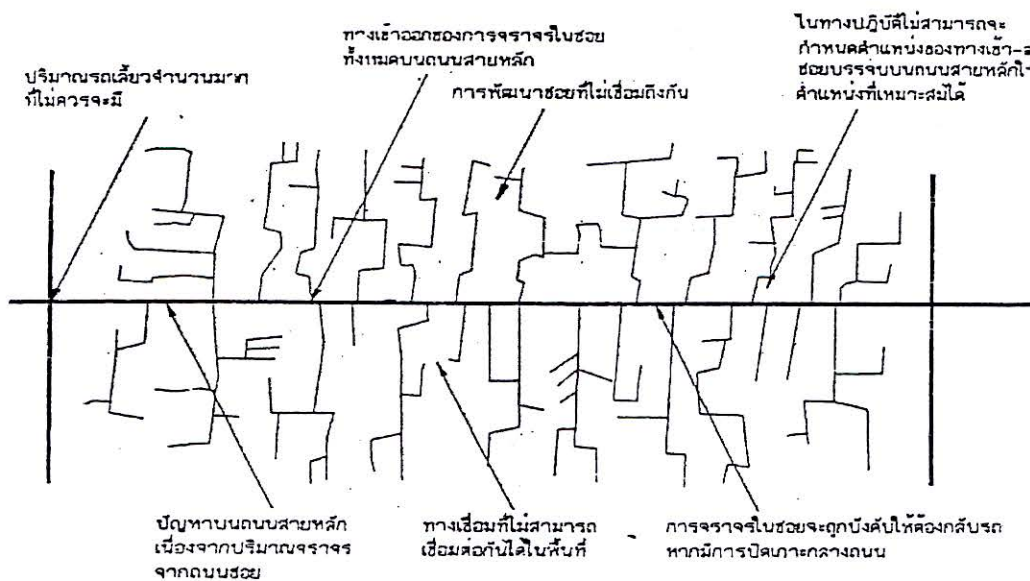


รูปที่ ๑ ความหนาแน่นถนน (Road Density) ของเมืองใหญ่ในประเทศต่างๆ

(ที่มา : Key Transport Statistic of World Cities, Dr.Pan Di, ๒๐๑๓)

จากข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการขนส่งและจราจร (สนข.) ความต้องการในการเดินทางของประชาชนชาวกรุงเทพมหานครมีมากกว่า ๑๗ ล้านเที่ยว-คน/วัน ถนนหลายสายมีปริมาณจราจรหนาแน่นเกินขีดความสามารถของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรได้ อาทิ สุขุมวิท พหลโยธิน เพชรบุรี พระรามที่ ๔ ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ถนนที่ผ่านสะพาน เช่น สมเด็จ พระปิ่นเกล้าฯ และสะพานพระเจ้าตากสิน เป็นต้น สภาพและลักษณะของถนนหรือพื้นผิวจราจรที่ไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร ลักษณะของถนนที่มีสภาพเป็นคอขวดตามสะพานและถนน เชื่อมต่าง ๆ ทำให้การไหลของจราจรไม่คล่องตัวและเกิดการแออัดของยวดยาน สิ่งเหล่านี้ล้วนมี ความสัมพันธ์และกระทบกันอย่างเป็นระบบต่อปัญหาจราจร (รถติด) นอกจากนี้แล้วการขยายตัวของ เมือง ความสามารถในการเวนคืนที่ดินเพื่อขยายถนนหรือตัดถนนใหม่ที่ทำได้ยาก ใช้เวลาการก่อสร้าง นานเกินสมควรและระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เชื่อมต่อและครอบคลุม กอปรกับค่านิยมของคนไทย ที่นิยมเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชน ทั้งนี้ ยังไม่รวมรถที่จดทะเบียน จังหวัดอื่นที่เข้ามาวิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น รถที่จดทะเบียนในเขตปริมณฑล ไม่ว่าจะเป็น นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ หรือแม้แต่รถที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่น ๆ ที่เข้ามาวิ่งสัญจรไป-มา ซึ่งล้วนแต่ เป็นปัจจัยในการเพิ่มจำนวนรถและปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครให้มากขึ้นทั้งสิ้น

๒.๓) ปัญหาผังเมืองและโครงข่ายถนนที่ไม่สมบูรณ์ กรุงเทพมหานครมีพื้นที่จำนวนมาก เป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) คือ พื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลักและถนนสายรอง ขนาดถนนกระจายการจราจร (Distributor Road) ซึ่งจะทำหน้าที่กระจายการจราจรจากพื้นที่ปิดล้อมไปสู่ ถนนสายหลัก หรือการจราจรระหว่างถนนสายหลักและสายรองถนนสายต่าง ๆ และตามถนนในตรอกซอย ไม่เชื่อมต่อกันอีกหลายสาย ทำให้การจราจรไม่สามารถระบายการเดินทางให้เกิดความคล่องตัว



รูปที่ ๒ โครงข่ายถนนแบบ “ก้างปลา”

๑

โครงข่ายถนนสายหลักต่างๆในกรุงเทพมหานคร จะมีลักษณะทางกายภาพเป็น “ก้างปลา” โดยมีถนนสายหลักเป็นแกนกลาง เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรเกษม ถนนลาดพร้าว ถนนสุขุมวิท เป็นต้นถนนเหล่านี้จะมีตรอกซอยเป็นลักษณะของก้างปลาอยู่ตลอดเส้นทาง ส่งผลให้พื้นที่พักอาศัยในตรอกซอยต่างๆ ไม่มีทางออกจากพื้นที่ไปยังทิศทางใด ๆ อื่นนอกจากปากซอยในชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าการจราจรจาก ตรอกซอย ซึ่งเปรียบเสมือนก้างปลาจะเทปริมาณจราจรทั้งหมดเข้าสู่ถนนสายหลัก การเทปริมาณจราจรออกสู่ถนนสายหลักพร้อม ๆ กันจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและที่เกาะกลางถนนซึ่งมีจุดกลับรถซึ่งจะสังเกตเห็นมีแถวของรถจอดรอเป็นจำนวนมาก บางครั้งแถวของรถจอดรอดังกล่าวอาจยื่นออกมาขวางช่องทางเดินรถอื่นทำให้เกิดปัญหาคอขวด และมีรถจำนวนมากพยายามตัดกระแสรถในทางตรงเพื่อกลับรถ เช่นเดียวกับในช่วงเย็นที่การจราจรทั้งหมดจะเข้าสู่ถนนสายหลักเพื่อเดินทางกลับ

๒.๔) ปัญหาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากแปลงเกษตรกรรมขนาดใหญ่มาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเมืองโดยไม่มี การวางแผนรองรับอย่างเหมาะสม ทำให้มีตรอกซอยจำนวนมาก และปัญหาเมืองขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมไม่สิ้นสุด สังเกตได้จากมีการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางการค้า หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม จะเกาะไปตามแนวถนน และแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และทางด่วนหรือทางพิเศษ ทำให้ปริมาณจราจรหนาแน่นที่จำเป็นต้องเข้าสู่ทางสายหลัก

นอกจากนี้ การพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินริมทางและการทำกิจกรรมดึงดูดลูกค้าอื่น ๆ ที่ผุดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ตลาดนัดริมทาง นิคมอุตสาหกรรม สนามกีฬา ห้างสรรพสินค้า เป็นต้นยังไม่มี การบังคับใช้ให้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรจากการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่อย่างจริงจัง ปัญหาทุกอย่างจะถูกผลักภาระมาสู่ถนน

๒.๕) ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรอันเนื่องมาจากสภาพกายภาพของถนนและภูมิศาสตร์ ก็เป็นปัญหาหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ได้แก่ ถนนแคบ, คอขวด, ทางร่วมทางแยก, จุดตัดรถไฟ ปัญหาพื้นผิวการจราจรไม่เรียบ (ผาท่อระบายน้ำ, ถนนไม่เรียบ เป็นหลุม ขรุขระ พื้นถนนแตก) นอกจากนี้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นแบบกระจายทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ซึ่งกรุงเทพมหานครจะถูกแบ่งด้วย แม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ออกเป็นสองฝั่ง การเดินทางจะต้องใช้สะพานและสะพานต่างๆเหล่านี้มักจะเป็น “คอขวดของการเดินทาง” อยู่เสมอ ดังนั้นจึงเกิดปัญหาความหนาแน่นของการจราจรบนสะพานต่างๆ กล่าวคือ มี ช่องการจราจรบนสะพานน้อยกว่าถนนที่มาต่อเชื่อมเกิดปัญหาจราจรติดขัดที่คอสะพานในแต่ละวัน อาทิ สะพานกรุงธนบุรี ซึ่งเชื่อมระหว่างฝั่งธนบุรีกับฝั่งพระนคร มีช่องจราจร บนสะพานขาเข้า ๒ช่องทาง ขาออก ๒ช่องทางในเวลาเช้า แต่ถนนสิรินธร ซึ่งป้อนการจราจรขึ้นสะพานมีถึง ๕ ช่องทางจราจร ทำให้รถเบียดแย่งทางกันในอัตราส่วน ๕ : ๒ เกิดการติดขัด(หนังสือ ๑๐๐ปี กรุงเทพมหานคร ปี ๒๕๕๑)

๒.๖) ปัญหาความล่าช้าของแผนแม่บทการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ปัจจุบันเรามี สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสิ้น ๒๒ แห่ง แต่หากไม่รวมกับสะพานที่ต้องเสียเงินคือ สะพานพระราม ๙ หรือทางด่วนเฉลิมมหานคร จะทำให้เหลือสะพานเพียง ๒๑ แห่ง ซึ่งไม่เพียงพอต่อการใช้งาน เนื่องจากผลของการขยายตัวเมืองทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วง ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕ - พ.ศ. ๒๕๗๔) ทั้งหมด ๑๑ สะพาน โดยแบ่งระยะเวลาออกเป็นช่วง ๆ ละ ๑๐ ปี วงเงิน ๕๐,๕๓๐ ล้านบาท โดยใน ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๕๕ - พ.ศ. ๒๕๖๔) มีจำนวน ๙ โครงการ วงเงิน ๔๘,๙๕๐ ล้านบาท คือ

(๑) โครงการสะพานเกียกกาย วงเงิน ๙,๑๐๐ ล้านบาท ตัวสะพานจะเชื่อมถนนทหารจากบริเวณแยกเกียกกาย กับถนนซอยเจริญสุขนิทวงศ์ ๙๒ ไปจนถึงคลองบางอ้อ และลากยาวจากถนนเจริญสุขนิทวงศ์ (ถนนระดับพื้นดิน) เชื่อมไปถึงถนนเลียบริมทางรถไฟสายใต้ ส่วนฝั่งเกียกกายจะมีทางยกระดับต่อเชื่อมไปถึงถนนกำแพงเพชรเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณสะพานข้าม ทั้งกรุงเทพฯ และสะพานพระราม ๗ และเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ที่จะเปิดให้บริการในปลายปี ๒๕๕๙ โดยขณะนี้โครงการมีความพร้อมในการก่อสร้าง และมีกรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๒) โครงการสะพานพระราม ๒ เชื่อมระหว่างถนนพระราม ๒ ฝั่งธนบุรี กับถนนพระราม ๓ ฝั่งพระนคร ทำให้เกิดโครงข่ายที่ลัดตรงจากถนนพระราม ๒ ใกล้กับจุดตัดถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักด้านทิศตะวันตก ให้สามารถเชื่อมกับถนนพระราม ๓ ใกล้กับแยกตัดกับถนนตก ที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ธุรกิจภายในตัวเมืองได้โดยตรง ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรของสะพานพระราม ๙ สะพานกรุงเทพ และสะพานพระราม ๓ วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๓) โครงการสะพานสมุทรปราการ ประกอบด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และถนนต่อเชื่อมระหว่างถนนทางหลวงชนบทเลียบริมคลองสรรพสามิตทางด้านตะวันตก กับถนนสุขุมวิท ทางด้านตะวันออกใกล้กับเมืองโบราณ จะเพิ่มโครงข่ายทางเลือกการเดินทางให้พื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพฯ ช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรบนสะพานกาญจนาภิเษก วงเงิน ๑๙,๔๓๗ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๓๗ กิโลเมตร) กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๔) โครงการสะพานปทุมธานี ๓ ประกอบด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และถนนรังสิต-ปทุมธานี ด้านตะวันออก ผ่านตัวจังหวัดปทุมธานี ทำให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในแนวตะวันออก-ตะวันตกทั้ง ๒ ฝั่ง วงเงิน ๑,๘๒๐ ล้านบาท (รวมโครงข่ายถนน ๑๐.๕ กิโลเมตร) กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๕) โครงการสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม เชื่อมต่อระหว่างถนนมหาพฤฒาราม ฝั่งพระนคร กับถนนลาดหญ้าในฝั่งธนบุรี ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระปกเกล้า เพิ่มทางเลือกโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ชั้นในวงเงิน ๔,๗๖๔ ล้านบาท กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๖) โครงการสะพานสามโคก เป็นโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และโครงข่ายถนนต่อเชื่อมถนนวงแหวนรอบนอกด้านทิศตะวันตก กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ด้านทิศตะวันออก ทำให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทั้ง ๒ ฝั่งโดยสมบูรณ์วงเงิน ๕,๑๙๒ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๙.๔ กิโลเมตร) กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๗) โครงการสะพานทำนายนนท์เชื่อมระหว่างถนนทำนายนนท์-วัดโบสถ์ ทางด้านตะวันตก และถนนประชากรราษฎร์ ทางด้านตะวันออก ในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี วงเงินในการดำเนินการ ๘๐๐ ล้านบาท กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ขณะนี้เปิดใช้งานแล้ว

(๘) โครงการสะพานราชวงศ์ - ทำดินแดง เชื่อมระหว่างถนนราชวงศ์ ฝั่งพระนคร และถนนทำดินแดง ฝั่งธนบุรี บริเวณปลายสะพานเป็นย่านธุรกิจการค้าและที่อยู่อาศัยหนาแน่นวงเงินในการดำเนินการ ๘๓๗ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

(๙) โครงการสะพานถนนจันทน์-เจริญนคร เชื่อมระหว่างถนนเจริญนคร ฝั่งธนบุรีกับถนนจันทน์ ฝั่งพระนคร ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานกรุงเทพ และสะพานพระราม ๓ วงเงิน ๔,๐๐๐ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

ส่วนแผนการดำเนินระยะ ๑๐ ปีหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๕ - พ.ศ. ๒๕๗๔) จำนวน ๒ สะพาน คือ

(๑) โครงการสร้างสะพานสนามบินน้ำ ต่อเชื่อม ระหว่างถนนราชพฤกษ์ ทางด้านตะวันตก และถนนสนามบินน้ำ ทางด้านตะวันออก ช่วยกระจายปริมาณการจราจรจากสะพานพระนั่งเกล้า และสะพานพระราม ๔ (วงเงินดำเนินการ ๑,๕๘๐ ล้านบาท) มีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้รับผิดชอบ

(๒) โครงการสะพานบางกะเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรให้ความเห็นว่าแม้ว่าปริมาณการจราจรที่มาใช้สะพานจะมีเป็นจำนวนมากและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับสูง แต่ไม่ควรจัดให้อยู่ในแผนการดำเนินการเนื่องจากมีความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการต่ำ เพราะตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่มีกฎหมายควบคุมอย่างเข้มงวดและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูง

โครงการเหล่านี้มักจะถูกการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง และมีความล่าช้าจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามรัฐควรเร่งหาข้อยุติว่าจะดำเนินการอย่างไรโดยเร็ว เพราะยังซ้ำปัญหาการจราจรยิ่งทวีมากขึ้นและ ค่าก่อสร้างก็จะสูงขึ้นด้วย

๒.๗) ปัญหาการจราจรเกิดจากรถไฟวิ่งผ่านเมือง โดยในกรุงเทพมหานคร มีสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางการเดินทางทางรถไฟ มีแนวเส้นทางไปทางทิศเหนือ ทิศตะวันออก และทิศตะวันตก โดยเส้นทางหลักทั้ง ๓ แนว มีบางช่วงอยู่ภายในเมือง คือ ช่วง หัวลำโพง-ดอนเมือง ช่วงยมราช-มักกะสัน - คลองตัน ช่วงมักกะสัน - ท่าเรือคลองเตย ซึ่งทั้ง ๓ เส้นทางจะตัดกับถนนหลักสายสำคัญจำนวนมาก และจุดตัดเหล่านี้ มีจำนวนขบวนรถไฟ และจำนวนรถยนต์วิ่งผ่านจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดเมื่อต้องหยุดให้ขบวนรถไฟวิ่งผ่าน ปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากการเดินทางของรถไฟเข้าออกเมืองที่จะต้องนำมาพิจารณาในการจัดการจราจรที่สำคัญคือเส้นทางสายทิศเหนือ ซึ่งมีจุดตัดกับถนนสายหลัก ๑๔ แห่ง จุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนสายหลักได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมากเช่นที่ถนนศรีอยุธยา มีรถไฟวิ่งผ่านถึงประมาณ ๔๐ ขบวนต่อวัน

ข้อมูลขบวนรถไฟที่เดินทางเข้าออกเมืองของกรุงเทพฯ มีดังนี้

- ขบวนรถไฟ เข้า กรุงเทพฯ จำนวน ๖๙ ขบวน / วัน
- ขบวนรถไฟ ออก กรุงเทพฯ จำนวน ๖๙ ขบวน / วัน
- ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า มีขบวนรถไฟเฉลี่ย ๑ ขบวน ทุก ๑๑ นาที หรือ ๖ ขบวน/ชั่วโมง
- ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น มีขบวนรถไฟเฉลี่ย ๑ ขบวน ทุก ๘ นาที หรือ ๖ ขบวน/ชั่วโมง

หากการกั้นรถไฟใช้เวลาครั้งละ ๔ นาทีต่อขบวน ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจะเสียเวลาถึง ๒๔ นาที และช่วงเย็นจะเสียเวลาถึง ๒๘ นาที สำหรับเวลาที่ต้องเสียไปกับการกั้นทางรถไฟ หรืออาจกล่าวได้ว่าเวลาสำหรับรถยนต์ที่จะตัดผ่านทางรถไฟจะเหลือไม่ถึง ๑๐ นาที กรณีเปิดสัญญาณไฟแบบ ๔ จังหวะ อันทำให้เกิดจราจรติดขัดอย่างหนักที่บริเวณจุดตัดดังกล่าวในปัจจุบัน และส่งผลกระทบต่อโครงข่ายทางแยกใกล้เคียง

๒.๘) สภาพปัญหาการบริหารจัดการจราจรบนทางด่วน (ทางพิเศษ) โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีสาเหตุสำคัญที่เกิดขึ้น ดังนี้

(๑) บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางด่วน มีปัญหาและอุปสรรคบริเวณหน้าด่านๆ ที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัด มีท้ายแถวยาวสะสมโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น มีสาเหตุมาจากผู้ใช้ทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ขับรถมาทางช่องทาง Easy pass (ETC) แล้วมาเบียดแทรกเข้าช่องทางจ่ายเงินสด (MTC) ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และผู้ใช้ทางไม่จ่ายเงินค่าผ่านทางพิเศษ

(๒) บริเวณบนทางด่วน มีปัญหาและอุปสรรคบนทางด่วนมีสาเหตุมาจากผู้ใช้ทางนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งานมาใช้ เช่น ยางแตก น้ำมันหมด ล้อหลุด และเบรคแตก และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ขับรถความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบรรทุกน้ำหนักเกิน และบรรทุกสิ่งของโดยไม่ปกคลุมให้มิดชิดขึ้นมาใช้ทางพิเศษทำให้เกิดอุบัติเหตุ และกรณีเกิดอุบัติเหตุแล้ว มีผู้เสียชีวิตต้องใช้เวลาในการเคลื่อนย้ายนาน เนื่องจากต้องรอปพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่นิติเวชมาตรวจสอบในที่เกิดเหตุ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบนทางด่วน

(๓) ปัญหาคอขวดบนทางด่วน จะเกิดขึ้นในบริเวณเหล่านี้

- ในบริเวณจุดทางแยกที่เป็นช่วงเชื่อมต่อทางและจุดช่วงทางขึ้น ซึ่งปัญหาเกิดจากการจราจรที่เข้ามาหลายช่องจราจร ในขณะที่ช่องทางหลักมีเพียง ๓ ช่องจราจร และเกิดจากการรวมกันของรถที่เข้ามาเชื่อมเส้นทางอย่างไม่เป็นระเบียบมีการเบียดแซงกัน ทำให้การเคลื่อนตัวได้ช้าและทำให้จำนวนรถมากขึ้นจนการจราจรบนทางด่วนติดขัด

- ส่วนช่วงทางลงจะเกิดขึ้นในกรณีแถวคอยรถทางลงสั้นขึ้นมาบนทางด่วนก็จะทำให้เกิดปัญหาการเบียดแซงบริเวณจุดแยกทางลง บางครั้งใช้ช่องจราจรทางตรงเพื่อเบียดแซงทำให้รถทางตรงไปไม่ได้

- ปัญหาขาดการระบายรถอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอ่ยให้เกิดการเบียดแซงกันทำให้รถเคลื่อนตัวได้ช้า และขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน ซึ่งพบว่ากรณีแถวคอยรถขึ้นมาบนทางด่วนเกิดจากการระบายด้านพื้นล่างด้วย ดังนั้นจึงต้องมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด

- ขาดการประชาสัมพันธ์ทั้งบนทางด่วนและทางยกด้านพื้นราบ กรณีรถติดบนทางด่วน ควรแนะนำเส้นทางให้ผู้ขับขี่ทราบ เช่น ใช้การประชาสัมพันธ์ทางเสียงผ่านลำโพง เป็นต้น

(๔) บริเวณทางลงด่วนปัญหาเกิดจากการจราจรที่บริเวณทางแยกจุดตัดถนนด้านล่างซึ่งมีการจราจรติดขัด ทำให้รถที่จะลงในบริเวณดังกล่าวไม่สามารถลงได้จึงมีท้ายแถวสะสมขึ้นมาบนทางพิเศษ

(๕) เส้นทางด่วนมีการเชื่อมต่อเส้นทางที่ไม่สมบูรณ์ ได้แก่ เส้นทางพิเศษศรีรัช-กาญจนภิเษกเส้นทางดังกล่าวถ้ามาจากกาญจนภิเษกเมื่อมาสุดเส้นทางที่จุดบรรจบทางพิเศษศรีรัช (จุดใกล้ทางลงจุดจักร) จะไม่สามารถแยกขวาไปทางด่วนศรีรัชด้านเหนือคืองามวงศ์วาน-แจ้งวัฒนะ-บางปะอิน ได้ จึงเป็นสิ่งที่ทำให้เห็นว่าโครงการก่อสร้างขาดการวางแผนที่ดี เช่นเดียวกับกรณีรถไฟสายสีม่วงเตาปูน-บางใหญ่ ที่เกิดปัญหาขาดการเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินที่สถานีบางซื่อ

๒.๙) ถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ๑๕ สายจากการศึกษาของคณะอนุกรรมการพบว่า และจากข้อมูลศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.จร.) กรุงเทพมหานครมีถนนที่มีปัญหาการจราจรมากที่สุด ๑๕ สาย ดังนี้

(๑) ถนนลาดพร้าว (แยกลาดพร้าว-แยกแฮปปี้แลนด์)

(๒) ถนนพระราม ๔ (แยกหัวลำโพง-แยกพระราม ๔)

(๓) ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต ถนนพระราม ๑ (แยกบางนา-แยกพงษ์พระราม)

(๔) ถนนรัชดาภิเษก ถนนอโศกดินแดง ถนนอโศกมนตรี (แยกประชานุกูล-แยกรัชดาพระราม๔)

(๕) ถนนรามคำแหง ถนนพระราม ๙ ถนนจตุรทิศ (แยกคลองเจ๊ก - แยกรามคำแหง-ถนนจตุรทิศ)

(๖) ถนนพหลโยธิน ถนนเกษตร - นวมินทร์ (อนุสาวรีย์ชัยฯ - สะพานใหม่ และ แยกเกษตรศาสตร์ - แยกนวมินทร์)

(๗) ถนนสาทรเหนือและสาทรใต้ ตลอดสาย

(๘) ถนนราชดำเนิน สะพานพระปิ่นเกล้าฯ ถนนบรมราชชนนี และถนน คูขุนานลอยฟ้า (ลานพระราชวังดุสิต - แยกผ่านพิภพฯ - สุดเขตกรุงเทพมหานคร)

(๙) ถนนเพชรบุรี ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ (แยกอู่พงษ์ - แยกคลองตัน)

(๑๐) ถนนวิภาวดีรังสิต ตลอดสาย

(๑๑) ถนนแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด - หลักสี่

(๑๒) ถนนงามวงศ์วาน แยกแคราย - เกษตร

(๑๓) ถนนเพชรเกษม บางแค-วงเวียนใหญ่

(๑๔) ถนนพระราม ๒ แยกถนนกาญจนาภิเษก - ดาวคะนอง

(๑๕) ถนนรามอินทรา หลักสี่ - แยกกิโลเมตรที่ ๘

๒.๑๐) ปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดจาก งานก่อสร้างที่ล่าช้า และขาดการประสานงาน ทั้งด้านแผนงานต่างหน่วยงาน และการประสานงานจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างกับเจ้าพนักงานจราจร จากการศึกษาพบว่าเมื่อมีงานก่อสร้างเกิดขึ้น ปัญหาการจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและใกล้เคียงจะเกิดผลกระทบทันที ซึ่งหากการก่อสร้างล่าช้าก็ยิ่งทำให้ปัญหาเกิดยาวนานขึ้นตามกัน ในบางครั้งงานก่อสร้างของแต่ละหน่วยงานก็ไม่มีการวางแผนร่วมกันเพื่อให้งานก่อสร้างสามารถดำเนินการไปได้พร้อมถนนบางสายมีงานก่อสร้างโดยตลอด เพราะเป็นงานก่อสร้างของคนละหน่วยงาน เช่น งานสาธารณูปโภค เป็นต้น

นอกจากนี้การสร้าง ซ่อม ขยายถนน รวมถึงซ่อมและสร้างสาธารณูปโภค ทำงานแบบขาดความรับผิดชอบ วางอุปกรณ์และเครื่องมือ รวมถึงวัสดุก่อสร้างกีดขวางการจราจร และการไม่เร่งคืนพื้นที่ก่อสร้างทั้งที่การดำเนินการในส่วนนี้แล้วเสร็จไปแล้ว จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรที่มีผลกระทบกับการดำเนินชีวิตของประชาชนจำนวนมาก และการทำหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน จึงไม่สามารถใช้งบประมาณในการแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

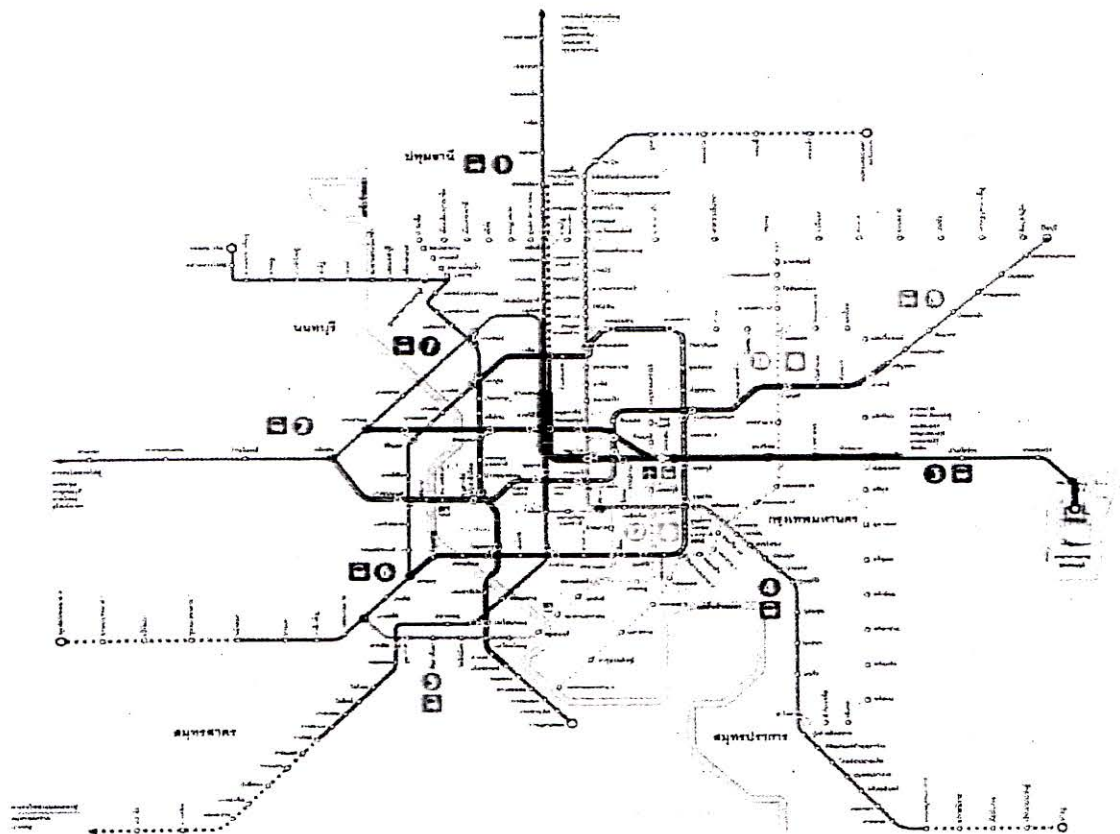
### ๓) ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit)

๓.๑) ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เพียงพอและขาดความเชื่อมั่น จากประชาชนสามารถแบ่งประเด็นปัญหาได้ ดังนี้

(๑) รถโดยสารแท็กซี่ อัตราค่าโดยสารแท็กซี่หรือระบบขนส่งสาธารณะแบบเหมาจ่ายในเมืองใหญ่อื่น ๆ ยังไม่เป็นที่พอใจให้เกิดการใช้ได้มาก โดยเมื่อเมื่อคิดจากอัตราค่าโดยสารแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร(ปัจจุบัน คิดค่าโดยสารแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ๑ กม.แรก ๓๕ บาท ระยะ ๑ - ๑๐ กม. กม.ละ ๕.๕๐ บาท ระยะ ๑๐ - ๒๐ กม. กม.ละ ๖.๕๐ บาท รถติดนาทีละ ๒ บาท) หากประชาชนทั่วไปซึ่งเดินทางเฉลี่ยเที่ยวละ ๑๐ กิโลเมตร เฉลี่ยเวลารถติดที่ ๕ นาที จะเป็นค่าโดยสาร

๙๕ บาทต่อเที่ยว เมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งน้ำมันลิตรละ ๒๓ บาท อัตราสูญเสียอยู่ที่ ๑๐ กิโลเมตรต่อลิตร การเดินทาง ๑ เที่ยว ๑๐ กิโลเมตรจะสูญเสียค่าใช้จ่าย ๒๓ บาท บวกค่าอื่นๆแล้วก็ไม่เกิน ๔๐ บาท เทียบกับความสะดวกสบายที่มากกว่า จึงทำให้ประชาชนยังนิยมที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่ และนำไปสู่ปัญหาจราจรในที่สุด

(๒) รถโดยสารสาธารณะปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งของรถโดยสารสาธารณะคือเรื่องของเวลาซึ่งมักจะควบคุมเวลาการเดินทางไม่ได้เนื่องจากเส้นทางรถโดยสารยังมีการจัดเส้นทางโดยสารแบบเส้นทางยาวจึงทำให้การควบคุมเวลาทำได้ยาก มารยาทการขับชื้อของพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ความสะอาดและอายุของรถโดยสารก็ยังเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่น สิ่งเหล่านี้ก็เป็นการผลักดันให้ประชาชนซึ่งพอมีรายได้ก็มักจะซื้อรถส่วนตัวเช่นกัน



โครงข่ายสายหลัก

๑	สายสีแดง	ธรรมศาสตร์-บางซื่อ-หัวลำโพง-มหาวิทยาลัย
๒	สายสีชมพู	ศาลาแดง-ตลิ่งชัน-บางซื่อ-มีกะทัน-หัวหมาก
๓	สายสีม่วง	บางซื่อ-พญาไท-มีกะทัน-สุรนคร
๔	สายสีเขียว	ท่าอากาศยาน-หมอชิต-สมุทรปราการ-บางปู
๕	สายสีเขียวอ่อน	ยศเส-บางหวี
๖	สายสีน้ำเงิน	ท่าพระ-บางซื่อ-หัวลำโพง-บางแค-พุทธมณฑลสาย ๔
๗	สายสีส้ม	บางใหญ่-บางซื่อ-ราชพฤกษ์
๘	สายสีส้ม	ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางกะปิ-มีนบุรี



โครงข่ายสายรอง

๑	สายสีชมพู	แคราย-ป่าเกร็ด-มีนบุรี
๒	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว-พัฒนาการท่าเรือ
๓	สายสีเทา	วิรัช-พระราม ๔-สะพานพระราม ๙
๔	สายสีฟ้า	ดินแดง-มีกะทัน-สาทร

รูปที่ ๓ โครงข่ายสายหลักและสายรองของแผนแม่บทรถไฟฟ้า

(๓) ระบบขนส่งทางราง ปัจจุบันรัฐกำลังเร่งที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยโครงข่ายเส้นทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๓ - พ.ศ. ๒๕๗๒) มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๒ เส้นทาง ระยะทางรวม ๔๙๕ กม. เป็นโครงข่ายสายหลัก ๘ เส้นทาง ได้แก่ โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train, CT) จำนวน ๒ เส้นทาง ร่วมกับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงก์ ๑ เส้นทาง รวมระยะทาง ๑๗๖ กิโลเมตร และโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit, MRT) จำนวน ๕ เส้นทาง ระยะทาง ๒๑๗ กิโลเมตร และโครงข่ายสายรอง ๔ เส้นทาง ระยะทาง ๑๐๒ กิโลเมตร

ซึ่งเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์จะทำให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของ กรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียง ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้ อย่างไรก็ตามในช่วงระหว่าง การก่อสร้างย่อมเกิดปัญหาการจราจรขึ้นอีกมากมาย โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างซึ่งต้องมีการเตรียมการ และวางแผนล่วงหน้าในการจัดการจราจร เร่งก่อสร้างทางเลี่ยงต่าง ๆ

(๔) เรือโดยสาร กรุงเทพมหานครมีแม่น้ำเจ้าพระยาแบ่งกลางและเส้นทาง เชื่อมไปพื้นที่เศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น นนทบุรี สะพานพระนั่งเกล้า สะพานพระราม ๕ สะพานพระราม ๗ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เกษะรัตนโกสินทร์ สะพานพุทธยอดฟ้า ท่าน้ำราชวงศ์ บางรัก สีลม ถนนตก สุขสวัสดิ์ พระประแดง เป็นต้น การเดินทางทางน้ำจะสามารถช่วยขนส่งผู้โดยสารไปจุดต่างๆได้รวดเร็ว และสามารถควบคุมเวลาได้ หากมีการพัฒนาให้มีความสะดวกและปลอดภัย แต่ปัญหาที่คณะอนุ กรรมการ พบคือความปลอดภัยยังอยู่ในระดับต่ำ ทั้งด้านท่าเรือ และตัวเรือ ท่าเรือบางแห่งไม่มีการ ปรับปรุงพัฒนา เช่น ท่าเรือบริเวณถนนตด



ประเทศไทย



นครพนม

รูปที่ ๔ ความปลอดภัยของท่าเรือเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

#### ๔) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement)

๔.๑) กฎหมายจราจรที่ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน และมีอัตราโทษที่ต่ำ ทำให้ประชาชนที่กระทำความผิด ไม่เกรงกลัวและไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งและจราจร เป็นต้นรวมทั้งขาดสภาพการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรต้องมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคปัจจุบัน

๔.๒) การติดตามการเสียค่าปรับทำได้ยาก ปี ๆ หนึ่งมีการออกใบสั่งจราจรไปประมาณ ๑.๖ ล้านใบ ในขณะที่ผู้มาเสียค่าปรับมีเพียงไม่ถึงร้อยละ ๒๐ คดีจราจรซึ่งมีอายุความเพียง ๑ ปี เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ทำผิดกฎจราจรไม่มีความเกรงกลัว ระบบตัดแต้มใบขับขี่แม้ว่าจะมีในกฎหมาย แต่ก็ไม่ได้ดำเนินการให้เป็นรูปธรรม

๔.๓) การบังคับใช้กฎหมายกระทำได้ยากเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การนำเทคโนโลยีมาช่วยก็ติดขัดด้วยงบประมาณ ปัจจุบันกำลังเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจออกใบสั่งมีจำนวนไม่เพียงพอ การเบียดกันคอสะพาน การเปลี่ยนช่องจราจรในที่คับขัน การฝ่าฝืนไฟสัญญาณ และการจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นประเด็นปัญหาที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร การนำเทคโนโลยีมาช่วยจำเป็นที่จะต้องจัดซื้อซึ่งค่อนข้างใช้งบประมาณมาก

#### ๕) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User)

๕.๑) ปัญหาของการขาดวินัยจราจร ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถยนต์สาธารณะ ที่จอดรถกีดขวางและจอดรถริมถนนตามอำเภอใจและการขับรถยนต์ไม่มีน้ำใจให้กับคนเดินถนน และยังใช้รถใช้ถนนแบบเห็นแก่ตัว เช่น วิ่งแซงเปลี่ยนช่องทางไม่เรียงเป็นลำดับก่อนหลังรถสาธารณะไม่มีวินัย เช่น รถเมล์ไม่จอดเข้าป้าย รถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสารตามอำเภอใจรวมทั้ง การตั้งร้านค้าบนทางเดินเท้าเต็มพื้นที่ จนประชาชนต้องมาเดินในเขตพื้นที่ถนนที่เสี่ยงกับรถเฉี่ยวชนและทำให้จราจรติดขัดการปฏิบัติผิดกฎหมายจราจรในการใช้ถนนและการขับรถยนต์ไม่มีวินัย ส่วนหนึ่งมาจากความรีบเร่งในการเดินทางในเวลาเร่งด่วนและความเห็นแก่ตัว เช่น ผู้ขับขี่เนื่องจากความรีบเร่ง การขับเร็ว ขับขี่ขาดวินัย ไม่รู้กฎจราจร ไม่เคารพกฎหมาย การจอดรถริมถนนในที่ห้ามจอดการจอดรถในเวลาห้ามการจอดรถซ้อนคัน หยุดรถในที่ห้ามหยุด รถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสารโดยไม่คำนึงจราจรติดขัดการขับรถแซงหรือเบียดกันบริเวณคอสะพานเพื่อแย่งขึ้นสะพานรถบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งล้นแล้วแต่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการจราจรทั้งสิ้น

ส่วนหนึ่งของการขาดวินัยจราจร คือ ขาดกระบวนการป้องปรามผู้กระทำความผิดจราจร ซึ่งยังไม่เด็ดขาดเนื่องจากความขาดแคลนบุคลากร ค่าปรับยังต่ำกว่าที่ควรเป็น ทำให้ประชาชนไม่มีความเกรงกลัวความผิดต่อกฎหมาย และมักกล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและการไม่เข้าสู่มาตรฐานของเทคโนโลยีการจราจร เช่น การใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในการตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ปัญหาประชาชนไม่กลัวต่อใบสั่ง ไม่มีมาตรการการบังคับให้ชำระค่าปรับ

๕.๒) ปัญหาการไม่ดูแลสภาพรถและอุปกรณ์ ปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งเกิดจากการนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งานมาใช้ โดยไม่คำนึงถึงว่าเมื่อรถเกิดเสียกลางทาง เช่น น้ำมันหมด แบตเตอรี่หมด อุปกรณ์รถชำรุด เบรกแตก ยางระเบิด เป็นต้น จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดกระทบเป็นวงกว้างได้ คนไทยมักคิดว่าการที่รถเสียเป็นเหตุสุดวิสัย

#### ๖) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction)

๖.๑) ปัจจุบันมีหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารอยู่หลายหน่วยงานเช่น บก.๐๒ ของกองบังคับการตำรวจจราจร สถานีวิทยุจราจรต่างๆ ซึ่งมีการประสานงานในระดับหนึ่ง การให้ข้อมูลทางวิทยุบางครั้งก็ไม่ทันต่อเหตุการณ์ เพราะการรายงานจะรายงานไล่เรียงไปในถนนหลายสาย บางครั้งกว่าจะทราบก็เข้ามารถติดแล้วประชาชนส่วนใหญ่จะไม่ทราบการบริการของ บก.๐๒

๖.๒) ทางด่วนยังขาดการให้ข้อมูล ในกรณีที่รถติดบนทางด่วน ซึ่งบางครั้งขณะเกิดรถติดบนทางด่วน การใช้ถนนปกติอาจไปได้เร็วกว่า

๖.๓) ระบบข่าวสารที่มีอยู่ปัจจุบันยังไม่ Real timeแม้ว่าจะมีระบบ Application แต่การดูข้อมูลคงไม่ใช่ขณะขับรถ

#### ๑.๕ แผนการปฏิรูป

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมาธิการได้กำหนดแผนการปฏิรูป ดังนี้

๑) ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน) เป็นการแก้ปัญหาจราจรในสถานะปัจจุบันที่สามารถแก้ไขได้ทันที เพื่อให้มีการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ ได้ผลอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม และจะต้องดำเนินการด้วยความรวดเร็ว มีความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ มีความเด็ดขาดในการแก้ปัญหา และกำหนดมาตรการให้เจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมมือกันในการแก้ปัญหาจราจรร่วมกันให้มีการประสานงานกันอย่างเป็นระบบ รวมทั้งให้มีอุปกรณ์การช่วยงานจราจร ซึ่งหลายๆมาตรการเหล่านี้อยู่ในอำนาจและดุลพินิจการตัดสินใจ และการแก้ปัญหาเพื่อการแก้ปัญหาจราจรดังกล่าวของรัฐบาลและของคณะรักษาความสงบแห่งชาติตามรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว พ.ศ. ๒๕๕๗ ในการสั่งการและให้หน่วยงานรวมถึงการบริหารท้องถิ่นที่รับผิดชอบในงานจราจร เพื่อการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ เป็นการเร่งด่วนเพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาโดยทันที เห็นควรให้ดำเนินการ

๒) ระยะที่ ๒ แผนปฏิรูปการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน เป็นแผนปฏิรูปที่อาจต้องใช้เวลาในการดำเนินการ เช่น การศึกษาวิธีการดำเนินการ การขอตั้งงบประมาณ การจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ทั้งระบบรางและอื่น ๆ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการบังคับใช้กฎหมายอย่างยั่งยืน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิรูปเป็นไปอย่างมีระบบ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน โดยตั้งกรอบการปฏิรูปเป็นแผน ๕ ปี โดยให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ

## ๒.วิธีการปฏิรูป

คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ ได้เสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่” ต่อคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศโดยคณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการประชุมและเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรเข้าหารือเพื่อกำหนดประเด็นการวิเคราะห์สภาพปัญหา และจัดทำแนวทาง เพื่อการปฏิรูปให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

### ๒.๑ ประเด็นการศึกษา

คณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง “การจัดทำแผนปฏิรูปงานจราจรทั้งระบบ” เพื่อเป็นการเสนอการแก้ไขปัญหารถจราจรในเมืองใหญ่ ที่เป็นปัญหาทำให้จราจรติดขัดที่เรื้อรังมายาวนาน อันก่อให้เกิดความเสียหายทั้งปัญหาทางเศรษฐกิจ ปัญหาทางสังคม และผลกระทบอื่นๆ ที่ตามมา และเป็นความเสียหายอย่างมหาศาลมายาวนาน จนถือว่าเป็นเรื่องใหญ่ ที่ทำให้การดำเนินวิถีชีวิตประชาชนทั่วไปขาดความผาสุก จากสภาพปัญหาข้างต้นคณะอนุกรรมการฯ ได้กำหนดประเด็นการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ไว้ ๔ ประเด็น ดังนี้

- (๑) สภาพข้อเท็จจริง
- (๒) การปฏิบัติที่ผ่านมา
- (๓) ปัญหาและข้อติดขัดที่เกิดขึ้น
- (๔) แนวทางการแก้ปัญหา

คณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาโดยการศึกษาข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน และวิเคราะห์ปัญหาเปรียบเทียบกับรูปแบบการจราจรในหลายประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี สหราชอาณาจักร เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากสภาพปัญหาจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร จังหวัดพื้นที่ปริมณฑล และจังหวัดและเมืองใหญ่ใน ๔ ภาค เป็นโครงการนำร่อง ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ขอนแก่น อุบลราชธานี เมืองพัทยา เมืองหาดใหญ่ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลและเข้าร่วมการเสนอแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ มีดังนี้

- (๑) กองบังคับการตำรวจจราจร เจ้าพนักงานตำรวจจราจร จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (๒) กรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑล ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ เป็นต้น จังหวัดและเมืองใหญ่ใน ๔ ภาค ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ขอนแก่น อุบลราชธานี เมืองพัทยา และจังหวัดภูเก็ต
- (๓) กรมทางหลวง
- (๔) กรมทางหลวงชนบท
- (๕) กรมการขนส่งทางบก
- (๖) กรมเจ้าท่า

- (๗) กรมโยธาธิการและผังเมือง
- (๘) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- (๙) การรถไฟแห่งประเทศไทย
- (๑๐) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- (๑๑) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- (๑๒) บริษัท ขนส่ง จำกัด
- (๑๓) ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีวิทยุ จ.ส.๑๐๐ สวพ. FM ๙๑ MHz
- (๑๔) ชมรมแท็กซี่ไทยหัวใจอินเทอร์เน็ต

เพื่อให้การปฏิรูปการแก้ปัญหาจราจรสัมฤทธิ์ผลและเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น คณะอนุกรรมการฯ จึงได้ทำการสำรวจตัวอย่างเพื่อรับทราบปัญหาข้อติดขัดในการแก้ปัญหาจราจร และการสำรวจภาคสนามในพื้นที่จริง เพื่อเป็นการสุมตัวอย่างในการวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและนำปัญหามาสังเคราะห์ประมวลกับผลการศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ ดังนี้

## ๒.๒ การสำรวจตัวอย่างเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรให้สัมฤทธิ์ผลและเป็นรูปธรรม

### ๑) รับทราบข้อปัญหาข้อติดขัดในการแก้ปัญหาจราจรจากผู้ปฏิบัติงาน

คณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่ที่เกิดปัญหาจราจร เข้าร่วมประชุมและชี้แจงสภาพปัญหาเพื่อวิเคราะห์ปัญหาและข้อติดขัดที่เกิดขึ้น ดังนี้

#### ๑.๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ขอให้รัฐบาลเพิ่มกำลังพลให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยคาดว่าจะได้เพิ่มเติมมาประมาณ ๓๐,๐๐๐-๔๐,๐๐๐ คน

(๒) ปรับปรุงให้ผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ เป็น CEO เพื่อจะได้สามารถบริหารงานจราจรและแก้ปัญหาจราจรได้ทันทั่วทั้งที่กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นและสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) ควรจัดสรรอุปกรณ์และงบประมาณในสายงานจราจรให้ครบถ้วน ทั้ง ๘๘ สถานี เพราะตำรวจตื่นมาทำงานตั้งแต่ ๐๔.๐๐ นาฬิกา และทำงานถึง ๒๑.๐๐ นาฬิกา ดังนั้นเครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่จะทำให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ

(๔) การเสนอให้เพิ่มค่าปรับสูงสุดเป็น ๑๐,๐๐๐ บาทสำหรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในข้อหาที่ร้ายแรง เช่น การฝ่าไฟแดง การดื่มแล้วขับ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมาย

(๕) ขอให้หน่วยงานอื่น ช่วยเปิดช่องเชื่อมต่อกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อให้สามารถดำเนินการอายัดไม่ให้ต่อทะเบียนรถได้หรือสามารถดำเนินการอื่น ๆ ทางข้อมูลได้ โดยจะประสานกับกระทรวงมหาดไทยเพื่อให้สามารถประสานงานและเชื่อมต่อข้อมูลได้ และต้องเคร่งครัดวินัยจราจร ตลอดจนควรมีระบบไลน์ (LINE) ให้สามารถดูแลกกัน

(๖) ต้องสร้างอาสาสมัครประชาชน เช่น สถานีวิทยุข่าวสารและการจราจร (จส.๑๐๐) สวพ. FM ๙๑ MHz FM ๙๘.๕ MHz เป็นต้น และต้องหาความร่วมมือจากภาคประชาสังคม และให้ผู้บังคับบัญชาของแต่ละสถานีรับผิดชอบปัญหาจราจรมากยิ่งขึ้น เพราะปัญหาจราจรมาจากสภาพรถ ผู้ใช้รถใช้ถนน และถนน

(๗) ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร -บก.๐๒ เป็นหลักในการประสานเอารถเข้า - ออกในช่วงเช้าและเย็นและแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๘) ขอให้สำนักงานตำรวจนครบาลสามเสนไปดำเนินการแก้ปัญหาเส้นทางเดินรถบางเส้นทาง เช่น ถนนสามเสน ที่มาจากเทเวศร์ถึงแยกซังฮี จะเป็นช่องเฉพาะรถโดยสารวิ่งสวนมา ควรให้รถทั่วไปสามารถวิ่งใช้เส้นทางนี้ เพื่อเลี่ยงซ้ายขึ้นสะพานกรุงธนบุรี (ซังฮี) ได้ เพื่อเป็นการแบ่งเบาการจราจรที่จะต้องวิ่งอ้อมไป โดยเสนอแก้ไขตามลำดับภายใน ๓ วัน

(๙) กรณีตั้งอาสาสมัครหรือผู้ช่วยเจ้าพนักงานจะมีปัญหาเรื่องค่าใช้จ่าย เพราะสำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินการเพราะจะต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าอาหารหรือค่าตอบแทนอื่น ๆ ของอาสาสมัครและศักยภาพของสถานีตำรวจนครบาลแต่ละแห่งก็ไม่เท่ากัน จึงต้องของบประมาณเพิ่มเติมและถ้ากรุงเทพมหานครมีงบประมาณสนับสนุนจะดีมาก

(๑๐) กรณีที่ตำรวจจราจรใช้กล้องส่วนตัวถ่ายภาพและส่งไปส่งไปตามที่อยู่ของประชาชนที่ทำผิดกฎหมายนั้นไม่คุ้มค่าก็กับการดำเนินการเพราะมีคนมาชำระค่าปรับเพียงร้อยละ ๒๐ เท่านั้นแต่ว่ามีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการมากกว่าที่ประชาชนมาชำระค่าปรับ

(๑๑) ควรมีการตั้งกองทุนจราจรโดยอาจนำเงินค่าปรับมาใช้ เพื่อนำเงินมาใช้ในการจ่ายเบี้ยเลี้ยง จัดซื้ออุปกรณ์จราจรต่าง ๆ ซึ่งเรื่องนี้เคยมีแนวคิดและเงียบไป

(๑๒) ขณะนี้ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำลังศึกษาแนวทางในการให้ภาคเอกชนมาลงทุนในการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับผู้ทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งมีภาคเอกชนสนใจ โดยจะใช้เงินค่าปรับมาเป็นข้อตอบแทน แต่ต้องแก้ไขข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ. ๒๕๔๔

(๑๓) ควรต้องมีการพัฒนารถโรงเรียน และส่งเสริมการใช้ เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

#### ๑.๒) กองบังคับการตำรวจจราจร

(๑) กองบังคับการตำรวจจราจรไม่สามารถแก้ปัญหาจราจรได้เพียงลำพัง เพราะเป็นปัญหาระดับชาติจึงต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากภาครัฐ เอกชนและภาคประชาชนเพื่อมาร่วมกันแก้ปัญหาการจราจร

(๒) ปัญหาจราจรในปัจจุบันเกิดจากผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยจราจร เช่น การขับรถปาดหน้าบริเวณคอสะพาน กีดขวางการจราจร และจอดในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นปัญหาที่ทำให้รถติดในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน เหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรและไม่มีเจ้าภาพหลักในการดำเนินการอย่างแท้จริง

(๓) ปัจจุบันกองบังคับการตำรวจจราจรทำงานภายใต้ความขาดแคลนหลายอย่าง โดยเฉพาะเรื่องบุคลากรไม่เพียงพอ ซึ่งปัจจุบันมีบุคลากรในพื้นที่นครบาล ๓,๕๘๐ คน จากอัตราทั้งหมด ๕,๘๓๑ คน หรือคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๔ และปัญหาการขาดอุปกรณ์ในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งการดำเนินการซื้ออุปกรณ์ในแต่ละครั้งจะต้องใช้เวลาในการเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายเป็นเวลานาน เช่น รถจักรยานยนต์ เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมาได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนและหน่วยงานอื่น เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

(๔) ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานกลางที่เจ้าภาพหลักในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งกองบังคับการไม่มีอำนาจในการสั่งการหรือกำกับหน่วยงานอื่นๆ โดยมีศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.๐๒) เป็นแม่ข่ายในการสั่งการจราจรทั่วนครบาล และมีกล้องตลอดถนนวิภาวดี และมีจอภาพเพื่อจะให้เห็นและสามารถสั่งการได้ถูกต้องถูกต้อง ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากกรุงเทพมหานครเป็นงบประมาณมอบให้ทุกปี

(๕) สรุปปัญหาจราจรเนื่องจากว่ากรุงเทพมหานครมีรถเป็นจำนวนมาก ประมาณ ๙ ล้านคันแต่ว่ามีพื้นที่ถนนมีจำกัดสามารถรองรับรถได้เพียง ๑.๕ ล้านคัน โดยไม่สอดคล้องกัน และมีคอสะพานบริเวณทางขึ้น-ลง และทางขึ้นลงการทางพิเศษ ซึ่งเป็นปัญหาทำให้เกิดการจราจรสะสม

(๖) กองบังคับการตำรวจจราจรได้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจบริการบนทางด่วนโดยแบ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจไปทำงานทุกเส้นทาง

(๗) กองบังคับการตำรวจจราจรพยายามเต็มที่ในการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งปฏิบัติงานตั้งแต่ ๐๕.๐๐ นาฬิกา เป็นต้น ถ้าผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยจราจรและตำรวจจราจรมีกล้องครบทุกที่จะทำให้สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายได้และจะทำให้ลดปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครได้ในระดับหนึ่ง

(๘) ประเด็นการจัดให้มีอาสาสมัครนั้น สถานีตำรวจนครบาลแต่ละแห่งที่มีศักยภาพไม่เท่ากัน สถานีตำรวจบางที่อาจสามารถทำได้เพราะมีเอกชนและประชาชนช่วย บางที่อาจทำไม่ได้เพราะความสามารถในการประสานงานไม่เท่ากัน

### ๑.๓) สถานีตำรวจนครบาลบางพลัด

(๑) ปัญหาหลักของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางพลัดจะเป็นเรื่องคอขวด ซึ่งช่วงเช้าจะเป็นสะพานกรุงธน ส่วนช่วงเย็นจะเป็นทางต่างระดับสิรินธรไปทางสถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน ถ้ามีคอขวดมากในช่วงเร่งด่วนก็จะมีปัญหาการสะสมของจำนวนรถ จึงทำให้มีการจราจรติดขัดซึ่งเกิดขึ้นทุกวัน

(๒) การแก้ปัญหาในปัจจุบันคือการประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลสามเสนและบางโพธิ์ในการแก้ปัญหาบนสะพานกรุงธน โดยช่วงเช้าจะระบายรถเข้าเมือง ส่วนช่วงเย็นก็สลับกันไปตามที่ตกลงกันได้

(๓) สถานีนครบาลบางพลัดก็มีปัญหาล้ำๆ ๗ กับสถานีตำรวจนครบาลสามเสนและอื่น ๆ คือ เรื่องขาดอุปกรณ์และกำลังพล เป็นต้น

#### ๑.๔) สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

(๑) เชิงสะพานมีสภาพภูมิศาสตร์เป็นกายภาพ ที่มีปัญหาเพราะผู้ใช้รถใช้ถนนมักง่ายและขับรถปาดหน้าบริเวณคอสะพานโดยเฉพาะรถตู้ แต่เมื่อตำรวจจับก็ดูไม่ดีในเวลาเร่งด่วนจึงทำให้รถติดยาว ตำรวจจราจรพยายามเร่งระบายทั้งสองข้างเท่ากันแต่ก็ยังมีรถติดอยู่

(๒) ในพื้นที่นี้มีปัญหามากเนื่องจากว่ามีแยกโรงเรียน ๑๐ โรงเรียน ซึ่งมีจำนวนนักเรียนประมาณ ๑๐,๐๐๐ กว่าคนในช่วงเช้าจะมานักเรียนเป็นจำนวนมาก โดยในช่วงเช้าฝั่งธนบุรีจะมาเลี้ยวขวาที่แยกซ่งฮี้ จึงทำให้รถติด เพราะมีโรงเรียนอีก ๗ โรงเรียน ดังนั้นจึงห้ามให้รถเลี้ยวซึ่งทำให้ปัญหาจราจรดีขึ้น ส่วนช่วงเช้าส่วนใหญ่เลี้ยวซ้ายเข้าถนนขาว เวลา ๐๘.๐๐ นาฬิกา รถก็หมดแล้ว

(๓) ปัญหาจราจรของพื้นที่ปัญหาเกิดจากผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ถนน รถ และการบังคับใช้กฎหมายวินัยจราจร แม้แต่ปัจจุบันขอความร่วมมือฝ่ายปราบปรามมาช่วย ๑๕ คน แต่ยังไม่พอโดยจัดกำลังตำรวจจราจรในช่วงเวลาเช้า บ่าย เย็นและกลางคืน จะทำงานตั้งแต่ ๐๔.๐๐ ถึง ๐๘.๐๐ นาฬิกา ซึ่งมีทั้งหมด ๔๘ จุด จะต้องมีคนดูแลจุดละจุด ๑ คน แต่ยังไม่เพียงพอ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาก็ต้องมีกำลังที่เพียงพอ และอุปกรณ์ที่เพียงพอ

(๔) ในเวลาเร่งด่วน ผู้ปกครองมาส่งลูกและใช้เวลาานซึ่งเป็นสาเหตุทำให้รถติด แต่ตำรวจไม่สามารถจับได้เพราะเป็นเวลาเร่งด่วน จึงใช้วิธีการถ่ายรูป เก็บในระบบและส่งใบสั่งไปที่บ้านของผู้ทำผิดกฎหมายจราจร แต่ก็มีผู้มาจ่ายค่าปรับเพียงร้อยละ ๒๐ เท่านั้น แต่กรณีรถป้ายแดงนั้นไม่สามารถติดตามได้และรถป้ายแดงก็เป็นป้ายปลอมด้วยอย่างไรก็ตามการจับของตำรวจจราจรก็เป็นภาระของตำรวจในการดูแลรถและกรมการขนส่งก็ไม่รับอายัด ซึ่งรถสามารถต่อทะเบียนได้ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่กลัวกฎหมาย

(๕) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอกับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เสื้อสะท้อนแสง รองเท้า รถจักรยานยนต์ เป็นต้น และไม่มียงบประมาณกลางในการดำเนินการอื่นเช่นป้ายไวเนล เป็นต้นดังนั้นควรมีงบประมาณกลางในการบริหารจัดการได้ทันที

(๖) ถัารถติดลงมาเร็ว จะทำให้ติดหน้าช่วงมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ซึ่งจะนำไปพิจารณาเพื่อหาทางแก้ปัญหาต่อไป

#### ๑.๕) สถานีตำรวจนครบาลหนองแขม

(๑) ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหนองแขมมีปัญหาจราจรอยู่สองจุดเส้นเพชรเกษมที่ต่อกับพื้นที่อื่นก็มีปัญหาเฉพาะเวลาเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและเย็น โดยเฉพาะสี่แยกหนองแขมและคลองภาษีเจริญซึ่งมีปัญหาจราจรมากเพราะสภาพทางกายภาพเพราะมีสะพานเพียงแห่งเดียวที่สร้างกันมานาน

(๒) สาเหตุปัญหาจราจรเกิดจากมี ๔ แยกอยู่ใกล้กัน ๒ แห่ง สะพานมีความลาดชัน ช่องจราจรมีลักษณะเป็นคอขวด ผู้สัญจรใช้เป็นทางลัด และมีสถานศึกษา โรงงานอุตสาหกรรม และหมู่บ้านขนาดใหญ่จำนวนมาก

(๓) การแก้ปัญหาจราจรยากมากเพราะมีจำนวนรถเป็นจำนวนมากและเวลาขึ้นสะพานจะมีช่องจราจรเพียงช่องเดียววิ่งสวนทางกันจึงทำให้รถติดบนทางขึ้นลงสะพาน

(๔) เจ้าหน้าที่ตำรวจพยายามแก้ปัญหาโดยจับกุมผู้ที่จอดรถในที่ห้ามจอด และเพิ่มช่องการจราจร ลดความลาดชันและปรับปรุงผิวการจราจร ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ห้ามรถบรรทุก ๑๘ ล้อ รถพ่วงเดินรถบนสะพาน ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร โดยรีโมตคอนโทรลและจัดกำลังพลเพิ่มในช่วงโมงเร่งด่วน ถ้ามีศูนย์กลางในการประสานงานในการปัญหาจะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ในอนาคตเสนอให้กรุงเทพมหานครตั้งงบประมาณในการสร้างสะพานข้ามทางแยกทั้งสองแห่ง

#### ๑.๖) สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน

(๑) การแก้ไขปัญหารถจราจรที่ทางเจ้าหน้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้นำเทคโนโลยีมาช่วยคือการให้ตำรวจใช้ข้อมูลรายการจราจรผ่าน Application เช่น Google Map, WIS ของ NECTEC หรือ BMA Traffic โดยพื้นที่จะแบ่งเป็น ๓ โซน มีศูนย์วิทยุคอยดูแล เมื่อมีปัญหาที่จะสั่งการไปยังป้อมตำรวจในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลในการปล่อยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งได้ผลดีมาก

(๒) การควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะใช้รีโมทควบคุม จึงทำให้หากเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกตำรวจสามารถออกจากตู้ควบคุมไปดำเนินการแยกรถออก แต่ก็ยังสามารถควบคุมจังหวะไฟได้

(๓) มาตรการการบังคับใช้กฎหมายได้รับความร่วมมืออนุเคราะห์จากภาคเอกชนสนับสนุน Red Light Camera เจ้าหน้าที่จะช่วยบริจาคส่วนแบ่งค่าปรับในส่วนของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมาช่วยเอกชนเป็นค่าใช้จ่าย แต่การทำเช่นนี้ก็ไม่สามารถทำได้มาก หรือขยายโครงการไปได้

#### ๑.๗) สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน

(๑) ปัญหาการจราจรบริเวณทางขึ้นทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี บริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก ซึ่งการจราจรจะมาแออัดบริเวณทางขึ้นเพราะมีเพียงช่องทางเดียว ปัจจุบันไม่สามารถห้ามรถจากบริเวณทางสายหลักเข้ามาเบียดแซงบริเวณเชิงทางขึ้นได้ แม้ว่าเครื่องหมายจราจรจะให้เฉพาะทางขนานขึ้นสะพาน ซึ่งเคยทดลองตั้งกรวยยางห้ามก็จะถูกรื้อเรียนเป็นประจำ

(๒) บริเวณทางลงจากทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีที่ตลิ่งชัน จะมีปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาจากจุดเปิดทางหลักทางขนาน ซึ่งรถจะมาสะสมกันมากเนื่องจากรถที่ลงจากทางยกระดับจะมารวมกับรถที่กลับรถมาจากใต้สะพาน (ขนส่งสายใต้เก่า) และจะมาตัดกระแสกับรถจากทางสายหลักที่จะเบี่ยงเข้าทางคู่ขนานเพื่อไปถนนราชพฤกษ์ เมื่อเลยถนนราชพฤกษ์ไปแล้ว การจราจรจะคล่องตัว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประสานกรมทางหลวงเพื่อตัดเกาะกลางบริเวณเชิงทางลงเพื่อให้ช่องจราจรกว้างขึ้น แต่เคยได้รับการปฏิเสธ

๑.๘) สถานีตำรวจนครบาลโคกคราม พื้นที่ที่สถานีดูแลอยู่ คือ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม และถนนประเสริฐมนูกิจ ปัญหาจราจรในพื้นที่ที่จะเกิดบริเวณถนนสายหลักในช่วงเวลาเช้าและเย็น โดยเฉพาะบริเวณหัวมุมตลาดวี ตลาดรถไฟ ตลาดเดอะวอล์ค เป็นต้น ดังนั้น ทางแก้ปัญหาคือการบริหารจัดการบนถนนสายหลัก และประสานงานและร่วมมือกับรัฐและเอกชนในการระบายรถให้เร็วขึ้น

### ๑.๙) สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี

#### (๑) บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร ๒

- การจัดจราจร ๑ นาย ประจำจุดหน้าตลาดใหม่มีนบุรี จัดระเบียบการจอดรถและร่วมประสานกับเจ้าหน้าที่เทศกิจในการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยบริเวณทางเท้า
- ทำการประสานกับกรุงเทพมหานครและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องนำแผงกั้นเหล็กมากั้นตรงบริเวณริมขอบทางเท้าเพื่อไม่ให้ประชาชนเดินบนพื้นผิวถนนการจราจร
- ทำรั้วกั้นเกาะกลางถนนตั้งแต่หน้าตลาดจนถึงแยกมีนบุรีเพื่อไม่ให้ประชาชนเดินข้ามถนนโดยให้ข้ามตรงทางม้าลายเพียงอย่างเดียวและจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกวดขันประจำจุดตรงทางข้ามทางม้าลายและจุดตรงข้ามตลาดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- ปิดทางเข้าตลาดนัดจตุจักร ๒ (เมืองมีน) ด้านถนนสุวินทวงศ์กรณีรถเข้าไม่ได้ ให้ไปใช้ซอยสุขเนตร เข้าลานจอดรถด้านข้างตลาดนัดจตุจักร ๒ (เมืองมีน) และซอยโรงนังเก่า เพื่อไปเข้าตลาดนัดจตุจักร ๒ (เมืองมีน) ด้านฝั่งถนนสีหบุรานุกิจโดยมีป้ายแนะนำเส้นทาง
- กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร ๒ (เมืองมีน) ป้ายหยุดรถประจำทาง ที่กำหนดอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการหยุดจอดรถผิดกฎหมายกีดขวางการจราจร ด้วยความเข้มแข็งสม่ำเสมอ
- จัดชุดประชาสัมพันธ์บริเวณตลาดนัดจตุจักร ๒ (เมืองมีน) ป้ายหยุดรถประจำทาง ให้ผู้ขับขี่จอดรถรับส่งผู้โดยสารในจุดที่กำหนด และประชาสัมพันธ์ประชาชนยืนรอขึ้นลงตามจุดที่กำหนด
- ปิดทางเลี้ยวที่มาจากถนนสุวินทวงศ์เลี้ยวขวาตรงแยกพานิชเพื่อที่จะเข้าถนนหทัยราษฎร์เป็นบางครั้งบางคราวเพื่อลดปัญหาการรถรอเลี้ยวขวา
- จัดชุดเคลื่อนที่เร็ว (สายตรวจจราจร) ๒ นาย ไว้คอยสนับสนุน กรณีมีเหตุเร่งด่วน

#### (๒) ปัญหาจราจรบนถนนสุวิทวงศ์ ซอยสามวา

- เนื่องจากมีประชาชนใช้รถใช้ถนนกันเป็นจำนวนมาก อีกทั้งภายในซอยมีโรงเรียนหลายแห่งและโรงงานเป็นจำนวนมาก จึงทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน แนวทางแก้ไขบนถนนสุวินทวงศ์ ซอยสามวา โดยวางกรวยที่ออกจากซอยสามวาเข้าสู่ถนนสุวินทวงศ์ทั้งขาเข้า – ออกจากซอย
- ทำการวางกรวยหน้าโลตัสเพื่อให้ระบายรถจากสามวาไปสู่ถนนสุวินทวงศ์ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดหน้าซอยสามวาและหน้าโลตัส สุวินทวงศ์เพื่อเร่งระบายรถตั้งแต่ เวลา ๐๕.๓๐ น.จนหมดปัญหาการจราจรในช่วงเช้า
- ทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ไปกลับรถหน้าวัดแสนสุขแทนการกลับรถใต้สะพานสามวาเพียงอย่างเดียว

๑.๑๐) สถานีตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีปัญหาจราจรเกิดจากผู้ขับรถใช้ถนนขาดวินัยในการขับขี่ พื้นที่ถนนมีน้อย มีตรอกและซอย และจุดกลับรถเป็นจำนวนมากและบุคลากรงบประมาณและอุปกรณ์ไม่เพียงพอ ถ้าจะแก้ปัญหาก็ต้องแก้ที่สาเหตุของปัญหาและพิจารณาให้รอบคอบก่อนจะอนุมัติการก่อสร้างต่าง ๆ

#### ๑.๑๑) สถานีตำรวจภูธรอำเภอปากเกร็ด

สถานีตำรวจภูธรปากเกร็ดมีถนนสายหลักในพื้นที่รับผิดชอบจำนวน ๓ เส้นทาง คือ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนติวานนท์ และถนนศรีสมาน โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมี ๔ ปัจจัย ได้แก่ วินัยจราจรของผู้ขับขี่ สภาพรถทางกายภาพของถนน สภาพรถและสภาพแวดล้อม

(๑) ปัญหาการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะถนนแจ้งวัฒนะในช่วงเวลาเช้าจะมีปัญหาการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะด้านขาเข้า กทม. และในช่วงเวลาเย็นจะมีปัญหาการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะขาออก ซึ่งปัญหาการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะนั้นมีสาเหตุด้วยกันหลายประการคือ

- มีจุดตัดเข้า - ออกซอย หมู่บ้าน และทางขึ้นทางลงของทางด่วน จำนวนหลายจุด ทำให้การเกิดตัดกระแสรถทางตรง

- มีป้ายหยุดรถประจำทางเป็นจำนวนมาก บางป้ายหยุดรถประจำทางตั้งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสมและไม่มีการเว้นถนนสำหรับจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารโดยไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย (จอดรับ-ส่ง ซ้อนคัน)

- มีการจอดรถฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอดและจอดในลักษณะกีดขวางการจราจร

- สภาพทางกายภาพบางจุดบนถนนแจ้งวัฒนะไม่เหมาะสม เช่น มีการลดจำนวนช่องทางตรงจุดทางลงทางด่วน

- บางจุดบนถนนแจ้งวัฒนะมีน้ำท่วมขังในช่วงที่มีฝนตกหนัก ทำให้เสียช่องทางการจราจรและรถยนต์เคลื่อนตัวผ่านได้ช้า

- มีปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาจากพื้นที่รอยต่อเขตนครบาล
- แนวทางแก้ไขปัญหามบนถนนแจ้งวัฒนะ ได้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกประจำจุดตัดเข้า - ออก บนถนนแจ้งวัฒนะเพื่อเร่งระบายกระแสรถทางตรง

- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ และเน้นการกวดขันจับกุมการฝ่าฝืนกระทำความผิดตามป้ายหยุดรถประจำทาง เน้นการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดในลักษณะฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอดและจอดในลักษณะกีดขวางการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะตลอดสายทั้งขาเข้าและขาออก โดยวิธีการออกใบสั่งจราจรและวิธีการล็อคล้ออยู่เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ประสานความ

ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเครื่องสูบน้ำมาประจำการบริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วมขัง และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเฝ้าตรวจสอบในบริเวณจุดดังกล่าว และประสานแจ้งสภาพการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้พื้นที่รอยต่อทราบเพื่อประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

(๒) ปัญหาการจราจรบนถนนติวานนท์มีสาเหตุมาจาก

- มีจุดกลับรถจำนวนหลายจุด โดยในแต่ละจุดไม่มีช่องทางสำหรับพักรถรอเพื่อจะให้กลับรถ ทำให้เสียช่องทางการจราจรไป ๑ ช่องทาง
- มีการลดจำนวนช่องทางการจราจรบริเวณปากอุโมงค์ห้าแยกปากเกร็ด ทำให้เกิดการแทรกตัวของรถยนต์
- สภาพพื้นผิวการจราจรบนถนนติวานนท์ชำรุดเสียหายตลอดเส้นทาง ทำให้รถเคลื่อนตัวได้ช้าและไม่ต่อเนื่อง
- มีการจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรทำให้เสียช่องทางเดินรถ
- มีโรงเรียนขนาดใหญ่ตั้งอยู่ริมถนนติวานนท์ทั้งขาเข้า - ขาออก จำนวนหลายโรงเรียน มีผู้ปกครองจอดรถ - ส่ง นักเรียนเป็นจำนวนมาก
- แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนติวานนท์โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถบนถนนติวานนท์ทุกจุด และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพร้อมด้วยอาสาจราจรอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดการซ่อมแซมพื้นผิวการจราจรบริเวณที่ชำรุดบนถนนติวานนท์ทั้งขาเข้า-ขาออก

(๓) ปัญหาการจราจรบนถนนศรีสมาน

- จุดกลับรถบริเวณทางลงทางด่วนศรีสมานมีกายภาพทางถนนที่ไม่เหมาะสมกับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น และจุดกลับรถดังกล่าวมีกายภาพทางถนนที่ไม่เหมาะสมและไม่มีการจุดพักรถสำหรับรถที่รอกลับรถ ทำให้การกลับรถเคลื่อนตัวได้ช้าจึงเกิดปัญหากีดขวางการจราจร ๑ ช่องทางและในการกลับรถมีการตัดกระแสรถทางตรงทั้งขาเข้าและขาออก
- จำนวนช่องทางการจราจรบนถนนศรีสมานขาเข้าและขาออกไม่เหมาะสมกับปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นและในช่วงถนนศรีสมานเป็นช่วงที่มีจำนวนช่องทางการจราจรลดลงจากพื้นที่รอยต่อ (สถานีตำรวจนครบาลดอนเมืองและสถานีตำรวจภูธรเมืองปทุมธานี) ในลักษณะเป็นคอขวด
- แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนศรีสมาน โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถดังกล่าวพร้อมจัดวางอุปกรณ์กรวยยางและแท่งแบรีเออร์เพื่อให้การกลับรถเคลื่อนตัวได้เร็วขึ้น และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดเจ้าหน้าที่มาวิเคราะห์ปัญหาทางวิศวกรรมด้านการจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนกายภาพในบริเวณจุดกลับรถดังกล่าว

๑.๑๒) สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการการจราจรเมืองสมุทรปราการไม่มีปัญหาเพราะมีการทำงานแบบมีส่วนร่วมและทำงานในรูปแบบของคณะกรรมการ คจร. จังหวัด นอกจากนี้ยังมีการตั้งสายตรวจในเวลาเร่งด่วนสิ่งกีดขวางจราจร เช่น แท่งแบรีเออ หลุม การก่อสร้าง เป็นต้น ถ้าฝ่าฝืนจะดำเนินการทางกฎหมายอย่างจริงจัง และถ้ามีการก่อสร้างรถไฟฟ้าเสร็จจะทำให้

แก้ปัญหาจราจร ในส่วนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ของสมุทรปราการได้ซึ่งทางแก้ปัญหาคือการประสานความร่วมมือกับทุกภาคส่วนและมีหน่วยงานกลางในการประสานงานในการแก้ปัญหาร่วมกัน

#### ๑.๑๓) สถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี

(๑) สภาพปัญหาในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี จะติดขัดอยู่ในช่วงเช้าเวลา ๐๗.๓๐ - ๐๘.๑๕ นาฬิกา โดยสาเหตุเนื่องมาจากในเขตเมืองอุบลราชธานีเป็นที่ตั้งของโรงเรียนประจำจังหวัด ประกอบด้วยสองช่องจราจร โดยผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานจากถนนรอบนอก ซึ่งเป็นถนนหกช่องทางพอเข้าเขตเทศบาลจะเหลือสี่ช่องทาง และช่วงถนนใกล้ถึงตัวโรงเรียนจะเหลือสองช่องทาง ทำให้ปริมาณรถสะสมในตอนเช้ามีปริมาณมาก รวมถึงพฤติกรรมผู้ขับขี่จะออกจากบ้านอย่างรวดเร็วสุด ๐๗.๓๐ นาฬิกา ซึ่งเมื่อขับขี่เข้ามาในเขตเมืองจะผนวกรวมกับผู้ขับขี่ที่เข้ามาทำงานของส่วนราชการ โดยทางแก้ปัญหาผ่านมาได้กำหนดให้เดินรถช่องทางเดียว แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้เท่าที่ควร

(๒) บริเวณถนนเส้นหลักบริเวณรอบเกาะ โดยเฉพาะถนนชยางกูร สภาพเกาะดังกล่าวมีขนาดใหญ่ ทำให้รถที่เลี้ยวเข้ามาจะตีวงกว้าง ช่องทางที่มีอยู่สามเลนจะเหลือเพียงสองเลน และถ้าหากมีรถที่จอดอยู่บริเวณฝั่งซ้าย ก็จะเหลือเพียงหนึ่งเลน ทำให้การจราจรวิ่งได้แค่ช่องกลางเพียงช่องเดียว จึงเกิดปัญหาจราจรสะสมในปริมาณมาก เมื่อผนวกกับรถที่ส่งบุตรหลานที่กล่าวในข้างต้น จึงเกิดผลต่อเนื่อง โดยถนนเลี่ยงเมืองของเมืองอุบลราชธานียังไม่มีทางก่อสร้างทางยกระดับข้ามแยกเลี่ยงเมืองเส้นอำนาจเจริญและทางเลี่ยงเมืองเส้นศรีสะเกษ แต่มีการติดตั้งสัญญาณไฟให้รถชะลอตัวเพื่อวิ่งทางตรง โดยปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อจราจรในช่วงเย็นระหว่างเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๗.๓๐ นาฬิกา เนื่องจากปริมาณรถขาออกไม่สามารถวิ่งได้เนื่องจากติดช่วงถนนเลี่ยงเมืองทั้ง ๒ เส้นดังกล่าวในการแก้ปัญหาดังกล่าว แขวงทางหลวงได้ตั้งงบประมาณเพื่อศึกษาดำเนินการแต่งงบประมาณได้รับอนุมัติจะเป็นในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๕

(๓) ระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองอุบลราชธานียังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ประชาชนไม่นิยมใช้บริการ จะนิยมใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในการแก้ปัญหาได้ประสานกับทางโรงเรียนเพื่อจัดทำจุดรับส่งนักเรียนในบริเวณรอบนอกเพื่อให้ผู้ปกครองมารับส่งบุตรหลานในบริเวณรอบนอกเขตเทศบาล และจากการหารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดได้ให้นโยบายเพิ่มเติมว่า ห้ามรถบรรทุก ๖ ล้อ รถบรรทุก ๑๐ ล้อ วิ่งเข้าในเขตเทศบาลก่อนเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และช่วงก่อนเวลา ๑๕.๐๐ นาฬิกา ทำให้แก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง

#### ๑.๑๔) สถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

(๑) ในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น ๔ สถานีตำรวจ คือ สถานีตำรวจภูธรเมืองเชียงใหม่ สถานีตำรวจภูธรแม่ปิง สถานีตำรวจภูธรภูพิงค์ และสถานีตำรวจภูธรช้างเผือก โดยส่วนงานจราจรจะอยู่ภายใต้กำกับดูแลของกลุ่มงานจราจร สถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

(๒) เชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยว พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจะมีการเช่ารถทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยไม่ชำนาญเส้นทางและไม่เข้าใจในกฎจราจร

(๓) ระบบขนส่งมวลชน ประชาชนในพื้นที่นิยมใช้บริการรถรับจ้างสี่ล้อแดง ส่วนรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กยังไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากยังไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยพฤติกรรมส่วนใหญ่ของคนในพื้นที่จะนิยมใช้รถส่วนตัวโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

(๔) ปัญหาเรื่องสภาพถนน จะมีลักษณะแคบ และยังไม่สามารถขยายได้ นอกจากนี้ยังมีสถานศึกษาและสถานที่ราชการกระจุกตัวรวมอยู่ในบริเวณเดียวกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด นอกจากนี้การก่อสร้างถนนในหลายพื้นที่ก็มีส่วนทำให้การจราจรติดขัด

(๕) มีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ความรู้แก่เยาวชนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

(๖) มีการดำเนินงานแบบบูรณาการ โดยการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เทศบาล แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท

(๗) ปัญหาในเรื่องอัตรากำลังของกลุ่มงานจราจรอำเภอเมืองเชียงใหม่ ที่มีจำนวนน้อย ได้มีการแก้ไขโดยขอความร่วมมือจากภาคประชาชนในการอบรมเจ้าหน้าที่อาสาจราจร เข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

(๘) มีการประชาสัมพันธ์โดยสถานีวิทยุกระจายเสียงทั้งช่วงเช้าและเย็น เพื่อรับฟังปัญหาข้อเสนอแนะจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และมีการตั้งกลุ่ม Facebook และ กลุ่ม LINE เพื่อประชาสัมพันธ์ในพื้นที่

(๙) ระบบกล้อง CCTV ที่ทางเทศบาลเป็นผู้ติดตั้ง แต่ทางสถานีตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ยังไม่มียงบประมาณในการเชื่อมต่อสัญญาณเพื่อนำมาใช้ประโยชน์

(๑๐) การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาในภาพรวม มีความไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากมีหลายส่วนราชการเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละหน่วยติดขัดในเรื่องงบประมาณดำเนินการ

#### ๑.๑๕) สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

(๑) ลักษณะทางกายภาพของเมืองขอนแก่นโดยทั่วไปเส้นทางที่จะผ่านจังหวัดจะเป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองซึ่งจะใช้เวลาน้อยกว่าที่จะผ่านเข้าเมือง แต่ขอนแก่นเส้นทางผ่านเมืองจะใช้เวลาที่สั้นกว่า ทำให้เกิดการจราจรในบริเวณเขตเมืองหนาแน่น ซึ่งในเส้นทางเลี่ยงเมืองจะมีระยะทางที่ไกลกว่าเส้นทางผ่านเมืองประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ผู้คนจึงเลือกสัญจรเส้นทางผ่านเมือง

(๒) พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเป็นพฤติกรรมซ้ำ ๆ อาทิ การจอดซ้อนคัน จอดกีดขวาง

(๓) ระบบขนส่งสาธารณะ ในเบื้องต้นเมื่อสองปีที่แล้วได้มีการย้ายสถานีขนส่งแห่งเก่าซึ่งอยู่ในเขตเมือง แต่เมื่อดำเนินการย้ายแล้วเสร็จได้มีการฟ้องร้องระหว่างผู้ประกอบการ และ ผู้ใช้บริการสถานีขนส่งแห่งเก่า ขณะนี้คดียังไม่เป็นที่ยุติอยู่ในขั้นตอนของศาลปกครอง

(๔) ประเด็นเรื่องการจัดการจราจร ปัจจุบันถ้าจะดำเนินการได้ต้องนำเรื่องเข้า อจร.จังหวัดเพื่อดำเนินการศึกษาหารือ แต่โดยส่วนใหญ่เส้นทางที่ประชาชนใช้สัญจรเป็นประจำหากมีการเปลี่ยนแปลงจะเกิดการต่อต้านพอสมควร ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติจึงพยายามศึกษาอย่างรอบคอบเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดหากจะมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทาง

(๕) กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่นได้ลงนาม MOU ร่วมกับมหาวิทยาลัยขอนแก่นเรื่องการนำเทคโนโลยีมาร่วมใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยขอนแก่นได้มีทีมงานวิจัยเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว และก่อนหน้านี้ก็มีมูลนิธิ Safety Road Foundation ของประเทศอังกฤษได้มาติดตั้งระบบกล้องตรวจจับระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๖ ล้านบาท ขณะนี้ได้ใช้กล้องดังกล่าวในเขตวงแหวนชั้นในของเมืองขอนแก่น และมีโครงการ Red Right Camera ซึ่งเมืองขอนแก่นใช้เป็นแห่งแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังมีการบังคับใช้กฎหมาย การบริหารจัดการจราจรในเขตจังหวัด ขณะนี้ทราบว่าโปรแกรมนี้จะใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก แต่ทางสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยขอนแก่นออกแบบโปรแกรม คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙

(๖) มีการขอรับงบประมาณสนับสนุนจากภาคส่วนเอกชน โดยเฉพาะมูลนิธิต่าง ๆ ทำให้ได้กล้องความเร็ว ๒๐๑๖ ซึ่งเป็นตัวใหม่ล่าสุด และมีเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ ๓ ตัว และตัวทดสอบเบื้องต้นอีก ๒๐ กว่าตัวเพื่อเสริมประสิทธิภาพการทำงานของทางสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

#### ๑.๑๖) สถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา

(๑) ได้จัดชุดสายตรวจเคลื่อนที่เร็ว เพื่อไปดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ใดที่เป็นพื้นที่จราจรคับขันจะดำเนินการลงไปแก้ไขปัญหา หากเป็นเรื่องระบบสัญญาณไฟจะประสานในพื้นที่เชื่อมต่อว่าเดินรถไปในเส้นทางใดจะติดขัดหรือไม่อย่างไร

(๒) นอกจากนี้ยังมีการประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์เคเบิลทีวี เพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถโทรศัพท์มาแจ้งว่าพื้นที่ใดการจราจรติดขัด

(๓) การจราจรหนาแน่นมากในช่วงวันหยุด โดยเฉพาะช่วงเทศกาลวันหยุดยาวการจราจรจะติดขัดมาก พื้นที่ที่พบสภาพปัญหาจราจร ได้แก่

- ถนนสุขุมวิท การจราจรจะติดขัดในช่วงวันหยุด และช่วงเทศกาลวันหยุดยาว

- ถนนหน้าวอล์คกิ้งสตรีท การจราจรจะติดขัดในช่วงเย็นถึงค่ำ โดยถนนจะเป็นสองเลนสวนทางกัน และมีนักท่องเที่ยวเดินจับจ่ายในพื้นที่

- แยกท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปและกลับจากเกาะล้าน นอกจากนี้ยังมีเรือซึ่งจะต้องนำขึ้นมาจอดโดยใช้รถลากจูง

- ถนนพัทยาสายสอง แยกวัดไชยใต้สะพานต่างระดับ อยู่ติดกับแหลมบาลีฮาย

- ถนนนาเกลือ ซอย ๒๙/๑ เนื่องจากมีโรงแรมและสถานบริการเป็นจำนวนมาก

### ๑.๑๗) สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต

(๑) จังหวัดภูเก็ตมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกโลดัส ผู้รับเหมา ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จทันตามสัญญาจึงต้องเสียค่าปรับซึ่งทางเมืองภูเก็ตจึงได้เร่งรัดการดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ในส่วนของการก่อสร้างทางลอดแยกบางคู ความคืบหน้าการก่อสร้างเร็วกว่ากำหนดการ ๓๐เปอร์เซ็นต์คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐

(๒) สภาพปัญหาการจราจร ในเขตเมืองจะมีโรงเรียนทำให้สภาพการจราจรติดขัดในช่วงเช้า ทางสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตได้ประสานขอความร่วมมือจากทุกภาคส่วน รวมถึงประกาศเจ้าพนักงานจราจรเรื่องห้ามจอดในชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้า ๐๗.๐๐ - ๐๙.๐๐ นาฬิกาและช่วงเย็น ๑๖.๐๐ - ๑๙.๐๐ นาฬิกา

(๓) ได้ขอสนับสนุนงบประมาณจากมูลนิธิ Safety Road ของบในการจัดซื้อจัดจ้าง Red Right Camera เพื่อนำมาติดตั้งในบริเวณจุดเสี่ยงหรือในจุดที่สัญญาณไฟไม่เพียงพอ นอกจากนี้ยังจัดซื้อเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ประจำทั้ง ๑๑ สถานีตำรวจในจังหวัดภูเก็ต โดยในจังหวัดภูเก็ตมีการจับผู้กระทำความผิดมาแล้วขับประมาณ ๒๐๐ - ๓๐๐ รายต่อเดือน ทำให้ช่วยลดอุบัติเหตุได้เป็นจำนวนมาก และมีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย

(๔) ในเรื่องการควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะใช้ระบบบริโมทคอนโทรล เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ต้องประจำตู้ จะใช้รีโมทควบคุมควบคู่กับการใช้สัญญาณมือ

### ๑.๑๘) สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM ๙๑.๕

(๑) การขาดวินัยของคนเอเอสดวงสบายเชื่อว่า คือ หากมีช่องให้วิ่งได้ก็ใช้เลย โดยไม่นึกหรือคำนึงถึงผลที่จะตามมา เช่น เสียงอุบัติเหตุ, สภาพคอขวดที่จะเกิดขึ้นเมื่อรถเพียง ๑ คัน ๒ คัน หรือมากกว่านั้น เบียดหรือแทรกช่องทาง ในสภาวะการจราจรที่แน่นอยู่แล้วเป็นทุนเดิม การกระทำแบบนั้นยิ่งทำให้รถขาดการสั่นไหล ติดยิ่งขึ้นกว่าเดิม หรือติดหนักยิ่งขึ้นไปอีก

(๒) การควบคุมการปล่อยรถทางแยกของตำรวจ จะปล่อยรถหรือสัญญาณไฟไม่สัมพันธ์กับรถที่เข้ามาใช้แยก คือบางครั้งปล่อยสัญญาณไฟยาวจนไม่มีรถจะวิ่ง ขณะที่อีกด้านติดจนท้ายยาว

(๓) ขาดตัวกลางเชื่อมหรือประสาน “ยามรถติดวิฤตหนัก” ยกตัวอย่างปลายเดือน-ต้นเดือน หรือศุกร์สุดสัปดาห์ หลายครั้งที่การจราจรติดจนยากจะแก้ไข แต่ไม่มีคนสั่งการแก้ไขปัญหา ไล่จุดไล่แยก เพื่อส่งรถออก (ยุคหนึ่ง จะมี “CEO” คอยสั่งการจราจร เวลาเกิดวิฤตจราจร)

(๔) ผู้รับเหมา หรือหน่วยงานกำกับดูแลถนน “เข้าทำงานโดยไม่ประสานตำรวจท้องที่” ยกตัวอย่างการซ่อมถนนในช่วงบายวันศุกร์ เกิดขึ้นอยู่เรื่อยๆ ทั้งที่น่าจะรู้และเข้าใจว่าวันและห้วงเวลาดังกล่าว หากทำแล้วไม่แล้วเสร็จจะคาบเกี่ยวช่วงเด็กๆ เลิกเรียน, และคนเลิกงาน จนการทำงานลักษณะแบบนี้เกิดปัญหาติดหนึบมานักต่อนักแล้ว

(๕) เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือรถจอดเสียในแต่ ละห้องที่ บางครั้งไม่ แจ้ง เครือข่ายหลัก (บก.๐๒) รออนรถติดสะสมจนยากจะแก้ไขค่อยแจ้งเครือข่ายหลัก ซึ่งเกิดขึ้นบ่อย ยกตัวอย่างเช่น ตำรวจท้องที่ทราบว่ามีอุบัติเหตุหรือมีรถเสียในท้องที่ตัวเอง ก็ส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบ เสร็จแล้วก็ปล่อยเหตุทิ้งแะไว้อย่างนั้น จนการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายใกล้จะแล้วเสร็จ เช่น ๕ หรือ ๑๐ นาที สุดท้ายค่อยแจ้งเครือข่ายหลัก กรณีเช่นนี้หากประชาชนไม่ทราบทันทีทันใด ก็ยังขับรถเข้ามาเติมเต็มบน ถนนเส้นที่เกิดปัญหาอยู่ตลอดเวลา และหากการเคลื่อนย้ายใช้เวลาเกินกว่าครึ่งชั่วโมงหรือ ๔๕ นาทีและ หากรถที่เสียคือ รถเมล์โดยสารหรือรถสิบล้อ และเกิดเหตุในจุดสำคัญของเมืองหลวง จะทำให้การจราจร เป็นอัมพาตได้ ดังนั้น กรณีที่มีปัญหาจราจรเกิดขึ้น ควรดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว เพราะหากปล่อย ไว้เนิ่นช้าจะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดยาว อย่างไรก็ตาม บางท้องที่ก็สามารถแก้ไขปัญหาจราจรเสียบนถนนได้ อย่างรวดเร็ว

(๖) บ้านเรามีปัญหาเรื่องผังเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเกือบทุกสาย มีสภาพเหมือนก้างปลา สองข้างถนนเป็นซอยเล็กซอยน้อยแยกย่อยเข้า-เย็น จึงมีปัญหาในการเข้า-ออก สู่ถนนใหญ่ ในที่สุดก็มาติดตามทางแยกถนนสายหลัก ควรต้องปรับปรุงเรื่องผังเมือง รวมถึงโครงข่ายถนน

(๗) ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้มาตรฐาน ทั้งเรื่องการบริหาร การบริหารเวลา รวมถึงเรื่องความสะดวก สูดอนามัย ความสะดวกปลอดภัย รถไฟฟ้า รถไฟ ยังไม่ เชื่อมต่อ

#### ๑.๑๙) สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM ๙๙.๕

(๑) รมรณรงค์ลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ส่วนใหญ่เห็นว่า ควรให้เข้มงวด เรื่อง เมาไม่ขับ และ ไม่ใช่ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

(๒) รมรณรงค์ปัญหาการจราจรหน้าสถานศึกษาส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาของ การจราจรหน้าสถานศึกษาอยู่ที่ การจอดรับส่งหน้าโรงเรียน ที่ใช้เวลานาน

(๓) จัดระเบียบการจราจรหน้าห้าง และหน้าสถานบันเทิง รถจอดซ้อนคัน ส่วนใหญ่มักจะสะท้อน ว่ามักพบอยู่บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล (ปิ่นเกล้า) บริเวณหน้าอาร์ซีเอ ถนนพระราม ๙

(๔) ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและเครื่องหมายจราจร เช่น รถจักรยานยนต์ขึ้นสะพานข้ามแยกต่าง ๆ รถจักรยานยนต์บีค็อก ใช้ความความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับกันเป็นกลุ่ม เป็นต้น

(๕) ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนท้องถนนและพื้นผิวจราจร ไม่ชัดเจน บางจุด ไม่ติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง เส้นแบ่งช่องทางจราจรไม่มี เป็นต้น

#### ๑.๒๐) สถานีวิทยุจราจร จส.๑๐๐

(๑) ผู้ขับขี่โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ไม่เคารพกฎจราจร และผู้ใช้กฎหมาย ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจังควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรหรือเพิ่มอุปกรณ์เครื่องมือในการ ช่วยให้สามารถควบคุมผู้ขับขี่ให้อยู่ในกฎระเบียบได้

(๒) ไม่มีการจัดการจราจรที่น่าเชื่อถือ การปล่อยสัญญาณไฟจราจร หรือ การกักรถด้านหนึ่งด้านใดนานเกินไปจนเกิดปัญหาการติดสะสมยาว ทำให้เมื่อเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดหนักมาก รถต่างแย่งช่องทางไป ทำให้เกิดปัญหามากขึ้นและการปรับเปลี่ยนการใช้สัญญาณไฟจราจรแบบระบบที่คำนวณจากจำนวนรถ เป็นแบบตำรวจตนเองตามวิจารณ์ญาณ บางครั้งนานมาก ควรเปิดสัญญาณไฟสลับจังหวะ แบบรวดเร็วจะระบายรถได้ดีกว่าการกักรถด้านเดียวเป็นเวลานาน เพราะรถจะทยอยกันไปทีละฝั่ง ไม่ทำให้มีท้ายติดนิ่งยาวนาน

(๓) สภาพทางกายภาพของถนน สภาพเดิมของถนนที่เสี่ยงต่อ การจราจรที่ติดขัดหรืออุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง จุดกักรถที่ไม่ได้มาตรฐานขอยที่รถเข้าออกอยู่ตรงกับทางโค้ง ทางเบี่ยง ถนนชำรุดเส้นจราจรไม่ชัดเจนหรือไม่มีเส้นจราจรป้ายจราจรไม่ชัดเจนไฟถนนที่ไม่สว่างเพียงพอ

(๔) ปัญหาการปล่อยให้มีสิ่งกีดขวางการจราจรบนท้องถนนนานหรืออุบัติเหตุที่เคลียร์ช้า ก็เกิดการติดขัดสะสม เช่น รถใหญ่ จอดเสียในถนนหลักเป็นเวลานาน ควรมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่แก้ปัญหารถเสียในทุกพื้นที่ หากรูปแบบที่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็วและปฏิบัติได้จริง

(๕) กรณีมีการจัดงานที่มีคนมาร่วมงานเป็นจำนวนมาก ทั้งงานลดราคาสินค้า งานแต่งงาน งานศพ รวมถึงการจัดสอบต่างๆ ควรให้ความสำคัญในการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ถนนได้ทราบ โดยอาจออกเป็นกฎเกณฑ์ว่าจัดงานจำนวนคนขนาดนี้ต้องประชาสัมพันธ์ในช่องทางใดบ้าง โดยทำเป็นแบบแผนอย่างชัดเจน

(๖) รถติดจากหน้าห้างฯ หน้าตลาดนัดใหญ่ และหน้าร้านอาหารต่างๆ เช่น รอเข้าออกห้าง แท็กซี่จอดรอผู้โดยสาร ลูกค้ายอดต่อคิวริมถนนเสนอแก็ระยะสั้นให้ตำรวจไปยืนรอไล่หรือใช้กล้องจับปรับ และให้เจ้าของกิจการจัดพื้นที่ให้รถวนเข้าไปให้เพียงพอ หากกระทบถนนหลักให้ปรับเจ้าของกิจการด้วย แก็ระยะยาวออกกฎหมายให้เจ้าของกิจการต้องรับผิดชอบตั้งแต่ต้น เช่น อย่านำสร้างตลาดหรือห้างติดถนนใหญ่จนเกินไป

(๗) ถนนที่มีรถบรรทุกอาหารทะเลผ่าน อาจมีเมื่อกเหนียวตกหล่นทำให้ถนนลื่น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรให้ความรู้และออกกฎระเบียบในการขนส่งอาหารทะเล จัดให้มีสถานที่ทิ้งเมื่อกปลาให้เหมาะสม

(๘) การใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถ การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถขณะการจราจรติดขัด ควรมีการตรวจ จับ ปรับ อย่างจริงจัง

#### ๑.๒๑) ชมรมแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ ขอเสนอปัญหา ดังนี้

(๑) การจอดรถในที่ห้ามจอด การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ดีพอ

(๒) ทุกวันมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก แต่การประชาสัมพันธ์ล่าช้า ซึ่งกว่าจะทราบก็จะเข้ามาติดขัดในระบบแล้ว

(๓) การจักระบบเดินรถบางครั้งทำให้รถต้องวิ่งอ้อมเป็นระยะทางไกลมาก เช่นบริเวณประตูน้ำ ช่วงมักกะสันถึงแยกราชประสงค์ ควรมีการทบทวนการใช้งานระบบเดินรถให้เหมาะสม

(๔) ควรพิจารณาหาจุดจอดรถแท็กซี่เพื่อแท็กซี่จะได้ไม่ต้องวิ่งรถเปล่าเข้ามาในระบบ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

#### ๑.๒๒) กรมบัญชีกลาง

(๑) ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มีระเบียบเฉพาะสำหรับการจ่ายเงินรางวัลตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ.๒๕๔๔ เป็นประกาศตามอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ที่ให้เฉพาะเจ้าหน้าที่และผู้สนับสนุน ไม่มีเงินสินบนที่ให้กับผู้ชี้ช่องหรือผู้แจ้งความนำจับ กรณีที่จะสนับสนุนให้ประชาชนหรือเอกชนมีส่วนในค่าปรับในระเบียบปัจจุบันทำไม่ได้

(๒) การที่จะให้ประชาชนหรือเอกชนมีส่วนแบ่งในค่าปรับได้ต้องแก้ไขและแบ่งสัดส่วนผลประโยชน์ใหม่ โดยระเบียบดังกล่าวประกาศโดยอำนาจรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง

#### ๒) การสำรวจปัญหาข้อเท็จจริงภาคสนาม



รูปที่ ๕ คณะอนุกรรมการลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพการจราจรบนถนนสุขุมวิท แยกทองหล่อ

เพื่อให้ทราบปัญหาข้อเท็จจริง คณะอนุกรรมการ ได้ทำการสำรวจพื้นที่ การจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร เช่น การลงพื้นที่ย่านประตูน้ำ ขอยนานา ถนนสุขุมวิท ถนนสายอื่น ๆ และทางด่วน (ทางพิเศษ) และพบปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณเชิงสะพาน เช่น ประตูน้ำไม่มีการจัดการ กวดขันจากเจ้าหน้าที่ ทั้งที่ข้ามสะพานแล้วจราจรโล่ง



รูปที่ ๖ ปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณเชิงสะพานประตูน้ำ

(๒) ปัญหาการจราจรบริเวณขอยนานา ทำให้ช่องจราจรจาก ๔ ช่องจราจร เหลือ ๓ ช่องจราจร โดยเฉพาะบริเวณใกล้ทางแยกปากทางสุขุมวิท



รูปที่ ๗ ปัญหาการจราจรและคอขวดบริเวณเชิงสะพานประตูน้ำ

(๓) ปัญหาขอขวดบริเวณใกล้ทางแยกต่าง ๆ เช่น แยกอโศกมนตรี แยกซอยสวัสดิ์ แยกซอยสุขุมวิท ๒๔ แยกซอยทองหล่อเนื่องจากการจอดรถข้างทาง ทางเข้า-ออก ห้างสรรพสินค้า และการเปิดสัญญาณไฟที่ไม่คำนึงถึงสภาพการจราจร

(๔) ปัญหาการเปิดสัญญาณไฟจราจรไม่เหมาะสม เช่น ไฟเขียวยาวจนรถขาดช่วง การใช้ไฟแดงยาวมากทำให้คิวรถสะสมต่อเนื่องยาวถึงทางแยกต้นทาง การจัดจังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสม โดยพบว่าเกือบทุกทางแยกมีปัญหาเหล่านี้



รูปที่ ๘ จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสม มีส่วนทางแยกที่ถนนว่างแต่ไม่มีรถวิ่ง



รูปที่ ๙ การเปิดไฟเขียวยาวจนรถขาดช่วง

(๕) เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนไม่ใส่ใจต่อการควบคุมจราจร เช่น กตัญญูณไฟจราจรภายในตู้ควบคุม ซึ่งไม่สามารถเห็นข้อเท็จจริงในสนามได้

(๖) ปัญหาการจราจรบริเวณทางลงทางด่วน พบว่าไม่มีการประสานการจราจรกับ แยกสัญญาณไฟเชิงทางลง แลวรถยาวเกือบ ๑ กิโลเมตร ในขณะที่บนถนนทางราบการจราจรโล่ง

(๗) ปัญหาการจราจรบนทางด่วนการจราจรหนาแน่นมาก ผู้ขับขี่ยังขาดข้อมูล ข่าวสาร เช่น การแนะนำควรใช้เส้นทางไหนการแนะนำก่อนขึ้นทางด่วนหรือก่อนถึงทางลงเพื่อให้ผู้ใช้ เส้นทางหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด

(๘) การวางแผนด้านการจราจรและการขนส่งพบว่ามีปัญหาเรื่องของความ ไม่สมบูรณ์ของโครงการ เช่น ทางด่วนศรีรัช กาญจนภิเษก เมื่อเข้ามาจากกาญจนภิเษกเชื่อมทางด่วน ศรีรัชจะไปแจ้งวัฒนะไม่ได้หรือกรณีรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-เตาปูน ซึ่งไม่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า ของรฟม.ที่สถานีบางซื่อ

(๙) บริเวณป้ายจอดรถประจำทาง มีรถจอดอยู่จำนวนมาก ทำให้รถประจำทาง ไม่สามารถเข้าป้ายได้ ทำให้เกิดปัญหาจราจรเกิดเป็นปัญหาคอขวด



รูปที่ ๑๐ ป้ายจอดรถประจำทางมีการจอดรถ รถประจำทางไม่สามารถจอดได้

(๑๐) การจัดช่องทางพิเศษรถมวลชน (High Occupancy Vehicles Lanes)  
พบว่าบางกรณีมีอัตราการใช้ต่ำ



รูปที่ ๑๑ ช่องทางพิเศษรถมวลชนมีคนใช้น้อย ขณะที่รถทิศทางตรงข้ามติดขัด

(๑๑) ถนนบางสายมีความซ้ำซ้อนของเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ในพื้นที่หลาย  
แห่งพบว่าในขณะที่การจราจรติดขัด รถโดยสารประจำทางมีจำนวนมาก และบางครั้งก็เป็นสายเดียวกัน  
และมีผู้โดยสารจำนวนน้อย



รูปที่ ๑๒ จำนวนรถโดยสารประจำทางที่มีจำนวนมากบนถนนราชประสงค์

## (๑๒) ปัญหาจราจรอื่น ๆ ที่พบ เช่น

- รถยนต์จำนวนมากที่ออกมาใช้ถนนพร้อมกัน ในช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งหากร่วมมือกันและสามารถแบ่งสลับกันส่วนทำความเข้าใจร่วมกันก็สามารถบริหารจัดการรถยนต์บนท้องถนนไม่ให้วิ่งออกมาพร้อมๆกันได้
- ถนนขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อไม่เรียบร้อย บางเส้นทางทรุดโทรมไปเป็นอันมาก
- ถนนสายต่าง ๆ และตามถนนในตรอกซอยไม่เชื่อมต่อกันอีกหลายสาย ทำให้การจราจรไม่สามารถระบายการเดินทางให้เกิดความคล่องตัว
- จอตรรกีดขวางและจอตรกริมถนนตามอำเภอใจถนนบางสายเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปล่อยให้มีการจอตรรถยนต์ริมทางเท้าทำให้จราจรติดขัด
- ใช้รถใช้ถนนแบบเห็นแก่ตัว เช่น วิ่งแซงเปลี่ยนช่องทางไม่เรียงเป็นลำดับก่อนหลัง
- สร้าง ซ่อม ขยายถนน รวมถึงซ่อมและสร้างสาธารณูปโภค ทำงานแบบไม่รับผิดชอบ วางอุปกรณ์และเครื่องมือ รวมถึงวัสดุก่อสร้างกีดขวางการจราจร จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรที่มีผลกระทบกับการดำเนินชีวิตของประชาชนจำนวนมาก และการทำหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน จึงไม่สามารถใช้งบประมาณในการแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ๒.๓ การวิเคราะห์ปัญหาจราจร

คณะอนุกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษา และวิเคราะห์จากข้อมูลและปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจากมุมมองของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาจราจร อาทิ เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ทำให้ทราบถึงปัญหาการจราจรที่มีความซับซ้อนผู้คนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ ผู้ใช้รถทั่วไป คนเดินถนน พ่อค้าแม่ค้าที่ขายของขวางการจราจร การหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมาย การก่อสร้างที่ไม่ได้มีระยะเวลาแล้วเสร็จชัดเจน ตลอดจนการขาดการประสานงานและบูรณาการในการทำงานร่วมกันและสามารถสรุปแนวทางในการปฏิรูปในมิติต่างๆเพื่อจัดทำแผนการปฏิรูปการจราจรทั้งระบบได้ ดังนี้

- (๑) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Administration)
- (๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management)
- (๓) ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Public Mass Transit)
- (๔) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement)
- (๕) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User)
- (๖) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction)



รูปที่ ๑๓ แผนปฏิรูปการจราจร ๖ ด้าน

### ๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป

๓.๑ ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน) ระยะเวลาตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐

๓.๒ ระยะที่ ๒ แผนปฏิรูปการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน ระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔

### ๔. แผนปฏิรูปการจราจรในกรุงเทพมหานคร

#### ๔.๑ ระยะที่ ๑ แผนปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน)

##### ๑) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Administration)

(๑) รัฐจะต้องกำหนดให้ปัญหาจราจรและความปลอดภัยเป็นวาระแห่งชาติ โดยให้การสนับสนุนทั้งด้านองค์กรและงบประมาณดังนี้

(๑.๑) ยกกระตบกองจัดระบบจราจรทางบก ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยการจับบุคลากรให้เพียงพอสอดคล้องกับภาระหน้าที่ ส่งเสริมการ

พัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในด้านการจราจร เช่น การให้ทุนการศึกษา เนื่องจากปัญหาการจราจรและความปลอดภัยเป็นปัญหาในหลายด้าน ซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญ และกำลังอัตราในการเผชิญกับปัญหา

(๑.๒) การจัดตั้งงบประมาณจะต้องกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรและความปลอดภัยต้องจัดแยกงบประมาณออกจากงานปกติของหน่วยงาน เนื่องจากปัญหาจราจรและความปลอดภัยถือเป็นงานเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไข เพราะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศ

(๑.๓) จัดตั้งกองทุนจราจร เพื่อนำเงินจากกองทุนใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมและการจัดหาอุปกรณ์จราจรในกรณีที่เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องรีบเข้าแก้ไข โดยรายได้จากกองทุนอาจมาจากเงินค่าปรับคดีจราจร ภาษีน้ำมัน หรือค่าธรรมเนียมรถติด

(๒) จัดให้มีคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.) อยู่ในหน่วยงานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (สนข.) โดยคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานนี้ ทำงานประจำ มีจำนวน และคุณสมบัติตามที่ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(คจร.) กำหนด มีหน้าที่ปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่อื่นๆ มีอำนาจประสานงานและสั่งการหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรรวมทั้งอนุกรรมการแก้ไขปัญหาจราจรประจำจังหวัด เพื่อบูรณาการการแก้ปัญหาจราจร โดยข้อสั่งการต่าง ๆ ให้หน่วยงานที่รับคำสั่งถือเป็นภารกิจเร่งด่วนและต้องรีบดำเนินการในทันที การทำงานของคณะกรรมการจะต้องมีการประชุมและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และเมื่อถนนสายใดเกิดการจราจรติดขัดหรือมีปัญหาเกี่ยวกับการจราจร ให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานประชุมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบ วางแผนงาน กำหนดนโยบาย และสั่งการเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในถนนสายต่างๆโดยให้มีอำนาจสั่งการเจ้าหน้าที่จราจรในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรให้สำเร็จผลในทันทีที่เกิดปัญหาจราจร ไม่ใช่แก้ปัญหาในชั่วโมงเร่งด่วนเท่านั้น

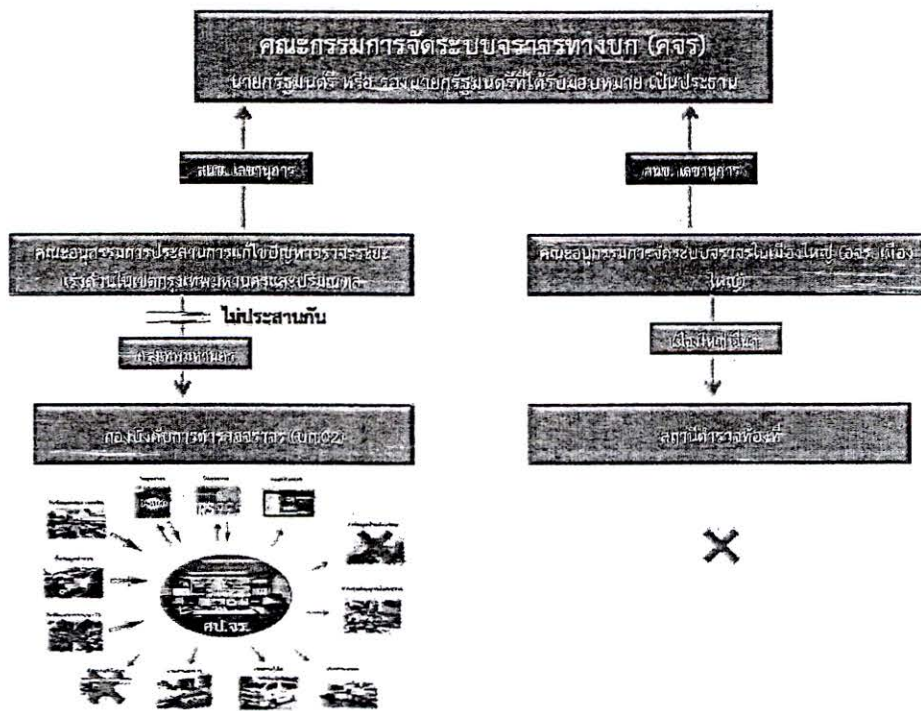
โดยคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจรนี้ ให้ใช้สำนักงานของ สนข. เป็นศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ปัญหาจราจร โดยมีประธานคณะกรรมการเป็น ผอ.สนข. เพื่อให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) ให้มีศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร.) อยู่ในหน่วยงานของกองบังคับการตำรวจจราจร (บกจร.) ในกรุงเทพมหานคร และให้มีศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจรในแต่ละเมืองใหญ่ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจรจริง โดยให้มีอำนาจสั่งการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานอื่นที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด เช่น หน่วยงานการติดตั้งสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การวางท่อต่าง ๆ เป็นต้น โดยให้มีอำนาจสั่งการ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ที่กำหนดไว้ดังกล่าว และเพื่อประสานเจ้าหน้าที่จราจร ในแต่ละพื้นที่ ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง และยังเป็นหน่วยงานที่สามารถรับแจ้งเหตุปัญหาจราจรจากประชาชนทั่วไปทั้งนี้ศูนย์ประสานงานกลางจะต้องมีหน้าที่ดังนี้

- (๓.๑) จัดเก็บระบบข้อมูลและเฝ้าดูการจราจรทั้งระบบจากกล้องวงจรปิดและอื่นๆ
- (๓.๒) การติดต่อสื่อสาร ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน
- (๓.๓) การสั่งการและส่งผ่านข้อมูลประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายจราจรแบบเปลี่ยนข้อความในพื้นที่บริเวณทางแยกต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบข้อมูลและตัดสินใจในการเดินทาง
- (๓.๔) สั่งการบริหารจัดการไฟสัญญาณบริเวณทางแยก
- (๓.๕) ให้มีสภาพบังคับทางกฎหมายในการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดปัญหาฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล รถยก ประสานงานกับหน่วยงานที่ติดตั้ง ก่อสร้างสาธารณูปโภค หรือหน่วยงานอื่นที่ทำให้จราจรติดขัด ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนให้มีอำนาจสั่งเรื่องให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.) สั่งการเพื่อให้แก้ไขปัญหาได้ทันที และหากหน่วยงานนั้นยังฝ่าฝืนให้รายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ เพื่อสั่งการแก้ปัญหาดังกล่าวได้ทันทีเช่นกัน

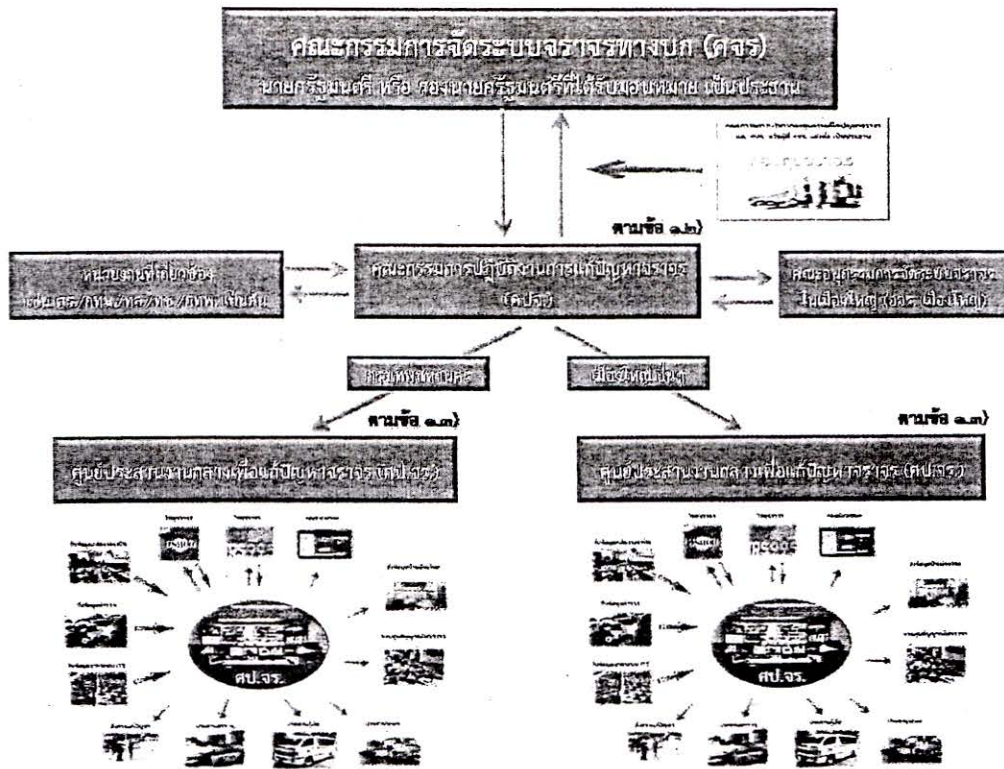
(๓.๖) พร้อมให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ในการติดต่อศูนย์ประสานงาน โดยติดตั้งทุกทางแยกและช่วงถนนที่เห็นได้ชัดเจน เช่น แจ็งโทรที่หมายเลข ๑๑๙๗, ๑๕๙๙, ๑๙๑ โดยเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบว่าพื้นที่ใดมีปัญหาการจราจรติดขัด/เกิดอุบัติเหตุ หรือหากพบผู้กระทำผิดกฎจราจร การถ่ายคลิปส่งทางโซเชียลเน็ตเวิร์คจะแจ้งได้ที่ไหน

โดยในกรุงเทพมหานครให้กองบังคับการตำรวจจราจรและ บก.๐๒ เป็นผู้รับผิดชอบ พร้อมให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ในการติดต่อศูนย์ประสานงาน โดยติดตั้งทุกทางแยกและช่วงถนนที่เห็นได้ชัดเจน เช่น แจ็งโทรที่หมายเลข ๑๑๙๗, ๑๕๙๙, ๑๙๑ โดยเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบว่าพื้นที่ใดมีปัญหาการจราจรติดขัด/เกิดอุบัติเหตุ หรือหากพบผู้กระทำผิดกฎจราจร การถ่ายคลิปส่งทางโซเชียลเน็ตเวิร์คจะแจ้งได้ที่ไหน

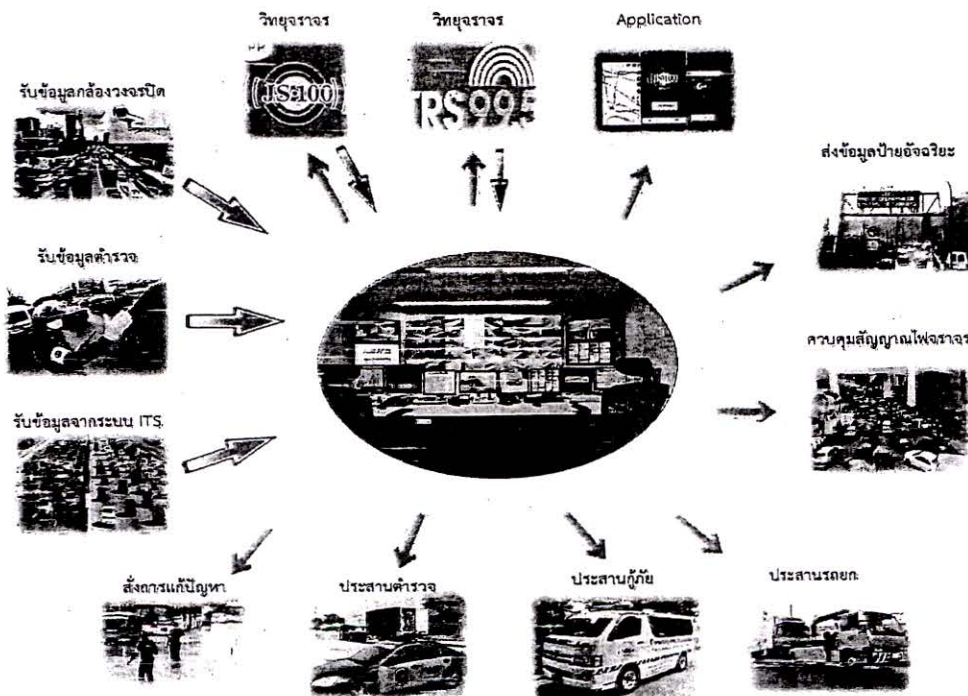


รูปที่ ๑๔ โครงสร้างการจัดการปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ปัจจุบัน





รูปที่ ๑๕ โครงสร้างการจัดการปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ตามแผนปฏิรูป



รูปที่ ๑๖ โครงสร้างศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศป.จร.)  
(Traffic Operation Center : TOC)



(๔) การให้ผู้บริหารท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจราจร ได้แก่

(๔.๑) ให้ผู้อำนวยการเขตทุกเขต และแต่ละพื้นที่ในเมืองใหญ่ ส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพการจราจรและจัดทำรายงานให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.) ตามข้อ (๒) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุกวัน

(๔.๒) สนับสนุนเจ้าหน้าที่เทศกิจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นให้สามารถช่วยงานจราจรของเจ้าพนักงานจราจรได้

(๔.๓) สนับสนุนงบประมาณหรืออุปกรณ์ เครื่องมือ เพื่อช่วยงานจราจร ทุกปี

(๔.๔) ให้จัดทำและเสนอแผนการแก้ปัญหาจราจร ในแต่ละพื้นที่และส่งเจ้าหน้าที่ร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ปัญหาจราจรร่วมกัน

(๔.๕) งานก่อสร้างที่มีการใช้พื้นที่ผิวจราจร จะต้องมีการดังนี้

- กรุงเทพมหานครและท้องถิ่นจะต้องกำกับดูแลการกำหนดระยะเวลาการอนุญาตให้หน่วยงานที่จะใช้พื้นที่ผิวจราจร ต้องร่วมกันจัดทำแผนบูรณาการการก่อสร้างของแต่ละหน่วยงานให้อยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน และเกิดผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด

- ก่อนการเข้าพื้นที่จะต้องมีการจัดทำแผนการจัดการจราจร และการลดผลกระทบการจราจร เสนอให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานตามข้อ (๒) เห็นชอบก่อน

- เมื่อไม่มีความจำเป็นในการใช้พื้นที่ก่อสร้างส่วนใด ให้ทำการคืนสภาพผิวจราจรโดยเร็ว

(๔.๖) ให้เสนอแผนการแก้ปัญหาน้ำท่วมขัง และการระบายน้ำ อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมเสนองบประมาณและระยะเวลาการสร้างแล้วเสร็จ และให้เสนอผลการประเมินการแก้ปัญหาน้ำท่วมขัง

(๔.๗) ให้ท้องถิ่นร่วมรู้เห็น รับทราบ และมีมาตรการป้องกัน พร้อมตรวจตราและจัดทำข้อเสนอ เพื่อป้องกันมิให้จราจรติดขัด เมื่อมีกรณี การสร้างขยายถนน หรือการสร้างหรือซ่อมแซมสาธารณูปโภคบนถนนเส้นต่างๆ

(๔.๘) ให้มี "หน่วยรับแจ้งเหตุ" ที่มีอำนาจเสนอความเห็นและสั่งการไปยังหน่วยงานที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร เพื่อการป้องกันและการแก้ปัญหาจราจร พร้อมรายงานให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.) ตามข้อ (๒)ทราบ

(๔.๙) ให้ท้องถิ่นมีอำนาจว่าจ้างภาคเอกชน ที่มีความรู้ความสามารถ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรส่วนต่างๆได้อย่างเป็นรูปธรรม และให้มีมาตรการการตรวจสอบผลการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

(๔.๑๐) ให้เปิดศูนย์รับแจ้งเหตุ(ให้มีเบอร์โทรศัพท์)เพื่อการแก้ปัญหาจราจรในท้องถิ่นโดยเฉพาะให้จัดเจ้าหน้าที่ทำงานเข้าเวรตลอด ๒๔ ชั่วโมง เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นบนท้องถนน อันสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

(๕.๑๑) ให้แต่ละเขตพื้นที่ ประเมินความพึงพอใจ ของการแก้ปัญหาจราจร โดยแจ้งให้ผู้บริหารท้องถิ่น และ คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจร (คปจ.) ตามข้อ (๒) เพื่อเผยแพร่ให้สาธารณชนได้ทราบต่อไป

**(๕) ปรับปรุงการทำงานของพนักงานท้องถิ่น**

(๕.๑) ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการสำรวจและตรวจพื้นที่ที่ทำให้การจราจรติดขัด และรายงานให้ศูนย์ประสานงานตาม (๓) ข้างต้น เพื่อร่วมมือกันในการเสนอแนวทางการแก้ปัญหาจราจรติดขัดดังกล่าว

(๕.๒) ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ ดำเนินการแก้ปัญหาระบบการระบายน้ำถนนสายต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขัง และให้จัดการไม่ให้เกิดภาวะน้ำท่วมขังอย่างยั่งยืน พร้อมจัดการทำหรือซ่อมแซมท่อระบายน้ำดังกล่าว โดยกำหนดเวลาแล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว

**(๖) ปัญหาการจราจรที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ**

ที่ผ่านมาได้ตรวจพบปัญหาเกิดจากการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าหน้าที่จะต้องมีการดำเนินการในการแก้ปัญหาจราจร ดังนี้

(๖.๑) วางมาตรการป้องกันเจ้าหน้าที่ในท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์จากการใช้ทางเท้าเต็มพื้นที่ ทั้งในถนนหลักและถนนในซอย ซึ่งทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้บาทวิถีทางเดินเท้าได้ จึงต้องมาเดินบนพื้นผิวถนน ส่งผลให้การจราจรติดขัดรถยนต์ไม่สามารถเดินทางได้โดยสะดวก

(๖.๒) วางมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในพื้นที่ที่ติดต่อกัน หรือบางครั้งมีการตั้งด่านพร้อมๆ กันในถนนบางสาย ซึ่งทำให้เกิดการจราจรติดขัด รวมทั้ง การตั้งด่านที่ไม่กำหนดรูปแบบ และไม่มีมาตรฐานการทำงาน การเรียกรถยนต์ให้จอดเพื่อตรวจ โดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถยนต์บนท้องถนน ทำให้การจราจรติดขัดอย่างสาหัส รวมทั้ง การตั้งโต๊ะเขียนใบสั่งริมถนน และยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจบางคนเรียกหรือรับผลประโยชน์เอง โดยไม่ผ่านกระบวนการทางกฎหมาย ทำให้เกิดภาพพจน์ที่ไม่ดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยรวม อันทำให้คนกระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

**(๗) การแก้ปัญหาจราจรที่เป็นรูปธรรมของตำรวจจราจร ให้รับผิดชอบดำเนินการแก้ปัญหาจราจร ดังนี้**

(๗.๑) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้รับผิดชอบพื้นที่ที่มีปัญหาไว้อย่างชัดเจน ทั้งระดับปฏิบัติ และการควบคุม กำกับดูแลระดับปฏิบัติแต่ละจุดที่มีปัญหา มีรายชื่อผู้รับผิดชอบชัดเจน และจัดเตรียมรถยก ชุดเคลื่อนที่เร็ว ในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยให้ศูนย์ประสานงานตาม (๓) เป็นฝ่ายรับผิดชอบการแก้ปัญหาการจราจร เป็นหลักและให้มีความพร้อมตลอดเวลา เพื่อการแก้ปัญหาจราจรเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดการจราจรติดขัดก่อนชั่วโมงเร่งด่วน

(๗.๒) ให้มีการอบรมให้ความรู้และสร้างความชำนาญให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมและกำกับการจราจรและสัญญาณไฟจราจร ให้มีความเข้าใจแนวคิดและวิธีการแก้ไขปัญหาจราจร ที่ถูกต้องโดยผู้เชี่ยวชาญ

## (๘) การแก้ปัญหาจราจรในชั้นสถานีตำรวจ

(๘.๑) ผู้บังคับบัญชาผู้รับผิดชอบงานจราจรต้องติดตามการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิดและต้องรับทราบปัญหาจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง

(๘.๒) ต้องมีการอบรมและให้ความรู้ สร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อหัวหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานต้องงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบ ให้ทำหน้าที่ดูแลงานจราจรให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

(๘.๓) การแก้ปัญหาจราจร ไม่ใช่แก้ไขหรือให้ความสำคัญในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น แต่ต้องให้ความสำคัญช่วงเวลาอื่นด้วย

## (๘.๔) เมื่อเกิดการจราจรติดขัด

- ให้ผู้ปฏิบัติงานรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบในทันที ด้วยการส่งข้อมูลทาง LINE เพื่อส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสำรวจถึงต้นตอของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่นั้น ๆ และพื้นที่ข้างเคียง

- ให้แจ้งศูนย์ประสานงานตาม (๓) โดยทันทีเพื่อจะได้แจ้งข้อมูลประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและหลีกเลี่ยงเส้นทางก่อนที่จะเกิดปัญหาสะสมเนื่องจากทราบข้อมูลล่าช้า

- ให้พนักงานจราจรที่รับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ที่จราจรติดขัด เสนอปัญหาจัดทำแผนแก้ไขปัญหาจราจรในทันที พร้อมรายงานศูนย์ประสานงานตาม (๓) ให้ทราบ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรโดยรวมเพื่อสั่งการแก้ปัญหาที่ต้นตอของการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ถนนสายนั้นและให้มีหน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดโดยทันที

(๘.๕) การแก้ปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน(ประมาณ เวลา ๐๖.๐๐-๑๐.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๕.๐๐-๒๐.๐๐ นาฬิกา) ทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ให้จัดเจ้าพนักงานจราจรออกมา ร่วมกันแก้ปัญหาจราจรโดยพร้อมเพรียงกัน

(๘.๖) เมื่อพบปัญหาจราจรเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ให้เจ้าหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

## (๘.๗) ให้สำรวจการแก้ปัญหาจราจรพื้นฐาน เช่น

- เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมและกำกับจราจรจะต้องสัมผัสและทำความเข้าใจกับปัญหาจราจรในพื้นที่ของตนเอง โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่จราจรผู้ปฏิบัติงานขับรถในพื้นที่รับผิดชอบในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เพื่อให้พบปัญหาจราจรเช่นเดียวกับที่ประชาชนได้พบ

- เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะต้องมีประสบการณ์ ภูมิความรู้ในการจัดการจราจร และกล้าตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าการกำหนดเวลาปล่อยสัญญาณไฟในทางแยกต่างๆจะต้องสัมพันธ์กับจำนวนรถยนต์ในเส้นทางเดินรถตามทางแยกต่างๆ

- ผู้ปล่อยไฟสัญญาณจราจร ต้องพิจารณาจากสภาพจำนวนรถวิ่งในแต่ละเส้นทางของทางแยกดังกล่าวด้วย และปล่อยสัญญาณไฟให้กับจำนวนรถยนต์แต่ละช่อง โดยไม่กำหนดเวลาการปล่อยรถแต่ละช่องทางให้นานเกินไป

- ให้สำรวจเพื่อทบทวนการกำหนดเส้นทางจราจรที่เป็นปัญหากับการจราจร

- ให้สำรวจสัญญาณป้ายจราจรที่สร้างปัญหาและสร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน

- ให้มีมาตรการตั้งด่านที่ไม่สร้างปัญหาให้การจราจร

- ให้บังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำการจอดรถยนต์หรือวางสิ่งของกีดขวางการจราจรบนถนนอย่างเคร่งครัด

(๘.๘) ให้ผู้บังคับบัญชา เมื่อรับทราบปัญหาจราจรดังกล่าวแล้ว หากเป็นปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นประจำ ให้มีการประชุมเพื่อแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและเพื่อจัดทำแผนงานการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม

(๘.๙) หากเป็นปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องหลายพื้นที่ ให้แจ้งคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงาน ตาม (๒) เพื่อการประชุม วิเคราะห์และแก้ปัญหาจราจรร่วมกันในพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าว

(๘.๑๐) ให้รายงานเป็นเอกสารการแก้ปัญหาจราจรให้กับ คจร. และคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ เพื่อทราบทุกสัปดาห์เป็นอย่างน้อย

(๘.๑๑) ให้มีศูนย์รับแจ้งปัญหาจราจรในแต่ละสถานีตำรวจ พร้อมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบ

### (๙) ปัญหา”น้ำท่วมขัง” อันเป็นสาเหตุให้จราจรติดขัด

(๙.๑) การแก้ปัญหา”น้ำท่วมขัง” ซึ่งมีพื้นที่ที่มักจะเกิดน้ำท่วมขังจำนวน ๗๐ จุด ในบริเวณ ๓๓ เขตของกรุงเทพมหานคร(ตามเอกสารภาคผนวก ๑) สามารถแก้ไขได้โดย

(๑) จัดทำแผนป้องกันภัยพิบัติ ให้เป็นแผนงานประจำ มีการเตรียมการและซักซ้อมเป็นระยะ กับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดและก่อนฤดูฝนควรมีการขุดลอกท่อให้แล้วเสร็จ โดยเป็นแผนประจำปีทุกปี

(๒) ก่อนฤดูฝนให้จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำให้เพียงพอในบริเวณจุดเสี่ยงที่มีปัญหาน้ำท่วม และมีการซักซ้อมกับตำรวจจราจรในการบริหารจัดการหากเกิดปัญหาน้ำท่วม

(๓) จัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจในการแก้ปัญหาในกรณีเร่งด่วนเมื่อเกิดภัยพิบัติ กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและสายบังคับบัญชาและสั่งการให้ชัดเจน โดยจัดเตรียมเจ้าหน้าที่เทศกิจและเจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อเตรียมรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและเหตุสุดวิสัย

(๔) สร้าง ปรับปรุงและขยายขนาดท่อระบายน้ำทั้งระบบทั่วกรุงเทพมหานคร โดยเสนอให้รัฐบาล ดำเนินการสนับสนุนและให้กรุงเทพมหานครและเจ้าพนักงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบดำเนินการตั้งงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาทั้งระบบในพื้นที่ซึ่งมักจะเกิดน้ำท่วมขังจำนวน ๗๐ จุด ในบริเวณพื้นที่ ๓๓ เขตของกรุงเทพมหานคร (ดูเอกสารภาคผนวก ๑) เพื่อไม่ให้เกิดภาวะน้ำท่วมขัง และเป็นการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

(๕) ปรับปรุงระบบการระบายน้ำเพื่อเป็นทางผ่านของน้ำจำนวน ๕ เส้นทาง คือ ถนนนิมิตรใหม่ ถนนประชาร่วมใจ ถนนราษฎร์อุทิศ ถนนสุวินทวงศ์ และ ถนนร่วมพัฒนา เพื่อระบายน้ำออกสู่ทะเลให้ได้มากที่สุด โดยวิธีการดังกล่าวจะสามารถระบายน้ำออกสู่ทะเลได้วันละ ๖๐ ล้านลูกบาศก์เมตร

#### (๙.๒) การแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถชนกันทำให้จราจรติดขัด

(๑) ให้มีมาตรการแยกรถยนต์ที่คู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้โดยเร็วเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้มาตรการ NOCK FOR NOCK เพื่อให้คู่กรณี แยกย้ายรถยนต์ของคู่กรณี ไม่ให้เกิดขวางจราจรทันทีโดยให้คู่กรณีถ่ายเก็บภาพไว้เป็นหลักฐาน เพื่อแสดงพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่จากบริษัทประกันภัย โดยไม่มีความผิดทางอาญา และให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยเร็ว ตลอดจนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาที่เกิดเหตุโดยเร็ว(กรณีที่มีการเฉี่ยวชนกันเสียหายเล็กน้อยสมาคมประกันวินาศภัยไทยโดยความร่วมมือจากบริษัทประกันวินาศภัย ได้มีการทำบันทึกความตกลงต่อกันเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดจากการเฉี่ยวชนกันเพียงเล็กน้อยแต่ต้องรอให้พนักงานเคลมหรือตำรวจไปที่เกิดเหตุจึงจะมีการแยกย้ายกันได้ ซึ่งจะทำให้เสียเวลาและก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมากมาย จึงได้มีการตกลงกันว่าเมื่อผู้เอาประกันภัย ได้ทำประกันภัยรถยนต์แล้วทางบริษัทจะออกเครื่องหมาย รูปตัวอักษร “K” ให้เพื่อนำไปติดไว้ในรถยนต์ (เหมือนป้ายภาษี) และหารถยนต์นั้นเกิดเหตุไปเฉี่ยวชนกับรถยนต์ที่มีสัญลักษณ์ตัว “K” เหมือนกัน ทั้งสองฝ่ายยอมรับที่อยู่แล้วว่าใครผิดใครถูกก็สามารถทำการตกลงกันได้เลย โดยไม่ต้องรอความเห็นของพนักงานเคลมหรือพนักงานสอบสวน เพียงแค่ทั้งสองฝ่ายนำ เอกสารสัญลักษณ์ตัว “K” กรอกรายละเอียด และลงชื่อฝ่ายใดผิดก็กาเครื่องหมายลงในช่องฝ่ายผิด ฝ่ายไหนถูกก็ให้กาเครื่องหมายลงในช่องฝ่ายถูก จากนั้นก็แลกเอกสารกัน ก็สามารถแยกย้ายกันจากที่เกิดเหตุได้ทันที โดยไม่ต้องรอพนักงานเคลมหรือตำรวจ เมื่อถึงที่ทำงานหรือถึงบ้านแล้วจึงค่อยแจ้งให้บริษัทประกันภัยไปให้บริการ จึงทำให้ไม่ต้องเสียเวลาและแก้ปัญหาการจราจรได้ดี “ชนแล้วแยก-แลกเอกสารกัน-แยกย้ายได้ทันที ไม่มีปัญหา” โดยในอนาคตจะมีการพัฒนาไปใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยแก้ปัญหาดังกล่าว)

(๒) จัดให้มีศูนย์รวมรถยกลากในกรณีที่มีการชนกันเสียหายมากในลักษณะที่เป็นการ Pool หรือ Lift Pool ไว้เพื่อให้สามารถเข้าไปให้บริการลากยกที่รวดเร็วขึ้นเหมือนกับชุดเคลื่อนที่เร็วในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ซึ่งควรมีการจัดเก็บข้อมูลบริเวณที่มีการเกิดเหตุบ่อยหรือกำหนดอาณาเขตพื้นที่ เป็นวงชั้นนอก วงชั้นในเพื่อให้รถยกลากนั้นประจำการ(รถยกในพื้นที่) และควรต้องมีข้อมูลจำนวนผู้ให้บริการรถยกรวมถึงการมีเครื่องมือสื่อสารที่เชื่อมต่อกัน โดยให้ศูนย์สั่งการซึ่ง

อาจมอบหมายให้ บกจร. เป็นผู้ทำหน้าที่เมื่อเกิดเหตุรถชนกันเสียหายมาก เพื่อให้สามารถส่งชุดเคลื่อนที่เร็วสามารถไปยังที่เกิดเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### (๑๐) การปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากรถไฟวิ่งผ่านเมือง

(๑๐.๑) ห้ามรถไฟวิ่งผ่านเข้าเมืองในช่วงโมงเร่งด่วน โดยในเบื้องต้น ดังนี้

- สายเหนือ ให้หยุดรับส่งที่สถานีดอนเมือง
- สายตะวันออก ให้หยุดรับส่งที่สถานีทับช้าง
- สายตะวันตกและใต้ ให้หยุดรับ-ส่งที่สถานีตลิ่งชัน

(๑๐.๒) ให้เจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานรถไฟมีการประสานงานกันและแจ้งสัญญาณให้เจ้าพนักงานตำรวจทราบล่วงหน้าก่อนรถไฟมา ๓-๕ นาที

(๑๐.๓) ยกระดับรางวัลทางรถไฟในเขตเมือง

(๑๐.๔) ย้ายสถานีสุดท้ายออกไปจากสถานีรถไฟหัวลำโพง ให้ไปอยู่ในย่านเขต

บางซื่อ

(๑๑) ปัญหาช่องทางจักรยานบางเส้นทางไม่เหมาะสมเป็นทางจักรยาน มีระยะทางสั้น ไม่เชื่อมต่อกัน ทำให้การขับขี่จักรยานไม่มีความปลอดภัย บางเส้นทางไม่อยู่ในพื้นที่ให้ออกกำลังกายได้ จึงไม่มีผู้ใช้ ทำให้อุปกรณ์ที่ติดตั้งดังกล่าวเกิดขวางทางรถยนต์ บางแห่งเกิดขวางทางเข้าออกบ้านของประชาชนจำนวนมาก จึงควรปรับปรุงพื้นที่ถนนให้รถยนต์วิ่งสัญจรได้ ก็จะได้ประโยชน์มากกว่า

#### ๒) การแก้ปัญหาจราจรด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management)

(๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนและการอำนวยความสะดวกการจราจร

(๑.๑) โครงการระบบขนส่งขนาดใหญ่ควรให้มีระบบตรวจสอบโดยบุคคลที่สามหรือจากหน่วยงานภายนอก(Road Safety Audit)เพื่อป้องกันข้อผิดพลาด ดังตัวอย่างของกรณีปัญหาเรื่องของความไม่สมบูรณ์ของโครงการ เช่น ทางด่วนศรีรัช กาญจนภิเษก เมื่อเข้ามาจากกาญจนภิเษกเชื่อมทางด่วนศรีรัชจะไปแจ้งวัฒนะไม่ได้ หรือกรณีรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-เตาปูน ซึ่งไม่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่สถานีบางซื่อ

(๑.๒) ศึกษาทบทวนระบบทางเดินรถทั้งระบบ เนื่องจากสภาพการจราจรปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงจากอดีต อันเป็นผลจากการพัฒนาของเมือง โครงข่ายคมนาคมที่เปลี่ยนไป การเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ ระบบทางเดินรถที่ใช้มาเป็นเวลานานอาจไม่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน ระบบทางเดินรถจึงควรมีการทบทวน เช่น

- การนำระบบรถเดินทางเดี่ยวมาใช้เพื่อลดจัมพะสัญญาณไฟจราจร
- การจัดแบ่งสัดส่วนช่องจราจร

บริเวณทางแยก

- ทบทวนรูปแบบช่องทางพิเศษการเดินรถ เช่น ช่องจราจรเฉพาะรถโดยสาร ช่องจราจรรถมวลชน ช่องจราจร BRT ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและยกเลิกในส่วนที่ไม่เกิดประโยชน์ต่อการจราจร

(๑.๓) การจัดระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร ทั้งในแง่ของระยะเวลาไฟสัญญาณและจังหวะสัญญาณ (phasing) เช่น การเปิดสัญญาณไฟโดยมีระบบและระยะเวลาสัญญาณให้เหมาะสม

(๑.๔) บริเวณจุดตัดทางรถไฟตำรวจผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรควรผ่านการฝึกอบรมความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจากผู้เชี่ยวชาญด้านสัญญาณไฟจราจร ก่อนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ นอกจากนี้จะต้องประสานงานกับพนักงานรถไฟเพื่อแจ้งให้ตำรวจผู้ควบคุมสัญญาณไฟบริเวณทางแยกทราบก่อนรถไฟจะมาประมาณ ๓-๕ นาที เพื่อให้ตำรวจผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร จะได้จัดให้รถที่จะต้องหยุดรอรถไฟได้มีการระบายไปก่อน

(๑.๕) ควรศึกษาการจัดช่องจราจรของช่วงถนนให้มีความต่อเนื่องไม่มีลักษณะคอขวด (Bottleneck) จุดตัดบริเวณทางแยกและจุดกลับรถควรมีการจัดช่องจราจรรอเลียให้เพียงพอ

(๑.๖) ให้ทุกหน่วยงานสำรวจอุปสรรคที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรและ ถนนแคบเป็นคอขวด น้ำท่วม โดยหาวิธีในการแก้ไขปัญหานั้นเป็นรูปธรรมและเห็นผลอย่างรวดเร็ว และรายงานต่อคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหารถจราจร ตามข้อ (๒)

(๑.๗) ควรที่จะมีการกำหนดห้ามจอดรถในถนนสายหลัก และถนนสายรองที่มีปัญหาการจราจรติดขัด เพราะการจอดรถข้างทางเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยทำให้เสียพื้นที่ผิวจราจร และบางครั้งหากมีการจอดรถประจำทางก็อาจทำให้รถประจำทางไม่สามารถเข้าป้ายจอดได้

#### (๑.๘) มาตรการการเพิ่มพื้นที่จอดรถ

- ประชาสัมพันธ์ให้ภาคเอกชน นำพื้นที่ว่างหรือพื้นที่ที่ยังไม่ใช้ประโยชน์จัดสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า จำนวน ๒-๕ คันก็ได้ เพื่อให้มีที่จอดรถมากขึ้น และทำให้ประชาชนมีรายได้มากขึ้น

- ให้รัฐจัดพื้นที่ว่างของหน่วยงานของรัฐ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ให้ทำเป็นที่จอดรถให้มากขึ้น เช่น สถานที่ใต้ทางด่วน หรือ ใต้สะพานที่หน่วยงานต่างๆ รับผิดชอบ

- ให้บริหารพื้นที่ถนนให้จัดเวลาการจอดรถโดยให้เสียค่าตอบแทนเข้ารัฐ ตามเส้นทางและระยะเวลาที่เหมาะสม โดยไม่ทำให้การจราจรติดขัด

- ให้ภาครัฐหรือกรุงเทพมหานคร จัดสร้างที่จอดรถถาวรจำนวนมากในเขตพื้นที่ที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสถานีต่าง ๆ

(๑.๙) ให้เข้มงวดการใช้พื้นที่ข้างทางและทางเท้า ซึ่งพบในบางพื้นที่ที่มีการใช้ทางเท้าเพื่อค้าขายทำให้คนเดินเท้าต้องเสี่ยงลงมาเดินบนถนน ซึ่งนอกจากจะเกิดอันตรายแล้วยังทำให้การจราจรติดขัดอีกด้วย

(๑.๑๐) ให้พิจารณาในตำแหน่งที่เหมาะสมในการข้ามถนนของคนเดินเท้า เช่น อาจเป็นบริเวณทางแยกและจัดจังหวะสัญญาณไฟ หรืออาจก่อสร้างเป็นสะพานลอยคนเดินข้าม หรือ ทางม้าลาย และไฟสัญญาณทางข้ามแบบปุ่มกด เป็นต้น

(๑.๑๑) การกำหนดตำแหน่งป้ายจอดรถประจำทาง จะต้องมีการศึกษาดำเนินการโดยเน้นความเหมาะสมของตำแหน่งมากกว่าความสะดวกของผู้โดยสาร และตีเส้นเครื่องหมายที่จอดรถประจำทางบนผิวจราจรเพื่อป้องกันการจอดรถในที่จอดรถประจำทาง ในบริเวณที่มีปัญหาจราจรที่ จะมีการเข้มงวดและบทลงโทษ กรณีที่รถจอดรกริดขวางบริเวณป้ายจอดรถประจำทาง เป็นเหตุให้รถประจำทางไม่สามารถเข้าป้ายได้ทำให้เกิดแถวคอย รถประจำทางต้องเรียงแถวเพื่อเข้าจอดเทียบป้าย และรถประจำทางจอดซ้อนคัน ทำให้เกิดปัญหาจราจร



รูปที่ ๑๗ การตีเส้นเครื่องหมายที่จอดรถประจำทางบนผิวจราจร

(๑.๑๒) จะต้องมีแผนการจัดการจราจรที่ชัดเจนในบริเวณหน้าโรงเรียน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่เพื่อระบายรถให้คล่องตัว

(๑.๑๓) เร่งแก้ปัญหาถนนบางสายขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อไม่เรียบร้อย บางเส้นทางทรุดโทรมเป็นอันมาก

## (๒) แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและรถติดบนทางด่วน(ทางพิเศษ)

### (๒.๑) บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

(๒.๑.๑) ติดตั้งตู้เก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติและส่งเสริมการใช้ Easy Pass เพิ่มมากขึ้น การตีเส้นเพิ่มความยาวของช่องจราจร Easy Pass ให้มีความยาวเพิ่มมากขึ้นตามลักษณะสภาพของแต่ละด่านฯ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass ได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้ทดลอง Easy Pass แบบไม่มีไม้กั้น (Non Stop Lane) ซึ่งจะช่วยระบายการจราจรของช่อง Easy Pass ได้เร็วขึ้น

(๒.๑.๒) ติดตั้งป้ายจราจรอัจฉริยะ ได้แก่ ป้ายรายงานข้อมูลจราจรแบบ Real-time (Smart VMS) เป็นป้ายสำหรับรายงานข้อมูลจราจรให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพการจราจรบนทางพิเศษและหลีกเลี่ยงจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดหรืออุบัติเหตุในรูปแบบที่ทันต่อเหตุการณ์ และป้ายแสดงเวลาการเดินทางในทางพิเศษ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับผู้ใช้ทางในการตัดสินใจเลือกใช้ทางพิเศษ

(๒.๑.๓) การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษและจัดทำ Reversible lane ที่ด่านฯ ประชาชื่น ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ที่ด่านฯ อโศก ๔ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ที่ด่านฯ อโศก ๓ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น

### (๒.๒) การแก้ปัญหาจราจรบริเวณบนทางด่วน (ทางพิเศษ)

(๒.๒.๑) แก้ไขปรับปรุงบริเวณที่มีจราจรติดขัด โดยการปรับปรุงตีเส้นจราจรเป็นเส้นทึบ การติดตั้งป้ายเตือน และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรบนทางพิเศษ ได้แก่ โทรศัพท์ฉุกเฉินป้ายรายงานสภาพการจราจรแบบปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) ป้ายควบคุมการจราจร (Matrix Sign) กล้องวงจรปิด (CCTV)

(๒.๒.๒) จัดทำ/ปรับปรุงป้ายแนะนำเส้นทาง ป้ายเตือนและป้ายบังคับทางการจราจร รวมทั้งเครื่องหมายจราจรและเส้นจราจรต่าง ๆ บนทางพิเศษ (Road Marking) เพื่อให้ผู้ใช้ทางพิเศษใช้ทางได้อย่างปลอดภัย และตีเส้นชะลอความเร็วในบริเวณต่าง ๆ ในทางพิเศษ ทาสี Cold plastic (สีแดง) บนพื้นทางก่อนถึงทางโค้งและบริเวณทางแยก ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือนและเปลี่ยนขนาดป้ายเตือนสิ่งกีดขวางบริเวณหัวเกาะทางแยกให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้มีความระมัดระวังมากขึ้น และปรับปรุงลักษณะทรงกายภาพต่าง ๆ ให้เหมาะสม เช่น ปรับปรุงหัวเกาะทางแยกให้มีความยาวมากขึ้น และมีการติดตั้ง Crash Cushion บริเวณหัวเกาะทางแยกเพื่อลดความรุนแรงจากการชนหัวเกาะและลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

(๒.๒.๓) ร่วมกับตำรวจทางด่วน กวดขันวินัยจราจร เช่น โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็วการห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การกวดขันจับกุมรถกระบะที่บรรทุกคนและสัตว์หรือสิ่งของโดยไม่มีสิ่งป้องกัน การควบคุมรถบรรทุกวัตถุอันตรายให้เดินรถในทางพิเศษ

(๒.๒.๔) ให้ความสำคัญกับการระบายรถยนต์บริเวณคอขวดบนทางด่วน โดยติดตั้งลำโพงขยายเสียง เพื่อประชาสัมพันธ์และช่วยเร่งให้ผู้ขับที่รีบที่จะระบายรถออกจากพื้นที่คอขวด

(๒.๒.๕) การติดตั้งอุปกรณ์และระบบจราจรอัจฉริยะ ควบคุมโดยศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะหรือ ITS Center โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง สามารถได้รับข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรจากระบบบริหารจัดการข้อมูลสำหรับ Smart Phone “EXAT ITS” (ทั้งระบบ IOS และ Android)

(๒.๒.๖) ทำการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการบริหารการจราจรและความปลอดภัย เช่น การศึกษาพัฒนาระบบติดตาม (GPS) เพื่อกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย ในโครงข่ายทางพิเศษ การศึกษาพัฒนาระบบจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อรายงานและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงอันตราย ในทางพิเศษ (Ex-AMS)

(๒.๒.๗) ให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) บนทางพิเศษ โดยให้มีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

(๒.๓) บริเวณทางลงทางด่วน(ทางพิเศษ) ให้มีการประสานตำรวจท้องที่ เพื่อเร่งระบายนการจราจรบนด้านล่าง เพื่อให้รถที่ออกจากทางด่วน(ทางพิเศษ) ระบายรถได้คล่องตัวมากขึ้น โดยเชื่อมสัญญาณการจราจรบนทางพิเศษไปยังจอภาพภายในตู้ควบคุมการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการตีเส้นเพิ่มช่องจราจร จากที่ลงได้ ๒ ช่องทางเป็น ๓ ช่องทาง เป็นต้น

(๓) การขยายโครงข่ายทางด่วน (ทางพิเศษ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่ง ควรมีการศึกษาโครงข่ายทางพิเศษเพื่อเชื่อมปริมณฑล หรือเมืองบริวารใกล้เคียง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่รอยต่อของเมืองเหล่านี้กับพื้นที่เมืองใหญ่ ซึ่งปัจจุบันการทางด่วน (ทางพิเศษ) มีโครงการทางพิเศษที่สำคัญ ๓ โครงการ ได้แก่

(๓.๑) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-กาญจนาภิเษกเพื่อขยายโครงข่ายของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครในทางทิศตะวันตก และแบ่งเบาปริมาณจราจรระดับพื้นราบโดยระบายนการจราจรไปทางด้านทิศตะวันตก โครงการเป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร แนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช โดยมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒) จากนั้นแนวสายทางจะไปทางทิศตะวันตก โดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ตั้งแต่บริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม ๖ ไปตามเขตทางรถไฟ ขนานไปกับถนนบรมราชชนนี จนถึงถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางประมาณ ๑๖.๗ กิโลเมตร ได้เปิดใช้งานแล้ว

(๓.๒) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร(ด้านตะวันตก) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๑๖.๙๒ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

(๓.๓) โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เป็นทางยกระดับโดยมีอุโมงค์อยู่ตรงกลางเริ่มต้นที่ป่าตองถนนพระเมตตา แล้วเจาะอุโมงค์ภูเขาขนาดเกิดเพื่อไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๙ ระยะทางประมาณ ๓.๙๘ กิโลเมตร

ทั้งนี้ โครงการที่ (๓.๑) พบว่าเกิดปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงการ เช่น ทางด่วนศรีรัช กาญจนาภิเษก เมื่อเข้ามาจากกาญจนาภิเษกเชื่อมทางด่วนศรีรัชจะไปแจ้งวัฒนะไม่ได้ หรือกรณีรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-เตาปูน ซึ่งไม่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่สถานีบางซื่อ

## (๔) ดำเนินการทางการผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเวนคืนที่ดิน

(๔.๑) ออกระเบียบข้อบังคับสำหรับโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่จะต้องมีรายงานการศึกษาผลกระทบการจราจร และผู้พัฒนาที่ดินจะต้องรับผิดชอบในการแก้ไขผลกระทบ

(๔.๒) ให้มีการสำรวจและวางรูปแบบผังเมือง เพื่อการเพิ่มเส้นทางถนนให้มากขึ้น

(๔.๓) ให้มีการเวนคืนที่ดิน เพื่อการขยายถนนตามซอยต่างๆ ให้มากขึ้น

(๔.๔) การทำให้ถนนกว้างมากขึ้นจะทำให้ที่ดินที่ถนนตัดผ่านใช้ประโยชน์ให้ดีขึ้นและมากขึ้น ในส่วนภาครัฐเองหากพบว่าถนนหรือตรอกซอยเส้นทางใด ที่สามารถขอความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินเพื่อขยายเส้นทางดังกล่าวได้ก็ควรใช้แนวทางดังกล่าวนี้ ก็จะทำให้ประหยัดงบประมาณได้มากขึ้น

(๔.๕) ให้สำรวจพื้นที่ต่างๆ เพื่อการเชื่อมต่อเส้นทางหรือเจาะเส้นทางให้มีการเชื่อมต่อ

(๔.๖) หากมีการจัดกิจกรรมที่มีผู้คนเดินทางจำนวนมากควรมีการจัดทำแผนบริหารการจราจร และแผนประชาสัมพันธ์การเดินทาง และยื่นต่อเจ้าพนักงานการจราจร

(๔.๗) แก้ไขพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ปี ๒๕๒๒ เกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารต้องมีที่จอดรถอย่างเพียงพอ

(๕) แก้ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรสำหรับ “คอขวด” อันเกิดจากจากสภาพภูมิศาสตร์

(๕.๑) พิจารณาจัดทำ Reversible Lane บริเวณสะพานหรือคอขวด ในช่วงชั่วโมงคับคั่ง และประเมินผลปรับแผนเวลาที่จัดทำให้เหมาะสม เช่น อาจขยายช่วงเวลามากกว่า ๓๐ นาที ที่ปฏิบัติอยู่เป็นประจำ มาเป็น ๑ ชั่วโมง หรือตลอดช่วงคับคั่งเช้าและช่วงเย็น

(๕.๒) ระบายรถยนต์ออกจากพื้นที่คอขวดโดยเร็ว โดยให้จัดพนักงานจราจร กำกับการโบกรถยนต์ให้การจราจรสลับไหลให้ออกจากพื้นที่คอขวดให้เร็วขึ้น

(๕.๓) หากพื้นที่ใดที่สามารถขยายเส้นทางให้ระบายรถยนต์ให้ออกจากพื้นที่คอขวดให้เร็วขึ้นได้ ก็ต้องดำเนินการทุกครั้งในช่วงชั่วโมงที่มีจราจรหนาแน่น

## (๖) การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนน ๑๕ สายที่มีการจราจรติดขัดมาก

โดยเส้นทางดังกล่าว มีดังนี้

(๖.๑) ถนนลาดพร้าว (แยกลาดพร้าว-แยกแฮปปี้แลนด์)

(๖.๒) ถนนพระราม ๔ (แยกหัวลำโพง-แยกพระราม ๔)

(๖.๓) ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต ถนนพระราม ๑ (แยกบางนา-แยกพงษ์พระราม)

(๖.๔) ถนนรัชดาภิเษก ถนนอโศกดินแดง ถนนอโศกมนตรี (แยกประชาชนุกุล-แยกรัชดาพระราม๔)

(๖.๕) ถนนรามคำแหง ถนนพระราม ๙ ถนนจตุรทิศ (แยกคลองเจ๊ก-แยกรามคำแหง-ถนนจตุรทิศ)

(๖.๖) ถนนพหลโยธิน ถนนเกษตร-นวมินทร์ (อนุสาวรีย์ชัยฯ-สะพานใหม่ และ แยกเกษตรศาสตร์-แยกนวมินทร์)

(๖.๗) ถนนสาทรเหนือและสาทรใต้ ตลอดสาย

(๖.๘) ถนนราชดำเนิน สะพานพระปิ่นเกล้าฯ ถนนบรมราชชนนี และถนน คูขุนานลอยฟ้า (พระลานพระราชวังดุสิต-แยกผ่านพิภพา-สุดเขตกรุงเทพมหานคร)

(๖.๙) ถนนเพชรบุรี ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ (แยกอรุณพงษ์-แยกคลองตัน)

(๖.๑๐) ถนนวิภาวดีรังสิต ตลอดสาย

(๖.๑๑) ถนนแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด-หลักสี่

(๖.๑๒) ถนนงามวงศ์วาน แยกแคราย-เกษตร

(๖.๑๓) ถนนเพชรเกษม บางแค-วงเวียนใหญ่

(๖.๑๔) ถนนพระราม ๒ แยกถนนกาญจนาภิเษก-ดาวคะนอง

(๖.๑๕) ถนนรามอินทรา หลักสี่-แยกกิโลเมตรที่ ๘

ให้กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.๐๒) รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาและบูรณาการ แก้ปัญหาจราจรที่ติดขัด โดยให้ดำเนินการแก้ไขปัญหารถติดดังกล่าว ดังนี้

๑) ให้พนักงานจราจรที่รับผิดชอบในพื้นที่หรือแต่ละสถานีตำรวจ ออกตรวจ พื้นที่และให้หาสาเหตุต้นตอของการทำให้จราจรติดขัดในพื้นที่ถนนแต่ละเส้นทาง

๒) ให้ประชุมเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการวิเคราะห์ปัญหาจราจรที่ติดขัดดังกล่าว โดยเร็ว อย่างต่อเนื่อง

๓) กำหนดมาตรการและหาวิธีการแก้ปัญหารถติดดังกล่าวอย่างเป็น รูปธรรม และห้ามจอดรถหรือวางสิ่งของให้มีการกีดขวางจราจรบนถนนเส้นทางดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และให้มีการจัดสภาพและวิธีการแก้ปัญหารถติดด้วยมาตรการวิธีการต่าง ๆ ตามสภาพจราจร โดยให้มีการ"ระบาย" รถอย่างรวดเร็วเพื่อออกจากจุดเริ่มต้นหรือพื้นที่ที่ก่อให้เกิดปัญหารถติดดังกล่าว

๔) หากปัญหารถติดเกี่ยวพันหลายพื้นที่ให้มีการประชุมการแก้ปัญหารถติด ร่วมกัน และให้มีการแก้ปัญหารถติดจากต้นตอที่ทำให้เกิดปัญหารถติดอย่างแท้จริง

๕) ให้สำรวจและทบทวนป้ายจราจรและสัญญาณจราจร เพื่อให้มีการแก้ปัญหารถติดตามสภาพความเป็นจริงและให้ปรับปรุงแก้ไขระบบจราจรเส้นทางต่าง ๆ เพื่อให้ความสะดวกแก่การใช้รถใช้ถนนของประชาชน

๕.๑) ให้สำรวจและแก้ปัญหป้ายสัญญาณจราจรที่ไม่ให้ความสะดวก แก่ประชาชน และป้ายสัญญาณจราจรที่มีเจตนาเป็นกีดกั้นโอกาสให้คนใช้รถใช้ถนนกระทำความผิด มากกว่าการอำนวยความสะดวกการใช้รถใช้ถนน

๕.๒) พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องไม่หาประโยชน์จากป้ายสัญญาณจราจร ที่กำหนดสร้างขึ้นมาเพื่อเป็นกีดกั้นให้ประชาชนกระทำความผิดต่อการจราจร และต้องเสนอแก้ปัญหารถติดป้ายสัญญาณจราจรหรือมาตรการที่ทำความเดือดร้อนให้กับประชาชนทันที

๕.๓ ให้ทบทวนและกำหนดเส้นทางจราจร และการตั้งเวลาสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครที่จราจรติดขัดเสียใหม่ทั้งหมด

๖) ให้มีการอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่และทำความเข้าใจปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่

๗) ให้ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องให้ประชาชนได้ทราบ เพื่อให้ข้อมูลจราจรแต่ละพื้นที่ก่อนเข้าสู่เส้นทางจราจรที่ติดขัด

๘) ให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด กับคนที่ และห้ามพนักงานเจ้าหน้าที่ละเลยหรือแสวงประโยชน์จากคนใช้รถและจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างทางอันเป็นสาเหตุให้การจราจรติดขัด และหากมีพนักงานเจ้าหน้าที่คนใดประพฤติผิด หรือกลั่นแกล้งเพื่อหาผลประโยชน์ ให้พ้นจากงานราชการทันทีและต้องรับโทษทางอาญ่อีกด้วย

๙) ให้เจ้าพนักงานจราจรนำมาตรการการแก้ปัญหาจราจรตามรายงานนี้มาแก้ปัญหาจราจรอย่างเคร่งครัด จริงจัง และใส่ใจ

๑๐) ให้รายงานปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรให้กับผู้บังคับบัญชา และ ศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร) ทราบ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรให้บูรณาการต่อไป

(๗) เร่งแก้ปัญหาความล่าช้าของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ดำเนินการก่อสร้างตามแผนแม่บทของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยเน้นแผนระยะแรก ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับกรุงเทพมหานครชั้นในก่อน จำนวน ๕ โครงการ วงเงิน ๒๑,๗๐๑ ล้านบาท คือ

- โครงการสะพานเกียกกาย วงเงิน ๙,๑๐๐ ล้านบาท
- โครงการสะพานพระราม ๒ วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท
- โครงการสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม วงเงิน ๔,๗๖๔ ล้านบาท
- โครงการสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง วงเงิน ๘๓๗ ล้านบาท
- โครงการสะพานถนนจันทน์-เจริญนคร วงเงิน ๔,๐๐๐ ล้านบาท

๓) การแก้ปัญหาจราจรด้านระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

(๑) สร้างความเชื่อมั่นการขนส่งสาธารณะ โดยการเร่งสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนเชื่อมั่นในระบบรถโดยสารและเรือโดยสารในด้านความสะอาด ความสะดวก ปลอดภัย และตรงเวลา

(๒) ปรับปรุงการบริการรถเมล์ฟรี ด้วยการเปลี่ยนรูปแบบการเดินรถเมล์ฟรีเป็นการแจกคู่มือตัวโดยสารหรืออาจแจกบัตรโดยสารฟรีให้ผู้มีรายได้น้อยแทน โดยผู้มีรายได้น้อยจะต้องอยู่ในบัญชีที่ขึ้นทะเบียนกับภาครัฐ

(๓) จัดระเบียบทางเท้า ให้จัดระเบียบทางเท้า และบริเวณป้ายจอดรถประจำทาง ไม่ให้มีการตั้งสิ่งของกีดขวางทางเท้า เนื่องจากมีหลายเส้นทางที่นำไปใช้เป็นที่ตั้งสิ่งของบนทางเท้าจนประชาชนต้องไปเดินบนพื้นที่ถนน จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้จราจรติดขัด และให้มีการปรับปรุงป้ายจอดรถโดยสารให้มีความสะอาดและปลอดภัย

(๔) ให้มีผู้ตรวจการ ขสมก. ในชั่วโมงคับคั่งบริเวณป้ายรถประจำทางต้องจัดให้มีผู้ตรวจการ ขสมก. คอยจัดระเบียบการจอดรถ รถโดยสารต้องเข้าป้ายและห้ามจอดซ้อนกัน จะต้องเรียงตัวต่อแถวเข้าป้าย เพื่อความเป็นระเบียบ ไม่เกิดคอขวดบริเวณป้ายรถประจำทาง และความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามต้องมีการลงโทษอย่างจริงจัง

(๕) รัฐจะต้องให้การสนับสนุนอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าขานเมือง ให้มีอัตราค่าโดยสารที่ต่ำ เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการ แทนที่จะคำนึงถึงจุดคุ้มทุน ซึ่งรัฐจะได้ผลประโยชน์กลับคืนในอ้อม เช่น ภาษีทางอ้อมต่างๆที่เกิดจากการเดินทางมากขึ้นเพราะค่าโดยสารถูก และการลดปัญหาการจราจร เนื่องจากคนใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น

#### (๖) การปรับปรุงและพัฒนา “เรือโดยสาร” โดย

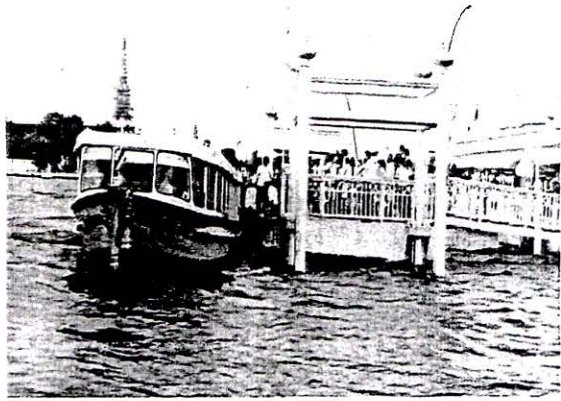
(๖.๑) ส่งเสริมการใช้ระบบเดินเรือโดยสาร เพื่อให้ลดปริมาณการใช้รถยนต์บนท้องถนน เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีแม่น้ำและคลองที่สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งมวลชนได้อย่างดี โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาจะผ่านย่านการค้าธุรกิจต่างๆ เช่น ศิริราช ท่าช้าง ท่าเตียน ราชวงศ์ สี่พระยา เป็นต้น แต่ความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยของการเดินทางโดยเรือยังอยู่ในระดับต่ำ จึงควรส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ คลองต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร เช่น คลองภาษีเจริญ คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม คลองเปรมประชากร และคลองลาดพร้าว เป็นต้น(ดูเอกสารภาคผนวก ๒)ซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนหรือเปิดโอกาสและส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาดำเนินการมากขึ้นโดยกำหนดมาตรการพิเศษทางภาษีโดยลดภาษีให้เอกชนในปีแรกเป็นร้อยละ ๐ แล้วค่อยเก็บภาษีเป็นขั้นบันไดในปีที่สองหรือสาม เป็นต้น

(๖.๒) ปรับปรุงท่าเทียบเรือและเรือโดยสารให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ท่าเทียบเรือโดยสารที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะเป็นแบบเปิดโล่ง และการจอดเทียบจะใช้วิธีขึ้นด้านท้ายเรือซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

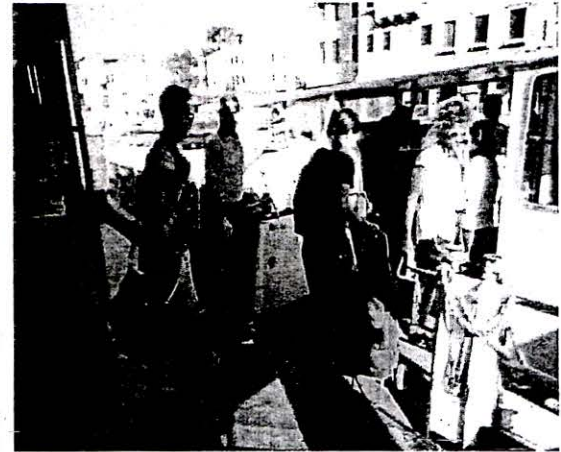
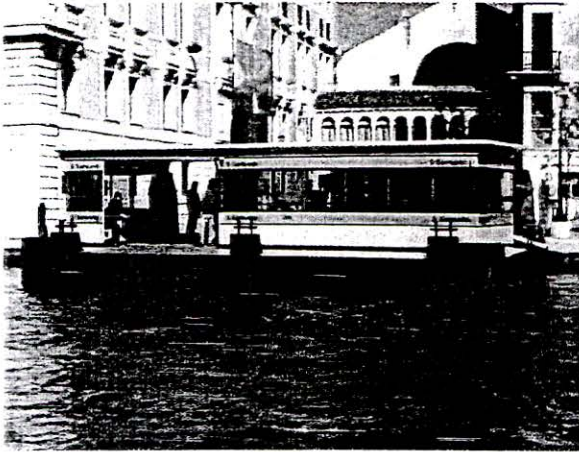
(๖.๓) จัดสร้างหรือปรับปรุงท่าเทียบเรือในจุดที่เหมาะสมเพิ่มเติม เช่น ท่าเรือถนนตก ถนนเจริญกรุง เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

(๖.๔) ปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก ท่าเรือโดยสารให้มีความสะดวกและปลอดภัย

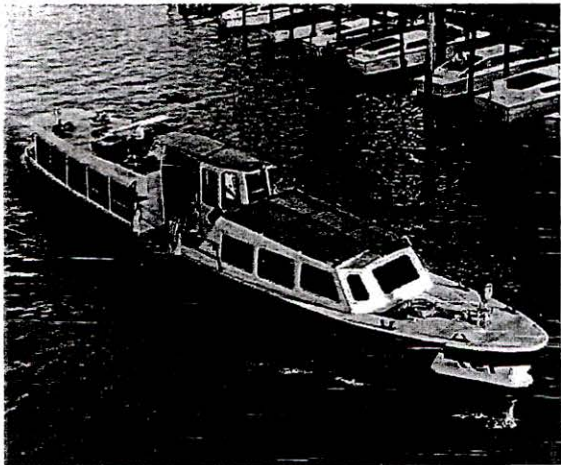
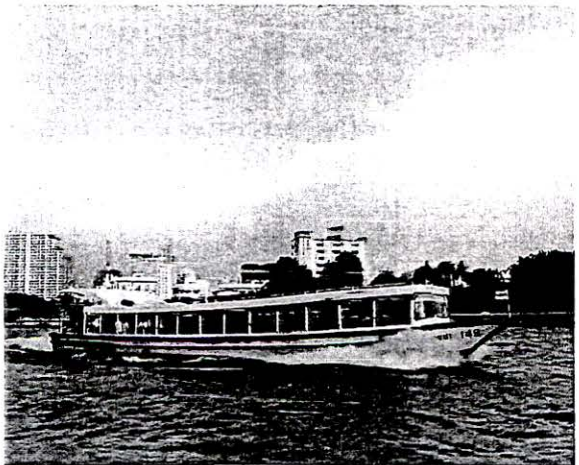
(๖.๕) ศึกษาวางระบบการโดยสารทางน้ำตามแม่น้ำ ลำคลอง และการส่งต่อผู้โดยสารถึงระบบขนส่งอื่น



รูปที่ ๑๘ ท่าเรือด่วนเจ้าพระยา ประเทศไทย เป็นลักษณะท่าเปิด เทียบเรือจะห่างขอบท่า



รูปที่ ๑๙ ท่าเรือประจำทาง นครเวนิส-ประเทศอิตาลี เป็นลักษณะท่าปิด เทียบเรือจะชิดขอบท่า



รูปที่ ๒๐ เรือด่วนเจ้าพระยา (ซ้าย) เรือประจำทาง นครเวนิส ประเทศอิตาลี (ขวา)

## (๗) การแก้ปัญหาจราจรในส่วนของ “รถแท็กซี่”

รถแท็กซี่ เป็นขนส่งสาธารณะที่มีความจำเป็นต่อการเดินทางของประชาชนทั่วไป ซึ่งหากแท็กซี่บริการดี มีคุณภาพ มีจิตบริการสาธารณะ ใช้รถยนต์ที่มีสภาพดี มีความปลอดภัย ผู้ขับขี่มีความสุภาพ แต่งตัวเรียบร้อย มีมารยาทในการขับรถ ขับรถยนต์ด้วยความระมัดระวัง ไม่แข่งกับเวลาเช่ารถ มีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดรถที่ทำให้ผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นเรื่องความปลอดภัย เรียกใช้บริการอย่างสะดวก รวมทั้งมีราคาที่เป็นธรรม ก็จะทำให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และใช้รถแท็กซี่กันจำนวนมาก ก็จะทำให้รถยนต์บนท้องถนนลดจำนวนลงอย่างมาก

ซึ่งการให้บริการขับรถแท็กซี่นี้ เป็นอีกปัจจัยที่ต้องจัดการระเบียบ ให้มีวินัยในการขับรถและการใช้รถ เพราะรถแท็กซี่เองสร้างปัญหาจราจรอีกหลายประการ อันควรต้องดำเนินการแก้ไขดังนี้

(๗.๑) กำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ โดยอาจขอความร่วมมือจากห้างสรรพสินค้าขอพื้นที่จอดรถแท็กซี่ หรือพื้นที่ของทางราชการเพื่อให้แท็กซี่ไม่ต้องวิ่งรถเปล่าเพื่อหาคน

(๗.๒) พิจารณาให้แท็กซี่สามารถใช้ช่องเดินรถประจำทาง ช่องเดินรถมวลชน เพื่อเป็นแรงจูงใจให้คนใช้รถแท็กซี่มากขึ้น

(๗.๓) ส่งเสริมการแข่งขันเสรีในกิจการรถแท็กซี่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและแข่งขันในการบริการที่ดี และมีคุณภาพ

(๗.๔) ศึกษาอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้โดยสารเปลี่ยนมาใช้แท็กซี่ โดยอาจควบคุมค่าเช่าแท็กซี่ที่เอาเปรียบต่อผู้บริโภคเกินไป เพื่อให้ค่าโดยสารลดลง จัดทำแผนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือและเรือโดยสาร และเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ให้มีความทันสมัยปลอดภัย โดยศึกษาตัวอย่างจากต่างประเทศ

(๗.๕) ให้มีศูนย์เรียกบริการรถแท็กซี่ พื้นที่ต่างๆ อย่างกว้างขวาง ที่ให้บริการประชาชนได้เรียกใช้บริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

(๗.๖) สร้างความเชื่อมั่นและความประทับใจให้กับประชาชนทั่วไป ด้วยมารยาทดี มีบริการที่ดี มีคุณภาพ และแต่งชุดขับรถแท็กซี่ที่สุภาพเรียบร้อย สะอาด ดูดี พร้อมมีป้ายชื่อผู้ขับขี่ติดที่เสื้อและในรถยนต์ที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน

(๗.๗) ให้มีบทกฎหมายที่เอาผิดเอาโทษอย่างเคร่งครัดต่อผู้ขับขี่ เพื่อ

- คุ้มครองมาตรฐานราคาใช้บริการที่เป็นธรรม และให้มีบทลงโทษผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เรียกค่าแท็กซี่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด และไม่หลอกลวง ไม่เอาเปรียบประชาชนผู้ใช้บริการ

- ควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับรถแท็กซี่ที่สุภาพเรียบร้อย ไม่ใจร้อน มีวินัย และมีความปลอดภัย ไม่จอดรถตามอำเภอใจ ไม่ขับรถเร็ว ไม่แข่งในที่คับขัน และไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน

- ให้มีมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ขับรถแท็กซี่จะไม่กระทำความผิด และไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ

- ให้มีบทลงโทษที่หนักขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่จอดรับผู้โดยสารและทิ้งผู้โดยสารกลางทาง หรือขับรถวนเวียนเพื่อให้อัตราค่ารถแท็กซี่มากขึ้นโดยไม่สุจริต
- ให้ปรับบทลงโทษผู้ขับขี่รถแท็กซี่ให้สูงขึ้น เพื่อคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการและที่ไปสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการ
- ให้ผู้ขับรถแท็กซี่ทุกคน ตัดบัตรการให้คะแนนของพนักงานเจ้าหน้าที่จราจร เพื่อบันทึกความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยเจ้าพนักงานจราจรจะต้องบันทึกตามความเป็นจริง หากพนักงานจราจรผู้ใดแสวงประโยชน์ หรือเรียกรับผลประโยชน์ เพื่อช่วยเหลือหรือกลั่นแกล้งผู้ขับขี่รถแท็กซี่ให้มีโทษตามกฎหมายและต้องออกจากราชการทันที

#### ๔) ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน (Discipline of Road User)

- (๑) สร้างการเรียนรู้และทดสอบใบอนุญาตขับขี่ให้ได้มาตรฐานเนื่องจากความหย่อนยานของการเรียนรู้และการทดสอบเพื่อให้ได้ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาจากเจ้าหน้าที่ที่ไม่รับผิดชอบต่อการเรียนรู้ การอบรม และการทดสอบที่ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดปัญหาในการขับขี่ยานพาหนะ มรรยาท การควบคุมอารมณ์ รวมถึง การแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉพาหน้า ทำให้ต้องมีการปรับปรุงการทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้อนุญาตใบขับขี่ให้มีมาตรฐานการใช้รถใช้ถนน
- (๒) ให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกัน เพื่อสร้างวินัยจราจรตั้งข้อรังเกียจคนเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนนโดยต้องยอมเสียสละเพื่อส่วนรวม
- (๓) รณรงค์ผ่านสื่ออย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง ให้ยึดหลักการแก้ไขปัญหาจราจรที่ว่า “ใครทำให้รถติด คนนั้นต้องรับผิดชอบ”
- (๔) ให้รณรงค์ สร้างวินัยจราจร เพื่อให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกัน ต่อการแก้ปัญหาไม่ทำให้การจราจรติดขัด เช่น
  - ไม่เห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนน
  - ไม่จอดรถกีดขวางการจราจร หรือไม่จอดรถริมถนนหรือในที่ห้ามจอด
  - ไม่เบียดหรือแซงในที่คับขัน
  - ไม่ขับรถในชั่วโมงเร่งด่วน เว้นแต่ มีความจำเป็นหรือเร่งด่วนจริงๆ
  - ไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัวโดยไม่จำเป็น
  - ซ้อรถควรมีที่จอดรถ เป็นต้น

#### ๕) ด้านการให้ข้อมูลและสื่อสารข้อมูล (Information and Interaction)

- (๑) ให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถรับทราบสถานการณ์การจราจรที่ติดขัด โดยผ่าน Application ต่าง ๆ หรือทราบข่าวสารการจราจรจากแหล่งอื่น ได้แก่
  - (๑.๑) ผ่านทาง Google ซึ่งสามารถค้นหาข้อมูลจาก Google Map เป็นต้น
  - (๑.๒) API จาก Google กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และสถานีวิทยุข่าวสารและการจราจร (จส. ๑๐๐)

(๑.๓) ระบบ GIS ของกรมทางหลวงชนบท

(๑.๔) ระบบ BMA Traffic ของกรุงเทพมหานคร

(๑.๕) ระบบ ITIC ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(๑.๖) ระบบของศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) หรือ สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (GISTDA)

(๒) ให้หน่วยงานการแก้ปัญหาจราจรดังกล่าว ร่วมกันใช้ Application ต่าง ๆ ข้างต้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกัน

(๓) ให้มีการสอบถามข้อมูลข่าวสารได้จากสถานีวิทยุ คลื่นจราจร ได้แก่ สถานีวิทยุ ข่าวสารและการจราจร (จส.๑๐๐) จากสถานีวิทยุพิทักษ์สันติราษฎร์ สวพ .FM๙๑ และจากสถานีวิทยุ จราจรเพื่อสังคม(Traffic Radio for Society) FM ๙๙.๕ MHz เป็นต้น โทรทัศน์หรือการประชาสัมพันธ์ ของรัฐหรือองค์กรต่างๆ

(๔) ให้รัฐจัดให้มีการรายงานสภาพจราจรที่ติดขัดต่อเนื่อง ทางสถานีโทรทัศน์ช่อง เฉพาะจราจร ๒๔ ชั่วโมง เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อมูลจราจร ในช่วงเวลาจราจรคับคั่งหรือชั่วโมง เร่งด่วน

(๕) การให้ประชาชนสามารถทราบสถานการณ์สภาพจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน หรือ ในช่วงเวลาและพื้นที่ถนนที่จราจรติดขัด ทำให้ประชาชนสามารถบริหาร จัดการและใช้เวลาไปทำงาน หรือกิจกรรมทางอื่นๆ เช่น ยังไม่ออกจากที่ทำงานในช่วงเวลารถติด หรือ ไม่ออกมาในช่วงเวลาจราจร ติดขัด โดยอาจไปออกกำลังกาย เล่นกีฬาหรือไปเดินซื้อของตามร้านค้าหรือห้างสรรพสินค้า หรือ สามารถทำอย่างอื่นได้โดยไม่ต้องเสียเวลาหรือใช้เวลาในช่วงเวลาจราจรคับคั่ง

๖) การประเมินความพึงพอใจของประชาชน โดยในทุก ๖ เดือน ให้มีการประเมิน ความพึงพอใจของประชาชน ต่องานจราจรและการแก้ไขปัญหาจราจร โดยให้คณะกรรมการ จจร. กำหนดนโยบายให้มีการจัดให้มีการประเมินผลความพึงพอใจประชาชนกับการบริหารจัดการดูแลงาน จราจรและการแก้ไขปัญหาจราจรเพื่อเป็นข้อมูลในการแก้ไขปัญหาจราจรให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพให้ดีขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต พร้อมประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกเดือน เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร ที่เป็นรูปธรรม ชัดเจน และทำงานอย่างต่อเนื่อง หรือมีการประชุมกันโดยเร็วเพื่อแก้ปัญหาในทันที

#### ๗) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (Law Enforcement)

(๑) ตั้งศาลจราจร เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร และระบบการ พิจารณาพิพากษาให้เร็วขึ้น เพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ

(๒) ปรับปรุงกฎหมายและระบบค่าปรับให้มีความเข้มงวดและทันสมัย สามารถ บังคับใช้ได้จริงจัง กวดขันพฤติกรรมผู้ใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดโดยการกระทำ ความผิดต่าง ๆ

(๓) ให้มาตรการการชำระค่าปรับที่มีประสิทธิภาพ โดยหากผู้กระทำความผิดคนใด ผ่าฝืนไม่ชำระเงินค่าปรับภายใน ๓๐ วัน ให้ปรับเพิ่มอีก ๒ เท่า และให้มีอายุความ ๓ ปี รวมทั้งให้แจ้งอายัดการต่อทะเบียนรถยนต์ต่อกรมการขนส่งทางบกได้

(๔) นำระบบการตัดแต้มใบขับขี่มาใช้อย่างจริงจัง และให้มีบทลงโทษในเรื่องการเข้ารับการอบรมเมื่อมีการกระทำผิด เช่นเดียวกับกรณีเมาแล้วขับ ที่มีการกำหนดให้บำเพ็ญสาธารณประโยชน์

(๕) การปรับปรุงกฎหมายและประกาศหรือคำสั่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาจราจร เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก เป็นต้น

(๕.๑) ปรับปรุงกฎหมายจราจรให้มีมาตรฐานสากล โดยให้กำหนดมาตรฐานใหม่ และอาจเทียบเคียงกับกฎหมายจราจรของต่างประเทศ ดังนี้

(๕.๑.๑) มีบทลงโทษคนที่ไม่เกรงกลัวกฎหมาย คือ ผิดกฎหมายซ้ำซาก คือ กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่ว่าเรื่องใด เป็นจำนวน ๓ ครั้ง ให้ยึดใบอนุญาตห้ามขับขี่รถ มีกำหนดเวลา ๓ เดือน หากหลังจากนั้น เมื่อมีการกระทำความผิดอีก ให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต ซึ่งหากมีใบอนุญาตขับขี่หลายใบ ให้มีผลกับใบอนุญาตขับขี่ทุกใบ

(๕.๑.๒) อัตราโทษความผิดจากเดิมที่มีอัตราโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ให้แก้ไขเพิ่มโทษเป็น ปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท เช่น

- ขับรถแข่งบนถนนสาธารณะ ขับรถเร็ว นำหวาดเสียว
- จอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถเกินเวลาที่กำหนดให้จอด
- ขับแทรก หรือแซง ไม่เป็นลำดับ อันทำให้เห็นได้ว่าเป็นคนเห็นแก่ตัว
- ขับรถผ่านคนข้ามถนน โดยไม่ให้คนข้ามถนนไปก่อน

(๕.๑.๓) ห้ามขับรถโทรศัพท์มือถือแฮนด์ฟรี มีอัตราโทษปรับ ๕,๐๐๐ บาท และหากมีความผิดอื่นเกิดขึ้น ให้มีโทษปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท และต้องถูกดำเนินคดีในข้อหาความผิดอื่นนั้นด้วย

(๕.๑.๔) ขับรถโดยใช้อุปกรณ์ในการส่งอ่าน หรือเขียนข้อความ มีอัตราโทษปรับ ๕,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๕) ขับรถผ่านป้ายนักเรียนข้ามถนนหรือผ่านป้ายที่มีสัญญาณกระพริบสีเหลืองหรือสีแดงไม่ชะลอความเร็วหรือหยุด หรือไม่ให้ทางคนเดินข้าม มีอัตราโทษปรับ ๕,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๖) รถเมล์ไม่ว่าชนิดใด จอดรับส่งคนนอกป้าย หรือไม่จอดเข้าที่ป้าย จอดรถ ให้มีโทษปรับ ๘,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๗) รถแท็กซี่ จอดรถนอกป้ายให้จอด หรือจอดริมถนนที่มีจราจรคับคั่ง หรือจอดรับส่งผู้โดยสารตามอำเภอใจ มีโทษปรับ ๘,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๘) รถเมล์ รถแท็กซี่ รถขนส่งสาธารณะ และรถรับส่งนักเรียน หากกระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรจนอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับการใช้รถใช้ถนน มีความผิดมีโทษปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๙) รถยนต์ขับเร็ว นำหวาดเสียว และไม่จอดรถเมื่อมีสัญญาณไฟแดง มีอัตราโทษปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ในเมืองต้องใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากเป็นนอกเมือง ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากเป็นเส้นทางด่วน ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อนึ่ง ในความผิดขับซี้จักรยานยนต์ ในลักษณะขับแข่ง ขับด้วยความเร็วที่กำหนด ไม่ใส่หมวกกันน็อก ให้มีโทษปรับ ๑๐,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๑๐) รถจักรยานยนต์ ที่ขับแข่ง ขับด้วยความเร็วที่กำหนด ขับรถไม่ใส่หมวกกันน็อก ทั้งคนขับและคนซ้อน ให้มีความผิดร่วมกัน ต้องโทษปรับคนละ ๑๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ใน ๓ เดือนแรกให้ประชาสัมพันธ์กำหนดโทษให้ประชาชนทราบ และผู้ใดฝ่าฝืนให้ลงโทษปรับคนละ ๕,๐๐๐ บาท หากพ้นช่วงเวลาดังกล่าวนี้แล้ว ต้องมีโทษปรับคนละ ๑๐,๐๐๐ บาท

(๕.๑.๑๑) หากพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจคนใด รับผิดชอบหรือเงินไม่ว่าจำนวนเท่าใด เพื่อให้ประโยชน์แก่ผู้กระทำความผิด ให้มีโทษจำคุก ๑๐ ปี และมีโทษปรับจำนวน ๕๐๐,๐๐๐ บาท

(๖) ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียน ให้เป็นรถที่มีความปลอดภัยเพื่อคุ้มครองนักเรียนเป็นพิเศษ

(๗) มาตรการทางกฎหมายต่อการลดอุบัติเหตุ

(๗.๑) เข้มงวดบังคับใช้กฎหมาย ตาม พรบ.การขนส่งทางบก ปี ๒๕๒๒ ว่าด้วยชั่วโมงการขับรถ คือ ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ ๒๔ ชั่วโมงห้ามให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน ๔ ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมงติดต่อกัน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท

(๗.๒) การขับซี้เส้นทางไกลจะต้องมีคนขับสำรองเพื่อการสับเปลี่ยนการขับ

(๗.๓) ให้ติดตั้งเบอร์โทรศัพท์ และ ID Line บนรถสาธารณะทุกประเภทในจุดที่ผู้โดยสารต้องเห็นเด่นชัดทุกที่นั่ง เพื่อแจ้งพฤติกรรมการขับซี้ของคนขับรถ

(๘) เข้มงวดการตรวจสภาพรถอย่างจริงจัง และบังคับใช้กฎหมายขั้นสูงสุดกรณีรถเสียกลางถนน เพิ่มมาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย และรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

(๙) บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายการใช้รถใช้ถนนที่ทำให้จราจรติดขัด เช่นการจอดรถริมถนนตามอำเภอใจและการจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวอย่าง รถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสารโดยไม่คำนึงจราจรติดขัด รถยนต์สาธารณะจอดรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย และการขับรถแข่งขึ้นสะพาน เป็นต้น

(๑๐) ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการเคลื่อนย้ายศพ เพื่อแก้ไขการจราจรติดขัด

(๑๑) ให้มีนโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจน โดยกำหนดให้ท้องถิ่นต่างๆ สามารถซื้ออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรในแต่ละท้องถิ่นได้เช่น การซื้อเครื่องออกใบสั่งอัตโนมัติให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้

(๑๒) กำหนดนโยบายติดตั้งกล้องรถยนต์ของราชการและรถยนต์สาธารณะ โดยรัฐต้องบังคับให้รถยนต์ของทางราชการและรถยนต์โดยสารสาธารณะติดตั้งกล้องติดรถยนต์ทุกคันและส่งเสริมให้เอกชนและบุคคลติดตั้งกล้องติดหน้ารถเพื่อจะได้ควบคุมการขับรถและเป็นหลักฐานในการแก้ปัญหาจราจรและอุบัติเหตุอื่นๆ

(๑๓) ให้มีมาตรการชำระค่าปรับที่มีประสิทธิภาพ และหากผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับภายใน ๓๐ วัน กำหนดให้ปรับเพิ่มขึ้นอีก ๒ เท่า และให้มีอายุความ ๓ ปี รวมทั้งให้อายัดการต่อทะเบียนรถ โดยแจ้งไปที่แผนกทะเบียนรถยนต์ กรมขนส่งทางบก จนกว่าจะชำระค่าปรับ

#### ๔.๒ ระยะที่ ๒ แผนปฏิรูปการจราจรอย่างเป็นระบบและแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน

##### ๑) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Administration)

(๑) ทบทวนโครงสร้างอัตรากำลังของสำนักงานจัดระบบการขนส่งและจราจร ให้มีเพียงพอกับภาระหน้าที่ และสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญ โดยอาจเป็นการให้ทุนบุคลากรในการศึกษาต่อสาขาวิศวกรรมขนส่งและจราจร

(๒) จัดตั้งสำนักงานส่วนภูมิภาคของ สนข. ในจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของเมืองใหญ่ มีหน้าที่ในการแก้ปัญหาจราจรติดขัดและความปลอดภัย และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการแก้ไข

(๓) ปรับปรุงระเบียบพัสดุเกี่ยวกับสัญญาก่อสร้างให้มีการส่งเสริมแรงจูงใจในการทำงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เช่น กำหนดเงินเพิ่มให้พิเศษโดยพิจารณาจากผลดีที่เกิดจากงานก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วกว่ากำหนด และเมื่อมีการประมูลงานก่อสร้าง ขยายถนนหรือซ่อมถนนทุกครั้งต้องมีเงื่อนไขการก่อสร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร็วด้วยในทุกๆ สัญญาการก่อสร้าง

(๔) หน่วยงานที่จะมีแผนการก่อสร้างบนถนน จะต้องประสานแผนงานให้ดำเนินการพร้อมกันไปในคราวเดียวกัน ในกรณีที่มีการขยายงานด้านสาธารณูปโภค ซึ่งต้องมีการปิดผิวจราจรเพื่อดำเนินการ โดยที่ผ่านมามีการดำเนินการในลักษณะต่างหน่วยต่างทำ จึงทำให้พบอยู่เสมอว่าถนนที่ได้ก่อสร้างไปแล้วต้องมีการก่อสร้างระบายน้ำในภายหลัง หรือในระยะต่อมาอาจมีการขุดทางเท้าหรือผิวจราจรเพื่อการวางท่อประปา หรือวางท่อร้อยสายไฟใต้ดิน ซึ่งการปฏิบัติงานในลักษณะนี้นอกจากจะทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการขุด ๆ กลบ ๆ หลายครั้ง เป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยส่วนรวมแล้วยัง เป็นการซ้ำเติมปัญหาการจราจรที่มีสภาพติดขัดให้ทวีความรุนแรงขึ้น

(๕) โครงการก่อสร้างต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่เมืองใหญ่จะต้องจัดทำแผนการบริหาร การจราจรระหว่างงานก่อสร้าง และส่งให้สำนักงานส่วนภูมิภาคของ สนข. ตามข้อ (๒) พิจารณา เห็นชอบก่อนเข้าดำเนินการ

(๖) การแก้ไขปัญหารถติดขัดจะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัด และประเมินผลงาน โดยหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหารถติดขัด จะต้องมีการประเมินผลงาน ทั้งในส่วน ระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติทุก ๖ เดือน และให้มีผลต่อการประเมินผลงานประจำปีของข้าราชการ

## ๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (Road Network Management)

### (๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนและการอำนวยความสะดวกการจราจร

(๑.๑) การควบคุมสัญญาณไฟโดยใช้รอบเวลาที่เหมาะสม ในปัจจุบันการ ควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นการทำโดยเอกเทศของแต่ละแยก ไม่มีความสัมพันธ์ ในพื้นที่เดียวกัน และ ใช้ความรู้สึกของเจ้าหน้าที่เป็นที่ตั้ง ถ้ามีการรวมศูนย์การควบคุม โดยอาศัยข้อมูลรวมทั้งระบบจะช่วยให้ การติดขัดที่ทางแยกลดลงได้มาก โดยสัญญาณไฟจราจรในเมืองใหญ่ควรเป็นระบบอัตโนมัติเชื่อมโยง สัญญาณสัมพันธ์กัน หรือ เรียกว่า เอ ที ซี (ATC – Area Traffic Control) และการนำระบบมาใช้ให้ พิจารณาความเหมาะสมทางเทคนิคการแก้ปัญหามากกว่าด้านราคา

### (๑.๒) แก้ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรอันเนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์

(๑) แก้ปัญหาการไฟวิ่งผ่านเมืองอย่างยั่งยืนและเพื่อการลดอุบัติเหตุ การแก้ปัญหารถไฟชนกับรถยนต์การแก้ปัญหารถไฟวิ่งผ่านเมือง มีจุดตัดกับทางรถไฟจำนวนประมาณ ๒๓ แห่ง ในจำนวนนี้เป็นจุดที่ตัดกับถนนสายหลัก ๑๔ แห่ง จุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนสายหลักได้ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้โดยห้ามรถไฟวิ่งผ่านเมืองและเร่ง ดำเนินการให้มีสถานีจอดรถไฟนอกเมืองแทนโดยเร่งด่วนจะทำให้ลดปัญหาจุดตัดกับถนนสายหลักเพื่อทำ ให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น

และเพื่อการลดอุบัติเหตุการแก้ปัญหารถไฟชนกับรถยนต์ เนื่องจาก ไม่มีไม้กั้นในช่วงทางรถไฟและถนนตัดกัน ให้หน่วยงานในทุกท้องถิ่นและพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจทุก สถานี ให้มีหน้าที่ตรวจตราและแจ้งเหตุอุปกรณ์ปิดกั้นทางซำรุดหรือแจ้งเหตุจุดตัดที่ไม่มีไม้กั้นหรือไม่มี เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานดูแลไม้กั้นจุดตัดดังกล่าว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไปแก้ปัญหาในทุกๆจุด เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเหมือนดังที่ผ่านมา

(๒) เร่งแก้ไขปัญหาดัดขังการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ตามแผนแม่บท สำนักนโยบายและแผน (สนข.) ในส่วนที่เหลือจากแผนเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๖๔ จำนวน ๓ สะพาน วงเงิน ๒๖,๔๔๙ ล้านบาท

- โครงการสะพานสมุทรปราการ วงเงิน ๑๙,๔๓๗ ล้านบาท
- โครงการสะพานปทุมธานี ๓ วงเงิน ๑,๘๒๐ ล้านบาท
- โครงการสะพานสามโคก วงเงิน ๕,๑๙๒ ล้านบาท

ส่วนแผนการดำเนินระยะ ๑๐ปีหลัง (๖๕-๗๔) จำนวน ๒ สะพาน คือ

- โครงการสร้างสะพานสนามบินน้ำ วงเงิน ๑,๕๘๐ ล้านบาท
- โครงการสะพานบางกะเจ้า จ.สมุทรปราการ

(๓) ดำเนินการทางการผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเวนคืนที่ดิน

(๓.๑) ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองรวม เพื่อลดปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบโดยกำหนดให้ผู้ใดประสงค์จะใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตใช้บังคับผังเมืองรวมให้ยื่นขออนุญาตการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น

(๓.๒) วางและปรับปรุงผังเมืองรวมสำหรับเมืองขนาดใหญ่ โดยเน้นสร้างเมืองบริวารใหม่พร้อมกำหนดแนวสายทางระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงกับเมืองบริวารอย่างเป็นระบบ เพื่อกระจายการพัฒนาและขยายตัวออกนอกศูนย์กลางเมืองเดิม

(๓.๓) ปรับปรุงพระราชบัญญัติการผังเมือง โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ ซึ่งนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ พิจารณาและให้ความสำคัญในการผลักดันให้มีการนำโครงการพัฒนามาตามนโยบายของผังฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

(๓.๔) ประชาสัมพันธ์ให้เจ้าของที่ดินทราบผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและมีการตอบแทนที่เหมาะสม รวมถึงระยะเวลาในการออกพระราชกฤษฎีกาการเวนคืนที่ดิน

(๓.๕) ผลักดันการขออนุญาตการใช้ประโยชน์ที่ดินและการศึกษาผลกระทบด้านจรรยาบรรณเป็นกฎระเบียบที่ใช้บังคับก่อนการพัฒนาพื้นที่

(๓.๖) เพิ่มพื้นที่ถนนให้สัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองอยู่ในระดับสากล โดยให้ตรวจสำรวจ และใช้พื้นที่ถนนหรือขยายพื้นที่ถนน ให้ขยายเส้นทางจราจร เพื่อให้มีถนนเพื่อการสัญจรของรถยนต์ได้มากขึ้น

(๑.๓) มาตรการแก้ปัญหาขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนไม่เพียงพอ

(๑) มาตรการจำกัดปริมาณการจราจรในช่วงชั่วโมงคับคั่ง ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในมาตรการจำกัดปริมาณการจราจรในช่วงชั่วโมงคับคั่ง ดังที่หลายประเทศได้ดำเนินการ และประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยการจำกัดรถบางประเภท เช่น ที่มีผู้โดยสารน้อยเข้าพื้นที่บางช่วงเวลาสำหรับพื้นที่บางพื้นที่หรือถนนบางสาย ผู้ที่ต้องการได้สิทธิการเข้าพื้นที่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียม หากไม่ต้องการเสียค่าธรรมเนียมก็ต้องเลื่อนเวลาเดินทางไปใช้ถนนก่อนหรือหลังเวลาห้าม ซึ่งเป็นวิธีในการลดความคับคั่งของการจราจร หรือเรียกว่าการกระจายการจราจร ทำให้ระดับปริมาณจราจรลดลงในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และกระจายไปในชั่วโมงก่อนหรือหลังช่วงเวลาห้ามโดยอาจทดลองในพื้นที่ถนนเจริญกรุง(เยาวราช) เมื่อโครงการรถไฟฟ้า ใต้ดินแล้วเสร็จ

(๒) แนวคิดเรื่อง Road Pricing หรือการเก็บค่าใช้ถนน เช่น ค่าผ่านทาง เจ้าของความคิดเก็บค่าผ่านทางที่เรียกว่า Congestion Toll หรือ Congestion Tax คือ

ศาสตราจารย์ William Vickrey (ผู้ได้รับรางวัลโนเบลสาขาเศรษฐศาสตร์ ในปี ๑๙๙๖ ซึ่งเป็นผู้ต่อยอดแนวคิดเดิม คือ ให้เก็บค่าผ่านทางเมื่อเข้าไปในพื้นที่จราจรติดขัด เพื่อลดปัญหาการจราจร)

- ค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion fee) เป็นราคาของการใช้ถนนในเวลาเร่งด่วนกลางใจเมือง หากมีค่าเป็นศูนย์ผู้ใช้รถก็จะเข้าไปใช้ถนนกันแน่นโดยไม่คิดอะไร แต่เมื่อมีการเก็บเงินค่าใช้ทาง ก็จะต้องคิดพิจารณาว่าจะเสียเวลาเร่งด่วนหรือใช้รถร่วมกับเพื่อน หรือใช้รถเมล์แท็กซี่ รถไฟฟ้า แทนดี การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเช่นนี้ จะช่วยลดความคับคั่งของรถในใจกลางเมืองลงได้

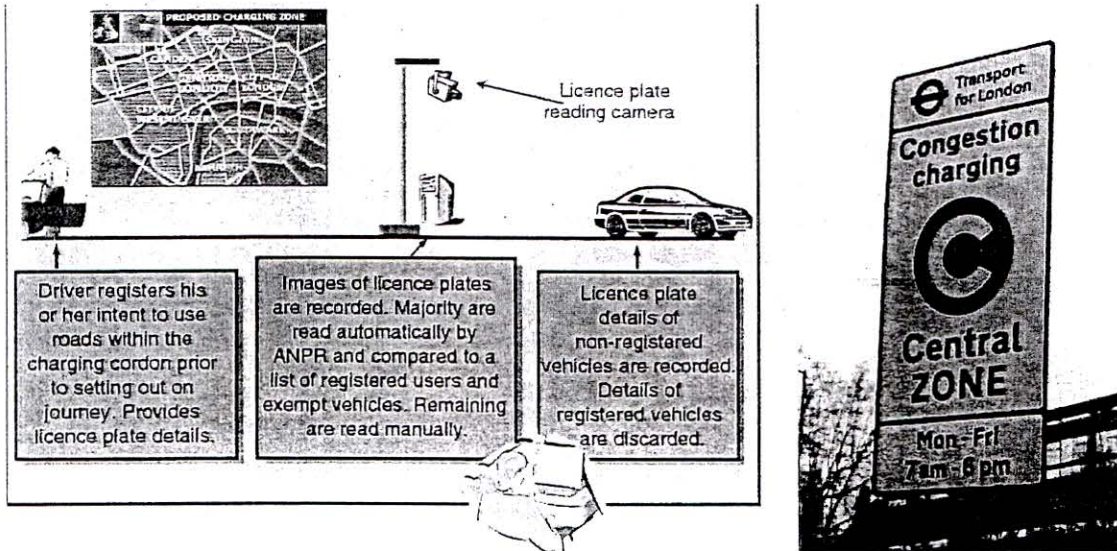
ประเทศแรกที่ได้ทดลองใช้ค่าธรรมเนียมรถติดนี้ก็คือ ประเทศสิงคโปร์ (ค.ศ. ๑๙๗๕) รถที่เข้าไปในเขตใจกลางเมืองในเวลาเร่งด่วน จะต้องซื้อตั๋วตามจุดที่กั้นการเข้าเมือง ความสำเร็จในการลดปัญหาจราจรติดขัดใจกลางเมืองของสิงคโปร์ผลการศึกษาของ Foo ปี ๑๙๗๗ ในรายงานของ OECD พบว่าการบริหารจัดการระบบค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Road Pricing System) ในประเทศสิงคโปร์ปริมาณจราจรในชั่วโมงคับคั่ง ลดลงร้อยละ ๑๐ ในขณะที่มีการใช้รถสาธารณะในการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ ๓๓ เป็นร้อยละ ๔๖ นอกจากนี้มาตรการดังกล่าวยังสามารถลดมลพิษทางอากาศได้ โดยหมอกควันมีปริมาณลดลงร้อยละ ๓๓.๓ และไนโตรเจนออกไซด์ลดลงร้อยละ ๘.๔



รูปที่ ๒๑ ระบบค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Road Pricing System) ในประเทศสิงคโปร์

- ประเทศอังกฤษ ในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ มีการทดลองใช้ค่าธรรมเนียมรถติดในเมืองเคมบริดจ์ และทำจริงจังในลอนดอน โดยเริ่มใช้เมื่อต้นปี ค.ศ. ๒๐๐๓ เก็บค่าธรรมเนียมคงที่ระหว่าง ๐๗.๐๐-๑๘.๐๐น. จันทร์ถึงศุกร์ โดยเริ่มที่ ๕ ปอนด์ในช่วงเริ่มแรก และขึ้นมาเป็น ๑๑.๕ปอนด์ในปัจจุบัน สำหรับรถที่เข้าไปใจกลางลอนดอน วิถีของลอนดอน คือ ใช้กล้องวงจรปิด ๒๓๐ตัว (๑๘๐ตัว

ติดไว้ริมเขตที่จะต้องเสียเงิน ที่เหลือเคลื่อนที่อยู่ในเขต) ถ่ายภาพป้ายรถยนต์ทุกคันที่เข้าเขตเก็บเงิน และมีซอฟต์แวร์ส่งเลขทะเบียนป้ายไปยังศูนย์ใหญ่เพื่อลงบัญชีคิดเงินจากผู้ใช้รถ ในปัจจุบัน การใช้ค่าธรรมเนียมรถติดของลอนดอน ถือได้ว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง



รูปที่ ๒๒ ระบบค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Road Pricing System) ในประเทศอังกฤษ

- Stockholm ไปไกลกว่าทุกเมืองที่เก็บค่าธรรมเนียมรถติดกันมา โดยการใช้นโยบายค่าธรรมเนียมไม่คงที่ เพราะมั่นใจว่าจะสามารถเจาะลึกลงไปเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่า โดยทดลองเก็บค่าธรรมเนียมตาม demand management ด้วยอัตราที่แปรผันตามเวลา (ยกเว้นไม่เก็บวันเสาร์ วันหยุดพิเศษ และไม่เก็บรถพยาบาล รถเมล์ รถคนพิการ รถทหาร รถจักรยานยนต์รถทะเบียนต่างประเทศ ฯลฯ) ระบบ ERP (Electronic Road Pricing) ของ Stockholm ให้รถที่จะเข้าเขตเก็บเงิน ติดเครื่องรับสัญญาณที่จะบันทึกเวลาการผ่านจุดเก็บเงินและจำนวนเงินที่ต้องจ่ายหรือถ้าไม่มีเครื่องรับสัญญาณก็จะมีภาพถ่ายบันทึกป้ายทะเบียนรถและเก็บเงินแบบลอนดอน อัตราที่ถูกที่สุดคือ ในช่วงเวลา ๐๖.๓๐ - ๐๖.๕๙น. ราคาประมาณ ๕๐บาท ๐๗.๐๐ - ๐๗.๒๙น. ราคา ๗๕บาท แพงที่สุดคือ ๐๗.๓๐ - ๐๘.๒๙น. ประมาณ ๑๐๐บาท จากนั้นราคาลดลงเล็กน้อย และเพิ่มเป็น ๑๐๐บาทอีกครั้งระหว่างเวลา ๑๖.๐๐ - ๑๗.๓๐น. และกลับมาถูกที่สุดอีกครั้งคือ ๕๐บาทในช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๑๘.๓๐น. เมื่อพ้น ๑๘.๓๐น. จนถึง ๐๖.๒๙น. ไม่มีการเก็บเงิน

หลังจากทดลองไป ๕เดือน ประชาชนร้อยละ ๕๒ชอบโครงการนี้ จากการศึกษาพบว่า ควันพิษและมลภาวะในอากาศลดลงไปร้อยละ ๑๔ในเขตใจกลางเมืองเมื่อเทียบกับก่อนเก็บเงิน ความเร็วของรถยนต์ที่ขับเข้าเมืองในเวลาเร่งด่วนเร็วขึ้น ( ก่อนเก็บใช้เวลา ๓เท่าของเวลาไม่เร่งด่วน ภายหลังการเก็บเงิน ใช้เวลาเพียง ๒เท่า ) ปริมาณการจราจรในเขตใจกลางเมืองลดลงไปร้อยละ ๒๒และมีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖กล่าวโดยรวมได้ว่าประสบความสำเร็จพอควร ก่อนจะเริ่มโครงการนี้ มีการทุ่มเงินพัฒนาการขนส่งสาธารณะ มีรถเมล์ใหม่อีก ๒๐๐คัน รถไฟฟ้าเข้าเมือง

และรถเมล์ด่วนวิ่งถี่ขึ้น มีที่จอดรถนอกเมืองเพื่อให้ใช้รถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ให้ประชาชนได้มีทางเลือกในการไม่ต้องจ่ายเงินค่าธรรมเนียมรถติดด้วยการไม่นำรถเข้าเมือง

ในประเทศนอร์เวย์ ปี ๒๕๓๓ ได้เริ่มใช้มาตรการเพิ่มค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนในกรุงออสโล ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ผลการศึกษาของ KONSULT ปี ๒๕๔๖ พบว่าการเพิ่มค่าผ่านทางด่วนในกรุงออสโล ประเทศนอร์เวย์ ร้อยละ ๑๗ ทำให้ปริมาณจราจรบนทางด่วนลดลงร้อยละ ๑๐ ในช่วงที่มีการขึ้นค่าผ่านทาง ในขณะที่ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘-๙ ในช่วงปกติที่ไม่มีการขึ้นค่าผ่านทาง

## (๒) มาตรการการยืดหยุ่นเวลาการเดินทาง

(๒.๑) ให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการยืดหยุ่นระยะเวลาทำงาน เนื่องจากสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรในเมืองสืบเนื่องจากการที่ยานพาหนะออกมาใช้ถนนสายเดียวกันและในเวลาเดียวกัน

(๒.๒) ควรมีการพิจารณาปรับเปลี่ยนเวลาการเดินทางโดยการกระจายเส้นทางการเดินทาง โดยให้มีมาตรการการไม่ให้ออกมาใช้รถใช้ถนนในเวลาเดียวกัน ซึ่งอาจกำหนดได้ ดังนี้ ให้มีการเลื่อนเวลาทำงาน หรือให้กำหนดเวลาการทำงานน้อยกว่าวันปกติ เช่น กำหนดการทำงานปกติซึ่งเริ่มต้นจากวันจันทร์ถึงวันศุกร์ก็อนุญาตให้พนักงานมาทำงานน้อยกว่า ๕ วัน แต่จะต้องปฏิบัติตามกรอบตามจำนวนชั่วโมง ที่กำหนด เช่น กรอบ ๔๐ ชั่วโมงในหนึ่งสัปดาห์

(๒.๓) นอกจากนี้อาจมีมาตรการอนุญาตให้เลือกเวลาเข้าทำงานหรือเลิกงาน หรือทำงานนอกเวลาปกติ เช่น ทำงานวันละ ๘ ชั่วโมง ให้เริ่มนับแต่เวลาที่มาถึงที่ทำงานโดยให้ทำงานให้ครบเวลาดังกล่าว นั้นหมายความว่า จะทำให้เลิกงานช้าลงก็จะทำให้เวลาการเดินทางไม่เข้าออกพร้อมๆกัน

(๒.๔) การห้ามรถบรรทุกเข้าเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน

## ๓) ด้านระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

### (๑) พัฒนาระบบขนส่งระบบราง (รถไฟฟ้า)

(๑.๑) เพื่อเตรียมความพร้อมแก้ไขปัญหที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเร่งดำเนินการทางรถไฟและรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว เพื่อให้คนหันมาใช้มากขึ้นซึ่งทำให้ลดจำนวนรถในถนนสายต่างๆได้ พร้อมกับพัฒนาระบบขนส่งขนาดรอง (Monorail /Light Rail) และปรับเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้วิ่งรถในระยะสั้นและเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า ตลอดจนขยายเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) กำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถตู้โดยสารเป็นต้น

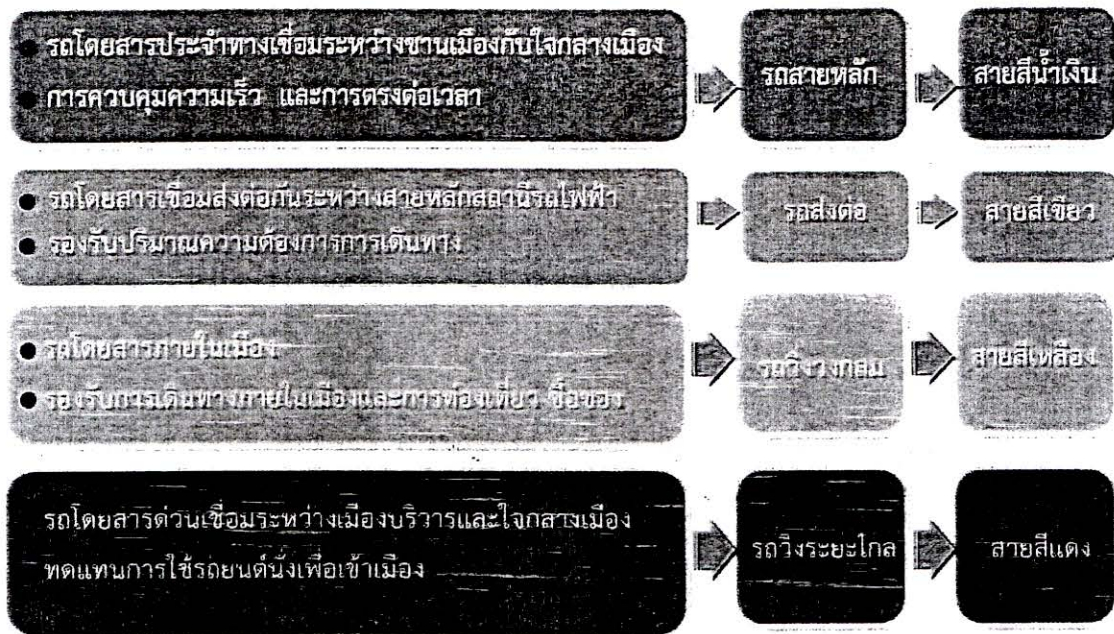
(๑.๒) ศึกษาความเป็นไปได้ในการให้บริษัทรถไฟฟ้าสามารถจัดเดินรถโดยสารเพื่อต่อเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า (Feeder bus) ซึ่งจะสามารถคงระดับมาตรฐานได้ดีกว่าใช้รถของ ขสมก. และตัวรถกับรถไฟฟ้าสามารถใช้ร่วมกันได้เพราะเป็นบริษัทเดียวกัน

(๑.๓) จัดหาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าหรือใกล้เคียงเพื่อจัดทำเป็นที่จอดรถให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสามารถมาจอดรถได้ ตามโครงการจอดแล้วจร (Park & Ride)

(๑.๔) พิจารณาให้การสนับสนุนนักเรียน นักศึกษาและผู้สูงอายุให้สามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ฟรี เพื่อเป็นแรงจูงใจให้คนเหล่านี้ใช้การเดินทางโดยรถไฟฟ้า ซึ่งระบบรถไฟฟ้าแม้จะให้บุคคลเหล่านี้ใช้บริการฟรี ก็ไม่ได้มีค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด

(๒) รถโดยสารประจำทาง

(๒.๑) ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางใหม่ให้ใช้ระยะการเดินทางแต่ละสายมีระยะสั้นเพื่ออำนวยความสะดวกเวลาเดินทาง เส้นทางเดินรถประจำทางควรวางระบบให้ไม่มีความซ้ำซ้อนกัน และกระจายสู่พื้นที่ชุมชน เพื่อขนส่งการเดินทางจากพื้นที่ชุมชนสู่ระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ โดยศึกษาต้นแบบจากต่างประเทศ เช่น ประเทศเกาหลี

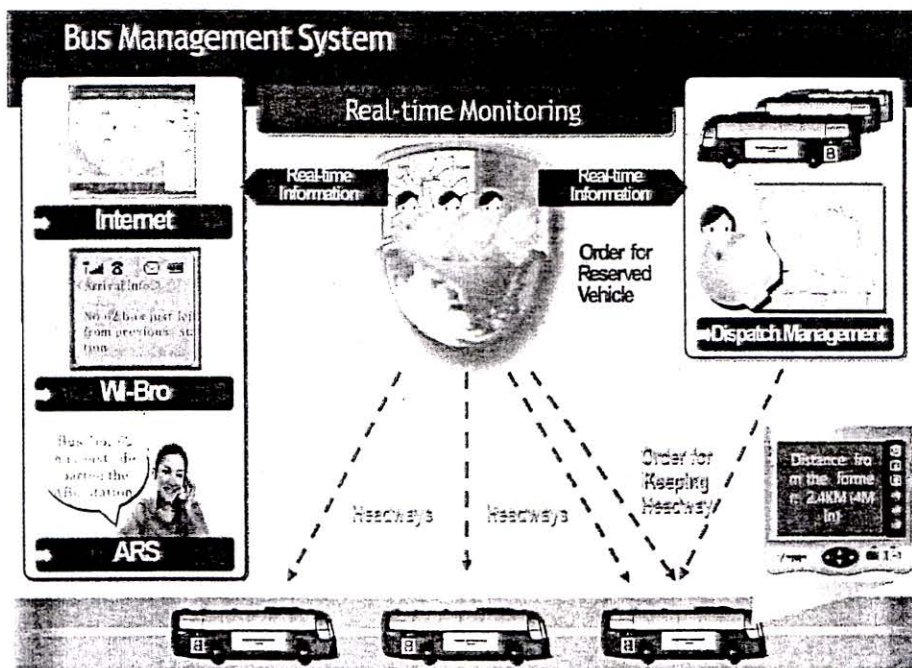


รูปที่ ๒๓ การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถประจำทางของกรุงโซล ประเทศเกาหลี

(๒.๒) เส้นทางเดินรถในถนนสายหนึ่งไม่ควรมีเส้นทางซ้ำซ้อนกันมาก โดยอาจพิจารณาการใช้ตัวร่วมให้ผู้โดยสารได้ต่อรถโดยไม่เสียเงินเพิ่ม

(๒.๓) ให้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินทางรถประจำทาง เพื่อบริหารจัดการรถประจำทางในเมืองใหญ่ โดยทำหน้าที่ ควบคุมการเดินทาง การจัดการวิ่ง การควบคุมความเร็วและการตรงต่อเวลา โดยใช้ระบบ GPS รวมถึงการรับเรื่องร้องทุกข์ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารรถประจำทาง





รูปที่ ๒๔ การบริหารจัดการการเดินรถโดยศูนย์ควบคุมแบบ Real Time ของกรุงโซล ประเทศเกาหลี

(๒.๔) ให้พิจารณาถึงการกำหนดอายุใช้งานของรถโดยสารประจำทาง เช่นเดียวกับรถสาธารณะอื่น เช่น แท็กซี่ โดยเฉพาะรถร่วมมีสภาพทรุดโทรมมาก และเป็นปัญหาเมื่อรถเกิดเสีย

(๒.๕) จัดการให้บริการรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีคุณภาพ ทั้งด้านผู้ขับขี่ ความสะอาด และปลอดภัยของตัวรถ สรรพากรนักเรียนประจำรถ โดยศึกษาสำรวจทำโครงการนำร่องเฉพาะบางโรงเรียนหรือพื้นที่ก่อน

(๒.๖) พัฒนาบาทวิถี เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญและระบบขนส่งมวลชน และการส่งเสริมการเดินทางของประชาชนโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนหลักเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

#### ๔) การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยงานจราจร

(๑) ติดตั้ง CCTV ในจุดที่ปัญหาการจราจรให้ครบทุกจุดเพื่อความสะดวกในการควบคุม สั่งการและติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ครบถ้วนและส่งเสริมให้ประชาชนใช้แอปพลิเคชัน "BMA Live Traffic" ที่จะทำการรายงานสภาพการจราจรผ่านสมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต ซึ่งการรายงานสภาพการจราจรในช่วงแรกจะเป็นภาพนิ่งผ่านกล้อง CCTV ที่ต่อเนื่องกันทุก ๑ นาทีตลอดจนแอปพลิเคชันอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ปัญหาจราจร

(๒) เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนลงทุนการติดตั้งอุปกรณ์บังคับใช้กฎหมายและติดตามใบสั่ง โดยใช้เงินจากค่าปรับคดีจราจร

๕) การให้เอกชนออกไปสิ่ง ด้วยการปรับปรุงแก้ไขการให้เจ้าพนักงานจราจรที่ออกไปสิ่ง โดยให้นิติบุคคลเอกชนรับประมูลงานการออกไปสิ่งแทนพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีมาตรฐาน โดยกำหนดกระบวนการและขั้นตอนทำงานที่ชัดเจน เพื่อการออกไปสิ่งที่มีประสิทธิภาพ ดำเนินการตามความถูกต้อง เช่น ต้องให้คนเดินออกตรวจและออกไปสิ่งโดยผู้ปฏิบัติ ๒ คน เพื่อจะได้เป็นพยานด้วยกัน โดยไม่มีการกลั่นแกล้งกัน และกำหนดให้มีมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน รวมทั้งให้บันทึกภาพรถยนต์ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเป็นหลักฐานไว้ด้วยทุกครั้ง

#### ๕. แผนปฏิรูปการจราจรของเมืองใหญ่อื่น ๆ

ตามรายงานข้างต้นเป็นข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ ข้อศึกษาและแนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวเป็นข้อที่จะต้องนำไปเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาในเมืองใหญ่อื่น ๆ เช่น กระบวนการบริหารจัดการ การแก้ปัญหาโครงข่ายและคอขวด การจัดการด้านระบบขนส่งมวลชน การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และการสร้างวินัยจราจร เป็นต้น เพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและแนวทางเดียวกัน

ทั้งนี้ควรมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เร่งแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่อื่น ๆ โดยใช้แนวทางการแก้ปัญหาจราจรตามรายงานฉบับนี้เป็นต้นแบบในการแก้ไขโดยเร็ว ดังนี้

- ๑) ศึกษาสภาพปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจนว่ามีสาเหตุมาจากประเด็นใด
- ๒) นำแนวทางที่อนุกรมการเมืองได้จัดทำสำหรับกรุงเทพมหานครไปปรับใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ของแต่ละจังหวัด
- ๓) จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาทั้งระยะเร่งด่วน และระยะยาว นำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณาต่อไป

#### ๖. แหล่งที่มาของงบประมาณ

- ๖.๑ งบประมาณแผ่นดิน
- ๖.๒ งบประมาณจากท้องถิ่น
- ๖.๓ ค่าปรับจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร
- ๖.๔ ค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee)

#### ๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ๗.๑ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ๗.๒ กรุงเทพมหานคร
- ๗.๓ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
- ๗.๔ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ๗.๕ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- ๗.๖ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๗.๗ กรมทางหลวง
- ๗.๘ กรมทางหลวงชนบท
- ๗.๙ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- ๗.๑๐ กรมโยธาธิการและผังเมือง
- ๗.๑๑ กรมการขนส่งทางบก
- ๗.๑๒ กรมเจ้าท่า

#### ๘. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครตามที่ได้กล่าวรายงานมาข้างต้นให้เป็นรูปธรรมและเกิดผลสัมฤทธิ์ แผนการปฏิรูปจะแบ่งเป็น ๒ ระยะขอให้รัฐบาลควรกำหนดการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นวาระแห่งชาติ และให้หน่วยงานทุกหน่วยงานตามแผนปฏิรูปได้ดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผลโดยเร็วและเป็นรูปธรรมในเชิงปฏิบัติดังนี้

๑) การแก้ไขปัญหาจราจรที่วิกฤติอย่างเร่งด่วน เพื่อให้การแก้ปัญหาทั้งในทางนโยบายและให้มีผลเป็นกฎหมายที่ลดขั้นตอน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว จึงขอเสนอให้พิจารณาออกเป็นคำสั่ง ของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตามรัฐธรรมนูญชั่วคราว พ.ศ.๒๕๕๗ มาตรา ๔๔ เพื่อกำหนดมาตรการที่เด็ดขาดในการแก้ไขปัญหาจราจรและเป็นรูปธรรมให้สัมฤทธิ์ผลโดยเร็ว มีสาระสำคัญ ดังนี้

๑.๑) ให้จัดตั้งคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาจราจร (คปจ.) มีพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ๒๔ ชั่วโมง โดยอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (คจร.) ที่มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน ซึ่งคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานนี้ มีหน้าที่ปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ มีอำนาจประสานงานและสั่งการหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาจราจร รวมทั้งอนุกรรมการแก้ไขปัญหาจราจรประจำจังหวัด เพื่อการบูรณาการการแก้ไขปัญหาจราจร โดยข้อสั่งการต่างๆให้หน่วยงานที่รับคำสั่งถือเป็นภารกิจเร่งด่วนและต้องรีบดำเนินการและปฏิบัติในทันที โดยการทำงานของคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีการประชุมและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และเมื่อถนนสายใดเกิดการจราจรติดขัดหรือมีปัญหาเกี่ยวกับการจราจร ให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานประชุมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบ วางแผนงาน วิเคราะห์ปัญหา กำหนดนโยบาย และสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในถนนสายต่างๆโดยให้มีอำนาจสั่งการเจ้าหน้าที่จราจรในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกันให้สำเร็จผลในพื้นที่ที่เกิดปัญหาจราจร ไม่ใช่แก้ปัญหาในชั่วโมงเร่งด่วนเท่านั้น

๑.๒) ให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร (ศปก.จร.) โดยมีหัวหน้าหน่วยผู้ปฏิบัติงานการแก้ไขปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานครและในแต่ละเมืองใหญ่ เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร ให้เป็นศูนย์กลางการแก้ไขปัญหาจราจรต่อเนื่อง ๒๔ ชั่วโมงและเพื่อให้มีผู้รับผิดชอบปฏิบัติงานการแก้ปัญหา

จรรยาจรจริง โดยให้มีอำนาจสั่งการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการแก้ปัญหาจรรยาจรในพื้นที่ที่กำหนดไว้ดังกล่าว และเพื่อประสานเจ้าหน้าที่จรรยาจรในแต่ละท้องถิ่น และยังเป็นหน่วยงานที่สามารถรับแจ้งเหตุปัญหาจรรยาจรจากประชาชน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการจรรยาจรต่อประชาชน

๑.๓) ยกกระต๊อบกองจัดระบบจรรยาจรทางบก โดยการจับบุคลากรให้เพียงพอสอดคล้องกับภาระหน้าที่ ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในด้านการจรรยาจร เช่น การให้ทุนการศึกษา เนื่องจากปัญหาการจรรยาจรและความปลอดภัยเป็นปัญหาในหลาย ๆ ด้าน ซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและกำลังอัตราในการแก้ไขกับปัญหา

๑.๔) ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบข้างต้น นำแผนปฏิรูปประยะ (เร่งด่วน) ไปดำเนินการทันทีตามอำนาจหน้าที่ โดยให้รายงานความคืบหน้าและข้อขัดข้องต่อคณะกรรมการจัดระบบจรรยาจรทางบก (คจร.) ทราบทุก ๓ เดือน เพื่อแก้ปัญหาให้สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผน และหากมีปัญหาเร่งด่วนให้เสนอรายงานได้ทันที

๑.๕) ให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาจรและให้มีมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นโดยเร็วเพื่อให้สอดคล้องกับรายงานฉบับนี้

๑.๖) เพื่อให้แผนปฏิรูปการแก้ปัญหาจรรยาจรสัมฤทธิ์ผลเป็นรูปธรรม ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจรรยาจร (สนข.) เป็นผู้ติดตามแผนปฏิรูปการแก้ปัญหาจรรยาจรจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องรายงานผลความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคพร้อมแนวทางแก้ไข เสนอต่อ สนข. ทุกเดือนในปีแรก และทุก ๓ เดือนในปีถัดไป เพื่อให้ สนข. นำสรุปรายงานต่อคณะกรรมการจัดระบบจรรยาจรทางบก (คจร.) ทราบ

๒) ให้จัดตั้งกองทุนจรรยาจร เพื่อนำเงินจากกองทุนใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมและการจัดหาอุปกรณ์จรรยาจรในกรณีที่เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องรีบเข้าแก้ไขโดยรายได้จากกองทุนอาจมาจากเงินค่าปรับคดีจรรยาจรภาษีน้ำมัน หรือค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee) ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคต

๓) เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคต รัฐจะต้องมีการวางแผนล่วงหน้าซึ่งชัดเจนในทิศทางการเติบโตของเมืองการสร้างเมืองบริวารและผลกระทบบริเวณรอยต่อของเมืองที่อาจมีข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน

๔) การจัดทำแผนงานการแก้ปัญหาจรรยาจร ซึ่งเมื่อเกิดปัญหาจรรยาจร ให้สถานีตำรวจทุกพื้นที่จัดทำแผนงานการแก้ไขปัญหาจรรยาจรในแต่ละพื้นที่ให้มีความชัดเจนต่อการแก้ปัญหาจรรยาจรที่เกิดขึ้น พร้อมรายงานแจ้งคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจรรยาจรฯ และ บกจร. เพื่อทราบปัญหาและข้อเสนอการแก้ปัญหาในพื้นที่ต่าง ๆ

๕) การร่วมมือกันในการแก้ปัญหาจรรยาจร ในทุกกรณีที่มีปัญหาการจรรยาจรโดยรวมหรือเป็นปัญหาสำคัญให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบก.จร. ประชุมร่วมกัน เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ปัญหา พร้อมแจ้งให้เจ้าหน้าที่งานจรรยาจรผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้ดำเนินการแก้ปัญหาจรรยาจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องกับการแก้ไขปัญหাজรรยาจรดังกล่าวให้บรรลุความสำเร็จ พร้อมให้มีอำนาจเสนอให้มีมาตรการการลงโทษทางวินัยกับเจ้าหน้าที่ที่หย่อนยานและละเลยการปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจัง

๖) เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่การแก้ไขปัญหาจราจรของพนักงานจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสัมฤทธิ์ผล เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรจะต้อง

๖.๑) ให้มีการอบรมให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมและกำกับการจราจรให้มีความความเข้าใจแนวคิดและวิธีการแก้ไขปัญหาจราจรที่ถูกต้องโดยผู้เชี่ยวชาญ

๖.๒) เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมและกำกับการจราจรจะต้องสัมผัสและทำความเข้าใจกับปัญหาจราจรในพื้นที่ของตนเองโดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่จราจรผู้ปฏิบัติงานขับรถในพื้นที่รับผิดชอบในช่วงเวลาการจราจรติดขัดเพื่อให้พบปัญหาจราจรเช่นเดียวกับที่ประชาชนได้พบ

๖.๓) เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะต้องมีประสบการณ์ความรู้ในการจัดการจราจร และกล้าตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

๗) การรายงานการปฏิบัติหน้าที่เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร โดยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและในหน่วยงานต่าง ๆ ให้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ปัญหาอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา หรือหากไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ในขั้นตอนใด ให้หัวหน้าหน่วยงานนั้นรับผิดชอบในการแจ้งรายงานให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบก.จร. ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการแก้ปัญหาดังกล่าว ทุกสัปดาห์ แต่หากเป็นเรื่องเร่งด่วนให้รายงานได้ทันที

๘) ผลของการปฏิบัติหน้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ หากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือหัวหน้าหน่วยงานคนใด ปล่อยปละละเลย ไม่ใส่ใจ หรือไม่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหการจราจร หรือไม่มีความสามารถในการปฏิบัติงานได้ ให้ผู้บังคับบัญชาหรือหัวหน้าหน่วยงานที่สูงกว่ารายงานให้ คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และ บก.จร. ได้ทราบตามความเป็นจริง โดยไม่มีอคติหรือกลั่นแกล้งผู้ใด

๙) การสร้างผลสำเร็จของการปฏิบัติหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาจราจร ให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบก.จร. รายงานให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และรัฐบาลทราบ เพื่อพิจารณาปรับเปลี่ยนโยกย้ายให้เจ้าหน้าที่บุคคลอื่นที่มีความสามารถมากกว่ามาดำเนินการแก้ไขให้สำเร็จต่อไป

๑๐) การแก้ไขปัญหการจราจรในเมืองใหญ่อื่นๆ นอกจากกรุงเทพมหานคร ได้แก่ จังหวัดในเขตปริมณฑลและในเมืองใหญ่อื่น เช่น จังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร พัทธยา เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เร่งแก้ไขปัญหการจราจรในเมืองใหญ่อื่นๆโดยใช้แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรตามรายงานฉบับนี้เป็นต้นแบบในการแก้ไขโดยเร็วดังนี้

๑) ศึกษาสภาพปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจนถึงสาเหตุที่ทำให้จราจรติดขัด

๒) นำแนวทางที่ได้ศึกษาจากรายงานนี้ ไปปรับใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ของแต่ละจังหวัดหรือแต่ละเมือง

๓) จัดทำแผนการแก้ไขปัญหการจราจรทั้งระยะเร่งด่วน และระยะยาว นำเสนอ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานเรื่อง “การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่” เพื่อให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้โปรดพิจารณา หากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเห็นชอบด้วยขอได้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) และสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป



(นายเสรี สุวรรณภานนท์)

ที่ปรึกษากรรมการ และประธานอนุกรรมการฯ  
แทนเลขานุการกรรมการ

## ภาคผนวก

## ภาคผนวก ๑

พื้นที่เฝ้าระวังการเกิดน้ำท่วมขังกรณีมีฝนตกหนัก จำนวน ๗๐ จุด ๓๓ เขต  
ทั่วกรุงเทพมหานคร

ลำดับ	สถานที่น้ำท่วม	สำนักงานเขต
๑	ถนนราชวิถี ช่วงหน้าราชภัฏสวนดุสิตและเชิงสะพานกรุงธนบุรี	เขตดุสิต
๒	ถนนสามเสน ช่วงหน้าโรงเรียนโยธินบูรณะ	เขตดุสิต
๓	ถนนนครไชยศรี ช่วงหน้ากรมสรรพสามิต	เขตดุสิต
๔	ถนนนิคมมักกะสัน ช่วงทางรถไฟถึงถนนราชปรารภ	เขตราชเทวี
๕	ถนนพญาไท ช่วงหน้ากรมปศุสัตว์	เขตราชเทวี
๖	ถนนศรีอยุธยา ช่วงสน.พญาไท รวมถึงวังสวนผักกาด	เขตราชเทวี
๗	ถนนประดิพัทธ์ จากแยกสะพานควายถึงคลองเปรมประชากร	เขตพญาไท
๘	ถนนสุทธิสาร ตั้งแต่แยกสะพานควายถึงแยกสุทธิสาร	เขตพญาไท
๙	ถนนประดิพัทธ์ ตั้งแต่แยกสะพานควายถึงแยกประดิพัทธ์	เขตพญาไท
๑๐	ถนนรัชดาภิเษก หน้าธนาคารกรุงเทพ	เขตจตุจักร
๑๑	ถนนงามวงศ์วาน แยกเกษตร ช่วงหน้าตลาดอมรพันธ์	เขตจตุจักร
๑๒	ถนนพหลโยธิน หน้ากรมการขนส่งทางบก และทางขึ้นเชิงสะพานข้ามแยกกำแพงเพชร	เขตจตุจักร
๑๓	ถนนกำแพงเพชร ๒ บริเวณตั้งแต่แยก ปทม. หมอชิต ๒ ถึง กม.๑๑	เขตจตุจักร
๑๔	ถนนกำแพงเพชร ๓ บริเวณตั้งแต่หลัง สน.ย่อยบางซื่อ ถึง ทางเข้าลานจอดรถ กทม.	เขตจตุจักร
๑๕	ถนนพระราชราษฎร์สาย ๒ และช่วงแยกเตาปูน	เขตบางซื่อ
๑๖	ถนนแจ้งวัฒนะจากคลองประปาถึงซอยแจ้งวัฒนะ ๑๔	เขตหลักสี่
๑๗	ถนนงามวงศ์วาน ช่วงหน้าตลาดพงษ์เพชร	เขตหลักสี่
๑๘	ถนนพหลโยธิน จากปากซอยพหลฯ ๕๘ ถึงสุดเขต กทม.	เขตสายไหม
๑๙	ถนนดินแดง ช่วงปากซอยสุทธิพร ๒	เขตดินแดง
๒๐	ถนนประชาสงเคราะห์ ช่วงหน้าตลาดห้วยขวาง	เขตดินแดง
๒๑	ถนนรัชดาภิเษก ช่วงหน้าห้างโรบินสัน	เขตดินแดง
๒๒	ถนนประชาสุข ช่วงหน้าไปรษณีย์	เขตดินแดง

ลำดับ	สถานที่นำท่วม	สำนักงานเขต
๒๓	ถนนวิภาวดี รังสิต	เขตดินแดง
๒๔	ถนนประชากรราษฎร์บำเพ็ญ	เขตห้วยขวาง
๒๕	ถนนพระราม ๙ ซอย ๗ อสมท.	เขตห้วยขวาง
๒๖	ถนนพัฒนาการ ช่วงจากคลองลาวถึงถนนศรีนครินทร์	เขตสวนหลวง
๒๗	ถนนศรีนครินทร์ บริเวณโรงแรมโนโวเทล	เขตประเวศ
๒๘	ถนนสุขุมวิท ฝั่งขาออกช่วงหน้าตลาดบางจาก	เขตพระโขนง
๒๙	ถนนลาดพร้าว ช่วงตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม	เขตวังทองหลาง
๓๐	ซอยลาดพร้าว ๘๐ แยก๒๒ ถึงแยก ๒๖	เขตวังทองหลาง
๓๑	ซอยลาดพร้าว ๖๔ ท้ายซอย	เขตวังทองหลาง
๓๒	ลาดพร้าว ๙๓ ระหว่างลาดพร้าว ๙๑-๙๓/๑	เขตวังทองหลาง
๓๓	ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ตรงข้ามด่านเก็บเงินลาดพร้าว	เขตวังทองหลาง
๓๔	ถนนนาคนิवास นาคนิวาส๓๘	เขตลาดพร้าว
๓๕	ถนนนวมินทร์ซอยนวมินทร์ ๓๖ ถึงซอยโพธิ์แก้ว	เขตบึงกุ่ม
๓๖	ถนนศรีนครินทร์ ช่วงคลองกะจะถึงแยกลำสาลี	เขตบางกะปิ
๓๗	ถนนรามคำแหง จุดกลับรถแยกลำสาลีมุ่งหน้า สามแยกบางกะปิ	เขตบางกะปิ
๓๘	ถนนรามคำแหง ซอยรามคำแหง ๒๖ ระยะทาง ปากซอยถึงท้ายซอย ตัดถนนหัวหมาก	เขตบางกะปิ
๓๙	ถนนรามคำแหง แยกมหาดไทยจากคลองแสนแสบ ถึงแยกมหาดไทย	เขตบางกะปิ
๔๐	ถนนกรุงเทพกรีฑา ปากซอย ๘ ถึงหน้าสนามกอล์ฟกรุงเทพกรีฑา	เขตบางกะปิ
๔๑	ถนนกรุงเทพกรีฑา ปากซอย ๒๔ หน้าโรงเรียนสมโภชน์กรุงอนุสรณ์ ๒๐๐ปี	เขตสะพานสูง
๔๒	ถนนสนามไชย จากซอยเศรษฐกิจถึงถนนท้ายวัง	เขตพระนคร
๔๓	ถนนพระพิพิธตัดถนนสนามไชย	เขตพระนคร
๔๔	ถนนเจริญกรุง (แยกหมอมี่)จากถนนแปลงนามถึงแยกหมอมี่	เขตสัมพันธวงศ์
๔๕	ถนนเยาวราชฝั่งเหนือ จากถนนทรงวาดถึงถนนราชวงศ์	เขตสัมพันธวงศ์
๔๖	ถนนสุรวงศ์จากใต้ทางด่วนถึงแยกสุรวงศ์	เขตบางรัก

ลำดับ	สถานที่น้ำท่วม	สำนักงานเขต
๔๗	แยกมเทศสัก-สุวรรณค์	เขตบางรัก
๔๘	ถนนทรัพย์	เขตบางรัก
๔๙	ถนนจันทร์ จากซอยบำเพ็ญกุศลถึงไปรษณีย์ยานนาวา	เขตสาทร
๕๐	ถนนสวนพลู จากถนนสาทรใต้ถึงถนนนางลิ้นจี่	เขตสาทร
๕๑	ถนนบางขุนเทียน จากถนนพระราม ๒ ถึงถนนบางขุนเทียนชายทะเล	เขตบางขุนเทียน
๕๒	บริเวณหน้าบริษัทแม่รวย ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล มุ่งหน้า สน.เทียนทะเล	เขตบางขุนเทียน
๕๓	ถนนประชาอุทิศ จากคลองรางจากถึงหน้าเขตฯทุ่งครุ	เขตทุ่งครุ
๕๔	ถนนเพชรเกษม แยกพุทธมณฑลสาย ๒ ถึงปากซอยเพชรเกษม ๖๓	เขตบางแค
๕๕	ถนนฉิมพลี จากถนนบรมราชชนนีถึงทางรถไฟสายใต้	เขตตลิ่งชัน
๕๖	ถนนพหลโยธิน รอบวงเวียนบางเขน	เขตบางเขน
๕๗	ถนนสุวินทวงศ์ จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสามวา	เขตมีนบุรี
๕๘	แยกถนนสุวินทวงศ์ตัดถนนนิมิตรใหม่ฝั่งขาออก	เขตมีนบุรี
๕๙	แยกถนนราษฎร์ตัดกับถนนสุวินทวงศ์	เขตมีนบุรี
๖๐	ถนนสีหบุรานุกิจ จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสามวา	เขตมีนบุรี
๖๑	ถนนสุวินทวงศ์ หน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส	เขตมีนบุรี
๖๒	ถนนฉลองกรุง หน้าหมู่บ้านฉลองชัย	เขตลาดกระบัง
๖๓	ถนนคุ้มเกล้า (ฝั่งใต้)ติดกับถนนเจ้าคุณทหาร หมู่บ้านรุ่งอรุณ	เขตลาดกระบัง
๖๔	ถนนพลับพลาไชย หน้า สน.พลับพลาไชย ๑-๒	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
๖๕	ห้าแยกพลับพลาไชย	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
๖๖	บริเวณถนนพระราม๑ (ขาเข้า)ช่วงหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ	เขตปทุมวัน
๖๗	ถนนบรมราชชนนี ขาออก (หน้าขนส่งผู้โดยสาร สายใต้เก่า)	เขตบางกอกน้อย
๖๘	ถนนพระราม ๓ ช่วงห้าแยก ณ ระนอง ถึงถนนเชื้อเพลิง	เขตคลองเตย
๖๙	ถนนสุขุมวิท ๒๖	เขตวัฒนา
๗๐	ถนนบางบอน ๑ จากถนนเอกชัยถึงคลองบางโคล่	เขตบางบอน

ภาคผนวก ๒  
 ตารางสรุปการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
แผนปฏิรูป การแก้ไขปัญหา จราจรใน กรุงเทพมหานคร และเมืองใหญ่	การดำเนินการของคณะอนุ กรรมการขับเคลื่อนการ แก้ปัญหาการจราจรในเมือง ใหญ่ ในคณะกรรมการ วิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป ระบบความปลอดภัยทางถนน ได้มีขั้นตอนในการทำแผนงาน ปฏิรูปงานจราจร ดังนี้ (๑) รวบรวมปัญหาจราจร ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (๒) ให้แต่ละหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเสนอแนะการแก้ไข ปัญหาจราจรในหน่วยงานของ ตน (๓) รวบรวมประเด็นปัญหา อุปสรรคที่ทำให้จราจรติดขัด (๔) วางแนวทางการ แก้ปัญหาจราจรของหน่วยงาน	วิธีการการปฏิรูปแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ ระยะการแก้ปัญหาในช่วงเวลา ปัจจุบัน และ ระยะที่ ๒ การแก้ปัญหา จราจรที่ต้องใช้เวลา ดังนี้ ๑. การปฏิรูปการจราจรระยะสั้น (เร่งด่วน) ๑.๑ ด้านองค์กรและบริหารจัดการ (๑) รัฐจะต้องกำหนดให้ปัญหาจราจรและ ความปลอดภัยเป็นวาระแห่งชาติโดย (๑.๑) ยกกระดัดกองจัดระบบจราจรทางบก โดยการจัดบุคลากรให้เพียงพอ สอดคล้องกับภาระหน้าที่ ส่งเสริม การพัฒนาบุคลากรให้มีความ เชี่ยวชาญในด้านการจราจร (๑.๒) จัดงบประมาณการแก้ไขปัญหา จราจรแยกจากงบประมาณปกติ (๑.๓) จัดตั้งกองทุนจราจร โดยรายได้ กองทุนจากเงินค่าปรับคดีจราจร	๑ ปี   ๑ ปี  ๑ ปี	- งบประมาณของ หน่วยงาน - ค่าปรับจาก ผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจร - ค่าธรรมเนียมรถ ติด (Congestion Fee)	สนช./สพร.   สงป.  สนช./สตช./กค.	เพื่อให้มีการแก้ปัญหา จราจรในเมืองใหญ่โดยเฉพาะ กรุงเทพมหานครตามที่ได้กล่าว รายงานมาข้างต้นให้เป็น รูปธรรมและเกิดผลสัมฤทธิ์ แผนการปฏิรูปจะแบ่งเป็น ๒ ระยะ ขอให้รัฐบาลควร กำหนดการแก้ปัญหาจราจรเป็น วาระแห่งชาติ และให้ หน่วยงานทุกหน่วยงานตาม แผนปฏิรูปได้ดำเนินการให้ สัมฤทธิ์ผลโดยเร็วและเป็น รูปธรรมในเชิงปฏิบัติ ดังนี้ ๑) การแก้ไขปัญหา จราจรที่วิกฤตอย่างเร่งด่วน ขอให้ออก คำสั่ง คณะรักษา ความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตามรัฐธรรมนูญชั่วคราว พ.ศ.	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
	ที่เกี่ยวข้อง (๕) ให้สร้างมาตรฐานการ ประสานงานของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อให้การทำงาน สอดคล้องกันและการแก้ไข ปัญหาจรรยาจรได้อย่างมี ประสิทธิภาพ (๖) กำหนดแนวทางและ วิธีการแก้ปัญหาจรรยาจรที่เป็น รูปธรรม (๗) ศึกษาการทำงานการ แก้ปัญหาจรรยาจรในช่วงเวลา ปัจจุบันและการแก้ปัญหา จรรยาจรที่ต้องใช้เวลา (๘) กำหนดแผนการปฏิรูปที่ ชัดเจนและนำเสนอเพื่อการ ขับเคลื่อนการปฏิรูป ซึ่งแบ่ง ออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ระยะที่ ๑ การปฏิรูป การจรรยาจรระยะสั้น(เร่งด่วน) ระยะที่ ๒ การปฏิรูป การจรรยาจรอย่างเป็นระบบ	และค่าธรรมเนียมรถติด (๒) ให้มีคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานการ แก้ปัญหาจรรยาจร (คปจ.) (๓) ให้มีศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหา จรรยาจร (ศปก.จร.) (๔) ทบทวนบทบาทกรุงเทพมหานครและ ท้องถิ่นให้มีส่วนในการแก้ปัญหาจรรยาจร (๕) ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการ แก้ปัญหาจรรยาจรที่เป็นรูปธรรม (๖) ปรับปรุงการทำงานของท้องถิ่น (๗) แก้ไขปัญหาจรรยาจรที่เกิดจากการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ (๘) เตรียมความพร้อมรับการเกิดภัยพิบัติทาง ธรรมชาติ (๙) ในทุก ๖ เดือนให้มีการประเมินความพึง พอใจของประชาชน ๑.๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน (๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนและการ อำนวยความสะดวกการจรรยาจร (๑.๑) โครงการขนาดใหญ่ควรให้มีระบบ ตรวจสอบโดยบุคคลที่สาม เพื่อ ป้องกันข้อผิดพลาด	๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี		สนช. บก.จร. กทม. สตช. กทม. กทม./สตช. กทม. สนช./กทม./สตช. ทุกหน่วยงาน กทพ./รฟท./รฟม./ทล./ ทช.	๒๕๕๗ มาตรา ๔๔ เพื่อ กำหนดมาตรการที่เด็ดขาดใน การแก้ปัญหาจรรยาจรและเป็น รูปธรรม ให้สัมฤทธิ์ผลโดยเร็ว ๑ .๑ ) ให้ จั ด ตั ง คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงาน การแก้ปัญหาจรรยาจร (คปจ.) โดยอยู่ภายใต้การบังคับ บัญชาของคณะกรรมการ จัดระบบจรรยาจรทางบก (คจร.) ที่มีนายกรัฐมนตรีหรือรอง นายกรัฐมนตรีที่ได้รับ มอบหมายเป็น ประธาน คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานนี้ มีหน้าที่ปฏิบัติงานการแก้ไข ปัญหาจรรยาจรใน กรุงเทพมหานครและเมือง ใหญ่ มีอำนาจประสานงาน และสั่งการหน่วยงานต่างๆที่ เกี่ยวข้องกับปัญหาจรรยาจร รวมทั้ง อนุกรรมการแก้ไข ปัญหาจรรยาจรประจำจังหวัด	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
และแก้ไขปัญหาราจรอย่าง ยั่งยืน		(๑.๒) ศึกษาทบทวนระบบทางเดินรถทั้งระบบ เนื่องจากสภาพการจราจรปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงจากอดีต	๑ ปี		กทม./บจ.จร.	เพื่อการบูรณาการการแก้ปัญหาจราจร โดยข้อสั่งการต่างๆให้หน่วยงานที่รับคำสั่งถือเป็นภารกิจเร่งด่วนและต้องรีบดำเนินการในทันทีการทำงานของคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯจะต้องมีการประชุมและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และเมื่อถนนสายใดเกิดการจราจรติดขัดหรือมีปัญหาเกี่ยวกับการจราจร ให้คณะกรรมการปฏิบัติงานฯประชุมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบวางแผนงาน กำหนดนโยบายและสั่งการเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในถนนสายต่างๆโดยให้มีอำนาจสั่งการเจ้าหน้าที่จราจรในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรให้สำเร็จผลในพื้นที่ที่เกิดปัญหาราจรไม่ใช่แก้ปัญหาในชั่วโมง	
		(๑.๓) ควรจัดระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร	๑ ปี		สตช.		
		(๑.๔) บริเวณจุดตัดทางรถไฟตำรวจผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรควรผ่านการฝึกอบรม	๑ ปี		สตช.		
		(๑.๕) ศึกษาการจัดช่องจราจรของช่วงถนนให้มีความต่อเนื่องไม่มีลักษณะคอขวด	๑ ปี		กทม./ทล./ทช.		
		(๑.๖) ให้ทุกหน่วยงานสำรวจอุปสรรคที่ทำให้เกิดปัญหาราจรและ ถนนแคบเป็นคอขวด น้ำท่วม โดยหาวิธีในการแก้ไขปัญหอย่างเป็นรูปธรรมและเห็นผลอย่างรวดเร็ว	๑ ปี		กทม./ทล./ทช.		
		(๑.๗) ควรที่จะมีการกำหนดห้ามจอดรถในถนนสายหลัก และถนนสายรองที่มีปัญหาการจราจรติดขัด	๑ ปี		บก.จร.		
		(๑.๘) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการนำพื้นที่ว่างเปล่ามาจัดทำเป็นที่จอดรถ	๑ ปี		กค.		

สนช.-สำนักนโยบายและแผนกาขนส่งและจราจรกทม.-กรุงเทพมหานคร

สตช.-สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

บก.จร.-กองบังคับการตำรวจจราจร

รฟท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ทล.-กรมทางหลวง

ทช.-กรมทางหลวงชนบท

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๑.๙) เข้มงวดการใช้พื้นที่ข้างทางและทาง เท้า ซึ่งพบในบางพื้นที่ที่มีการใช้ทาง เท้าเพื่อค้าขายทำให้คนเดินเท้าต้อง เลี้ยวลงมาเดินบนถนน	๑ ปี		กทม.	เร่งด่วนเท่านั้น	
		(๑.๑๐) พิจารณากำหนดตำแหน่งจุดทาง ข้ามที่เหมาะสม	๑ ปี		กทม.	๑.๒ ) ให้จัดตั้งศูนย์ ประสานงานกลางเพื่อ แก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร.) โดยมีหัวหน้าหน่วย ผู้ปฏิบัติงานการแก้ปัญหา จราจร ในแต่ละเมืองใหญ่เพื่อ	
		(๑.๑๑) การกำหนดตำแหน่งป้ายจอดรถ ประจำทาง ควรมีการศึกษาดำเนิน โดยเน้นความเหมาะสม และดีเส้น เครื่องหมายที่จอดรถบนผิวจราจร เพื่อป้องกันการจอดรถในที่จอดรถ ประจำทาง	๑ ปี		ขสมก./กทม.	การแก้ปัญหาจราจร ให้เป็น ศูนย์กลางการแก้ปัญหา จราจรต่อเนื่อง ๒๔ ชั่วโมง และเพื่อให้มีผู้รับผิดชอบ ปฏิบัติงานการแก้ปัญหา จราจรจริง โดยให้มีอำนาจสั่ง	
		(๑.๑๒) จะต้องมีการจัดการจราจรที่ ชัดเจนในบริเวณหน้าโรงเรียน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่	๑ ปี		สตช./กทม.	การไปยังหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อการแก้ปัญหา จราจรในพื้นที่ที่กำหนดไว้	
		(๑.๑๓) เร่งแก้ปัญหาถนนบางสายขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อไม่เรียบร้อย	๑ ปี		กทม./ทล./ทช.	ดังกล่าว และเพื่อประสาน เจ้าหน้าที่จราจร ในแต่ละแ ละ และยังเป็นหน่วยงานที่	
		(๒) แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและรถติดบน ทางด่วน				สามารถรับแจ้งเหตุปัญหา จราจรจาก ประชาชน	
		(๒.๑) ติดตั้งตู้เก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติและ ส่งเสริมการใช้ Easy Pass เพิ่มมากขึ้น	๑ ปี		กทพ.	ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร	
		(๒.๒) ติดตั้งป้ายจราจรอัจฉริยะ ได้แก่ ป้าย	๑ ปี				

สนข.-สำนักนโยบายและแผนกาขนส่งและจราจรกทม.-กรุงเทพมหานคร

สตช.-สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

บก.จร.-กองบังคับการตำรวจจราจร

รฟท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ทล.-กรมทางหลวง

ทช.-กรมทางหลวงชนบท

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>รายงานข้อมูลจราจรแบบ Real-time (Smart VMS)</p> <p>(๒.๓) เพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษและจัดทำ Reversible lane ที่ด่านฯ</p> <p>(๒.๔) แก้ไขปรับปรุงบริเวณที่มีจราจรติดขัด โดยการปรับปรุงตีเส้นจราจรเป็นเส้นทึบ ติดตั้งป้ายเตือนป้ายรายงานสภาพการจราจรแบบปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) ป้ายควบคุมการจราจร (Matrix Sign) กล้องวงจรปิด (CCTV)</p> <p>(๒.๕) จัดทำ/ปรับปรุงป้ายแนะนำเส้นทางป้ายเตือนและป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์จราจรเพื่อความปลอดภัย</p> <p>(๒.๖) ร่วมกับ ตร. ทางด่วน กวดขันวินัยจราจร</p> <p>(๒.๗) ให้ความสำคัญกับการระบายนด์บริเวณคอขวดบนทางด่วน โดยติดตั้งลำโพงขยายเสียง เพื่อประชาสัมพันธ์ และช่วยเร่งให้ผู้ขับที่รับที่ระบายนด์ออกจากพื้นที่คอขวด</p>	<p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p>		<p>กทพ./กทม.</p> <p>กทพ.</p> <p>กทพ.</p> <p>กทพ.</p> <p>กทพ./บกจร.</p> <p>กทพ./บก.จร</p>	<p>การจราจรต่อประชาชน</p> <p>๑.๓) ยกระดับกองจัดระบบจราจรทางบก โดยการจัดบุคลากรให้เพียงพอ สอดคล้องกับภาระหน้าที่ ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในด้านการจราจร เช่น การให้ทุนการศึกษา เนื่องจากปัญหาการจราจรและความปลอดภัยเป็นปัญหาในหลายๆ ด้าน ซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญ และกำลังอัตราในการแก้ไขกับปัญหา</p> <p>๑.๔) ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ นำแผนปฏิรูป ประยะ(เร่งด่วน) ไปดำเนินการทันทีตามอำนาจหน้าที่ โดยให้รายงานความคืบหน้าและข้อขัดข้องต่อคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (คจร.)</p>	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๒.๘) การติดตั้งอุปกรณ์และระบบจราจรอัจฉริยะ ควบคุมโดยศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะหรือ ITS Center	๑ ปี		กทพ.	ทราบทุก ๓ เดือน เพื่อแก้ปัญหาให้สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผน	
		(๒.๗) ทำการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการบริหารการจราจรและความปลอดภัย	๑ ปี		กทพ.	๑.๕) จัดให้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจร	
		(๒.๙) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) บนทางพิเศษ	๑ ปี		กทพ.	และให้มีมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นโดยเร็ว	
		(๒.๑๐) ประสานตำรวจท้องที่เพื่อเร่งระบายนการจราจรถนนด้านล่างเพื่อให้รถที่ออกจากทางพิเศษระบายได้คล่องตัวมากขึ้น	๑ ปี		กทพ./บก.จร.	เพื่อให้สอดคล้องกับรายงานฉบับนี้	
		(๓) การขยายโครงข่ายทางพิเศษเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่ง				๒) ขอให้จัดตั้งกองทุนจราจร เพื่อนำเงินจากกองทุนใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมและการจัดหาอุปกรณ์จราจร	
		(๓.๑) เร่งก่อสร้างพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่ง	๑ ปี		กทพ./กค.	ในกรณีที่เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องรีบแก้ไข โดยรายได้จากกองทุนอาจมาจากเงินค่าปรับคดีจราจร ภาษีน้ำมัน หรือค่าธรรมเนียมรถติด (Congestion Fee) ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคต	
		(๔) ดำเนินการทางการผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเวนคืนที่ดิน				๓) เมื่อเกิดปัญหาจราจร	
		(๔.๑) ออกระเบียบข้อบังคับสำหรับ	๑ ปี		สผ.	ให้สถานีตำรวจทุกพื้นที่	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>โครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ จะต้องมีรายงานการศึกษาผลกระทบ การจราจร</p> <p>(๔.๒) การจัดกิจกรรมที่มีผู้คนเดินทาง จำนวนมากควรมีการจัดทำแผน บริหารการจราจร</p> <p>(๕) แก้ปัญหาทางด้านวิศวกรรมอัน เนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์</p> <p>(๕.๑) พิจารณาจัดทำ Reversible Lane บริเวณสะพานหรือคอขวด ในช่วงโมง คับคั่ง</p> <p>(๕.๒) ห้ามรถไฟวิ่งผ่านเข้าเมืองในช่วง คับคั่ง</p> <p>(๕.๓) ให้เจ้าพนักงานตำรวจและพนักงาน รถไฟมีการประสานงานกันและแจ้ง สัญญาณให้เจ้าพนักงานตำรวจทราบ ล่วงหน้าก่อนรถไฟมา ๓-๕ นาที</p> <p>(๖) แก้ไขปัญหาถนน ๑๕ สายที่มี การจราจรติดขัด</p> <p>(๗) แก้ไขปัญหาความล่าช้าของโครงการสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตามแผน แม่บท โดยดำเนินการสำหรับกรุงเทพ</p>	<p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p>		<p>บก.จร.</p> <p>สตช./บก.จร/กทม.</p> <p>รฟท.</p> <p>รฟท./สตช.</p> <p>สตช./กทม./ทล./ทช.</p> <p>กทม.</p>	<p>จัดทำแผนงานการแก้ไข ปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่ให้ มีความชัดเจนต่อการ แก้ปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น พร้อมรายงานแจ้ง คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงาน การแก้ปัญหาจราจรฯ และ บก.จร. เพื่อทราบปัญหาและ ข้อเสนอการแก้ปัญหาในพื้นที่ ต่างๆ</p> <p>๔) ในทุกกรณีที่มีปัญหา การจราจรโดยรวมหรือเป็น ปัญหาสำคัญ ให้ คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบก.จร. ประชุมร่วมกัน เพื่อกำหนดมาตรการและแนว ทางการแก้ปัญหา พร้อมแจ้ง ให้เจ้าหน้าที่งานจราจรผู้ ปฏิบัติหน้าที่ให้ดำเนินการ แก้ปัญหาจราจรอย่างจริงจัง และต่อเนื่องกับการแก้ไข ปัญหาจราจรดังกล่าวให้บรรลุ</p>	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>ขั้นในก่อน</p> <p>๑.๓) ด้านระบบขนส่งสาธารณะ</p> <p>(๑) เร่งสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชน เชื่อมั่นในระบบรถโดยสารและเรือ โดยสารในด้านความสะอาด ปลอดภัย และเวลา</p> <p>(๒) เปลี่ยนรูปแบบการเดินรถโดยสารฟรี เป็นการแจกคูปอง หรือบัตรผู้มีรายได้ น้อย โดยให้ขึ้นได้ทุกสาย</p> <p>(๓) จัดระเบียบทางเท้าบริเวณป้ายจอดรถ โดยสารให้มีความสะอาดและปลอดภัย</p> <p>(๔) จัดให้มีผู้ตรวจการ ขสมก. ในชั่วโมงคับคั่ง คอยจัดระเบียบการจอดรถโดยสารไม่ให้ จอดซ้อนคัน จนเป็นปัญหาคอกขวด</p> <p>(๕) จัดทำแผนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือและเรือ โดยสาร และเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกับ ระบบขนส่งสาธารณะอื่น</p>	<p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p> <p>๑ ปี</p>		<p>ขส.มก./จท.</p> <p>ขส.มก.</p> <p>กทม.</p> <p>ขส.มก.</p> <p>จท./กทม.</p>	<p>ความสำเร็จ พร้อมให้มี อำนาจเสนอให้มีมาตรการ การลงโทษทางวินัยกับ เจ้าหน้าที่หย่อนยานและ ละเลยการปฏิบัติหน้าที่อย่าง จริงจัง</p> <p>๕) เพื่อให้การปฏิบัติ หน้าที่การแก้ปัญหาจราจร ของพนักงานจราจรได้อย่างมี ประสิทธิภาพ และสัมฤทธิ์ผล เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจร จะต้อง</p> <p>๕.๑) ให้มีการอบรม ให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ผู้ ควบคุมและกำกับจราจร ให้มีความความเข้าใจแนวคิด และวิธีการแก้ไขปัญหาจราจร ที่ถูกต้องโดยผู้เชี่ยวชาญ</p> <p>๕.๒) เจ้าหน้าที่ผู้ ควบคุมและกำกับจราจร จะต้องสัมผัสและทำความเข้าใจกับปัญหาจราจรในพื้นที่</p>	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		๑.๔) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (๑) ปรับปรุงกฎหมายและระบบค่าปรับให้มีความเข้มงวดและทันสมัย (๒) นำระบบการตัดแต้มใบขับขี่มาใช้อย่างจริงจัง (๓) การปรับปรุงกฎหมายและประกาศหรือคำสั่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาจราจร (๔) กวดขันพฤติกรรมผู้ใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (๕) เข้มงวดการตรวจสภาพรถอย่างจริงจังและบังคับใช้กฎหมายขั้นสูงสุดกรณีรถเสียกลางถนน (๖) ตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและเพิ่มบทลงโทษ (๗) บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายการใช้รถใช้ถนนที่ทำให้จราจรติดขัด (๘) ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการเคลื่อนย้ายศพ เพื่อแก้ไขการจราจรติดขัด	๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี ๑ ปี		สตช. สตช. สตช. สตช. ขบ. สตช. สตช. สตช.	ของตนเอง โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่จราจรผู้ปฏิบัติงานขับรถในพื้นที่รับผิดชอบในช่วงเวลาการจราจรติดขัดเพื่อให้พบปัญหาจราจรเช่นเดียวกับที่ประชาชนได้พบ ๕.๓) เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะต้องมีประสบการณ์ความรู้ในการจัดการจราจรและกล้าตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ๓) ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องและในหน่วยงานต่างๆ ให้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ปัญหาอุปสรรคในการแก้ปัญหา หรือหากไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ในขั้นตอนใด ให้หัวหน้าหน่วยงานนั้นรับผิดชอบในการแจ้งรายงานให้	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๙) ให้เอกอัครราชทูตเข้าร่วมการลงทุนในการจัดซื้ออุปกรณ์บังคับใช้กฎหมาย โดยให้ชดเชยการลงทุนจากการหักเงินค่าปรับ	๑ ปี		กค.	คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบกจรฯ ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการแก้ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ปัญหาดังกล่าว ทุกสัปดาห์ แต่หากเป็นเรื่องเร่งด่วนให้รายงานได้ทันที	
		(๑๐) ให้มีมาตรการการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการตรวจจับคดีของพนักงานเจ้าหน้าที่ มิให้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนทุกรูปแบบ	๑ ปี		สตช.	๔) หากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือหัวหน้าหน่วยงานคนใดปล่อยปละละเลย ไม่ใส่ใจ หรือไม่รับผิดชอบในการแก้ปัญหาการจราจร หรือไม่มีความสามารถในการปฏิบัติงานได้ ให้ผู้บังคับบัญชาหรือหัวหน้าหน่วยงานที่สูงกว่ารายงานให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบกจรฯ ได้ทราบตามความเป็นจริง โดยไม่มีอคติหรือกลั่นแกล้งผู้ใด	
		(๑๑) ติดตั้ง CCTV ในจุดที่ปัญหาการจราจรให้ครบทุกจุดเพื่อความสะดวกในการควบคุม	๑ ปี		สตช./กทม.		
		(๑๒) ให้มีนโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจน โดยกำหนดให้ท้องถิ่นต่างๆ สามารถซื้ออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อการแก้ปัญหาจราจรในแต่ละท้องถิ่นได้	๑ ปี		กทม./สตง.		
		(๑๓) กำหนดนโยบายติดตั้งกล้องรถยนต์ของราชการและรถยนต์สาธารณะ และส่งเสริมให้เอกชนและบุคคลติดตั้งกล้องติดหน้ารถ	๑ ปี		ขบ.		
		๑.๕ ด้านวินัยจราจรผู้ขับขี่					
		(๑) สร้างการเรียนรู้และทดสอบใบอนุญาตขับขี่ให้ได้มาตรฐาน	๑ ปี		ขบ.	๕) ให้คณะกรรมการผู้ปฏิบัติงานฯ และบกจร.ฯ	

6

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๒) ให้ประชาสัมพันธิให้ประชาชนร่วมมือ กันในการแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกัน เพื่อสร้างวินัยจราจรตั้งข้อรังเกียจคน เห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนนโดยต้อง ยอมเสียสละเพื่อส่วนรวม	๑ ปี		สตช.	รายงานให้คณะกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบก (คจร) และรัฐบาลทราบ เพื่อ พิจารณาปรับเปลี่ยนโยกย้าย ให้เจ้าหน้าที่บุคคลอื่นที่มี ความสามารถมากกว่ามา ดำเนินการแก้ปัญหาให้สำเร็จ ต่อไป	
		(๓) รณรงค์ผ่านสื่ออย่างเข้มข้นและ ต่อเนื่อง ให้ยึดหลักการแก้ปัญหา จราจรที่ว่า “ใครทำให้รถติด คนนั้น ต้องรับผิดชอบ” ให้ตั้งหัวข้อความ รับผิดชอบต่อการทำให้รถติด	๑ ปี		สตช./ขบ.	๖) ปัญหาการจราจรใน เมืองใหญ่อื่นๆ นอกจาก กรุงเทพมหานคร ได้แก่ นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร พัทยา เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น ให้ สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เร่งแก้ไขปัญห าการจราจรในเมืองใหญ่อื่นๆ โดยใช้แนวทางการแก้ไข ปัญหาจราจรตามรายงาน ฉบับนี้เป็นต้นแบบในการ แก้ไขโดยเร็ว ดังนี้	
		๑.๖ ด้านระบบขนส่งอัจฉริยะ(ITS)					
		(๑) ให้ประชาสัมพันธิให้ประชาชนสามารถ รับทราบสถานการณ์การจราจรที่ติดขัด โดยผ่าน Application	๑ ปี		บก.จร./กทม.		
		(๒) ให้หน่วยงานการแก้ปัญหาจราจร ดังกล่าว ร่วมกันใช้ Application ต่างๆ ข้างต้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในแก้ไข ปัญหาจราจรร่วมกัน	๑ ปี		สตช./บก.จร./กทม.		
		(๓) ให้มีการสอบถามข้อมูลข่าวสารได้จาก สถานีวิทยุ คลื่นจราจรหรือ การ ประชาสัมพันธ์ของรัฐหรือองค์กรต่างๆ	๑ ปี		บก.จร.		
		(๔) ให้รัฐจัดให้มีการรายงานสภาพจราจรที่	๑ ปี		บก.จร./กปส.		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>ติดขัดต่อเนื่อง ทางสถานีโทรทัศน์ช่อง เฉพาะจรรยา ๒๔ ชั่วโมง</p> <p>๒. การปฏิรูปการจรรยาอย่างเป็นระบบ และแก้ไขปัญหาราจรอย่างยั่งยืน</p> <p>๒.๑ ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ</p> <p>(๑) ทบทวนโครงสร้างอัตรากำลังของ สำนักงานจัดระบบการขนส่งและจรรยา ให้มีเพียงพอกับภาระหน้าที่ และ สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรให้ม ความเชี่ยวชาญ</p> <p>(๒) จัดตั้งสำนักงานส่วนภูมิภาคของ สนช. ในจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของเมืองใหญ่ มี หน้าที่ในการแก้ปัญหาราจรติดขัดและ ความปลอดภัย และประสานหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการแก้ไข</p> <p>(๓) ปรับปรุงระเบียบพัสดุเกี่ยวกับสัญญา ก่อสร้างให้มีการส่งเสริมแรงจูงใจในการ ทำงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>(๔) หน่วยงานที่จะมีแผนการก่อสร้างบน ถนน จะต้องประสานแผนงานให้ ดำเนินการพร้อมกันไปในคราวเดียวกัน</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>กพร./สนช.</p> <p>กพร./สนช.</p> <p>กค.</p> <p>หน่วยงานก่อสร้าง</p>	<p>๑) ศึกษาสภาพปัญหา จรรยาในแต่ละพื้นที่อย่าง ชัดเจนว่ามีสาเหตุมาจาก ประเด็นใด</p> <p>๒) นำแนวทางที่อนุ กรรมการได้จัดทำสำหรับ กรุงเทพมหานครไปปรับใช้ให้ สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ของแต่ละจังหวัด</p> <p>๓) จัดทำแผนการแก้ไข ปัญหาทั้งระยะเร่งด่วน และ ระยะยาว นำเสนอ คจร. เพื่อ พิจารณาต่อไป</p>	

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>เดียวกัน</p> <p>(๕) โครงการก่อสร้างต่างๆที่อยู่ในพื้นที่เมืองใหญ่จะต้องจัดทำแผนการบริหารการจราจรระหว่างงานก่อสร้าง และส่งให้สำนักงานส่วนภูมิภาคของ สนข. พิจารณาเห็นชอบก่อน</p> <p>(๖) การแก้ไขปัญหารถติดจะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัด และประเมินผล</p> <p>๒.๒) ด้านระบบโครงข่ายถนน</p> <p>(๑) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนและการอำนวยความสะดวกการจราจร</p> <p>(๑.๑) การควบคุมสัญญาณไฟโดยใช้รอบเวลาที่เหมาะสมโดยสัญญาณไฟจราจรในเมืองใหญ่ควรเป็นระบบอัตโนมัติเชื่อมโยงสัญญาณสัมพันธ์กัน หรือ เรียกว่า เอ ที ซี</p> <p>(๒) แก้ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรอันเนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์</p> <p>(๒.๑) แก้ปัญหารถไฟวิ่งผ่านเมืองอย่างยั่งยืน</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>หน่วยงานก่อสร้าง</p> <p>กพร.</p> <p>กทม.</p> <p>รฟท.</p>		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๒.๒) เร่งแก้ไขปัญหาดัดขาดการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตาม แผนแม่บท สนช. ในส่วนที่เหลือ จากแผนเร่งด่วน	ไม่เกิน ๕ ปี		กทม./ทล./ทช.		
		(๓) ดำเนินการทางการผังเมือง การใช้ ประโยชน์ที่ดิน และการเวนคืนที่ดิน					
		(๓.๑) ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ เป็นไปตามผังเมืองรวม	ไม่เกิน ๕ ปี		สผ./กทม./ทล./ทช.		
		(๓.๒) วางและปรับปรุงผังเมืองรวมเมือง สำหรับเมืองขนาดใหญ่ โดยเน้น สร้างเมืองบริวาร	ไม่เกิน ๕ ปี		สผ./รัฐบาล		
		(๓.๓) ปรับปรุงพระราชบัญญัติการผังเมือง โดยกำหนดให้มี คณะกรรมการนโยบายการผังเมือง แห่งชาติ ซึ่งนายกรัฐมนตรีหรือรอง นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน	ไม่เกิน ๕ ปี		สผ.		
		(๓.๔) ประชาสัมพันธ์ให้เจ้าของที่ดิน ทราบผลกระทบจากการเวนคืน ที่ดินและมีการตอบแทนที่เหมาะสม	ไม่เกิน ๕ ปี		สผ.		

รัฐบาล                      กทม.-กรุงเทพมหานคร      ทล.-กรมทางหลวง      ทช.-กรมทางหลวงชนบท      สผ.-สำนักผังเมือง

6

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		(๓.๕) การขออนุญาตการใช้ประโยชน์ ที่ดินและการศึกษาผลกระทบด้าน จราจรเป็นกฎระเบียบที่ใช้บังคับ ก่อนการพัฒนาพื้นที่	ไม่เกิน ๕ ปี		กทม./ทล./ทช.		
		(๓.๖) เพิ่มพื้นที่ถนนให้สัดส่วนพื้นที่ถนน ต่อพื้นที่เมืองอยู่ในระดับสากล	ไม่เกิน ๕ ปี		กทม./ทล.ทช.		
		(๔) มาตรการแก้ปัญหาขีดความสามารถใน การรองรับปริมาณจราจรของถนนไม่ เพียงพอ					
		(๔.๑) มาตรการในการจำกัดปริมาณ การจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน	ไม่เกิน ๕ ปี		กทม.		
		(๔.๒) มาตรการยืดหยุ่นเวลาทำงาน	ไม่เกิน ๕ ปี		รัฐบาล		
		<b>๑.๓) ด้านระบบขนส่งสาธารณะ</b>					
		(๑) เร่งดำเนินการทางรถไฟและรถไฟฟ้าให้ แล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว	ไม่เกิน ๕ ปี		รฟท./รฟม.		
		(๒) ศึกษาความเป็นไปได้ในการให้ บริษัทรถไฟฟ้าสามารถจัดเดินรถ โดยสารเพื่อต่อเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า (Feeder bus)	ไม่เกิน ๕ ปี		รฟม.		
		(๓) ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำ	ไม่เกิน ๕ ปี		ขส.มก.		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>ทางใหม่ให้ใช้ระยะการเดินทางแต่ละสายมีระยะสั้นเพื่ออำนวยความสะดวกเวลาเดินทาง</p> <p>(๔) เส้นทางเดินรถในถนนสายหนึ่งไม่ควรมีเส้นทางซ้ำซ้อนกันมาก โดยอาจพิจารณาการใช้ตัวร่วมให้ผู้โดยสารได้ต่อรถโดยไม่เสียเงินเพิ่ม</p> <p>(๕) จัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินทางประจำทางเพื่อบริหารจัดการรถประจำทางในเมืองใหญ่ โดยทำหน้าที่ ควบคุมการเดินทาง การจัดรถวิ่ง การควบคุมความเร็วและการตรงต่อเวลา</p> <p>(๖) กำหนดอายุใช้งานของรถโดยสารประจำทางเช่นเดียวกับรถสาธารณะอื่น</p> <p>(๗) พัฒนาบาทวิถี เส้นทางเดินเท้า เชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญและระบบขนส่งมวลชน และการส่งเสริมการเดินทางของประชาชนโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ</p> <p>(๘) ส่งเสริมการใช้ระบบเดินเรือโดยสารเพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์บนท้องถนนเนื่องจากกรุงเทพมหานครมีแม่น้ำ</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>ขส.มก.</p> <p>ขส.มก.</p> <p>ขบ./ขส.มก.</p> <p>กทม.</p> <p>จท.</p>		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>และคลองที่สามารถใช้เป็นเส้นทาง ขนส่งมวลขนได้อย่างดี</p> <p>(๙) ปรับปรุงท่าเทียบเรือและเรือโดยสารให้ มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น</p> <p>(๑๐) จัดสร้างท่าเทียบเรือในจุดที่เหมาะสม เพิ่มเติม</p> <p>(๑๑) ปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก ท่าเรือ โดยสารให้มีความสะดวกและ ปลอดภัย</p> <p>(๑๒) ศึกษาวางระบบการโดยสารทางน้ำ ตามแม่น้ำ ลำคลอง และการส่งต่อ ผู้โดยสารถึงระบบขนส่งอื่น</p> <p>(๑๓) กำหนดจุดจอดรถแท็กซี่ และจัดทำที่ จอดที่เหมาะสม เพื่อให้แท็กซี่ไม่ต้อง วิ่งรถเปล่าเพื่อหาคน</p> <p>(๑๔) ศึกษาอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้โดยสารยนต์เปลี่ยน มาใช้แท็กซี่</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>จท</p> <p>จท.</p> <p>กทม.</p> <p>จท.</p> <p>กทม.</p> <p>ขบ.</p>		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>๑.๔ ด้านกฎหมายและการบังคับใช้</p> <p>(๑) แก้ไขปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษทางกฎหมายเกี่ยวกับด้านการจราจร เพื่อให้เกิดสภาพการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ เป็นกฎหมายให้ทันสมัย</p> <p>(๒) เข้มงวดการตรวจสภาพรถอย่างจริงจัง</p> <p>(๓) การปรับปรุงแก้ไขเจ้าหน้าที่จราจรที่ออกใบสั่ง โดยให้นิติบุคคลเอกชนรับประมุขงานการออกใบสั่งแทนพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีมาตรฐาน และมีมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์ปชั่น</p> <p>๑.๕ ด้านวินัยจราจรผู้ใช้ถนน</p> <p>(๑) บรรจุเป็นหลักสูตรการศึกษาในสถานศึกษาทุกระดับ</p> <p>(๒) ควรมีการปลูกฝังวินัยจราจรทุกระดับชั้นอย่างต่อเนื่องจริงจัง ทั้งทางตรงและทางอ้อม</p> <p>(๓) ควรมีการฝึกอบรมผู้ขับขี่ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่</p> <p>(๔) สร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>สตช.</p> <p>ขบ.</p> <p>สตช.</p> <p>ศธ.</p> <p>ขบ.</p> <p>ขบ.</p> <p>สตช.</p>		

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลา การปฏิรูป	แหล่งที่มาของ งบประมาณ	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. (ถ้ามี)
		<p>(๕) ให้สังคมตั้งข้อร้องเรียนและส่งข้อมูลคนที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร</p> <p>(๖) นำระบบตัดแต้มมาใช้กับใบขับขี่ และมี การบังคับใช้อย่างจริงจัง</p> <p>๑.๖ ด้านระบบขนส่งอัจฉริยะ(ITS)</p> <p>(๑) ติดตั้งระบบป้ายเปลี่ยนข้อความ (Variable Messages Sign) ก่อ น ถึง ทางแยกต่างๆ หรือก่อนขึ้นทางด่วน เพื่อรายงานสภาพการจราจรข้างหน้า</p> <p>(๒) พัฒนาระบบวิทยุจราจรคลื่นสั้น เพื่อให้ ข่าวสารจราจรเฉพาะบริเวณ</p> <p>(๓) ติดตั้งระบบจำกัดรถขึ้นทางด่วน (Ramp Metering) และป้ายเปลี่ยน ข้อความ เพื่อกันไม่ให้รถขึ้นไปสะสม บนทางด่วน</p>	<p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p> <p>ไม่เกิน ๕ ปี</p>		<p>บก.จร.</p> <p>สตช.</p> <p>กทม./กทพ.</p> <p>กทม.</p> <p>กทพ.</p>		

## ภาคผนวก ๓

## มาตรการทางการคลังที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขการจราจรติดขัดในต่างประเทศ

ประเทศ	มาตรการ	เป้าหมาย	หลักการและรายละเอียด	ผลลัพธ์
สวีเดน	Stockholm Congestion Tax	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แก้ไขปัญหาจราจรติดในกรุงสต็อกโฮล์ม</li> <li>- ลดปริมาณการใช้รถยนต์ในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น</li> <li>- ลดมลภาวะทางอากาศ</li> <li>- นำเงินที่ได้ไปใช้ในโครงการสร้างถนนสายใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เก็บภาษีจากเจ้าของทะเบียนรถที่ขับรถเข้าไปในพื้นที่การจราจรหนาแน่น</li> <li>- มีการเก็บภาษีในอัตราไม่คงที่ อัตราภาษีขึ้นอยู่กับช่วงเวลา ช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นจะเก็บภาษีในอัตราสูง</li> <li>- ยกเว้นการเก็บภาษีกับรถของทางราชการและรถขนส่งมวลชน</li> <li>- รัฐบาลท้องถิ่นกรุงสต็อกโฮล์มเป็นผู้ดำเนินการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในช่วงทดลองใช้ ปริมาณรถยนต์ในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมีจำนวนลดลงร้อยละ ๒๐ - ๒๕</li> <li>- สภาพแวดล้อมทางอากาศดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด</li> <li>- เกิดปัญหาการเรียกเก็บภาษีล่าช้า</li> <li>- เกิดปัญหาการปลอมแปลงเลขทะเบียนรถเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี</li> </ul>
อังกฤษ	London congestion charge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แก้ไขปัญหาจราจรติดในกรุงลอนดอน</li> <li>- นำเงินที่ได้ไปสมทบงบประมาณการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เก็บค่าปรับจากเจ้าของทะเบียนรถที่ขับรถเข้าไปในพื้นที่การจราจรหนาแน่น</li> <li>- ยกเว้นการเก็บภาษีกับรถขนส่งมวลชน</li> <li>- มีการหักลดค่าปรับสำหรับผู้ที่เป็นต้องโดยสารผ่านพื้นที่ดังกล่าวเป็นประจำ</li> <li>- มีการเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราคงที่</li> <li>- เทศบาลท้องถิ่น หน่วยงานขนส่งของกรุงลอนดอนเป็นผู้ดำเนินการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในปี ๒๐๐๖ ปริมาณรถยนต์ในพื้นที่การจราจรหนาแน่นลดลงร้อยละ ๒๒</li> <li>- ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี</li> <li>- เจ้าของกิจการร้านค้าบางรายในพื้นที่ได้รับผลกระทบจากจำนวนลูกค้าที่ลดลง</li> <li>- เกิดปัญหาการปลอมแปลงทะเบียนรถ</li> </ul>

ประเทศ	มาตรการ	เป้าหมาย	หลักการและรายละเอียด	ผลลัพธ์
ฮ่องกง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Electronic Road Pricing</li> <li>- มาตรการเพิ่มภาษีรถยนต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในฮ่องกง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เก็บภาษีจากเจ้าของทะเบียนรถที่ขับรถเข้าไปในพื้นที่การจราจรหนาแน่น</li> <li>- รัฐบาลกลางของฮ่องกงเป็นผู้ดำเนินการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดแรงต่อต้านของประชาชน ทำให้รัฐบาลระงับการบังคับใช้มาตรการนี้ในปัจจุบัน</li> <li>- ปัจจุบันรัฐบาลได้ใช้วิธีการขึ้นภาษีรถยนต์เพื่อพยายามลดจำนวนรถยนต์แทน</li> </ul>
จีน	Parking fee	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง Shenzhen และ Beijing</li> <li>- ลดปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ</li> <li>- กระตุ้นให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เก็บค่าธรรมเนียมจอดรถในย่านที่มีการจราจรหนาแน่นในอัตราที่สูง</li> <li>- อัตราค่าจอดรถในที่จอดรถของสถานีขนส่งมวลชนจะถูกกว่าปกติ เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน</li> <li>- รัฐบาลท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณความต้องการที่จอดรถลดลงร้อยละ ๓๐</li> <li>- ประสบปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ อันเนื่องมาจากอัตราค่าที่จอดรถถูกกว่าวันธรรมดา</li> <li>- ระดับค่าครองชีพของเมืองสูงขึ้นอันเนื่องมาจากค่าที่จอดรถ</li> </ul>
ญี่ปุ่น	Parking Pricing	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในกรุงโตเกียว</li> <li>- ลดปัญหาการจอดรถที่ผิดกฎจราจร</li> <li>- กระตุ้นให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เก็บค่าปรับกับเจ้าของรถที่จอดรถในบริเวณที่กำหนด</li> <li>- ให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชนในการเก็บค่าปรับที่จอดรถ</li> <li>- เทศบาลกรุงโตเกียวเป็นผู้ดำเนินการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลดปัญหาการจราจรในตัวเมืองสำคัญได้ร้อยละ ๒๓ - ๒๗</li> <li>- มีรายงานว่าปัญหาการจอดรถในที่ห้ามจอดลดลงถึงร้อยละ ๗๐</li> <li>- ลดปริมาณมลภาวะทางอากาศ</li> <li>- ผู้ประกอบการร้านค้าที่ไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้าประสบปัญหาจำนวนลูกค้าลดลง</li> </ul>

ประเทศ	มาตรการ	เป้าหมาย	หลักการและรายละเอียด	ผลลัพธ์
สวีเดน	Congestion Pricing	- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในสวีเดน	- เก็บค่าธรรมเนียมจากเจ้าของทะเบียนรถที่ขับรถเข้าไปในพื้นที่การจราจรหนาแน่น (Electronic Road Pricing :ERP) - เก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมกับรถยนต์ที่มีผู้โดยสารน้อยกว่า ๔ คนที่ใช้ถนนในช่วงวันธรรมดา - เทศบาลท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ	- ลดปัญหาการจราจรลงได้ร้อยละ ๔๕ - ในปัจจุบันประเทศสวีเดนจัดเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการใช้มาตรการ Road Pricing มากที่สุด
สกอตแลนด์	Edinburgh Congestion Charge	- ลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง Edinburgh - กระตุ้นให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชน - เงินค่าปรับที่เก็บได้จะนำไปใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	- เก็บค่าปรับกับเจ้าของทะเบียนรถที่ขับรถเข้าไปในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น - รัฐบาลท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ - หน่วยงานปกครองของสกอตแลนด์ได้ทำประชาพิจารณาว่าจะยอมรับมาตรการนี้หรือไม่ในปี ๒๐๐๕	- มาตรการนี้ถูกยกเลิกเนื่องจากผลการโหวตประชาชนผู้ลงคะแนนเสียงโหวตไม่ยอมรับมาตรการนี้ถึงร้อยละ ๗๔

## แหล่งที่มา:

Swedish Transport Agency :<http://transportstyrelsen.se>

<http://www.roadtraffic-technology.com/projects/stockholm-congestion/>

Jonas Eliasson : Cost-benefit analysis of the Stockholm congestion charging system, World Bank

<http://www.dn.se/debatt/vi-sager-ja-till-trangselskatten-for-att-finansiera-kringfartsleder-๑.๗๖๗๒๓๕>

Laura Blow : London congestion charge, The Institute for Fiscal Studies, England

Daily Telegraph : <http://www.telegraph.co.uk/finance/൧൪൪൩൧൧൪/Congestion-charge-cost-൩൦൦൩-say-Oxford-St-traders.html>

BBC : [http://news.bbc.co.uk/൧/hi/uk\\_news/england/london/൧൧൪൧൪൩൦.stm](http://news.bbc.co.uk/൧/hi/uk_news/england/london/൧൧൪൧൪൩൦.stm)

Timothy D. Hau :Electronic Road Pricing, [http://www.econ.hku.hk/~timhau/electronic\\_road\\_pricing.pdf](http://www.econ.hku.hk/~timhau/electronic_road_pricing.pdf)

<http://www.transportroundtable.com.au/rpa/program.html>

Tetsuji Sato and Seiichi Hino : A Spatial CGE Analysis of Road Pricing in The Tokyo Metropolitan Area

<http://www.progress-project.org/Progress/edin.html>