

# นับหนึ่ง!!...เก็บเงินค่ารถติด แรงต้านมีแน่แต่ต้องทำ???



**คาด** ว่าต้องมีแรงต้านหากมีมาตรการเก็บค่าผ่านทางรถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ เพราะถือเป็นเรื่องใหม่ของสังคมไทย ขณะที่ในต่างประเทศที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นใช้มาตรการนี้มานานแล้ว ภายใต้เงื่อนไขเมืองนั้นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะพร้อมย้อนกลับมาที่ประเทศไทยอีกไม่กี่ปีจะมีมาตรการนี้ออกมาใช้หลังจากที่รถไฟฟ้าหลากสี 10 สายก่อสร้างแล้วเสร็จ คาดว่าประมาณปี 2565 ล่าสุด สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการส่งเสริมการเดินทางในเมืองที่มีคนเป็นศูนย์กลางในประเทศไทยเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดมลพิษทางอากาศและหามาตรการให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง



สรารุท



สุเมธ

# เดลินิวส์

Daily News  
Circulation: 720,000  
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 17 เมษายน 2562

ปีที่: - ฉบับที่: 25388

หน้า: 10(เต็มหน้า)

Col.Inch: 221.69 Ad Value: 465,549

PRValue (x3): 1,396,647

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: นับหนึ่ง!!...เก็บเงินคาร์ติดิต แรงต้านมีแน่แต่ต้องทำ???



นายสรารุท ทรงศิริไฉ ผู้อำนวยการ สนข. กล่าว  
ว่า สนข. ได้ร่วมกับ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ  
ของเยอรมนี (GIZ) ศึกษามาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการ  
ใช้ถนนในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น ได้ผู้เชี่ยวชาญจาก  
ประเทศสวีเดนเป็นผู้ศึกษาให้ เบื้องต้นมองไว้ที่จะนำร่องใน  
พื้นที่ถนนสุขุมวิท และถนนอโศกมนตรี เนื่องจากปัจจุบันมี  
ปัญหาการติดขัดและมีความเหมาะสมที่จะใช้มาตรการเพราะมี  
ระบบขนส่งสาธารณะที่ดีเช่น รถไฟฟ้าหากใช้มาตรการนี้  
ประชาชนจะมีทางเลือกในการเดินทาง โดยไม่ได้รับผลกระทบ  
มากนัก อย่างไรก็ตามคาดว่าจะเดือน ก.ค.-ส.ค. จะได้ข้อสรุป  
เรื่องพื้นที่นำร่อง

นายสรารุท กล่าวต่อว่า ส่วนระบบ  
เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ควรเป็นระบบ  
เทคโนโลยีแบบใหม่ อาจเป็นการติดกล้อง  
วงจรปิด (ซีซีทีวี) สแกนทะเบียนรถที่เข้า  
ใช้ในพื้นที่กำหนดโซนการจัดเก็บ ซึ่งรถคัน  
ดังกล่าวจะใช้ระยะเวลาในการอยู่ในพื้นที่  
อย่างน้อยแค่ไหนต้องคำนวณตามอัตราที่  
เหมาะสม วิธีนี้เหมาะสมมากกว่าการใช้วิธี  
จัดเก็บด้วยการใช้ไม้กั้น แล้วรับบัตรฯ ใน  
การเข้าออกพื้นที่เพราะทำให้เสียเวลาและ  
สร้างปัญหาการจราจรติดขัด เบื้องต้นรถที่  
ควรจัดเก็บควรจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล  
ยกเว้นรถโดยสารขนส่งสาธารณะ เช่น  
รถเมล์และรถแท็กซี่

เมื่อผลการศึกษาแล้วเสร็จจะเสนอกระทรวงคมนาคม  
พิจารณา ก่อนเสนอรัฐบาลเห็นชอบ ถ้าเห็นชอบในผลการ  
ศึกษาและใช้มาตรการดังกล่าวอาจจะมอบให้หน่วยงาน  
ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร (กทม.) ซึ่งเป็นเจ้าของ  
พื้นที่หรือเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาใหม่เพื่อบริหารจัดการ  
เรื่องดังกล่าวโดยเฉพาะได้ เนื่องจากในเมืองไทยยังไม่เคย  
ใช้มาก่อน

ด้าน ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการ  
ขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดี  
อาร์ไอ) ระบุว่า สำหรับเมืองไทยควรนำมามาตรการลดจำนวนการจอด  
รถมาใช้ก่อนหรือจำกัดการจอดรถริมถนนในพื้นที่ชั้นใน เช่น  
วงแหวนรัชดาภิเษกชั้นใน อาทิ ถนนรัชดาภิเษก พระราม 9 ดินแดง  
และเพชรบุรี หรือถนนสีลม สาทร สุขุมวิท  
พหลโยธิน และพระราม 4 ที่มีแนวเส้นทางรถไฟฟ้า  
ผ่านเพื่อให้ประชาชนไม่ต้องโดนผลกระทบในการเดินทาง นอกจากนี้  
นี้ควรนำมาใช้บนถนนสายรองที่มีการเชื่อมกับถนนสายหลักด้วย  
อาทิ ถนนอังรีดูนังต์ วิทยุ ราชปรารภ และพญาไท โดยต้องเข้มงวด  
ห้ามจอดรถตลอดเวลา คือเวลา 06.00-22.00 น. ซึ่งต้องเริ่มต้นใน  
พื้นที่ที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี

นักวิชาการมองว่า รายละเอียดการจัดเก็บค่าผ่านทางเข้า  
พื้นที่ชั้นในค่อนข้างซับซ้อนกว่าเรื่องที่จะจอด เพราะหมายถึงการใช้  
ระบบเทคโนโลยีจัดเก็บด้วยต้องศึกษาเชิงทฤษฎีแล้วนำมาปฏิบัติ  
ซึ่งต้นทุนในระบบจัดเก็บค่อนข้างซับซ้อนมากกว่าระบบปกติเพราะ  
สิ่งที่เกิดในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่จัดเก็บมานานแล้ว  
อย่างลอนดอนทำมาแล้ว 15 ปี ช่วงแรกที่จัดเก็บมีความยุ่งยากพอ



ระบบเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในสิงคโปร์



สมการ ขณะที่สิงคโปร์จัดเก็บมากกว่า 30 ปี ตอนนั้นเทคโนโลยียังไม่เอื้อ สิงคโปร์ใช้ระบบการจัดเก็บโดยการติดป้ายมีสัญลักษณ์เป็นเหมือนสติ๊กเกอร์ติดบนรถที่จะเข้าเมือง จากนั้นตำรวจจะตรวจเช็ค ถ้าไม่มีสติ๊กเกอร์อนุญาตให้เข้าจะโดนปรับ

“ปัจจุบันสิงคโปร์พัฒนาก้าวหน้าที่สุดในโลก คือใช้รูปแบบรถเข้าเก็บ แล้วเก็บค่าผ่านทางราคาจัดเก็บจะผันแปรตามปริมาณการจราจร และรถติดด้วย ถ้ารถติดมากอัตราจัดเก็บจะแพงขึ้น ถ้าช่วงไหนรถไม่ติดอัตราค่าจัดเก็บจะถูกลง”

ผลการศึกษาพบว่าทุกประเทศที่จะใช้มาตรการนี้ยังมีข้อโต้แย้งแรงด้านจากประชาชนอยู่ระดับหนึ่ง โดยเฉพาะจากกลุ่มที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ต้องการความสะดวก

สบาย แต่ความสะดวกสบายที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลนำมาซึ่งความติดขัดของจราจร ทำให้บุคคลที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะต้องประสบปัญหาการติดขัดเพราะรถโดยสารประจำทางใช้พื้นที่ผิวถนน

นอกจากนี้ผลการดำเนินงานของต่างประเทศค่อนข้างน่าสนใจ เช่น ลอนดอน หลังจัดเก็บค่ารถเข้าเมืองในพื้นที่ชั้นในเรียบร้อยแล้วพบว่าการจราจรติดขัดและรถที่เข้ามาเมืองลดน้อยลง ความเร็วเฉลี่ยรถยนต์และรถโดยสารในเขตเมืองวิ่งได้เร็วขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้โดยสารที่ใช้รถโดยสารสูงขึ้นตามเพราะบริการดีขึ้น ทำให้ประชาชนปรับเปลี่ยน

# เดลินิวส์

Daily News  
Circulation: 720,000  
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 17 เมษายน 2562

ปีที่: - ฉบับที่: 25388

หน้า: 10(เต็มหน้า)

Col.Inch: 221.69 Ad Value: 465,549

PRValue (x3): 1,396,647

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: นับบหนึ่ง!!...เก็บเงินคาร์ดิต แรงต้านมีแน่แต่ต้องทำ???

พฤติกรรมการเดินทางหันมาใช้รถโดยสารและ  
รถไฟฟ้าในการเดินทางแทน ดังนั้นสามารถนำ  
มาใช้กับไทยได้

กรุงเทพฯอาจเลี่ยงไม่ได้ต้องใช้มาตรการเก็บเงินค่า  
รถยนต์ส่วนตัวเข้าพื้นที่ชั้นในเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต  
ปัญหาจราจรเรื้อรังมานานเริ่มมีทางออก.

**ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง**