

● “รายงานวันจันทร์”-พลิกข้อมูลจราจรทางด่วนติดที่สุด, ช้าที่สุด ทางด่วนเร็วแค่ 20-เปิดไหล่ทางยิ่งอึด

ผู้ใช้งานหลายคนอาจจะเคยตั้งข้อสังเกตว่าขณะนี้ปัญหาจราจรของกรุงเทพฯ ได้ขยายความรุนแรงจากถนนพื้นราบลุกลามขึ้นไปบนทางด่วนแล้ว เพราะทางด่วนหลายจุดในกรุงเทพฯขณะนี้ มีสภาพติดขัดไม่แพ้ถนนพื้นราบด้านล่าง แถมบางช่วงจะติดขัดมากกว่าด้วยซ้ำ

“รายงานวันจันทร์” วันนี้ มีข้อมูลจากศูนย์ควบคุมการจราจรทางด่วน เกี่ยวกับสรุปสภาพการจราจรของทางด่วนมาแจกแจงให้เห็น



ถึงสภาพปัญหา

ช่วงที่ติดที่สุดบนทางด่วน

สถิติจากศูนย์ควบคุมการจราจรทางด่วนระบุว่า ขณะนี้จุดหรือช่วงที่มีปัญหาจราจรติดขัดมากที่สุดบนทางด่วน ได้แก่ เส้นทางจากทิศทางเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจากถนนงามวงศ์วาน ผ่านด่านประชาชื่น ผ่านจุดเชื่อมต่อทางด่วนศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านบางซื่อ ผ่านคลองประปา ทางต่างระดับพญาไท มุ่งหน้าทางต่างระดับมักกะสัน เชื่อมต่อกับทางด่วน 1 ที่เพลินจิต

ทั้งนี้ มีบางช่วงติดขัดเฉพาะช่วงเช้า บางช่วงติดขัดเฉพาะช่วงเย็น อย่างไรก็ตาม เมื่อดูภาพที่ติดขัดมาก และติดขัด

ตลอดเวลา ได้แก่ ทางด่วนในช่วงตั้งแต่ถนนงามวงศ์วาน ด้านประชาชื่น บางซื่อ คลองประปา ต่างระดับพญาไท ถึงด่านอโศก และต่างระดับพญาไท ถึงทางลงยมราช!!!!

เปิดวิ่งไหล่ทาง-ยิ่งลดความเร็ว

วิศวกรผู้รับผิดชอบทางด่วนระบุว่า โครงสร้างทางกายภาพของทางด่วนปัจจุบัน เป็นทางขนาด 3 ช่องจราจร (ขนาดช่องละ 3.45 เมตร) ในช่วงปกติ จะรองรับปริมาณจราจรได้ 1,981 คัน/ชม./ช่อง มีความจุถนนทั้งหมดเท่ากับ 4,967 คัน/ชม. แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะเปิดให้รถวิ่งไหล่ทางทำให้เพิ่มช่องเดินรถจาก 3 เป็น 4 ช่องจราจร แต่ทำให้ช่องจราจรแคบลงจาก 3.5 เมตร เหลือ 3 เมตร ส่งผลให้ความจุของช่องจราจรลดลงจาก 1,980 คัน/ชม./ช่อง เหลือ 1,677 คัน/ชม./ช่อง

ในช่วงดังกล่าวสูงเกินความจุของถนนแทบทุกจุด เริ่มจาก ช่วง
ประชาชื่น-รัชดาภิเษก ความจุ 6,700 คัน/ชม. ปริมาณจราจร
4,967 รัชดาภิเษก-บางซื่อ 2 ความจุ 6,700 ปริมาณจราจร 5,516
บางซื่อ 2-บางซื่อ ความจุ 6,700 ปริมาณจราจร 7,091 บางซื่อ-ย่าน
พหลฯ ความจุ 6,700 ปริมาณจราจร 8,072 ย่านพหลฯ-ทางลง
คลองประปา 2 ความจุ 6,700 ปริมาณจราจร 9,351 ทางลงคลอง
ประปา 2-ต่างระดับพญาไท ความจุ 6,700 ปริมาณจราจร 9,312!!!!!!

ทำให้เกิดปัญหาปริมาณจราจรที่มากกว่าความจุของทางที่
รองรับได้ถึง 139% ความเร็วเฉลี่ยของทางด่วนช่วงดังกล่าวในช่วง
เช้า จึงพบว่าประมาณ 15-20 กม./ชม.!!!!!!!



คอขวดทาง
ด่วน ข้อดีที่กลายเป็น
ข้อเสีย

สาเหตุหนึ่งที่
ทางด่วนช่วงดังกล่าว
มีปัญหา คือ มีช่วง
คอขวดหลายแห่งโดย
เฉพาะช่วงเข้าทางต่าง
ระดับ เช่น ที่คอขวด
กระพวงการคลังก่อน
ถึงทางต่างระดับพญา-

“นอกจากแคบ ไท (หรือคอขวดที่ทางเชื่อมทางด่วนดินแดงกับทางด่วน 2 ก่อนถึงทาง
แล้ว การมีเลนมากขึ้น ลงเพลินจิต) ทำให้รถที่วิ่งมา 3 ช่องทาง ต้องถูกบีบลดลงเหลือ 2 ช่อง
ยังทำให้คนขับรถ ทาง จนเกิดคำถามว่า ทำไมถึงออกแบบให้ทางด่วนมีคอขวด?????
เปลี่ยนเลนไปมาทำให้ “เหตุผลเพราะต้องการให้รถที่ผ่านในจุดดังกล่าวลดการใช้
รถที่ตามมาต้องชะลอ ความเร็ว เพราะเป็นช่วงก่อนถึงทางโค้ง ดังนั้น การออกแบบ
ความเร็วตามไปด้วย ในลักษณะดังกล่าวจึงเป็นเหตุผลในด้านความปลอดภัยของการ
อีกทั้งการวิ่งรถบน ใช้ทาง อย่างไรก็ตาม ทางด่วนสายนี้ออกแบบก่อสร้างโดยใช้ข้อมูล
ไหล่ทางยังเพิ่มอุบัติเหตุ เมื่อ 30 ปีที่แล้ว ปัจจุบันข้อมูลต่างๆเปลี่ยนแปลงไป ทำให้คอขวด
เหตุ” วิศวกรคนเดียว กลายเป็นปัญหา แทนที่จะเป็นประโยชน์” วิศวกรผู้รับผิดชอบ
กันสรุป ทางด่วนชี้แจง

ทางด่วนที่วิ่งเร็ว

ได้แค่ 15-20

จากข้อมูลของ
ศูนย์ควบคุมจราจร
ทางด่วนยังพบว่า ใน
ช่วงเร่งด่วนเช้า ปริ-

ปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางด่วนที่ระบุมารทั้งหมด ผู้รับผิดชอบดูแล
ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รวมทั้งบริษัท ทางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ต้องรีบแก้ไขปรับปรุง
อย่างเร่งด่วน
ก่อนที่จะ “ล่าผ่านทาง” ทางด่วน จะกลายเป็น “ล่าจอดรถ”
มาตรฐานรถบนทางด่วน ทางด่วน!!!!!!