

'15กม.ต่อชม.'รถแรงก็แข่งไม่ได้ สวัสดิ์สถิติความเร็วบนถนนกทม.

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีระยะทางของถนนรวมประมาณ 4,074 กม. ส่วนระยะทางพิเศษรวม 224.6 กิโลเมตร ล่าสุดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สรุปสถิติความเร็วรถใน ชม. เร่งด่วนในช่วงเวลาเช้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอยู่ที่ 15.7 กม.ต่อชม.ขณะที่ในเวลาเร่งด่วนตอนเย็นอยู่ที่ 21.6 กม.ต่อชม.

เมื่อเทียบความเร็วปี2561 พบว่าความเร็วเฉลี่ยชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้น 0.3 กม./ชม. หรือร้อยละ 1.9 (จาก 15.4 กม./ชม. เป็น 15.7 กม./ชม.) ขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) ความเร็วลดลง 0.1 กม./ชม. หรือร้อยละ 0.5 (จาก 21.7 กม./ชม. เหลือ 21.6 กม./ชม.)

ผลสำรวจอัตราความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพฯปี62 บนถนนสายหลักในกรุงเทพฯ รวม 6 พื้นที่ ได้แก่ 1. ด้านทิศเหนือ ประกอบด้วย ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น และถนนพระรามที่ 5 2.ด้านทิศใต้ ประกอบด้วย ถนนสมเด็จ

พระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนแม่โหลสร้อย และถนนเจริญกรุง 3.ด้านทิศตะวันออก ประกอบด้วย ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 และถนนลาดพร้าว

4. ด้านทิศตะวันตก ประกอบด้วย ถนนสีลมถนนบรมราชชนนี ถนนราชวิถี ถนนเพชรเกษม และถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า 5.พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน ประกอบด้วย ถนนราชวิถี ถนนพญาไท ถนนพระราม 5 ถนนพระราม 4 ถนนราชดำเนินกลาง ถนนโอסק-ดินแดง ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระราม 1 และ 6. ถนนวงแหวนชั้นใน ประกอบด้วย ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 ถนนแม่โหลสร้อย และถนนจรัญสนิทวงศ์ในการสำรวจถนนวงแหวนชั้นในกำหนดให้การจราจรในทิศตามเข็

หัวลำโพง) 12.6 กม./ชม. 10.ราชวิถี (บางพลัด-อุทัย) 12.7 กม./ชม., เพชรบุรี (เอกมัย-โอסקเพชรบุรี) 12.7 กม./ชม. และ พญาไท (อนุสาวรีย์ฯ-สามย่าน) 12.7 กม./ชม.

ขณะที่ 10 อันดับอัตราความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ส่วนบุคคล ช่วงเร่งด่วนเย็น 16.00-19.00 น. ต่ำที่สุด ได้แก่ 1. พญาไท (สามย่าน-อนุสาวรีย์ฯ) 9.8





นาฬิกาเป็นทิศทางเข้าเมือง และการจราจรในทิศทางเข้าเมืองเป็นทิศทางออกเมือง

ทั้งนี้ผลสำรวจยังพบว่า 10 อันดับอัตราความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ส่วนบุคคล ช่วงเร่งด่วนเช้า 06.00-09.00 น. ต่ำที่สุด ได้แก่ 1.ถนนพระราม 9 (รามคำแหง-พระราม 9) อยู่ที่ 8.9 กม./ชม. 2.ประชาชื่น (พงษ์เพชร-ประชาชื่น) 9.3 กม./ชม. 3.กรุงธนบุรี (กรุงธนบุรี-สุรศักดิ์) 9.8 กม./ชม. 4.พระราม 5 (เดชะวณิช-ราชวิถี) 11.1 กม./ชม. 5.พหลโยธิน (อนุสาวรีย์หลักสี่-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ) 12.0 กม./ชม. 6.สุขุมวิท ชั้นใน (โอศก-นาภา) 12.1 กม./ชม. 7.ราชวิถี ชั้นใน (อุภัย-อนุสาวรีย์ชัยฯ) 12.4 กม./ชม. 8.บรมราชชนนี (สายใต้เก่า-บรมราชชนนี) 12.5 กม./ชม. 9.พระราม 4 ชั้นใน (เกษมราษฎร์-กม./ชม. 2. สาทร (วิทยุ-สุรศักดิ์) 10.3 กม./ชม. 3. สุขุมวิทชั้นใน (นาภา-โอศก) 10.6 กม./ชม. 4. เจริญกรุง (สุรวงศ์-ถนนนคร) 10.7 กม./ชม. 5.ราชวิถี (อุภัย-บางพลัด) 10.8 กม./ชม. 6.พระราม 5 (ราชวิถี-เดชะวณิช) 11.6 กม./ชม. 7. ประชาชื่น (ประชาชื่น-พงษ์เพชร) 12.2 กม./ชม. 8. พหลโยธิน (อนุสาวรีย์ชัยฯ-อนุสาวรีย์หลักสี่) 12.4 กม./ชม. 9. พระราม 4 ชั้นใน (หัวลำโพง-เกษมราษฎร์) 12.5 กม./ชม. และ 10. ราชวิถีชั้นใน (อนุสาวรีย์ชัยฯ-อุภัย) 13.4 กม./ชม.

ภาพรวมการจราจรในปี 2562 มีปัญหาติดขัดไม่แตกต่างจากปี 2561 เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่ ทั้งรถไฟฟ้า สะพานข้ามแยก และอุโมงค์ทางลอด ตลอดจนรถจดทะเบียนใหม่ในกรุงเทพฯ ยังคงเพิ่มขึ้น โดยจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพฯ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 มีจำนวน



10,686,442 คัน แบ่งเป็นรถยนต์ทุกประเภท 6,790,150 คัน และรถ จยย. 3,896,292 คัน เมื่อเทียบกับจดทะเบียนรถสะสม ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 มี 10,244,144 คัน เพิ่มขึ้น 442,298 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3

ความหวังที่จะช่วยให้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครคลี่คลายลง อยู่ที่การก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จทั้ง 10 สาย ซึ่งมีระยะทางรวม 464 กม. ในปี 2568 จะแล้วเสร็จ สามารถรองรับความต้องการของประชาชนได้ 5 ล้านคนต่อวัน จากจำนวนให้บริการ 312 สถานี โดยรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกระยะทาง 13.4 กม. (ศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์) จะเป็นรถไฟฟ้าสายสุดท้ายที่เปิดให้บริการได้ในปี 2568

ขณะที่แผนระยะยาวในการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ คือการเก็บค่าเข้าพื้นที่เมืองชั้นในของรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่ง สนข.กำลังศึกษาแนวทางที่เหมาะสม และเวลาที่เหมาะสมเมื่อระบบขนส่งสาธารณะ

ครอบคลุมการเดินทางของประชาชน

ล่าสุด สมข. ร่วมกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมัน (GIZ) ศึกษามาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเขต

พื้นที่การจราจรหนาแน่น ได้ผู้เชี่ยวชาญจากประเทศสวีเดนมาศึกษาให้ เบื้องต้นจะทดลองนำร่องพื้นที่ถนนสุขุมวิทและถนนอโศกมนตรี เนื่องจากมีปัญหาการติดขัดและมีความเหมาะสมที่จะใช้มาตรการนี้ เพราะมีระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าเป็นทางเลือกในการเดินทาง

สำหรับระบบเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ว่า อาจเป็นการติดกล้องวงจรปิด (ซีซีทีวี) สแกนทะเบียนรถที่เข้าพื้นที่กำหนดโซนการจัดเก็บ เหมาะสมกว่าการจัดเก็บด้วยการใช้ไม้กัน แล้วรับบัตรฯ ในการเข้าออกพื้นที่ เพราะอาจสร้างปัญหาการจราจรติดขัด ในเบื้องต้นควรจัดเก็บรถยนต์ส่วนบุคคล ยกเว้นรถส่วนบุคคลแบบคาร์พูล คือ มีจำนวนคนนั่ง 3 คนขึ้นไป รถโดยสารขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ และรถแท็กซี่ ผลการศึกษา น่าจะแล้วเสร็จปี 2563 จากนั้นนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนเสนอรัฐบาลเห็นชอบ ถ้าเห็นชอบผลการศึกษาก็จะทดลองในปี 2564

ก่อนใช้จริงในปี 2565 อาจจะมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร (กทม.) เจ้าของพื้นที่ หรือหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาใหม่ บริหารจัดการ

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผอ.วิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัย

เพื่อการพัฒนาประเทศไทย(ทีดีอาร์ไอ) ระบุว่า ต่างประเทศใช้มาตรการนี้มานานแล้วมีตัวอย่างในกรุงลอนดอน ทำมาแล้ว 15 ปี ช่วงแรกยุ่งยากพอสมควร ขณะที่สิงคโปร์จัดเก็บมานานกว่า 30 ปี โดยใช้ระบบการจัดเก็บด้วย การคิดป้ายเหมือนสติ๊กเกอร์กับรถที่จะเข้าเมืองตำรวจจะตรวจเช็ค ซึ่งถ้าไม่มีสติ๊กเกอร์ไม่อนุญาตให้เข้าพื้นที่

“ปัจจุบันสิงคโปร์พัฒนาก้าวหน้าที่สุดในโลก คือใช้รูปแบบ รถเข้าเก็บ แล้วเก็บค่าผ่านทาง ราคาจัดเก็บจะผันแปรตามปริมาณการจราจร และรถติดด้วย ถ้ารถติดมากอัตราจัดเก็บจะแพงขึ้น ถ้าช่วงไหนรถไม่ติดอัตราค่าจัดเก็บจะถูกลง”

ดร.สุเมธ ระบุว่า ผลการดำเนินงานของต่างประเทศค่อนข้างน่าสนใจ เช่น ลอนดอน หลังจัดเก็บค่ารถเข้าเมืองในพื้นที่ชั้นในเรียบร้อยแล้ว พบว่าการจราจรติดขัดและรถที่เข้ามาเมืองลดน้อยลง ความเร็วเฉลี่ยรถยนต์และรถโดยสารในเขตเมือง วิ่งได้เร็วขึ้น ส่งผลให้ผู้โดยสารที่ใช้รถโดยสารสูงขึ้นตาม ทำให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางหันมาใช้รถโดยสารและรถไฟฟ้าแทน ดังนั้นสามารถนำมาปรับใช้กับไทย

ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ จะมีทางออกในลักษณะนี้ แต่เชื่อเถอะต้องมีมมแย้งเรื่องคนรวยได้ประโยชน์สูงสุด เพราะมีอำนาจในการจ่ายซื้อความสะดวกสบายได้ คนส่วนใหญ่ (รายได้น้อย) ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้นจึงปรับราคาโดยสวัสดิภาพให้สอดคล้องกับรายได้เฉลี่ยของคนส่วนใหญ่ และต้องมีระบบฟีดแบ็คของคนออกจากชุมชน หมู่บ้านมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปพร้อม ๆ กัน.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง