

งานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรี บนถนนสายหลัก



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



บริษัท สมาร์ทแพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

กรกฎาคม ๒๕๕๖



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

งานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรี บนถนนสายหลัก

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



บริษัท สมาร์ทแพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

กรกฎาคม ๒๕๕๖

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

- | | | |
|-----|------------------|-----|
| 1.1 | หลักการและเหตุผล | 1-1 |
| 1.2 | วัตถุประสงค์ | 1-1 |
| 1.3 | ขอบเขตการศึกษา | 1-2 |

บทที่ 2 งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

- | | | |
|-------|--|------|
| 2.1 | หลักการและเหตุผล | 2-1 |
| 2.2 | ผลการทบทวนโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ผ่านมา | 2-2 |
| 2.3 | ผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา | 2-6 |
| 2.4 | การจัดทำสรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ | 2-28 |
| 2.4.1 | สรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ | 2-28 |
| 2.4.2 | สภาพปัญหาและอุปสรรคในการนำไปสู่การปฏิบัติ | 2-31 |
| 2.4.3 | สรุปผลการดำเนินการติดตามโครงการที่ผ่านมา | 2-31 |

บทที่ 3 งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

- | | | |
|-------|---|------|
| 3.1 | หลักการและเหตุผล | 3-1 |
| 3.2 | กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก (83 จุด) | 3-3 |
| 3.2.1 | สภาพปัญหา | 3-3 |
| 3.2.2 | แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก | 3-8 |
| 3.3 | กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน (90 จุด) | 3-11 |
| 3.3.1 | สภาพปัญหา | 3-11 |
| 3.3.2 | แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน | 3-16 |
| 3.4 | กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ (41 จุด) | 3-24 |
| 3.4.1 | สภาพปัญหา | 3-24 |
| 3.4.2 | แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ | 3-28 |
| 3.5 | กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (43 จุด) | 3-31 |
| 3.5.1 | สภาพปัญหา | 3-31 |
| 3.5.2 | แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง | 3-34 |

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ	
4.1 หลักการและเหตุผล	4-1
4.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4-2
4.2.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของประเทศไทย	4-2
4.2.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของต่างประเทศ	4-2
4.2.3 ประเด็นที่ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัย	4-3
4.3 การศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ	4-4
4.3.1 การคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านการจราจร	4-4
4.3.2 ผลการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ	4-7
4.3.3 ผลการตรวจสอบรายการผลกระทบทางด้านการจราจรของกรณีศึกษา	4-7
4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ	4-8
4.4.1 ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร	4-8
4.4.2 ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Scope)	4-13
4.4.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Procedure)	4-15
4.4.4 แนวทางการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Methodology)	4-16
4.4.5 แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (Reporting)	4-18
4.4.6 ขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างโครงการและการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Approval Procedure)	4-20
4.5 การศึกษาและเสนอแนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ	4-23
4.5.1 การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านการจราจร	4-23
4.5.2 หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร	4-24
4.5.3 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร	4-24
4.6 การศึกษาและเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	4-26
4.6.1 ข้อกำหนดของไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร	4-26
4.6.2 ข้อกำหนดของไทยที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร	4-27
4.6.3 ร่างข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร	4-28
4.6.4 การวิเคราะห์ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร	4-28
4.6.5 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร	4-31
4.7 การจัดทำคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร	4-33

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5	งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน	
5.1	หลักการและเหตุผล	5-1
5.2	ภาพรวมงานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน	5-1
5.3	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์	5-2
5.3.1	วัตถุประสงค์	5-2
5.3.2	สภาพปัญหา	5-2
5.3.3	แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-3
5.4	แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษ สวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว	5-4
5.4.1	วัตถุประสงค์	5-4
5.4.2	สภาพปัญหา	5-4
5.4.3	แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-4
5.5	แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสาร ประจำทาง (Bus Lane) บนถนนลาดพร้าว	5-7
5.5.1	วัตถุประสงค์	5-7
5.5.2	สภาพปัญหา	5-7
5.5.3	แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-7
5.6	แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง	5-9
5.6.1	วัตถุประสงค์	5-9
5.6.2	ผลการศึกษา	5-9
5.7	การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร	5-11
5.7.1	วัตถุประสงค์	5-11
5.7.2	สภาพปัญหา	5-11
5.7.3	แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-12
5.8	การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี	5-14
5.8.1	วัตถุประสงค์	5-14
5.8.2	สภาพปัญหา	5-14
5.8.3	แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-15

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.9 การปรับปรุงข้อกำหนดในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษา อุปกรณ์ด้านการจราจร	5-17
5.9.1 วัตถุประสงค์	5-17
5.9.2 สภาพปัญหา	5-17
5.9.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-18
5.10 การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานา ถึงแยกเฉลิมเผ่า	5-20
5.10.1 วัตถุประสงค์	5-20
5.10.2 สภาพปัญหา	5-20
5.10.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-21
5.11 การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.	5-22
5.11.1 วัตถุประสงค์	5-22
5.11.2 สภาพปัญหา	5-22
5.11.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา	5-22
5.12 การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง	5-23
5.12.1 วัตถุประสงค์	5-23
5.12.2 ผลการศึกษา	5-23
บทที่ 6 งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
6.1 การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ	6-1
6.1.1 การฝึกอบรมพร้อมการปฏิบัติงานในโครงการ (On the Job Training)	6-1
6.1.2 การฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ (Formal Training)	6-1
6.2 การจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษา	6-3

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขแต่เนิ่น ๆ ก็ส่งผลกระทบต่อความอยู่ดีของประชาชน รวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวข้างต้น ดังนั้น คจร. ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2546 จึงได้มีมติเห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสายหลักอย่างเบ็ดเสร็จ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหาจราจรระหว่างการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนเร่งด่วนในโครงการระยะที่ 1 ระยะที่ 2 ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 และมีการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งที่ผ่านมาสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ระดับหนึ่ง ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นไปอย่างมีระบบและต่อเนื่อง สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาโดยเฉพาะในถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ที่มีลักษณะเป็นจุดหรือพื้นที่ที่มีสภาพปัญหาแตกต่างกัน และส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลักและพื้นที่โดยรอบ สนข. จึงจำเป็นที่จะต้องดำเนินการจัดทำแผนแก้ไขปัญหาระบบเร่งด่วนให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบและสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชน และเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายการจราจรเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ผ่านมาให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
- 1.2.2 ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบเร่งด่วนบนถนนสายต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร
- 1.2.3 จัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสภาพการจราจร
- 1.2.4 เพื่อเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนระบบการจราจรให้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การดำเนินการศึกษาตามขอบเขตงานต่าง ๆ 5 งาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

งานที่ 1 : งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

ทำการทบทวน ตรวจสอบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในโครงการศึกษาในระยะที่ 1 2 3 และ 4 อันประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งที่เป็นจุดบนถนนสายหลักต่าง ๆ หรือเป็นลักษณะพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรแออัดหรือการเชื่อมต่อการเดินทางโดยระบบโดยสารสาธารณะ เพื่อทำการศึกษาปรับปรุงหรือแก้ไขบริเวณที่เป็นปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักหรือพื้นที่ที่มีลักษณะหรือสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งศึกษาสำรวจและปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับสถานะในปัจจุบันพร้อมทั้งจัดทำแนวทางหรือรายละเอียดเบื้องต้น เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

งานที่ 2 : งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

ทำการศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งอยู่ในโครงการระยะที่ 4 ที่ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประมาณ 250 จุด รวมทั้งทำการสำรวจเพิ่มเติมเพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และคัดเลือกจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งอยู่บนถนนสายหลักหรือสายรอง เช่น จุดกัลปพฤกษ์ จุดคอขวด และป้ายรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งทางแยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด แล้วทำการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรซึ่งอาจจะเป็นเพียงจุดหรือตำแหน่งเดียวหรืออาจเป็นกลุ่มของจุดหรือตำแหน่งที่รวมกันเป็นลักษณะของพื้นที่ (Area) หรือบนถนนสายหลักหรือสายรองเดียวกัน (Corridor) ในกรณีที่จำเป็นต้องจัดทำแบบแสดงรายละเอียดเบื้องต้นเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการควบคู่กับการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วย

งานที่ 3 : งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจร ได้แก่ โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม เป็นต้น และทำการศึกษาทบทวนข้อกำหนดของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาผลกระทบด้านการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำมาใช้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบหรือการเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันต่อไป

งานที่ 4 : งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วน

งานส่วนนี้เป็นการให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วน นอกเหนือจากงานที่ที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ใน “งานที่ 1-3” ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. ไม่น้อยกว่า 10 เรื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษา

งานที่ 5 : งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เป็นส่วนงานที่ดำเนินการและจัดทำขึ้นเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การวิเคราะห์และวางแผนด้านการจราจรและขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพ โดยการจัดการสัมมนาไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 50 คน และ ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 30 คน

บทที่ 2

งานศึกษาทบทวนและปรับปรุง
แนวทางการแก้ไขปัญหาคารจระยะเร่งด่วน
ที่ผ่านมา

บทที่ 2 งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหา การจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

2.1 หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 ซึ่งผลการศึกษาได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหารถติดบนถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่มีปัญหาการจราจรติดขัดที่มีลักษณะเป็นจุดหรือพื้นที่ที่มีสภาพปัญหาแตกต่างกันและส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลักและพื้นที่โดยรอบอย่างเบ็ดเสร็จ และเมื่อดำเนินการศึกษาในแต่ละระยะ สนข. ก็ได้ทำการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการในระยะก่อนหน้าทุกครั้ง และจัดทำเป็นรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการ พบว่าได้มีการนำแผนไปสู่การปฏิบัติซึ่งที่ผ่านมาสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ระดับหนึ่ง

การดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในครั้งนี้ก็เช่นเดียวกัน ที่จะต้องมีการทบทวนและติดตามผลการดำเนินการของโครงการฯ ในระยะที่ผ่านมาเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถติดและให้เกิดผลทันต่อความจำเป็นเร่งด่วน และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหารถติดจำเป็นต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักของโครงการและผลการแก้ไขปัญหารถติดของแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักของโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการติดตามการแก้ปัญหารถติดของ สนข. ดังมีแนวทางการดำเนินการดังนี้

- ทำการติดตามและประเมินผลโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ในส่วนที่ยังไม่ได้ดำเนินการ
- ทำการติดตามและประเมินผลโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ในระยะที่ 4 ที่เพิ่งแล้วเสร็จและยังไม่ได้มีการติดตามและประเมินผล

ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลการดำเนินการของโครงการทั้งหมดที่ได้จัดทำไว้พร้อมสถานะภาพในการดำเนินการโครงการดังกล่าว รวมทั้งสภาพปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ พร้อมทั้งสรุปแนวทางการแก้ไขในส่วนที่จะต้องดำเนินการต่อไป ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการติดตามแก้ไขปัญหารถติดของ สนข. และจัดทำข้อเสนอแนะในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

2.2 ผลการทบทวนโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนตามแผนเร่งด่วนของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก
ในระยะที่ผ่านมา สามารถจำแนกตามประเภทและลักษณะของโครงการ ได้เป็น 6 กลุ่มงาน ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด

ในการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ได้มีการเสนอแผนเร่งด่วน
ในการปรับปรุงแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงจำนวน 82 จุด โดยมีโครงการ
และประเด็นแก้ไขปรับปรุงรวมทั้งสิ้น 408 โครงการ

จุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงจำนวน 82 จุดดังกล่าว สามารถแบ่งออกตาม
ลักษณะทางกายภาพของจุดวิกฤตได้เป็น 2 ประเภท คือ

- (1) จุดวิกฤตบริเวณช่วงถนน จำนวน 24 จุด
- (2) จุดวิกฤตบริเวณทางแยก จำนวน 58 จุด

กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 43 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษา
ถนนสายหลัก 5 สายทาง ระยะทางรวม 51 กิโลเมตร ดังนี้

- (1) ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร
- (2) ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน) ระยะทาง 8 กิโลเมตร
- (3) ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ระยะทาง 16 กิโลเมตร
- (4) ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ระยะทาง 9 กิโลเมตร
- (5) ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 44 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษา
ถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 66.5 กิโลเมตร ดังนี้

- (1) ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัด
ถึงทางต่างระดับสิรินธร ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร
- (2) ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร
- (3) ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองห้วยตะเฒ่า ระยะทางรวม
19.5 กิโลเมตร

(4) ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ระยะทางรวม 9.0 กิโลเมตร

(5) ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 192 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร ได้แก่

- (1) ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพวงศิรี) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร
- (2) ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร
- (3) ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร
- (4) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร
- (5) ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกราชประสงค์ ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 45 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 8 ท่าเรือ และบริเวณท่าเรือในคลองแสนแสบ 3 ท่าเรือ รวมเป็น 11 จุด ดังนี้

- (1) ท่าเรือวังหลัง
- (2) ท่าเรือพระราม 7
- (3) ท่าเรือพระปิ่นเกล้า
- (4) ท่าเรือสาทร
- (5) สถานีเรือโดยสารนนทบุรี
- (6) ท่าเรือท่าดินแดง
- (7) ท่าเรือบางโพ
- (8) ท่าเรือราชินี
- (9) ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
- (10) ท่าเรือโศก
- (11) ท่าเรือประตูน้ำ

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 99 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 12 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี และสถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี ดังต่อไปนี้

สถานีรถไฟฟ้าของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี ได้แก่

- (1) สถานีอ่อนนุช
- (2) สถานีเอกมัย
- (3) สถานีทองหล่อ
- (4) สถานีอารีย์
- (5) สถานีสะพานควาย
- (6) สถานีหมอชิต
- (7) สถานีวงเวียนใหญ่
- (8) สถานีกรุงธนบุรี

สถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี ได้แก่

- (9) สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
- (10) สถานีพระราม 9
- (11) สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- (12) สถานีลาดพร้าว (แยกรัชดา-ลาดพร้าว)

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 21 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 สถานี และสถานีของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) 2 สถานี ดังต่อไปนี้

- (1) สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่
- (2) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก
- (3) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 15 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ 3 จุด ได้แก่

- (1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)
- (2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)
- (3) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

กลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 60 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่

- (1) พื้นที่ศิริราช
- (2) พื้นที่ย่านลาซาล-แบร์ริง
- (3) พื้นที่ลาดกระบัง

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 50 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่ คือ

- (1) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ
- (2) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ
- (3) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

กลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 6 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาพื้นที่ต้นแบบ 3 ทางแยก ได้แก่

- (1) ทางแยกเอกชัย-บางบอน-บางขุนเทียน
- (2) ทางแยกบริเวณเคหะร่มเกล้า
- (3) ทางแยกบริเวณหน้าที่ทำการเขตหนองจอก

2.3 ผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา

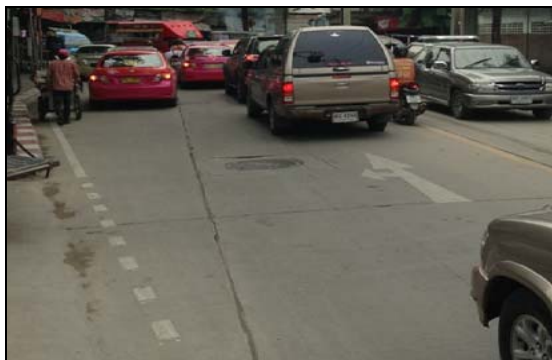
ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานภาพของโครงการต่อเนื่องจากความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติจากรายงานผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการฯ ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 โดยได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพในภาคสนาม พร้อมทั้งดำเนินการติดต่อและประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สำนักงานโยธา กทม. สำนักงานจราจรและขนส่ง กทม. ตำรวจในท้องที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นต้น เพื่อตรวจสอบสภาพปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนฯ ดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติ ของงานกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

• กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด

จากผลการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติของการจัดทำแผนแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรีถนนสายหลัก ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 พบว่ามีเพียง 4 จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ 1) แยกถนนรัชดาภิเษกตัดถนนนนทบุรี 2) บริเวณสะพานข้ามคลองพระโขนง 3) เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และ 4) ถนนกรุงธนบุรี ซึ่งจากการตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า ทั้ง 4 จุด ได้ดำเนินการแล้ว ดังนั้น สามารถสรุปความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำโครงการในแผนการดำเนินการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดทั้ง 82 จุด ไปดำเนินการแล้วเสร็จ



ปรับปรุงการเข้า-ออก ซอยอ่อนนุชโดยใช้สัญญาณไฟควบคุมที่บริเวณทางลงสะพานข้ามคลองพระโขนง



ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนอิสรภาพและถนนวัดสุทธาวาสบริเวณแยกถนนรถไฟ



ทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมบริเวณแยกถนนรัชดาตัดถนนนพรี



ติดตั้งราวกันอันตรายเพื่อป้องกันผู้โดยสารที่รอลงโดยสารถโดยสารประจำทางที่จุดกลับรถที่แยกถนนรัชดาภิเษกตัดถนนนพรี



เปิดช่องทางออกจากถนนหลักออกสู่ถนนคูขนานและจัดช่องให้รถได้มีระยะทางของการรวมกระแสจราจรที่ถนนกรุงธนบุรี

- กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- (1) ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การก่อสร้างผิวทางเท้า บริเวณ กม. 4+300 บริเวณใต้ทางด่วนและสะพานข้ามแยกถนนลาดพร้าว

- (2) ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมื่น) ระยะทาง 8 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การยกเลิกจุดกัลปพฤกษ์ที่ กม.0+250 และ 1+700 ช่วงแยกนิด้าถึงแยกถนนรามอินทรา



การปรับปรุงด้านกายภาพ บริเวณจุดกัลบริดจ์ที่ กม.1+290, 2+700, 3+500, 4+750, 6+400 รวม 5 แห่ง



การปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทาง บริเวณแยกนิด้าจนถึง กม.2+700 และบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางชัน (กม.5+500 ถึง กม.7+500)

- (3) ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ระยะทาง 16 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนาม พบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปรับปรุงด้านกายภาพช่องจราจร บริเวณจุดกลับรถที่ ซ.สุขสวัสดิ์ 25, 35, 66, 70



การ Leveling ด้วย Ac. บริเวณจุดขึ้น-ลงถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (ด้านใต้)

- (4) ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ระยะทาง 9 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การยกเลิกจุดกลับรถที่ กม.2+600

- (5) ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปรับปรุงเครื่องหมายพื้นทาง และมาตรการห้ามเลี้ยวขวาที่ทางแยกประตูน้ำ และทางแยกราชเทวี

- (6) ถนนบรมราชชนนี-สีรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัด ถึงทางต่างระดับสีรินธร ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การจัดระเบียบการจราจรบนถนนบรมราชชนนีขาออกเมือง



การจัดระเบียบการจราจรบริเวณจุดเปิดเข้าทางหลักก่อนถึงเชิงลาดขึ้นทางคู่ขนานลอยฟ้า
ช่วงจากต่างระดับสีรินธรถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก



การจัดทำเส้นบังหัวเกาะ พร้อมทั้งปรับปรุงหัวเกาะบริเวณจุดเปิดเข้าออกทางขนาน



การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลชั่งอี

- (7) ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจพบว่า ยังไม่ได้มีการดำเนินโครงการ
- (8) ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองห้วยตะเฆ่ ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปรับปรุงป้ายเครื่องหมายจราจรก่อนเข้าสู่ทางแยก Access C

- (9) ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ระยะทางรวม 9.0 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



แยกสะพานเหลือง



บริเวณคลองเตย



ใกล้ห้างบิ๊กซี



ปากซอยพิชัยสวัสดิ์

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพิ่มเติม

(10) ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร
ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การจัดแบ่งช่องทางบนถนนรัชดาภิเษกขาออก
บริเวณทางแยกประชานุกูล



การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
และแก้ไขข้อความบนป้ายแนะนำบนถนนรัชดาภิเษก



การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
บริเวณเชิงสะพาน บริเวณแยกรัชโยธิน



การติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
ที่ทางแยกรัชดา-ลาดพร้าว

(11) ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-
ถนนพวงศิรี) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการ
ดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปิดเกาะกลางปากซอยลาดพร้าว 71 และติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง



การปิดเกาะกลางปากซอยลาดพร้าว 71 และติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง



การปรับปรุงเกาะกลางและจุดกลับรถใกล้ทางแยก ซอยลาดพร้าว 112



ป้ายจราจรอนุญาตให้รถบนถนนลาดพร้าวเข้าเมืองเลี้ยวขวาเข้าซอยลาดพร้าว 101 ได้ 2 ช่องทาง
ในช่วงโมงเร่งด่วนเย็น เว้นวันหยุดราชการ

- (12) ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และการติดตั้งป้ายแนะนำ บริเวณแยกบางยี่เรือ



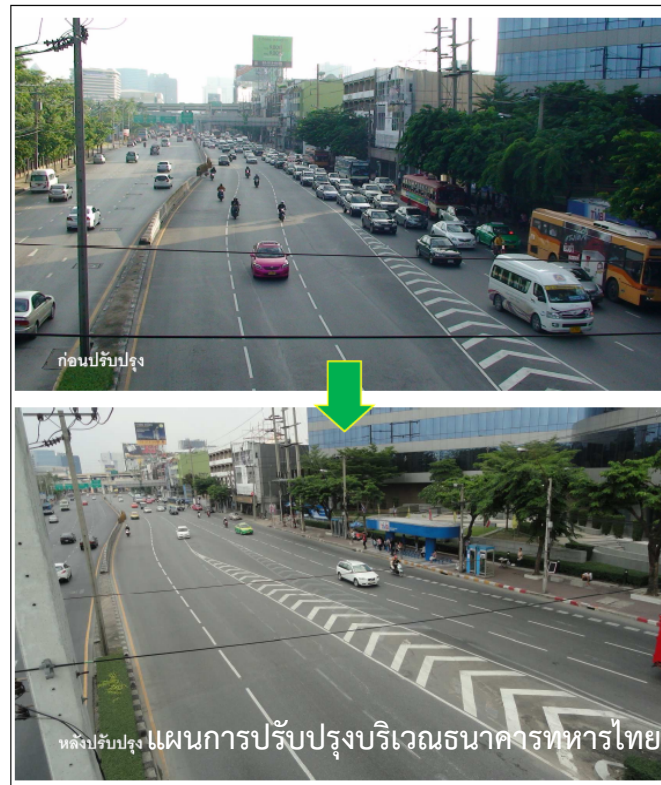
การปรับปรุงจุดกลับรถแห่งใหม่ บริเวณทางแยกหมู่บ้านเศรษฐกิจ

- (13) ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การจัดทำเส้นเหลืองทแยงที่ปากซอยสนั่น แยกกำแพงเพชร

การจัดระเบียบการหยุดและจอดรถรับส่งผู้โดยสาร
หน้าสวนจตุจักร



การปรับปรุงลักษณะหัวเกาะและตีเส้นจราจรเป็นเกาะสี่ หน้าอาคารทหารไทย (ฝั่งขาเข้า)



การย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
มาที่บริเวณปากซอยพหลโยธิน 30



การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
สำหรับคนข้ามถนนบริเวณแยกเกษตร



การปรับปรุงจุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 48

- (14) สมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธรยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนาม พบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การจัดพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง นักเรียน หน้าโรงเรียนศึกษานารี



การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและการปรับปรุงหัวเกาะ บริเวณจุดเชื่อมระหว่างวงเวียนใหญ่กับถนนอินทรพิทักษ์ และถนนประชาธิปไตย



การขยับเลื่อนป้ายหยุดรถประจำทาง ที่ปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 23



การติดตั้งป้ายแนะนำ บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 41 ที่แยกดาวคะนอง

(15) ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกราชประสงค์ ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การปรับระดับผิวจราจรให้เรียบเสมอกัน
ที่แยกสามเหลี่ยมดินแดง



การปิดเกาะกลางถนนแยกใต้ทางด่วนดินแดง



การตีเส้นแนวช่องทางการจราจร ที่แยกมหาราช



การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
ที่แยกพระราม 9-เพชรพระราม

- กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ จำนวน 26 จุด ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 45 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 8 ท่าเรือ และบริเวณท่าเรือในคลองแสนแสบ 3 ท่าเรือ รวมเป็น 11 จุด ดังนี้

- (1) ในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วน ได้แก่ ท่าเรือวังหลัง ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือพระปิ่นเกล้า ท่าเรือสาทร สถานีเรือโดยสารนนทบุรี ท่าเรือท่าดินแดง ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ท่าเรือโคก



การติดตั้งหลังคาทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือวังหลัง



การก่อสร้างสถานีเรือโดยสารพระรามและ
ติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือพระราม 7



การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าเรือพระปิ่นเกล้า จัดทำที่นั่งคอยใหม่และการติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือพระปิ่นเกล้า



การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยที่ท่าเรือสาทร



การติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่สถานีเรือโดยสารนนทบุรี



การติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือท่าดินแดง



จัดระเบียบทางเท้าและจัดทำหลังคากันแดดเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง



การติดตั้งหลังคากันแดดและฝืนที่ท่าเรือโคก

ส่วน ท่าเรือบางโพ และ ท่าเรือราชินี ได้มีการปิดให้บริการ ไม่สามารถให้บริการได้เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน และท่าเรือที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ ท่าเรือประตูน้ำ

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3 : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 99 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 12 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี และสถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี ดังนี้

- (1) ในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วน ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีทองหล่อ สถานีกรุงธนบุรี สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย



การติดตั้งหลังคาบริเวณที่พักรถที่สถานีอ่อนนุชระหว่างซอยสุขุมวิท 79 - ซอยสุขุมวิท 81



การปรับปรุงสายเคเบิลใต้สถานีรถไฟฟ้านี้ทางรถไฟเพื่อป้องกันคนข้าม



การติดหลังคาบริเวณที่พิกคอยที่สถานีกรุงธนบุรีระหว่างซอยกรุงธนบุรี 3 - ซอยกรุงธนบุรี 5

- (2) ในการสำรวจในสนามพบว่า ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ สถานีเอกมัย สถานีอารีย์ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีพระราม 9 สถานีลาดพร้าว (แยกรัชดา-ลาดพร้าว)

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 21 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟที่สำคัญ 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 สถานี และสถานีของรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงก์) 2 สถานี ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วนที่สถานีรถไฟบีทีเอสวงเวียนใหญ่ ส่วนของรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก และสถานีลาดกระบัง ยังไม่ได้มีการดำเนินการ



ทำทางเชื่อมระหว่างสะพานลอยบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 และสถานีรถไฟ บีทีเอส

● กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 15 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ 3 จุด จากการติดตามและตรวจสอบสถานภาพ พบว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญไปปฏิบัติแล้วสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)

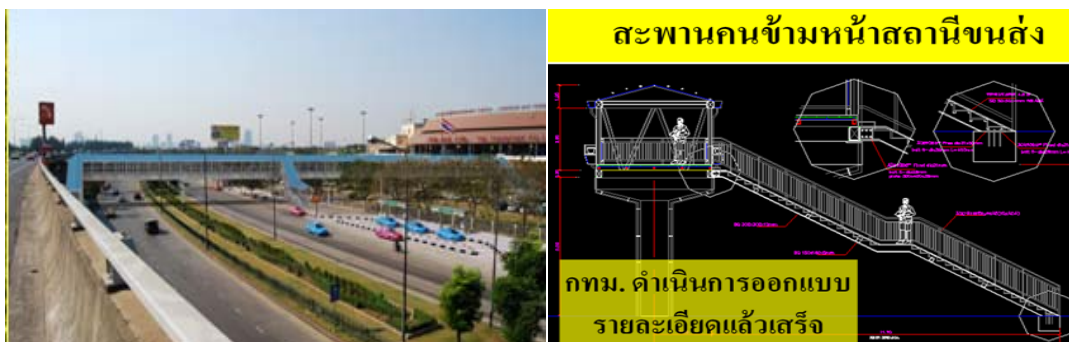
ได้มีการติดตั้งป้ายและแนะนำเส้นทาง การปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจรในโครงการ และการปรับปรุงศาลาผู้โดยสารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ



แผนการบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

ได้มีการปรับกายภาพให้เป็นสามแยกหน้าประตูทางออกสถานีขนส่ง ปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถขาออก (ปรับปรุงผิวทางและป้ายเครื่องหมายจราจร) การปรับกายภาพช่องเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดที่แยกวัดเสมียน พร้อมทั้งการปรับปรุงออกแบบก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามหน้าสถานีขนส่งตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ



แผนการบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)



แผนการจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) (ต่อ)

(3) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

ได้มีการก่อสร้างหลังคาปกคลุมทางเดินเท้า ปรับผิวทางเดินเท้าให้ผิวเรียบที่หน้าโรงเรียน กรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยบริเวณด้านถนนสาทรเหนือและบริเวณซอยประมวญเหนือ มีการกำหนดและติดตั้งป้ายบอกจุดรับ-ส่ง และเพิ่มช่องประตูทางเข้าของโรงเรียน กรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ เหลือเพียงการก่อสร้างจุดรับ-ส่งย่อย ที่ถนนสาทรเหนือและถนนสีลม ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ



การบริหารจัดการจราจรบริเวณสถานีโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

● **กลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ**

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะจำนวน 6 พื้นที่ ซึ่งอยู่ในโครงการการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 อย่างละ 3 พื้นที่ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 60 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่

(1) **พื้นที่ศิริราช**

ได้มีการดำเนินการบางส่วน โดย กทม.ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลจำนวน 120 ล้านบาทเรียบร้อยแล้ว พร้อมส่งมอบให้กองบัญชาการกองทัพบก เป็นผู้ดำเนินการ สำหรับโครงการดังกล่าว เป็นการปรับปรุงถนนรถไฟและถนนเลียบบคลองบางกอกน้อย ระยะทาง 2.4 กิโลเมตร โดยมีการสร้างถนน ขนาด 2-4 ช่องจราจร ผ่านศูนย์ความเป็นเลิศทางการแพทย์ของโรงพยาบาลศิริราช ออกสู่ถนนอรุณอมรินทร์ โดยเริ่มก่อสร้างในเดือน ต.ค.นี้ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 1 ปี โดยแบ่งเป็นการก่อสร้างถนน 6 เดือน และการสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสะพานคูเมืองเดิม อีก 6 เดือน ในส่วนแผนงานอื่นได้เตรียมการไว้เมื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากโครงสร้างต่างระดับบริเวณแยกอรุณอมรินทร์ข้ามคลองบางกอกน้อย เพื่อเชื่อมเข้ากับพื้นที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ และอาคารศูนย์ความเป็นเลิศทางการแพทย์วิจัยและการแพทย์แล้วเสร็จจะได้ดำเนินการต่อไป



งานก่อสร้างปรับปรุงถนนรถไฟและถนนเลียบบคลองบางกอกน้อย



ติดตั้งเสาถนนทางเดินพร้อมเชือกตามแนวถนนเชื่อมระหว่างประตู 1 – ประตู 5

(2) พื้นที่ย่านลาซาล-แปริ่ง

ได้มีการดำเนินการบางส่วน ดังนี้



งานก่อสร้างช่องจราจรสำหรับรถจักรยานบริเวณปากซอยลาซาล 55 เพื่อให้สามารถกลับรถได้โดยสะดวก

(3) พื้นที่ลาดกระบัง

ได้มีการดำเนินการบางส่วน ดังนี้



ปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณซอยร่มเกล้า 26



งานติดตั้งป้ายแนะนำจุดกลับรถ



งานติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ 2 จุด

การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4 : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 48 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนา และการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่ คือ

(1) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

กทม. ได้ทำการออกแบบโครงการขยายสะพานข้ามคลองอรุณอมรินทร์ ยกกระดานข้ามแยกศิริราช ข้ามคลองมอญ ไปลงที่ด้านหน้ากรมอุทกหารเรือ-ราชนาวิกสภา จาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ในปี 2556

- (2) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และ
(3) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

จากการติดตามตรวจสอบความก้าวหน้า พบว่า ยังไม่มีการดำเนินการเลยทั้ง 3 พื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากโครงการพื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และพื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบดังกล่าวเป็นโครงการศึกษาเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต

● **กลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร**

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรีถนนสายหลัก ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 พบว่า หน่วยงานปฏิบัติมีการนำเอาแผนฯ ไปดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 3 ทางแยก คิดเป็นร้อยละ 100 การดำเนินการดังกล่าวประกอบด้วย การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และการนำเอาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้บริเวณพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจรทั้ง 3 ทางแยก ดังนี้



การห้ามจอดบนทางเท้า และการนำเทคโนโลยี CCTV ที่ทางแยกเอกชัย - บางบอน - บางขุนเทียน



การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรสำหรับคนข้ามถนน และการติดตั้งอุปกรณ์ Loop Detector ที่ทางแยกเคหะร่มเกล้า



การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ห้ามกลับรถ และการติดตั้งอุปกรณ์ Loop Detector ที่ทางแยกหน้าทำการเขตหนองจอก

2.4 การจัดทำสรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ

2.4.1 สรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ

ที่ปรึกษาจะทำการสรุปผลการดำเนินการของโครงการทั้งหมดที่ได้จัดทำไว้พร้อมสถานภาพในการดำเนินการโครงการดังกล่าว พร้อมการปรับแผนการแก้ไขปรับปรุงที่ได้เสนอแนะในระยะเวลาที่ผ่านมาในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง

1) กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด

จุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงเป็นผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 มีจำนวน 82 จุด สามารถแบ่งออกตามลักษณะทางกายภาพของจุดวิกฤตได้เป็น 2 ประเภท คือ

- (1) จุดวิกฤตบริเวณช่วงถนนจำนวน 24 จุด
- (2) จุดวิกฤตบริเวณทางแยกจำนวน 58 จุด

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำไปสู่การปฏิบัติ พบว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำเอาแผนฯ ไปดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 82 จุด คิดเป็นร้อยละ 100

2) กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ดังนี้

	สายทาง	จำนวนโครงการทั้งหมด	จำนวนโครงการที่ดำเนินการแล้ว	ร้อยละของโครงการที่ดำเนินการแล้ว
ระยะที่ 2	1. ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	18	1	5.56
	2. ถนนเสรีไทย	8	2	25.00
	3. ถนนสุขสวัสดิ์	6	2	33.33
	4. ถนนนวมินทร์	5	1	20.00
	5. ถนนเพชรบุรี	6	2	33.33
ระยะที่ 3	6. ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร	6	4	66.67
	7. ถนนลำลูกกา	6	-	-
	8. ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง	14	1	7.14
	9. ถนนพระรามที่ 4	5	1	20.00
	10. ถนนรัชดาภิเษก	13	5	38.46

	สายทาง	จำนวนโครงการทั้งหมด	จำนวนโครงการที่ดำเนินการแล้ว	ร้อยละของโครงการที่ดำเนินการแล้ว
ระยะที่ 4	11. ถนนลาดพร้าว	28	5	17.86
	12. ถนนเพชรเกษม	48	3	6.25
	13. ถนนพหลโยธิน	60	6	10.00
	14. ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	26	5	19.20
	15. ถนนพระราม 9	30	5	16.67
	รวมทั้งสิ้น	279	43	15.4

3) กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ จำนวน 26 จุด ดังนี้

	ระบบการเดินทางสาธารณะ	จำนวนโครงการทั้งหมด	จำนวนโครงการที่ดำเนินการแล้ว	ร้อยละของโครงการที่ดำเนินการแล้ว
ระยะที่ 2	1. บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 8 ท่าเรือ	35	7	20.00
	2. บริเวณท่าเรือในคลองแสนแสบ 3 ท่าเรือ	11	2	18.18
ระยะที่ 3	3. สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี	66	3	4.54
	4. สถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี	33	ยังไม่มีดำเนินการ	
ระยะที่ 4	5. สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก และสถานีลาดกระบัง	21	1	4.75

4) กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ

การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญเป็นผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 15 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ 3 จุด ได้แก่

- (1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)
- (2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) และ
- (3) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ พบว่าหน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำเอาแผนฯ ไปดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 3 จุด คิดเป็นร้อยละ 100

5) กลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ

การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะเป็นผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 ซึ่งได้ทำการศึกษาและเสนอแนะ แผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะจำนวน 6 พื้นที่ ดังนี้

	สายทาง	จำนวน โครงการ ทั้งหมด	จำนวน โครงการที่ ดำเนินการแล้ว	ร้อยละของ โครงการที่ ดำเนินการแล้ว
ระยะที่ 3	1. พื้นที่ศิริราช	26	2	7.69
	2. พื้นที่ย่านลาซาล-แบร์ริง	27	1	3.70
	3. พื้นที่ลาดกระบัง	18	3	16.67
ระยะที่ 4	4. พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ	12	1	8.33
	5. พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ	10	ยังไม่มีดำเนินการ	
	6. พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดง และ พื้นที่โดยรอบ	28		

6) กลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร

การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจรเป็นผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 ซึ่งได้เสนอแนะให้ทำการปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และการนำเอาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้บริเวณพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจรทั้ง 3 ทางแยก ได้แก่

- (1) ทางแยก เอกชัย-บางบอน-บางขุนเทียน
- (2) ทางแยกบริเวณเคหะร่มเกล้า และ
- (3) ทางแยกบริเวณหน้าที่ทำการเขตหนองจอก

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ พบว่าหน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำเอาแผนฯ ไปดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 3 ทางแยก คิดเป็นร้อยละ 100

2.4.2 สภาพปัญหาและอุปสรรคในการนำแผนสู่การปฏิบัติ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ฯลฯ เพื่อนำมาสรุปความก้าวหน้า ประเด็นสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ปัญหาและข้อจำกัดที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการติดตามแก้ไขปัญหของ สนข. และจัดทำข้อเสนอแนะในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) หน่วยงานที่รับผิดชอบนำแผนไปปฏิบัติมีภาระงานประจำที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนเป็นจำนวนมาก อยู่แล้ว ทำให้แผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดในการดำเนินการ อีกทั้งมีการเปลี่ยนแปลงหน้าที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องได้
- 2) แผนเร่งด่วนของโครงการฯ บางแผนซึ่งมีการระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยงาน ทำให้ยากในการดำเนินการ เพราะต้องมีการประสานกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการนำแผนไปปฏิบัติ
- 3) ข้อเสนอแนะในแผนเร่งด่วนของโครงการฯ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการเพียงบางส่วนที่เห็นด้วย หรือมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม
- 4) ข้อเสนอในแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะเป็นพื้นที่ของภาคเอกชน เช่น ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงภายในโรงเรียนเซนต์โยเซฟบางนาและโรงเรียนลาซาลในแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ย่านลาซาล-แบร์ริง
- 5) แผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะไม่สามารถดำเนินการได้ในปัจจุบัน เพราะต้องรอให้โครงการบางส่วนแล้วเสร็จก่อน ได้แก่ พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และพื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

2.4.3 สรุปผลการดำเนินการติดตามโครงการที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการที่ได้จัดทำไว้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปแนวทางเพื่อใช้ในการดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการต่อไป ดังนี้

ส่วนที่ 1 : กลุ่มงานที่ไม่ต้องติดตาม งานในส่วนนี้มีการดำเนินการครบทุกจุด ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ และกลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร

ส่วนที่ 2 : กลุ่มงานที่ต้องติดตาม งานในส่วนนี้ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จบางส่วน ประกอบด้วย กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ และกลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำสรุปสาระสำคัญของกลุ่มงานนี้แยกเป็นเล่มเพิ่มเติมเฉพาะเพื่อสะดวกในการดำเนินการต่อไป

บทที่ 3

งานศึกษาและแก้ไขปัญหาคารจร

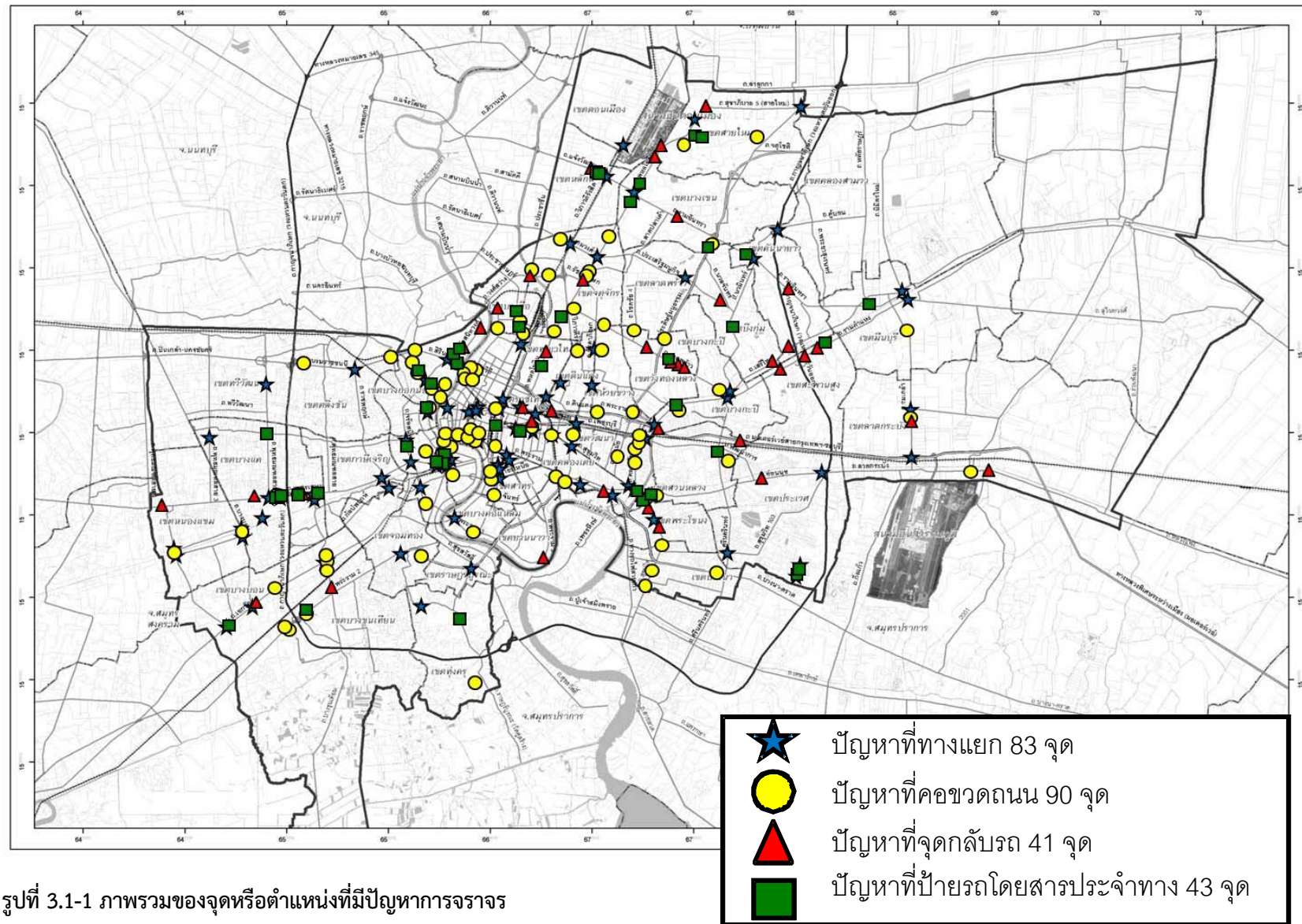
ระยะเร่งด่วน

บทที่ 3 งานศึกษาและแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

3.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาระยะเร่งด่วนบริเวณจุดวิกฤตในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้น อันสืบเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงได้จัดทำรายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553 ขึ้น โดยการสอบถามความคิดเห็นของสถานีตำรวจในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 88 สถานี เพื่อให้สถานีตำรวจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก ได้กรอกข้อมูลเกี่ยวกับ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาระยะเร่งด่วนมากบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่า มี “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาระยะเร่งด่วนมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งได้ตามลักษณะของปัญหาเป็น 4 ลักษณะ คือ จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่ทางแยก 83 จุด จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่คอขวดถนน 90 จุด จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่จุดกลับรถ 41 จุด และจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 43 จุด

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง สนข. จึงกำหนดให้มี “งานศึกษาและแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน” เป็นส่วนหนึ่งของขอบเขตงานในโครงการ โดยกำหนดให้ต้องดำเนินการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาระยะเร่งด่วนมาก ตามผลการศึกษาใน “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553” ในส่วนที่ไม่ซ้ำซ้อนกับ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่เคยได้รับการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาระยะเร่งด่วนมาก่อนหน้านี้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 – 4 เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนในพื้นที่ต่อไป ดังแสดงจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาระยะเร่งด่วนทั้ง 257 จุด ในรูปที่ 3.1-1



3.2 กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก (83 จุด)

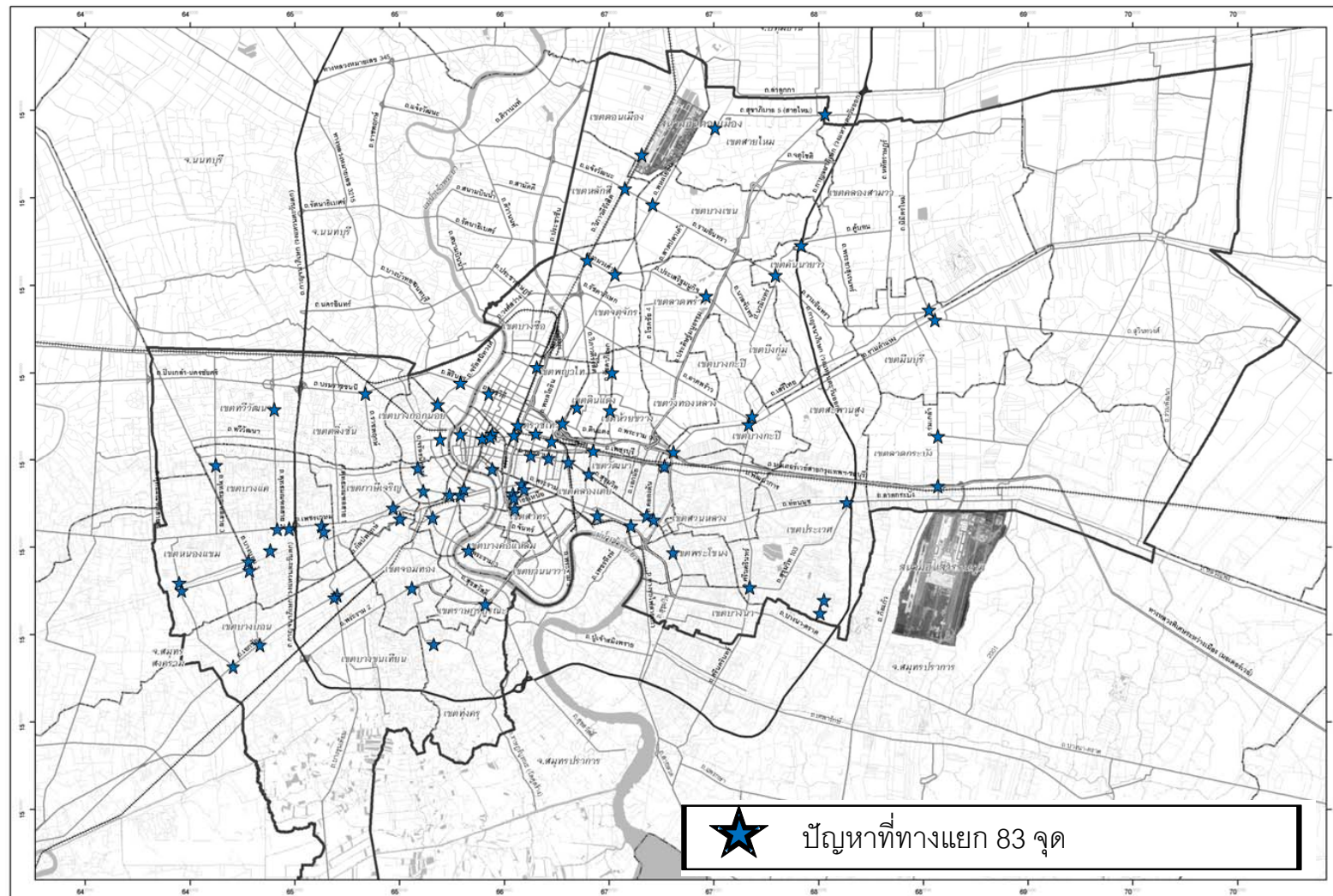
โดยมีผลการศึกษาจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ การแบ่งกลุ่มสภาพปัญหาบริเวณทางแยก และการสรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณทางแยก ซึ่งมีจำนวนจุดของทางแยกที่ดำเนินการศึกษาทั้งสิ้น 83 จุด (ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งของจุดที่มีปัญหาบริเวณทางแยกในรูปที่ 3.2-1)

3.2.1 สภาพปัญหา

สภาพปัญหาบริเวณทางแยกสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 **ปัญหาด้านกายภาพ** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ กายภาพบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม มีทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยก มีการก่อสร้างใกล้ทางแยก
- กลุ่มที่ 2 **ปัญหาด้านพฤติกรรมจราจร/คนเดินเท้า** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน มีพฤติกรรมจราจรไม่เหมาะสม มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 **ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ การจัดช่องจราจรบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถไฟผ่านบ่อยครั้ง ปัญหาเครื่องหมายจราจร ปัญหาสัญญาณไฟจราจร มีรถบรรทุกจำนวนมากผ่านพื้นที่

ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาบริเวณทางแยกในรูปที่ 3.2-2



รูปที่ 3.2-1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก

กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ



ภาพถ่ายบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม



มีทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยก



มีการก่อสร้างใกล้ทางแยก

รูปที่ 3.2-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณทางแยก

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมจราจร/คนเดินเท้า



ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน



มีพฤติกรรมจราจรที่ไม่เหมาะสม



คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

รูปที่ 3.2-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณทางแยก (ต่อ)

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร



การจัดช่องจราจรบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม



การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถไฟผ่านบ่อยครั้ง



ปัญหาเครื่องหมายจราจร



ปัญหาสัญญาณไฟจราจร



มีรถบรรทุกจำนวนมากผ่านพื้นที่

รูปที่ 3.2-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณทางแยก (ต่อ)

3.2.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกมีจำนวนทั้งสิ้น 83 จุด โดยมีสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงในตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
1. แยกเสาวনী			✓		✓	
2. แยกรามอินทรา กม.8			✓		✓	
3. แยกคลองน้ำมันบพส์	✓		✓	✓	✓	
4.แยกมอเตอรเวย์	✓	✓	✓	✓	✓	
5. แยกสำสาลี		✓				✓
6. แยกประเวศ	✓			✓		
7. แยกมเหล็กส์-สุรวงศ์	✓	✓	✓		✓	✓
8.แยกสาทร-สุรศักดิ์	✓		✓		✓	✓
9.แยกสุรศักดิ์			✓		✓	✓
10.แยกบางพลัด	✓		✓	✓		✓
11.แยกท่าพระ	✓			✓		
12.แยกบางยี่เรือ			✓	✓		
13.วงเวียนใหญ่	✓	✓	✓		✓	✓
14.แยกเพชรเกษม- ราชพฤกษ์	✓					✓
15.แยกใต้ทางด่วน ดินแดง			✓	✓	✓	✓
16.แยกวัดคูบอน	✓		✓		✓	
17.แยกเกษตร	✓	✓	✓		✓	✓
18.แยกรามคำแหง	✓		✓	✓		✓
19.แยกนิด้า			✓	✓		
20.แยกบรมราชชนนี	✓			✓		
21.แยกศิริราช		✓	✓			✓
22.แยกบ้านแขก		✓	✓		✓	✓
23.แยกพุทธมณฑล สาย 2	✓		✓	✓	✓	

ตารางที่ 3.2-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
24. แยกบางแค	✓					✓
25. แยกพญาไท	✓	✓	✓	✓	✓	✓
26. แยกช้างอี		✓	✓		✓	
27. แยกผ่านพิภพลีลา	✓				✓	
28. แยกอโศก-เพชร		✓			✓	✓
29. แยกเทียมร่วมมิตร	✓			✓		
30. แยกมักกะสัน	✓				✓	
31. แยกสวนป่าวิภาวดี			✓			✓
32. แยกผ่านฟ้า	✓		✓		✓	✓
33. แยกจักรพรรดิพงษ์	✓				✓	
34. แยกหลานหลวง	✓	✓			✓	
35. แยกสุคนธ์สวัสดิ์			✓		✓	✓
36. แยกรัชดา-สุทธิสาร	✓				✓	
37. แยกเทิดดำริ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
38. วงเวียนหลักสี่	✓				✓	
39. แยกวัดหนองใหญ่			✓			✓
40. แยกดวงมณี	✓				✓	✓
41. แยกหลักสี่	✓			✓		
42. แยกบางเขน			✓		✓	✓
43. แยกการไฟฟ้ามีนบุรี		✓		✓		
44. แยกไปรษณีย์มีนบุรี	✓	✓		✓	✓	
45. แยกเจ้ากรีธา			✓	✓		
46. แยกวัดหัวคู					✓	
47. แยกศรีอุดม		✓			✓	
49. แยกโรงเรียนกรุงเทพ พิทยฯ	✓				✓	
50. แยกสุขุมวิท 62	✓				✓	
51. แยกถนนตก	✓	✓			✓	
52. แยกราชประสงค์		✓	✓		✓	✓
53. แยกใต้ด่วนเพลินจิต	✓	✓	✓	✓		
54. แยกอโศก	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 3.2-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
55. แยกอาจนรงค์			✓	✓		✓
56. แยกกรมศุลกากร	✓			✓		
57. แยกพระโขนง		✓				✓
58. แยกสุขุมวิท			✓		✓	✓
59. แยกคลองตัน			✓		✓	✓
60. แยกทรัพย์-สี่พระยา	✓	✓	✓	✓	✓	
61. แยกนราธิวาส – สุรวงศ์	✓	✓	✓		✓	✓
62. แยกปทุมวัน	✓	✓			✓	✓
63. แยกเฉลิมบุรี	✓		✓		✓	
64. แยกพาณิชยการ ธนบุรี	✓					✓
65. แยกราชพฤกษ์			✓	✓		
66. แยกพุทธมณฑล สาย 2 ซอย 24	✓	✓			✓	✓
67. แยกสวนแสงธรรม	✓					✓
68. แยกต่างระดับ ราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก		✓		✓		
69. แยกใต้ทางด่วนถนน ประชาอุทิศ			✓		✓	✓
70. แยกก้านันธารทิพย์	✓			✓		
71. แยกปากซอยวัดสี่สุก	✓	✓	✓			✓
72. แยกสุขาภิบาล	✓	✓		✓	✓	✓
73. แยกบางบอน	✓	✓		✓	✓	
74. แยกต่างระดับ กัลปพฤกษ์ - ราชพฤกษ์	✓					✓
75. แยกบางบอน 5		✓	✓		✓	✓
76. แยกบางบอน 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓
77. แยกคลองขวาง		✓			✓	✓
78. แยกของเก่า	✓	✓	✓		✓	✓
79. แยกวัดนิมานรดี	✓	✓	✓	✓	✓	✓
80. แยกวีเหลียม	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 3.2-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/คน เดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหารจัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขันวินัย จราจร/ บริหารจัดการ จราจร
81. แยกหนองแขม ฝั่งเหนือ	✓	✓	✓		✓	✓
82. แยกหนองแขม ฝั่งใต้	✓		✓		✓	✓
83. แยกบางบอน 3 – ถนนเลียบคลอง ภาษีเจริญฝั่งใต้	✓	✓	✓		✓	✓

3.3 กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน (90 จุด)

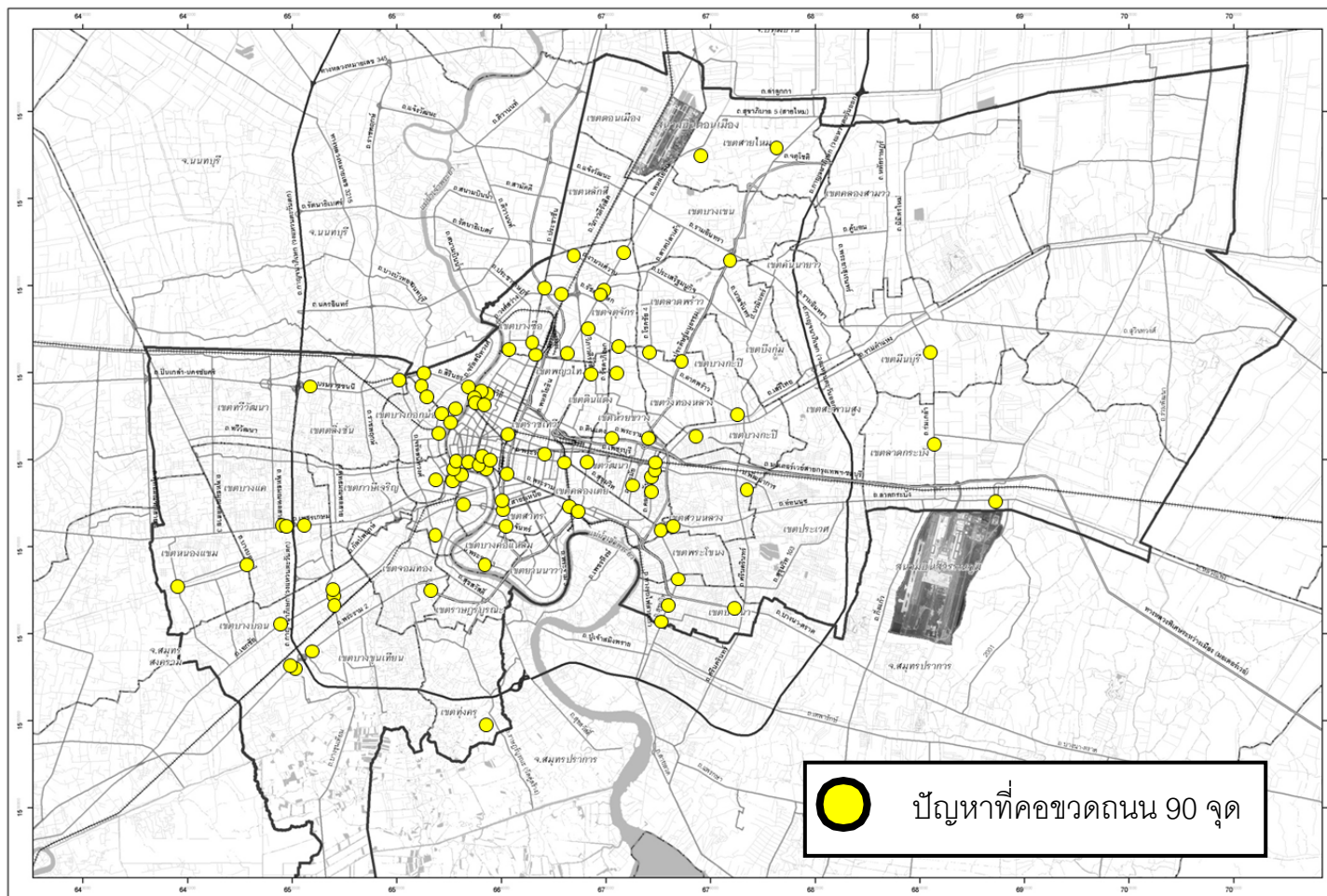
โดยมีผลการศึกษาระบุว่าแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวดถนน 2. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก และ 3. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางข้ามทางรถไฟ (ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งของจุดที่มีปัญหาบริเวณคอขวดในรูปที่ 3.3-1)

3.3.1 สภาพปัญหา

สภาพปัญหาบริเวณคอขวดถนนสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 **ปัญหาด้านกายภาพ** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ กายภาพของถนนแคบ กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง มีทางเชื่อมตัดกระแสการจราจร มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร ผิวจราจรไม่เรียบ
- กลุ่มที่ 2 **ปัญหาด้านพฤติกรรมและการขับขี่/คนเดินเท้า** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 **ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาบริเวณคอขวดถนนในรูปที่ 3.3-2



รูปที่ 3.3-1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน

กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ



กายภาพของถนนแคบ



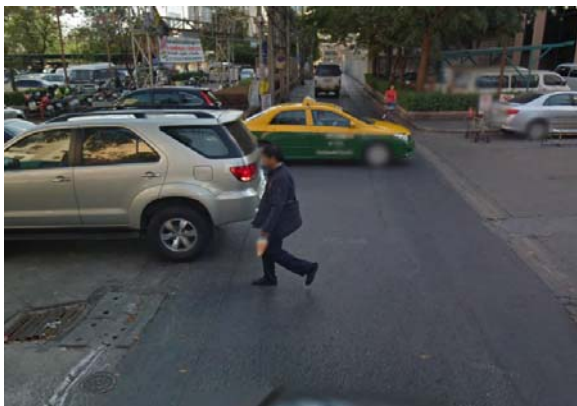
กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง



กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง



มีทางเชื่อมต่อตัดกระแสการจราจร



มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร



ผิวจราจรไม่เรียบ

รูปที่ 3.3-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณคอขวดถนน

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมรถซิ่ง/คนเดินเท้า



ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน



มีพฤติกรรมการซิ่งไม่เหมาะสม



คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

รูปที่ 3.3-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณคอขวดถนน (ต่อ)

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร



การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม



การจราจรติดขัดบริเวณด่านค่าธรรมเนียม



การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

รูปที่ 3.3-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณคอขวดถนน (ต่อ)

3.3.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวดถนนมีจำนวนทั้งสิ้น 90 จุด โดยมีสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาดังแสดงในตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
1. ทางลงสะพาน ต่างระดับบริเวณ มุ่งหน้าแยกประชาชนกุล ถนนรัชดาภิเษกขาออก			✓	✓	✓	
2. หน้าห้างบิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธิน ทั้งขาเข้าและขาออก	✓			✓		
3. ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าว ก่อนตัดกับถนน พหลโยธิน)			✓		✓	
4. เชิงสะพานสูงข้าม คลองเปรมประชากร ด้านถนนประชาราษฎร์ สาย 2			✓			✓
5. บริเวณใต้สถานี รถไฟฟ้าอ่อนนุช	✓			✓		
6. หน้าตลาดอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท 77		✓	✓		✓	✓
7. ทางขึ้นสะพานข้าม คลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี		✓			✓	
8. ทางขึ้นสะพานข้าม คลองแสนแสบ ด้านถนนสุขุมวิท 71		✓				✓

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
9. หน้าโรงเรียน อัสสัมชัญวิทยาลัย		✓			✓	✓
10. หน้าตลาดเก่า เยาวราชถนนเยาวราช		✓	✓			✓
11. ทางขึ้นสะพาน สมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	✓					✓
12. ทางขึ้นสะพาน ต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาออก		✓		✓	✓	
13. บริเวณป้ายรถ โดยสารประจำทาง หน้าเมเจอร์ฯ ปิ่นเกล้า		✓				✓
14. หน้าโรงพยาบาล ศิริราช ถนนอรุณอมรินทร์		✓	✓			✓
15. ทางขึ้นสะพาน ต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	✓		✓		✓	
16. ทางเบี่ยงวงแหวน ต่างระดับนิมิต ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	✓		✓		✓	✓
17. ทางเข้า ห้างสรรพสินค้า เดอะมอลล์บางแค ถนนเพชรเกษม ขาเข้า			✓			✓
18. ถนนสามเสน ช่วงก่อนถึงแยกช้างอิ ทางทิศใต้		✓	✓	✓	✓	✓
19. ขอยสามเสน 11	✓	✓				✓

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
20. ซอยสามเสน 13	✓	✓				✓
21. ทางขึ้นสะพาน กรุงธน (ฝั่งพระนคร)	✓	✓	✓	✓	✓	
22. บริเวณมหาวิทยาลัย ราชภัฏสวนดุสิต		✓			✓	✓
23. ด้านเก็บเงินค่าผ่าน ทางพิเศษ ถนนพระราม 9 (รฟม.)	✓			✓		
24. บริเวณด่านเก็บค่า ผ่านทางพิเศษยมราช	✓			✓		
25. ถนนประชาชื่น ช่วงตั้งแต่แยกทางด่วน ประชาชื่นจนถึงสุดเขต นครบาล	✓			✓		
26. ทางขึ้นสะพาน วัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม		✓				✓
27. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยอินทามระ 22)			✓		✓	✓
28. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	✓		✓		✓	✓
29. ถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25)	✓				✓	
30. ถนนพหลโยธินด้าน ขาออก (บริเวณพื้นที่ราบ เชิงทางขึ้นสะพานข้าม แยกเกษตร - เสนานิคม)		✓				✓
31. ถนนพหลโยธิน (ซอยพหลโยธิน 37)	✓			✓		

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
32. เซิงสะพาน พิบูลย์สงคราม ถนนประชากรราษฎร์ บริเวณหน้าวัดประดู่ ธรรมารัตน์		✓	✓	✓	✓	
33. ถนนพระรามที่ 6 ตัดใหม่ตั้งแต่โม่งค์ ทางลอดสะพานรถไฟข้าม สิ้นสุดที่จุดตัด เตชะวนิช		✓	✓			✓
34. บริเวณหน้า โรงเรียนสารวิทยา ถนนพหลโยธิน		✓		✓		
35. ถนนเพิ่มสิน(บริเวณ ศาลเจ้าพ่อสมบุญ)	✓			✓		
36. ถนนเพิ่มสิน (ช่วงตัด สุขาภิบาล 5)	✓			✓	✓	✓
37. ถนนงามวงศ์วาน บริเวณก่อนถึงแยก บางเขนประมาณ 100 เมตร (มาจากแยก พงษ์เพชร)		✓				✓
38. หน้าโรงเรียน สารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	✓			✓		
39. ถนนร่มเกล้า ช่วงระหว่างมีนบุรี – แยกเจ้ากรีธา			✓			✓
40. ถนนลาดกระบัง (ใต้สะพานหนองปรือ)	✓					✓
41. ถนนโชคชัย 4 แยก 7	✓					✓

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
42. ปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์) ถนน ประดิษฐ์มนูธรรมขาออก	✓					✓
43. ถนนหัวหมาก (ซอย รามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่ แยกกวนอ-ม.เอแบค	✓	✓			✓	✓
44. ทางขึ้นสะพานข้าม แยกบางกะปิ ถนน ลาดพร้าวขาออก		✓				✓
45. ทางขึ้นด่วนบริเวณ แยกพระราม 9-2			✓	✓		
46. หน้าโรงเรียน เตรียมอุดมศึกษา พัฒนาการ		✓				✓
47. หน้าห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัล บางนา	✓	✓			✓	
48. บริเวณใต้สถานี รถไฟฟ้าอุดมสุข		✓			✓	✓
49. บริเวณใต้สถานี รถไฟฟ้าบางนา	✓			✓		
50. บริเวณใต้สถานี รถไฟฟ้าแบริ่ง		✓				✓
51. ทางขึ้นด่วน ถนนจันทน์	✓			✓		
52. ทางข้ามทางรถไฟ ถนนเชื้อเพลิง			✓		✓	
53. ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เฉลิมจิต	✓			✓		✓
54. สะพานเฉลิมโลก			✓		✓	
55. ถนนอโศกมนตรี			✓		✓	

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
56. ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย			✓		✓	
57. แยก ณ ระนอง	✓			✓		
58. โรงเรียนเกษมพิทยา ด้านถนนสุขุมวิท 71		✓				✓
59. ตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71		✓				✓
60. ตลาดคลองถม ถนนเจริญกรุง		✓	✓			✓
61. วัดมังกรกมลาวาส ถนนเจริญกรุง		✓	✓		✓	✓
62. บริเวณด่านเก็บค่า ผ่านทางพิเศษ พระรามที่ 4	✓			✓		✓
63. ปัญหาการจราจรที่ ทางแยกเฉลิมบุรี	✓		✓		✓	✓
64. ทางขึ้นสะพาน สมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสาทรใต้	✓	✓	✓	✓		✓
65. หน้าโรงเรียนราชินี	✓		✓			✓
66. หน้าห้างสรรพสินค้า อินเดีย เอ็มโพเรียม ถนนจักรเพชร	✓		✓	✓		✓
67. ทางขึ้นสะพาน กรุงธน (ฝั่งธนบุรี)			✓		✓	✓
68. ทางขึ้นสะพาน ต่างระดับสีรินธร ถนนสีรินธรขาออก		✓		✓		
69. ทางขึ้นสะพาน พระราม 8 (ธนบุรี)		✓		✓		

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
70. บริเวณตรงข้าม ห้างสรรพสินค้าพาด้า ปิ่นเกล้า		✓		✓		
71. ซอยอิสราภาพ 21	✓			✓		
72. หน้าห้างสรรพสินค้า คาร์ฟูร์ ถนนอิสราภาพ				✓		
73. หน้าโรงเรียน ศึกษานารี ถนนประชาธิปไตย		✓		✓		
74. โรงเรียนช่างตากครูส ถนนเทศบาลสาย 1	✓	✓			✓	
75. สะพานข้ามแยก เหนือใต้ หน้าโรงแรม มณเฑียร		✓		✓		
76. เซิงสะพาน พระราม 3 มุ่งหน้า แยกมไหสวรรย์	✓	✓		✓	✓	
77. ถนนกรุงธนบุรี ขาออกช่วงคูขนานจาก สถานีรถไฟฟ้างูธนบุรี จะไปสถานีรถไฟฟ้างู วงเวียนใหญ่		✓				✓
78. บริเวณด่านเก็บ ค่าผ่านทางพิเศษ พระรามที่ 2	✓			✓		
79. สะพานข้ามคลอง เก้าห้อง ซอยประชาธิปไตย 90	✓			✓		
80. ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	✓			✓		

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
81. ทางคู่ขนานถนน พระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับ พระรามที่ 2	✓			✓		
82. บริเวณทางคู่ขนาน ถนนพระรามที่ 2 ขาออก ช่วงลงจากต่างระดับ พระรามที่ 2 แล้ว	✓			✓		
83. หน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย	✓	✓		✓		✓
84. ถนนบางบอน 1 ก่อนถึงแยกสุขาภิบาล	✓	✓			✓	✓
85. ถนนบางขุนเทียน – บางบอน ก่อนถึงแยก บางบอน	✓		✓		✓	✓
86. เจริญพรข้าม ทางแยกกาญจนาภิเษก- เอกชัย ถนนเอกชัย ขาเข้า	✓	✓			✓	✓
87. ปากซอย เพชรเกษม 51	✓			✓		✓
88. ปากซอย เพชรเกษม 53			✓			✓
89. สะพานข้ามคลอง ภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 69	✓		✓	✓		✓
90. สะพานข้ามคลอง ภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 81	✓		✓			✓

3.4 กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ (41 จุด)

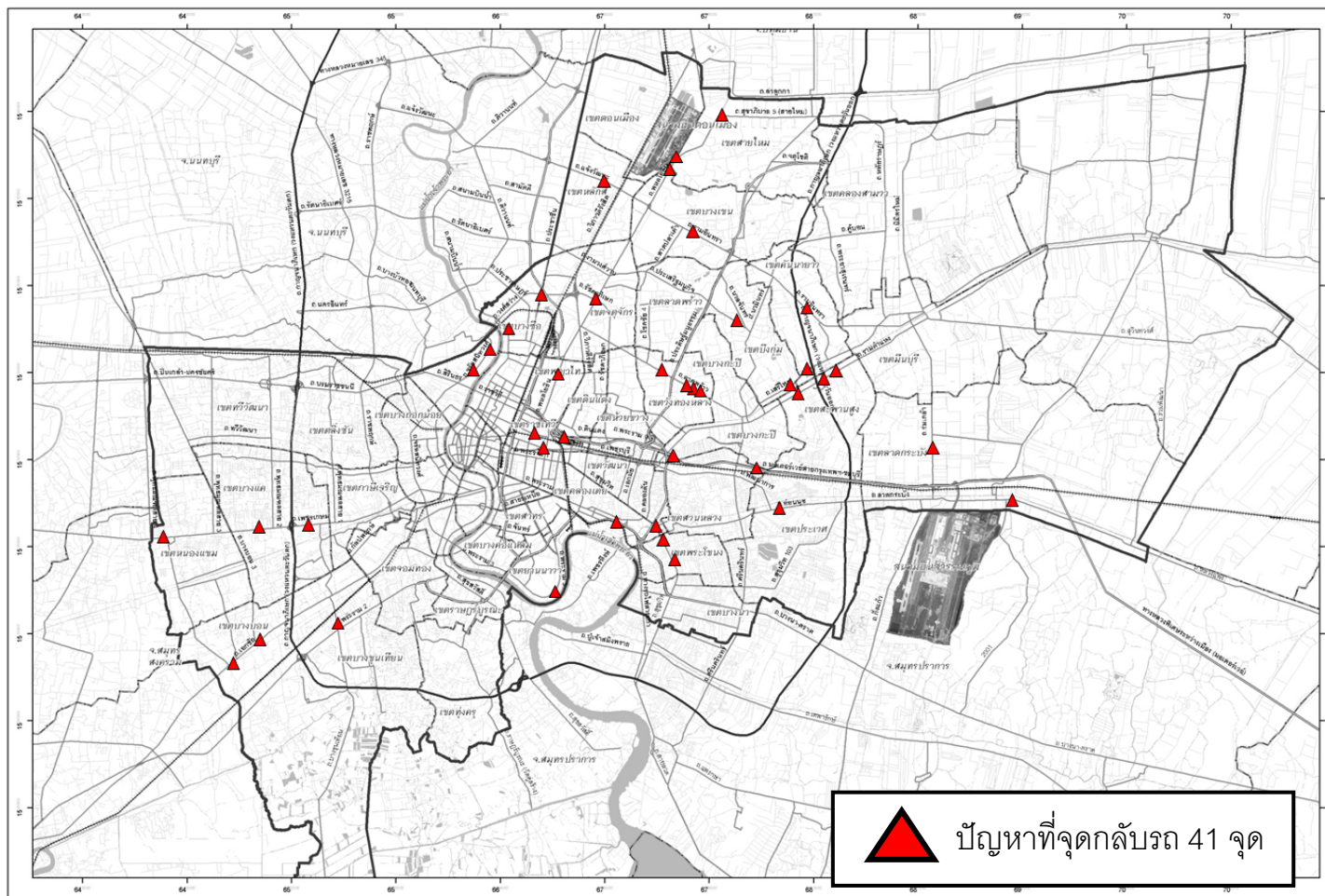
โดยมีผลการศึกษาจะแบ่งออกเป็นการแบ่งกลุ่มสภาพปัญหาบริเวณจุดกลับรถ และการสรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดกลับรถ ซึ่งมีจำนวนจุดของจุดกลับรถที่ดำเนินการศึกษาทั้งสิ้น 41 จุด (ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งของจุดที่มีปัญหาบริเวณจุดกลับรถในรูปที่ 3.4-1)

3.4.1 สภาพปัญหา

สภาพปัญหาบริเวณจุดกลับรถสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 **ปัญหาด้านกายภาพ** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ กายภาพบริเวณจุดกลับรถไม่เหมาะสม มีจุดกลับรถอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางเชื่อม จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางโค้ง หรืออยู่ใกล้สะพาน จุดกลับรถมีไฟฟ้า แสงสว่างไม่เพียงพอ
- กลุ่มที่ 2 **ปัญหาด้านพฤติกรรมจราจร/คนเดินเท้า** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 **ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ จุดกลับรถมีหลายจุดต่อเนื่องกันบนถนน การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาบริเวณจุดกลับรถในรูปที่ 3.4-2



รูปที่ 3.4-1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ

กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ



จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางเชื่อม



จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางโค้ง



จุดกลับรถอยู่ใกล้สะพาน



จุดกลับรถมีไฟแสงสว่างไม่เพียงพอ



ภาพถ่ายของจุดกลับรถไม่เหมาะสม

รูปที่ 3.4-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณจุดกลับรถ

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมจราจร/คนเดินเท้า



ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน



มีพฤติกรรมจราจรที่ไม่เหมาะสม



คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร



จุดกลับรถมีหลายจุดต่อเนื่องกันบนถนน



การจราจรติดขัดเนื่องจากการจราจรรับ-ส่ง

รูปที่ 3.4-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณจุดกลับรถ (ต่อ)

3.4.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ปัญหาระบบจราจรติดขัดบริเวณจุดกลับรถมีจำนวนทั้งสิ้น 41 จุด โดยมีสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาดังแสดงในตารางที่ 3.4-1

ตารางที่ 3.4-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
1. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล	✓				✓	
2. จุดกลับรถช่วงระหว่างซอยอารีย์ ถึงซอยพหลโยธิน 10 ถนนพหลโยธิน		✓	✓	✓	✓	✓
3. จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดสะพานใหม่		✓	✓		✓	✓
4. จุดกลับรถใต้สะพานหัวตะเข้ ถนนลาดกระบัง	✓				✓	
5. จุดกลับรถลาดพร้าว 80		✓		✓	✓	
6. จุดกลับรถลาดพร้าว 93			✓		✓	
7. จุดกลับรถลาดพร้าว 112	✓		✓	✓		✓
8. จุดกลับรถลาดพร้าว 122			✓	✓		✓
9. จุดกลับรถเสรีไทย 43			✓		✓	✓
10. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านนวนานี ถนนเสรีไทย		✓			✓	✓
11. จุดกลับรถอ่อนนุช 55/1		✓	✓		✓	
12. จุดกลับรถเพชรเกษม 70	✓					✓

ตารางที่ 3.4-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
13. จุดกลับรถ เพชรเกษม 116			✓	✓		✓
14. จุดกลับรถใกล้แยก พญาไท		✓				✓
15. จุดกลับรถใกล้แยก ประตูนํ้า			✓		✓	
16. จุดกลับรถทางลง ถนนจตุรทิศ	✓				✓	
17. จุดกลับรถนวนจันทร์ ซอย 3 ถนนประเสริฐ มนูกิจ			✓		✓	
18. จุดกลับรถบริเวณ แยกรัชโยธิน		✓	✓	✓		
19. จุดกลับรถ ประชากรราษฎร์ สาย 1 หน้าอาคารพรปิยะ แมนชั่น		✓	✓	✓		
20. จุดกลับรถ รามอินทรา กม.3	✓			✓		
21. จุดกลับรถบริเวณ แยกพลาธิการ		✓				✓
22. จุดกลับรถ สะพานปูน ถนนสายใหม่		✓				✓
23. จุดกลับรถ ศูนย์ประชานิยมหลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ	✓			✓		
24. จุดกลับรถโรงเรียน สารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า		✓				✓
25. จุดกลับรถบึงเขลล ซอยถาวรรัช 1 ถนน พระรามที่ 9 ขาออก			✓	✓	✓	

ตารางที่ 3.4-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกับลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
26. จุดกับลับรถหน้า หมู่บ้านสัมมาร ประตุ 2 ถนนรามคำแหง		✓				✓
27. จุดกับลับรถศรีศุภโชค	✓	✓		✓		
28. จุดกับลับรถหน้า โรงเรียนเตรียมอุดม ศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง			✓			✓
29. จุดกับลับรถหน้า หมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง			✓		✓	
30. จุดกับลับรถ รูปเกือกม้า ถนนคูขนาน มอเตอร์เวย์	✓	✓		✓		
31. จุดกับลับรถหน้า ธนาคารกรุงศรีอยุธยา สำนักงานใหญ่ ถนนพระราม 3	✓			✓		
32. จุดกับลับรถหน้า ธนาคารกสิกรไทย สาขา บางจาก ถนนสุขุมวิท			✓	✓		
33. จุดกับลับรถ สุขุมวิท 81			✓	✓		
34. จุดกับลับรถ ใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิทขาเข้า		✓			✓	✓
35. จุดกับลับรถลัด 9 ถนนอาจณรงค์	✓					✓
36. จุดกับลับรถ เจริญสุขุมวิท 74			✓			✓
37. จุดกับลับรถ เจริญสุขุมวิท 95			✓			✓

ตารางที่ 3.4-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกัณฑ์ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
38. จุดกัณฑ์ปากซอย ม่วงสกล ถนนบางขุนเทียน – บางบอน	✓	✓	✓	✓	✓	✓
39. จุดกัณฑ์ใกล้เคียง บางบอน 5 ถนนเอกชัยขาออก	✓	✓	✓	✓		✓
40. จุดกัณฑ์ใกล้เคียง บางบอน 3 ถนนเอกชัย ขาออก	✓		✓	✓		✓
41. จุดกัณฑ์ เพชรเกษม 98		✓	✓	✓		✓

3.5 กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (43 จุด)

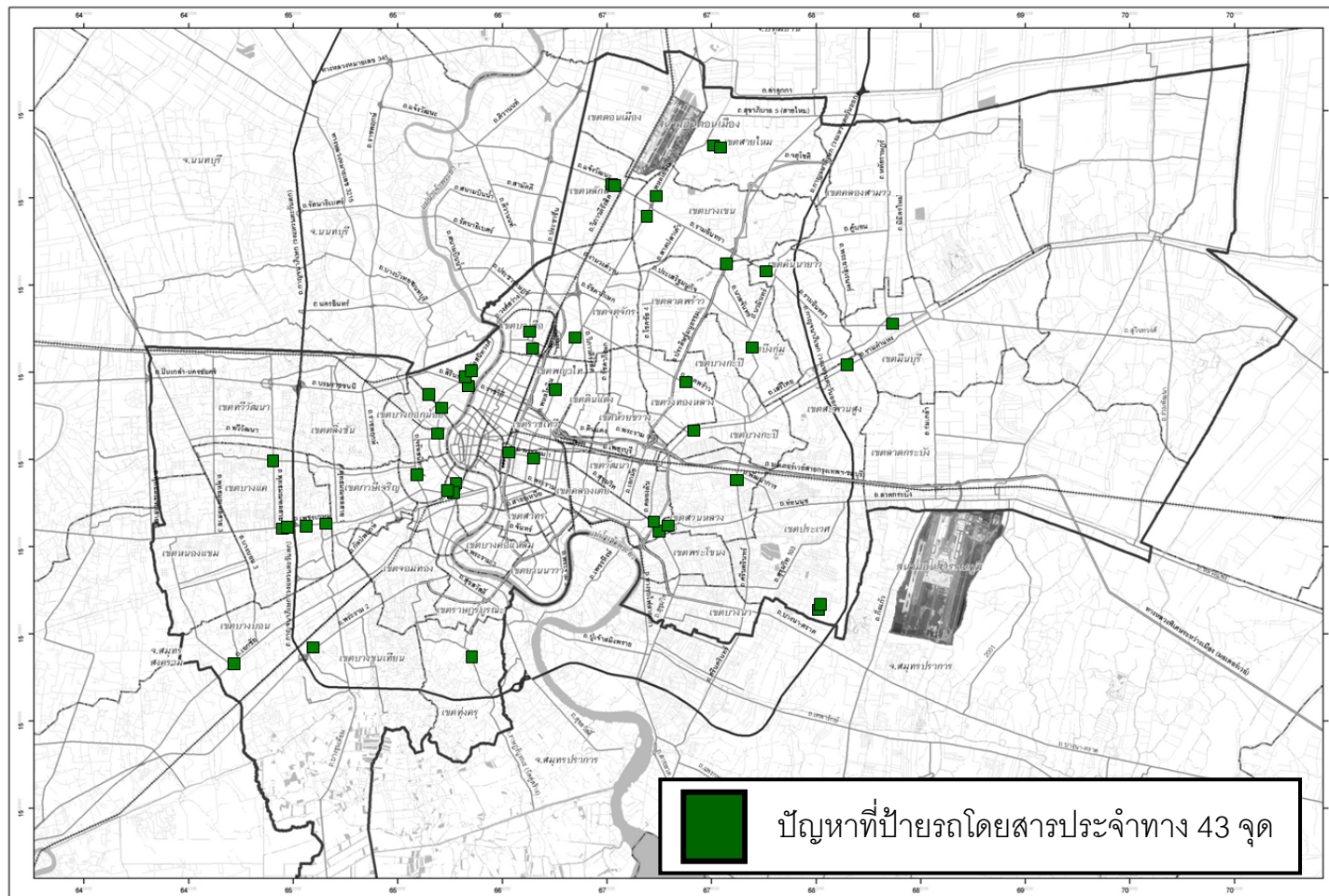
โดยมีผลการศึกษาระบุว่าการแบ่งกลุ่มสภาพปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และการสรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีจำนวนจุดของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ดำเนินการศึกษาทั้งสิ้น 43 จุด (ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งของจุดที่มีปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในรูปที่ 3.5-1)

3.5.1 สภาพปัญหา

สภาพปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 **ปัญหาด้านกายภาพ** มีลักษณะของปัญหา คือ กายภาพของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม
- กลุ่มที่ 2 **ปัญหาด้านพฤติกรรม การขับขี่/คนเดินเท้า** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ มีพฤติกรรม การจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม มีพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม
- กลุ่มที่ 3 **ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร** มีลักษณะของปัญหา ได้แก่ ตำแหน่งของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม มีรถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางมาจอดที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

ดังแสดงตัวอย่างสภาพปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในรูปที่ 3.5-2



รูปที่ 3.5-1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ



กายภาพของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมรถขี่/คนเดินเท้า



มีพฤติกรรมรถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม

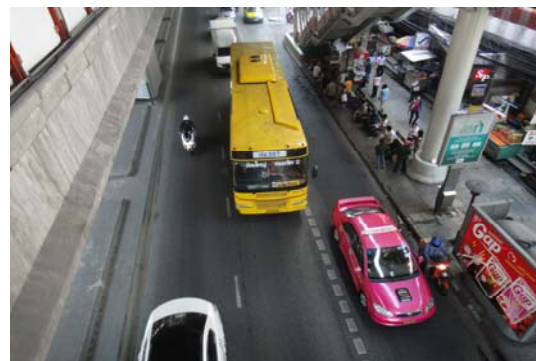


มีพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร



ตำแหน่งของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม



มีรถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางมาจอด
ที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

รูปที่ 3.5-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

3.5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางมีจำนวนทั้งสิ้น 43 จุด โดยมีสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงในตารางที่ 3.5-1

ตารางที่ 3.5-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายรถโดยสารประจำทาง

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
1. หน้าธนาคารทหารไทย สำนักงานใหญ่	✓			✓		
2. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าโรงเรียนระยองวิทยาคาร ถนนวัดเกาะ	✓		✓	✓		
3. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าโรงเรียนประเทืองทิพย์ วิทยา ถนนวัดเกาะ	✓		✓	✓		
4. หน้าห้างสรรพสินค้า อิมพีเรียลลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว	✓		✓		✓	✓
5. หน้าโรงเรียนวัดบางเตย ถนนนวมินทร์		✓	✓		✓	✓
6. หน้าตลาดอ่อนนุช		✓	✓		✓	✓
7. หน้าเมเจอร์ปิ่นเกล้า		✓				✓
8. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอมรินทร์		✓	✓			✓
9. หน้าห้างสรรพสินค้า เดอะมอลล์ บางแค ข้างจุดรับแจ้งเหตุ เพชรกาญจนา	✓	✓		✓		✓
10. หน้าการไฟฟ้านครหลวง		✓	✓	✓		✓
11. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณเชิงสะพานข้ามแยก กม.8 ถนนรามอินทรา ขาออก	✓			✓		

ตารางที่ 3.5-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายรถโดยสาร
ประจำทาง

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
12.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าหมู่บ้านมณีนยา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	✓					✓
13.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้ามหานคร อารีย์	✓	✓		✓		✓
14.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณห่างจากสามแยกเตาปูน ไปทางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ประมาณ 150 เมตร		✓				✓
15.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณเชิงสะพานลอยคนข้าม ปากตรอกนิยมแพทย์ (เตาปูน แมนชั่น) ถนนเตชะวนิช		✓	✓	✓		✓
16.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้ โลตัส วงเวียนหลักสี่		✓				✓
17.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า		✓				✓
18.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	✓			✓		
19.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าธนาคารออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	✓	✓		✓		✓
20.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง		✓				✓
21.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณแยกมีสทิน	✓	✓		✓		✓

ตารางที่ 3.5-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายรถโดยสาร
ประจำทาง

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
22.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า	✓			✓		
23.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	✓			✓		
24.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 10	✓			✓		
25.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณสถานีรถไฟฟ้าว่อนนุช	✓	✓		✓		✓
26.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท		✓				✓
27.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	✓	✓		✓		✓
28.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณตรงข้ามวัดขันธ์ตถการ ถนนพระรามที่ 1		✓				✓
29.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าโรงเรียนสตรีบุญวิทย์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ขาออก	✓			✓		
30.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 68	✓			✓		
31.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณตรงข้ามหน้าโรงเรียน เขมะสิริอนุสสรณ์ ถนนราชวิถีขาเข้า	✓			✓		
32.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาด้าปิ่นเกล้า		✓				✓
33.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11		✓				✓

ตารางที่ 3.5-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายรถโดยสาร
ประจำทาง

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา			แนวทางแก้ไข		
	ปัญหาด้าน กายภาพ/ เครื่องหมาย จราจร	ปัญหาด้าน พฤติกรรม การขับขี่/ คนเดินเท้า	ปัญหาด้าน บริหาร จัดการ จราจร	ปรับปรุง กายภาพ	ปรับปรุง เครื่องหมาย จราจร	กวดขัน วินัยจราจร/ บริหารจัดการ จราจร
34.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณแยกเทศบาล	✓			✓		
35.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากทาง เข้าวัดใหญ่ ศรีสุพรรณ		✓				✓
36.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยอินทพิทักษ์ 7		✓				✓
37.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	✓			✓		
38.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 61		✓				✓
39.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2		✓				✓
40.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณใกล้แยกบางบอน 5		✓				✓
41.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยเพชรเกษม 53	✓			✓		
42.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าตลาดบางแค		✓				✓
43.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณใกล้แยกวิเลี่ยม ถนนเพชรเกษม		✓				✓

บทที่ 4

งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์
ผลกระทบทางด้านจราจร
อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

4.1 หลักการและเหตุผล

การเจริญเติบโตของเมืองมีประโยชน์ในหลายด้าน อาทิ ทำให้อัตราการจ้างงานที่สูงขึ้น ทำให้รายได้ของคนในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น และทำให้ความเป็นอยู่ในชุมชนดีขึ้น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตของเมืองที่ขาดการวางแผนและการจัดการที่ดี มักทำให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสภาพแวดล้อมและสังคมในด้านต่างๆ ตามมา เช่น ปัญหารถติดขัด ปัญหาน้ำเสีย และปัญหาอากาศเป็นพิษ เป็นต้น ปัญหาจากการเจริญเติบโตของเมืองดังกล่าว สามารถพบเห็นได้อย่างชัดเจนในเมืองต่าง ๆ ของประเทศไทย

ดังนั้น เพื่อให้การเจริญเติบโตของเมืองเกิดประโยชน์สูงสุด ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองจะต้องกำหนดแบบแผนและทิศทางการเจริญเติบโตของเมือง รวมทั้งควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองให้ดำเนินไปในแนวทางที่เป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งสามารถทำได้โดยการกำหนดให้ผู้ที่ต้องการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ต้องทำการศึกษาผลกระทบจากการพัฒนา (Development Impact Assessment) ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานราชการที่กำกับดูแลการพัฒนาเมืองและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ได้มีข้อมูลผลกระทบจากการพัฒนามาใช้ประกอบการวางแผนการพัฒนาเมืองและการตัดสินใจอนุญาตให้ทำการพัฒนาโครงการดังกล่าว รวมทั้งร่วมกันหาแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบของปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจากการพัฒนาโครงการดังกล่าวด้วย

การประเมินผลกระทบจากการพัฒนา (Development Impact Assessment) จึงมีความสำคัญและควรมีผลบังคับใช้หรือปฏิบัติอย่างจริงจังควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว การประเมินผลกระทบจากการพัฒนามีหลายประเภทด้วยกัน เช่น การประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) การประเมินผลกระทบทางด้านจราจร (Traffic Impact Assessment) และการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economic Impact Assessment) เป็นต้น

การศึกษาในส่วนนี้จะมุ่งเน้นในประเด็นของการประเมินผลกระทบทางด้านจราจร (Traffic Impact Assessment) อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อช่วยให้หน่วยงานต่าง ๆ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งผู้ที่ต้องการพัฒนาโครงการเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ มีแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ต่าง ๆ ที่ได้มาตรฐานสากลและที่เหมาะสมกับเงื่อนไขการพัฒนาเมืองต่าง ๆ ของประเทศไทย ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบทางด้านจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการพัฒนาโครงการดังกล่าวในอนาคตต่อไป

4.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ

4.2.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของประเทศไทย

- คู่มือแนวทางและมาตรการสำหรับจุดกำเนิดจราจรที่เกิดขึ้นใหม่ จัดทำโดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ภายใต้ โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 เมื่อปี พ.ศ. 2548
- Trip Generation Survey Manual Development Study จัดทำโดย Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd. ด้วยการสนับสนุนงบประมาณจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) เมื่อปี พ.ศ. 2548
- Preliminary Study On Traffic Impact Assessment In Bangkok Metropolitan Region จัดทำโดย Pacific Consultants International (Japan) และ Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd. ด้วยการสนับสนุนงบประมาณจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) เมื่อปี พ.ศ. 2547

4.2.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของต่างประเทศ

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนคู่มือการทำงาน (Guideline หรือ Manual) ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ของประเทศที่มีมาตรฐานการดำเนินงานด้านการจราจรสูง 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป ดังต่อไปนี้

- 1) ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปอเมริกาเหนือ) เอกสารที่ใช้ทบทวน ได้แก่
 - Transportation Impact Analyses for Site Development: An ITE Proposed Recommended Practice จัดทำโดย Institute of Transportation Engineering จัดทำเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553
- 2) ประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปยุโรป) เอกสารที่ใช้ทบทวน ได้แก่
 - Guidance on Transport Assessment จัดทำโดย Department for Transport จัดทำเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2550
- 3) ประเทศญี่ปุ่น (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย) เอกสารที่ใช้ทบทวน ได้แก่
 - Planning Manual for Associated Traffic Facilities with Large-Scale Development จัดทำโดย Research Center for Large-Scale Development Planning จัดทำเมื่อ พ.ศ. 2542

▪ 大規模開発地区関連交通計画マニュアル

(คู่มือการวางแผนด้านการจราจรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่) จัดทำโดย Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism จัดทำเมื่อ พ.ศ. 2550

▪ 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針

(แนวทางข้อพิจารณาสำหรับการพัฒนาการห้างค้าปลีกขนาดใหญ่) จัดทำโดย Ministry of Economy, Trade and Industry จัดทำเมื่อ พ.ศ. 2550

4.2.3 ประเด็นที่ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัย

ในการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ลักษณะโครงการที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Type and Scale of Project)
- ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Scope)
- แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (Reporting)
- ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Study Procedure)
- แนวทางการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Methodology)
- ขั้นตอนการอนุมัติโครงการ (Approval Procedure)
- แนวทางการลดผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ
- เนื้อหา (Content) และรูปแบบ (Format) คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

4.3 การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

4.3.1 การคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร

ที่ปรึกษาได้ทำการคัดเลือกโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจร 5 ประเภท ได้แก่ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ศูนย์การค้า และคอนโดมิเนียมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยกลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการคัดเลือกโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจรจำนวนมากและเป็นโครงการที่เปิดให้บริการแล้วในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประเภทละ 2 โครงการ เพื่อนำมาใช้เป็นตัวอย่างในการตรวจสอบ (Audit) และจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร (List of Traffic Impacts) ที่เกิดขึ้นจากการโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่อ้างกล่าว รวมทั้งหมด 10 กรณีศึกษา ได้แก่

1) กรณีศึกษาประเภท อาคารสำนักงาน ได้แก่

- อาคารสำนักงานซีพี ทาวเวอร์ ตั้งอยู่บนถนนสีลม เพราะเป็นโครงการที่ตั้งอยู่บนช่วงถนนในย่านธุรกิจที่สำคัญของประเทศซึ่งมีปัญหาจราจรหนาแน่น
- อาคารสำนักงานเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ ตั้งอยู่บนแยกถนนสาทร-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เพราะเป็นโครงการที่ตั้งอยู่บนทางแยกในย่านธุรกิจที่สำคัญของประเทศซึ่งมีปัญหาจราจรหนาแน่น

2) กรณีศึกษาประเภท ห้างสรรพสินค้า ได้แก่

- ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน เพราะเป็นโครงการที่ตั้งอยู่บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น และมีเส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าตัดผ่าน
- ห้างสรรพสินค้าเทสโก้ โลตัส พระราม 4 ตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 4 เพราะเป็นโครงการที่ตั้งอยู่บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น แต่ไม่มีเส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าตัดผ่าน

3) กรณีศึกษาประเภท โรงแรม ได้แก่

- โรงแรมพลาซ่า แอทธินี ตั้งอยู่บนถนนวิทยุ เพราะเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น และเป็นที่ยอมรับในการใช้เป็นสถานที่จัดงานเลี้ยง
- โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ตั้งอยู่บนถนนราชดำริ เพราะเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น และเป็นที่ยอมรับในการใช้เป็นสถานที่จัดงานเลี้ยง

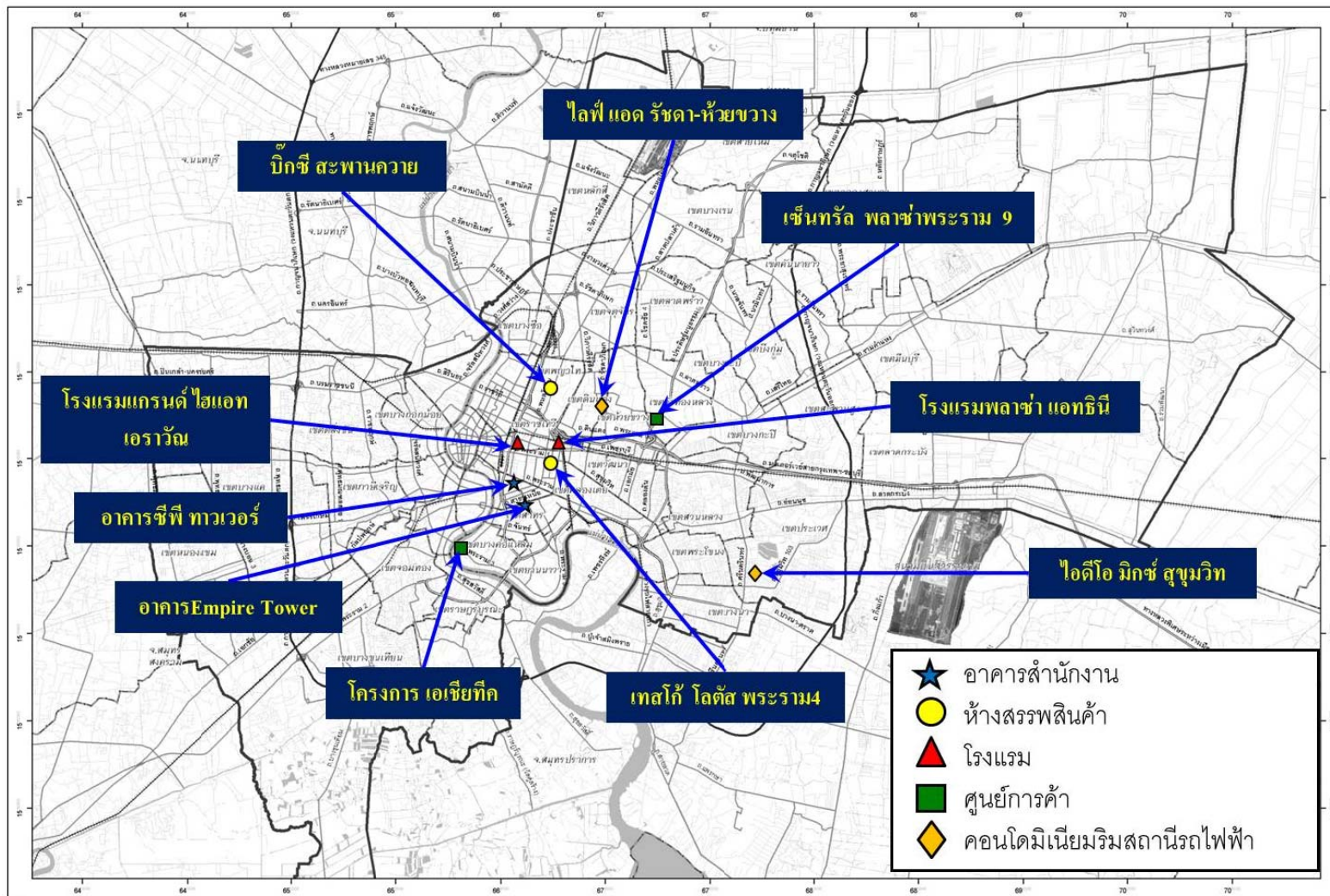
4) กรณีศึกษาประเภท ศูนย์การค้า ได้แก่

- โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์ ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง เพราะเป็นโครงการที่เกิดขึ้นใหม่ และเป็นที่ยอมรับอย่างมากในปัจจุบัน จนทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดอย่างรุนแรง รวมทั้งสามารถเข้าถึงโครงการได้ด้วยเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 ตั้งอยู่บนถนนรัชดาภิเษก เพราะเป็นโครงการที่เกิดขึ้นใหม่และเป็นที่ยอมรับค่อนข้างมากในปัจจุบัน รวมทั้งสามารถเข้าถึงโครงการได้ด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT)

5) กรณีศึกษาประเภท คอนโดมิเนียมติดสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่

- โครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง ตั้งอยู่บนถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญและอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีห้วยขวาง เพราะเป็นคอนโดมิเนียมที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ที่มีจำนวนห้องพักมากที่สุดและมีสัดส่วนผู้อยู่อาศัยสูงมาก คือประมาณ 70-80 % ของจำนวนยูนิตทั้งหมด
- โครงการไอทีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103 ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิทและอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอุดมสุข เพราะเป็นคอนโดมิเนียมที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ที่มีจำนวนห้องพักมากที่สุดและมีสัดส่วนผู้อยู่อาศัยสูงมาก คือประมาณ 70-80 % ของจำนวนยูนิตทั้งหมด

โดยโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อใช้จัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร (List of Traffic Impacts) ทั้ง 10 กรณีศึกษา มีตำแหน่งที่ตั้งดังแสดงในรูปที่ 4.3-1



รูปที่ 4.3-1 ตำแหน่งที่ตั้งของกรณีศึกษา (10 กรณีศึกษา) สำหรับการจัดทำรายการผลกระทบด้านจราจร

4.3.2 ผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดทำ รายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ รายการลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) ซึ่งเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ และได้ทดลองนำรายการผลกระทบทางด้านจราจรฯ ดังกล่าวไปทดลองใช้ตรวจสอบ (Audit) กับกรณีศึกษาทั้ง 10 กรณีศึกษา ซึ่งพบว่า รายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ รายการลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) สามารถนำมาใช้ในการตรวจสอบผลกระทบทางด้านจราจรที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้เป็นอย่างดี โดยมีข้อสรุปว่า รายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ รายการลักษณะปัญหาด้านจราจร สามารถจำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- รายการผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
 - ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
 - ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)
- รายการผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
 - ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
 - ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)
- รายการผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
 - ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
 - ความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

4.3.3 ผลการตรวจสอบรายการผลกระทบทางด้านจราจรของกรณีศึกษา

ที่ปรึกษาได้นำรายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการที่พัฒนาขึ้น ไปทดลองใช้ตรวจสอบ (Audit) กับกรณีศึกษาทั้ง 10 กรณีศึกษา ซึ่งพบว่า รายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) สามารถนำมาใช้ในการตรวจสอบผลกระทบทางด้านจราจรที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ รายการผลกระทบทางด้านจราจรที่จัดทำขึ้น มีความครอบคลุมผลกระทบด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจรที่เกิดขึ้นกับทุกกรณีศึกษาได้อย่างครบถ้วน โดยไม่พบประเด็นผลกระทบทางด้านจราจรใหม่ที่อยู่นอกเหนือจากที่ระบุใน รายการผลกระทบทางด้านจราจรที่ได้จัดทำขึ้น

4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการในประเด็น ดังต่อไปนี้

4.4.1 ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร

1) ข้อเสนอเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ

ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการกับพื้นที่ที่โครงการพัฒนาอาจจะส่งผลกระทบด้านจราจรที่รุนแรง กล่าวคือ เสนอให้ทำการศึกษผลกระทบด้านจราจรกับพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมของ พื้นที่ในเขตเมืองที่มีความแออัดของการจราจรมาก โดยในขั้นต้นเสนอให้กำหนดดำเนินการกับพื้นที่ 2 ลักษณะ คือ

- เขตปกครองพิเศษ ซึ่งในปัจจุบันมีพื้นที่ลักษณะนี้อยู่ 2 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา
- เขตเทศบาลนคร (หมายถึง เขตท้องถิ่นชุมชนที่มีประชากรรวมกัน 50,000 คนขึ้นไป) ซึ่งในปัจจุบันมีพื้นที่ลักษณะนี้อยู่ 30 เทศบาลนคร ดังแสดงใน ตารางที่ 4.4-1

2) ข้อเสนอเกี่ยวกับประเภทการใช้งานและขนาดของโครงการ

2.1) ข้อเสนอแนะสำหรับกรุงเทพมหานคร

(1) เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันที การดำเนินการสำหรับ กรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น เสนอให้ดำเนินการกำหนดลักษณะโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรตามข้อกำหนดของประเทศไทยในปัจจุบัน กล่าวคือ

- มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีรายละเอียดสรุปได้ดัง ตารางที่ 4.4-2
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพิ่มเติมใน ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดสรุปได้ดัง ตารางที่ 4.4-3
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนของท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548 รายละเอียดสรุปได้ดัง ตารางที่ 4.4-4
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545 รายละเอียดสรุปได้ดัง ตารางที่ 4.4-4

ตารางที่ 4.4-1 เทศบาลนครที่จะต้องทำการศึกษามลกระทบด้านจราจร

ลำดับที่	รายชื่อเทศบาลนคร	ลำดับที่	รายชื่อเทศบาลนคร
1	เทศบาลนคร ขอนแก่น	16	เทศบาลนคร พิษณุโลก
2	เทศบาลนคร เจ้าพระยาสุรศักดิ์	17	เทศบาลนคร ภูเก็ต
3	เทศบาลนคร แห่มณบึง	18	เทศบาลนคร ยะลา
4	เทศบาลนคร เชียงราย	19	เทศบาลนคร ระยอง
5	เทศบาลนคร เชียงใหม่	20	เทศบาลนคร ลำปาง
6	เทศบาลนคร ตรัง	21	เทศบาลนคร สกลนคร
7	เทศบาลนคร แม่สอด	22	เทศบาลนคร สงขลา
8	เทศบาลนคร นครปฐม	23	เทศบาลนคร หาดใหญ่
9	เทศบาลนคร นครราชสีมา	24	เทศบาลนคร สมุทรปราการ
10	เทศบาลนคร นครศรีธรรมราช	25	เทศบาลนคร สมุทรสาคร
11	เทศบาลนคร นครสวรรค์	26	เทศบาลนคร ออมน้อย
12	เทศบาลนคร นนทบุรี	27	เทศบาลนคร เกาะสมุย
13	เทศบาลนคร ปากเกร็ด	28	เทศบาลนคร สุราษฎร์ธานี
14	เทศบาลนคร รังสิต	29	เทศบาลนคร อุตรธานี
15	เทศบาลนคร พระนครศรีอยุธยา	30	เทศบาลนคร อุบลราชธานี

ที่มา: เว็บไซต์ ข้อมูลองค์ปกครองส่วนท้องถิ่น <http://www.dla.go.th/servlet/InfoServlet> (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2555)

ตารางที่ 4.4-2 ลักษณะโครงการตามมติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ใน
ที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
1	ที่ราชพัสดุหรือที่ดินอันเป็น ศาสนสมบัติกลาง หรือของ วัดที่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ใน เชิงพาณิชย์	ทุกขนาด	อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่ง หมายถึง พื้นที่ในเขตถนนวงแหวน รัชดาภิเษกและพื้นที่นอกเขตที่อยู่ใน ระยะ 200 เมตรจากแนวเขตทางถนน วงแหวนรัชดาภิเษก
		ทุกขนาด	ที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความ แออัดของการจราจร
		ที่ดินที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.4-3 ลักษณะโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
1	อาคารที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ ชายหาด หรือ ที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	มีที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ ชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2	อาคารสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า หรืออาคารที่ใช้ในการประกอบธุรกิจค้าปลีกหรือค้าส่ง	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
3	อาคารที่ใช้เป็นสำนักงานหรือที่ทำการเอกชน	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
4	อาคารอยู่อาศัยรวม	จำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอย ตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
5	การจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย หรือเพื่อประกอบการพาณิชย์	จำนวนที่ดินแปลงย่อยตั้งแต่ 500 แปลงหรือเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่	ทุกพื้นที่
6	โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ	80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอย ตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.4-3 ลักษณะโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
7	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล	• มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 30 เตียง ขึ้นไป	• ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด ใน ระยะ 50 เมตร
		• มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียง ขึ้นไป	• ตั้งอยู่ในพื้นที่อื่นๆ
8	โรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการจัดสรรที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม	เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.4-4 ลักษณะโครงการตามข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานคร

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนของท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548			
1	อาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป	ภายในบริเวณที่ 2 และบริเวณที่ 3 ซึ่งระบุตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้
ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2545			
1	อาคารตามประกาศกรุงเทพมหานคร	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 300 คัน ขึ้นไป	ไม่ระบุ

(2) การดำเนินการสำหรับ กรุงเทพมหานคร ในระยะต่อไป เสนอให้ดำเนินการปรับปรุงเนื้อหาที่ระบุขนาดของโครงการ ในข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานคร ดังนี้

- ปรับปรุงเนื้อหาใน ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนของท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2548 จากเดิมที่กำหนดให้ อาคารพาณิชย์รวมประเภทค้าปลีกค้าส่งตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ จะต้องทำการศึกษามลกระทบด้านจราจรต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป” เปลี่ยนเป็น ต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรือมีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ รวมกัน ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตร ขึ้นไป”
- ปรับปรุงเนื้อหาใน ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น ตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545 จากเดิมที่กำหนดให้ อาคาร ตามประกาศกรุงเทพมหานครนี้ จะต้องทำการศึกษามลกระทบด้านจราจรต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 300 คัน ขึ้นไป” เปลี่ยนเป็นต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป และมีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถรวมกันตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป”

นอกจากการดำเนินการปรับปรุงเนื้อหาที่ระบุขนาดของโครงการ ในข้อบัญญัติและประกาศ กรุงเทพมหานครแล้ว ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการจัดทำกฎระเบียบเพิ่มเติม ดังนี้

- จัดทำ ร่างกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ฉบับใหม่ขึ้นมารองรับ

2.2) ข้อเสนอแนะสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร

(1) เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันที การดำเนินการสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร ในระยะสั้น เสนอให้ดำเนินการกำหนดลักษณะโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรตามข้อกำหนดของประเทศไทยในปัจจุบัน กล่าวคือ

- มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีรายละเอียดสรุปได้ดังตารางที่ 4.4-2
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพิ่มเติมใน ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดสรุปได้ดังตารางที่ 4.4-3

(2) การดำเนินการสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร ในระยะต่อไป เสนอให้ดำเนินการจัดทำกฎระเบียบเพิ่มเติม ดังนี้

- จัดทำ ร่างกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ฉบับใหม่ขึ้นมารองรับ
- จัดทำ ข้อบัญญัติหรือประกาศของเมืองพัทยา
- จัดทำ ข้อบัญญัติหรือประกาศของเทศบาลนครขึ้นมารองรับ

4.4.2 ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Scope)

การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรถือว่าเป็นผลกระทบอย่างหนึ่งที่ได้จากการพัฒนาเมืองทุกเมืองหรือทุกชุมชน ดังนั้น การศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรของจุดกำเนิดจราจรใดๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาย่อมเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ผู้พัฒนาเมือง ชุมชน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงผลกระทบต่อการพัฒนานั้นๆ ตลอดจนสามารถวางแผนทางให้ระบบขนส่งและจราจรมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณจราจรหลังจากการพัฒนา นอกจากนี้ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจรจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยป้องกันปัญหาจราจร ซึ่งเป็นผลพวงที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม หรือด้านสิ่งแวดล้อม

(1) ขอบเขตของผลกระทบด้านการจราจรที่ทำการศึกษา

รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจร (List of Traffic Impact) ที่ควรศึกษาสามารถจำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม ตามประเภทของการจราจรหลัก คือ (1) ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (2) ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ และ (3) ผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ โดยแต่ละกลุ่มการจราจร ควรทำการศึกษารายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจร (List of Traffic Impact) อย่างน้อยตามรายการต่อไปนี้

- 1) ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ
รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษา ประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
 - ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
 - ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)
- 2) ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ
รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษา ประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
 - ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
 - ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

- 3) ผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ

รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษา ประกอบด้วย

- ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
- ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
- ความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

(2) ขอบเขตของการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Study Area)

เสนอให้พิจารณาขอบเขตพื้นที่ศึกษาจำแนกตามส่วนต่างๆ ดังนี้

- 1) พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ ได้แก่
 - บริเวณทางเข้าออกโครงการ
 - ถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตเฉพาะช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียง (ในกรณีที่มีการเปิดเกาะกลางบริเวณหน้าโครงการเพื่อให้สามารถเลี้ยวเข้าออกโครงการได้ทุกทิศทาง หรือมีจุดกลับรถบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียงสำหรับการเดินทางเพื่อเข้าสู่และออกจากโครงการ)
 - ถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียง รวมถึงช่วงถนนที่อยู่ถัดจากคู่ทางแยกนั้นๆ จนถึงจุดกลับที่อยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด (ในกรณีที่ไม่มีเกาะกลางบริเวณหน้าโครงการเพื่อให้สามารถเลี้ยวเข้าออกโครงการได้ทุกทิศทาง หรือไม่มีจุดกลับรถบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียงสำหรับการเดินทางเพื่อเข้าสู่และออกจากโครงการ)
 - คู่ทางแยกใกล้เคียงที่เชื่อมต่อกับถนนที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ
- 2) พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า ได้แก่
 - บริเวณทางเข้าออกโครงการ
 - ทางเท้าทั้ง 2 ฝั่ง บนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตเฉพาะช่วงบริเวณหน้าโครงการ
 - ทางข้ามถนนบนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ ที่มีตำแหน่งอยู่บริเวณด้านหน้าโครงการ หรืออยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด
- 3) พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่
 - บริเวณจุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ ทั้ง 2 ฝั่ง บนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ ที่มีตำแหน่งอยู่บริเวณด้านหน้าโครงการหรืออยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด

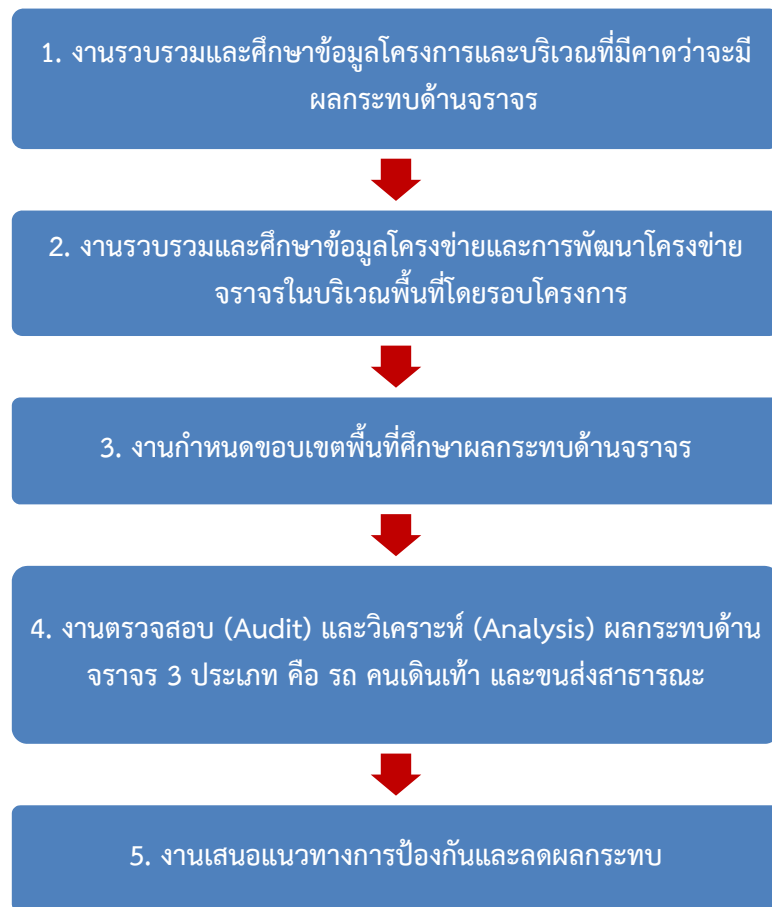
(3) ขอบเขตของการศึกษาเกี่ยวกับช่วงเวลาการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Analysis Period)

เสนอให้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรทั้งในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการ และภายหลังจากที่โครงการได้เปิดให้บริการ ทั้งนี้สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรภายหลังจากที่โครงการได้เปิดให้บริการของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังมิได้มีการกำหนดหรือระบุขอบเขตของระยะเวลาที่ทำการศึกษาไว้ ทั้งนี้จากการทบทวนขอบเขตของระยะเวลาที่ทำการศึกษาในต่างประเทศนั้นพบว่า การกำหนดขอบเขตดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาความสัมพันธ์ของสภาพการจราจรบนท้องถนน ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ ลักษณะของโครงการ ตลอดจนลักษณะของพื้นที่ใช้สอยที่อยู่โดยรอบโครงการมาพิจารณาร่วม ด้วยเหตุดังกล่าวสำหรับข้อเสนอเกี่ยวกับระยะเวลาที่ทำการศึกษาของประเทศไทย ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ผู้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร พิจารณากำหนดขอบเขตที่เหมาะสมด้วยตนเอง โดยควรใช้ผลการตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านจราจรเป็นแนวทางพิจารณา

4.4.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Procedure)

ผลจากการทบทวนเอกสารและการสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่พิจารณาผลการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร นักวิชาการด้านการจราจรในมหาวิทยาลัย และผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรของบริษัทที่ปรึกษา พบประเด็นที่สำคัญคือการศึกษาดังกล่าวมักจะทำขึ้นเมื่อโครงการถูกออกแบบเสร็จแล้ว ทำให้การเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบทางด้านการจราจรทำได้ยากหรือทำไม่ได้เลย เช่น ตำแหน่งของจุดเข้า-ออกโครงการ ไม่เหมาะสม เพราะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านการจราจรอย่างรุนแรง แต่ไม่สามารถย้ายตำแหน่งของจุดเข้าออกโครงการได้ เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับตัวโครงสร้างของอาคาร เป็นต้น

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ทำการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรตั้งแต่ขั้นตอนเริ่มต้นดำเนินโครงการ เช่น ศึกษาตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบแนวคิด (Conceptual Design) ในการพัฒนาโครงการ เพราะจะช่วยให้สามารถสร้างเงื่อนไขต่างๆ ในการป้องกันและลดผลกระทบทางด้านการจราจรได้อย่างเต็มที่ หรืออย่างน้อยก็ควรดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detailed Design) โดยควรมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร 5 ขั้นตอน ดังแสดงใน **รูปที่ 4.4-1** ต่อไปนี้



รูปที่ 4.4-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรสำหรับประเทศไทย

4.4.4 แนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร (Methodology)

(1) ภาพรวมแนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรสำหรับประเทศไทย

แนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการ 2 ส่วนต่อเนื่องกัน กล่าวคือ ทุกโครงการที่ต้องทำการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร จะต้องเริ่มต้นการศึกษาด้วยการตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการมีโครงการพัฒนา ตามรายการตรวจสอบผลกระทบทางด้านการจราจร (Check List of Traffic Impacts) ที่จัดทำขึ้น (ดังแสดงใน ภาคผนวก ก ของคู่มือฉบับนี้) จากนั้นเมื่อผลการตรวจสอบ พบว่า มีผลกระทบทางด้านการจราจรรายการใดที่มีความรุนแรงมาก เช่น ผลกระทบมีขนาดใหญ่ (Scale of Impact) หรือ ผลกระทบเกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นเวลานาน (Duration of Impact) หรือ ผลกระทบกระจายตัวเป็นพื้นที่กว้าง (Spatial Distribution of Impact) ผู้ศึกษาก็จะต้องทำการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรนั้นๆ ด้วยหลักการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ต่อไป โดยจะต้องทำการศึกษาให้มีรายละเอียดเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจรได้อย่างเหมาะสม โดยสามารถสรุปแนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรทั้ง 2 ขั้นตอน ได้ดังต่อไปนี้

(2) การตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา

การตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา ทำโดยการตรวจสอบคุณภาพของการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษาที่เปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา โดยเสนอให้ทำการตรวจสอบผลกระทบต่อการจราจรอย่างน้อย 3 ประเภท คือ ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) และผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การตรวจสอบผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ

การตรวจสอบผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ สามารถแบ่งประเด็นในการตรวจสอบออกได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility) ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety) และความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

2) การตรวจสอบผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า

การตรวจสอบผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า สามารถแบ่งประเด็นในการตรวจสอบออกได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility) ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety) และความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

3) การตรวจสอบผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ

การตรวจสอบผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ สามารถแบ่งประเด็นในการตรวจสอบออกได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility) ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety) และความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

(3) การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา

การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา เป็นการศึกษาด้วยหลักวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ที่มีจุดมุ่งหมายหลัก คือ เพื่อศึกษาลักษณะของปัญหาจราจร หรือลักษณะของผลกระทบด้านจราจร อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา ทั้งในส่วนของ การสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) การสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) และการสัญจรโดยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Service) แต่อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรนั้น จะทำการวิเคราะห์เฉพาะผลกระทบด้านจราจรเฉพาะรายการที่ตรวจพบในขั้นตอนของการตรวจสอบ (Audit) แล้วพบว่า ผลกระทบด้านจราจรดังกล่าว มีความรุนแรงในระดับที่ควรได้รับการป้องกันหรือลดผลกระทบด้านจราจรอันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา

การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจร จะต้องมียละเอียดเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจรนั้นๆ ได้อย่างเหมาะสมต่อไป ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว มักจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทาง ทั้งนี้เพราะ การเดินทางที่เกิดขึ้นดังกล่าว จะมีผลโดยตรงต่อสภาพจราจรบริเวณทางเข้าออกโครงการและบริเวณโดยรอบโครงการ ทั้งในแง่ของ ขนาดของผลกระทบด้านจราจร (Scale of Impact) หรือ ช่วงเวลาของการเกิดผลกระทบด้านจราจร (Duration of Impact) หรือ การกระจายตัวของผลกระทบด้านจราจร (Spatial Distribution of Impact) เป็นต้น นอกจากนี้ การศึกษาผลกระทบด้านจราจร ยังรวมไปถึง การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของการจราจรทางบก (Vehicular Traffic) คนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) และรถโดยสารสาธารณะ (Public Transport) ซึ่งมีรายละเอียดของการวิเคราะห์ด้านต่างๆ กล่าวคือ การศึกษาประสิทธิภาพของระบบจราจร ตลอดจนการปรับปรุงระบบจราจรเพื่อรองรับโครงการพัฒนาด้วย เช่น การศึกษาเพื่อกำหนดรัศมีวงเลี้ยวของรถยนต์ที่เหมาะสมที่บริเวณทางเข้าออกของโครงการ ด้วยการเปรียบเทียบกับรัศมีวงเลี้ยวมาตรฐานของรถยนต์ที่วิ่งเข้า-ออกโครงการ หรือ การศึกษาประสิทธิภาพการรองรับปริมาณจราจรของทางแยกและช่วงถนนบริเวณพื้นที่โครงการด้วยแบบจำลองการจราจร เป็นต้น

4.4.5 แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (Reporting)

ที่ปรึกษาได้นำผลจากการทบทวนคู่มือ (Guideline) การศึกษาผลกระทบด้านจราจร ของต่างประเทศจำนวน 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป คือ ประเทศญี่ปุ่น (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย) ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปอเมริกาเหนือ) และประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปยุโรป) มาจัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับแนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร โดยเสนอให้รายงานผลกระทบจราจรของประเทศไทยควรประกอบไปด้วยสาระสำคัญ 6 ส่วนหลัก ดังต่อไปนี้

(1) บทนำ

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดในส่วนต่างๆ ดังนี้

- ลักษณะทั่วไปของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของโครงการหรือเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการ
- วัตถุประสงค์การจัดทำรายงาน

(2) รายละเอียดโครงการ

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดในส่วนต่างๆ ดังนี้

- ประเภทโครงการและขนาดของโครงการ
- ลักษณะการใช้งานโครงการหรือลักษณะกิจกรรมของโครงการ

(3) สภาพแวดล้อมด้านจราจรในปัจจุบัน

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดในส่วนต่างๆ ดังนี้

- ที่ตั้งโครงการ แสดงในรูปแบบของแผนที่ที่มีรายละเอียดเพียงพอที่จะแสดงให้เห็นถึงตำแหน่งที่ตั้งโครงการและโครงข่ายระบบขนส่งโดยรอบพื้นที่โครงการ
- ลักษณะทั่วไปของถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจร (เช่น ทางเท้า ทางข้ามถนน และที่หยุดรถประจำทาง เป็นต้น) บริเวณที่กำหนดให้เป็นทางเข้าออกโครงการ พร้อมภาพประกอบ
- แผนที่ของบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้านจราจรจากโครงการ พร้อมภาพประกอบ

(4) ผลการตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านจราจร

เนื้อหาในส่วนนี้ กล่าวถึง ผลการตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการมีโครงการพัฒนาของการจราจร 3 ประเภท คือ

- การสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Vehicular Traffic)
- การสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Pedestrian Traffic)
- การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Public Transport Service)

โดยการตรวจสอบ (Audit) การจราจรแต่ละประเภทที่กล่าวมาข้างต้น จะต้องตรวจสอบคุณภาพของการจราจรอย่างน้อย 3 ด้าน คือ

- ความคล่องตัวในการสัญจรบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
- ความปลอดภัยในการสัญจรบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
- ความสะดวกในการเดินทางบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

(5) ผลการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจร

เนื้อหาในส่วนนี้ กล่าวถึง การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา ซึ่งเป็นการศึกษาด้วยหลักวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ที่มีจุดมุ่งหมายหลัก คือ เพื่อศึกษาลักษณะของปัญหาจราจร หรือ ลักษณะของผลกระทบด้านจราจร อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา แต่จะทำการวิเคราะห์เฉพาะผลกระทบด้านจราจรที่ตรวจพบในขั้นตอนของ การตรวจสอบ (Audit) แล้วพบว่า ผลกระทบด้านจราจรดังกล่าว มีความรุนแรงในระดับที่ควรได้รับการป้องกันหรือลดผลกระทบด้านจราจร โดยผลการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรนี้ จะต้องมียรายละเอียดเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจรนั้นๆ ได้อย่างเหมาะสมต่อไป

(6) มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจร

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ซึ่งจะต้องแยกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสำหรับบริเวณจุดเข้าออกโครงการ
- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบภายในพื้นที่โครงการ
- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบภายนอกพื้นที่โครงการ

4.4.6 ขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างโครงการและการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Approval Procedure)

สำหรับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ทาง กรุงเทพมหานคร ได้มีการมอบอำนาจโดย ผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร (เจ้าพนักงานท้องถิ่นตาม พรบ. ควบคุมอาคาร) ให้ สำนักงานโยธา (กองควบคุมอาคาร) รับผิดชอบพิจารณาอนุญาตแบบอาคารที่มีลักษณะดังนี้

- อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร
- อาคารสูงตั้งแต่ 5 ชั้นขึ้นไป
- อาคารสาธารณะเช่น อาคารโรงเรียน โรงมหรสพ โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น
- อาคารพิเศษ เช่น อาคารที่มีช่วงคานยาวเกิน 10.00 เมตร อัฒจันทร์ หอถังน้ำ สะพาน คสล. เป็นต้น

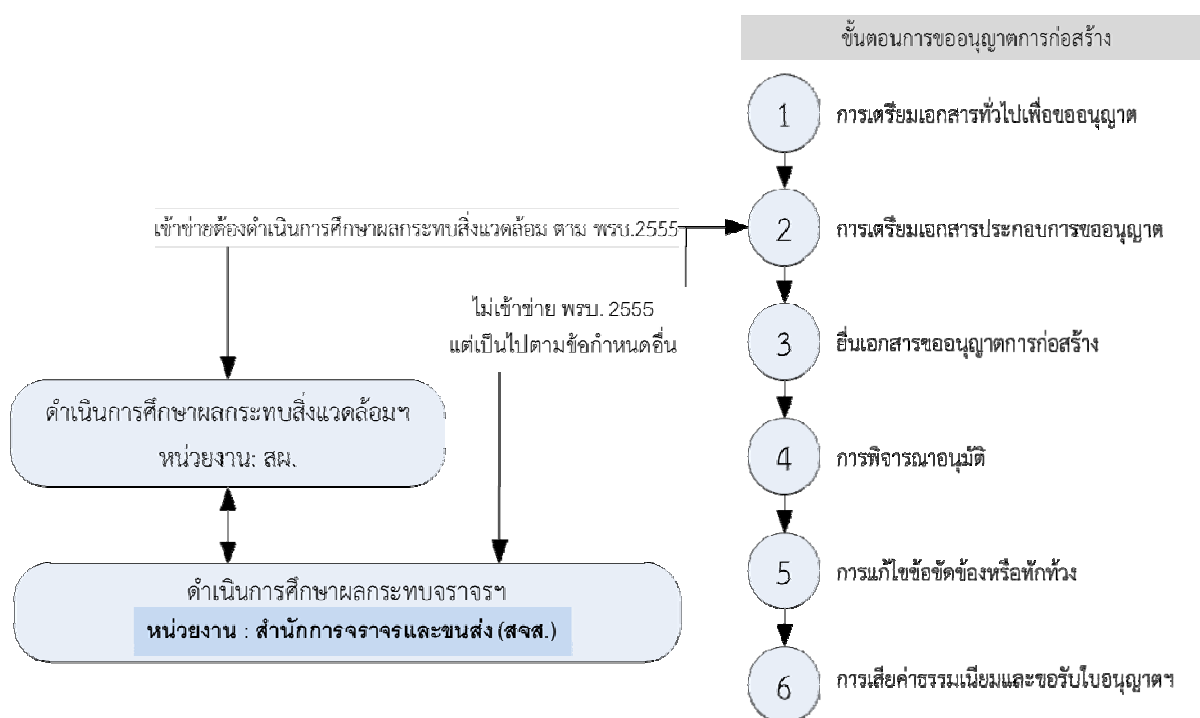
และได้มอบอำนาจให้ ผู้อำนวยการเขตทั้ง 50 สำนักงานเขตพิจารณาอาคารอื่นๆ เช่น อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย ตึกแถว ทาวน์เฮาส์ ที่ไม่เข้าเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น

สำหรับพื้นที่นอกกรุงเทพมหานคร ผู้รับผิดชอบในการขออนุมัติโครงการ ได้แก่ เมืองพัทยา และเทศบาลนครต่างๆ นอกจากนั้นสำหรับขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการขออนุญาตก่อสร้างอาคารนั้น ควรประกอบไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่

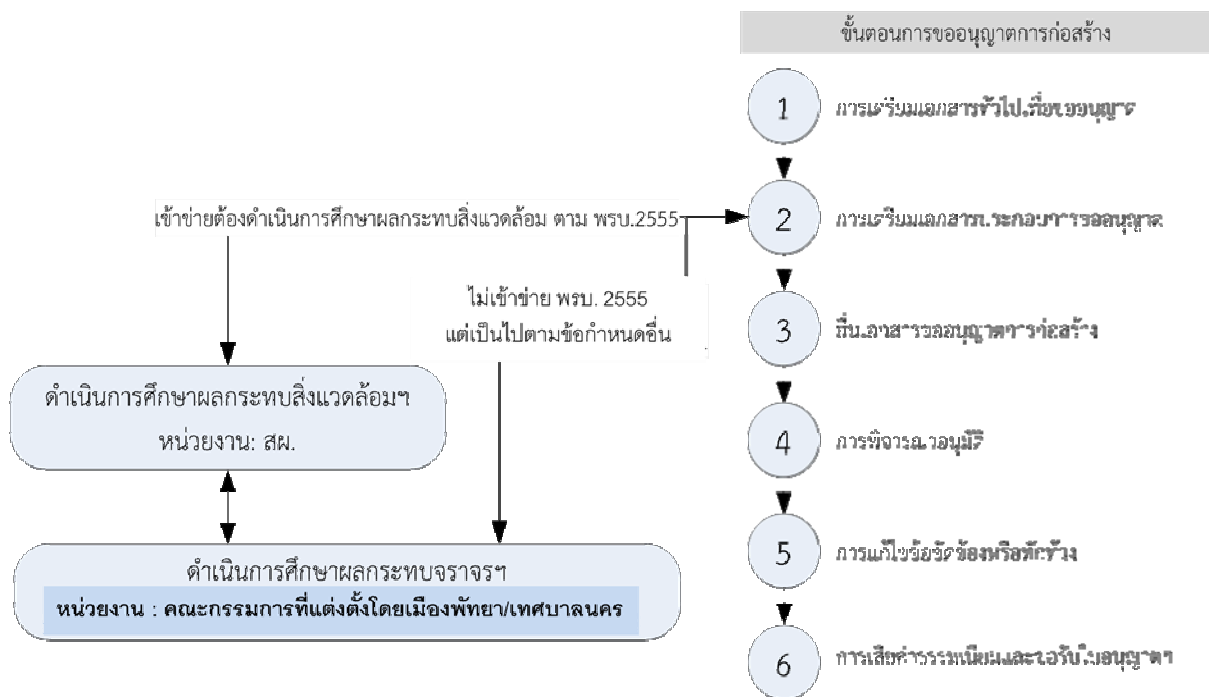
- กรณีก่อสร้างอาคารในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน รูปที่ 4.4-2
ควรประกอบไปด้วย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และสำนักงานจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร
- กรณีก่อสร้างอาคารในพื้นที่ต่างจังหวัด ดังแสดงใน รูปที่ 4.4-3
ควรประกอบไปด้วย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยเมืองพัทยาหรือเทศบาลนคร

ทั้งนี้ผู้มีสิทธิในการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร จะต้องเป็น ที่ปรึกษาอิสระ หรือบริษัทที่ปรึกษา หรือมหาวิทยาลัย ที่จดทะเบียนกับ ศูนย์ข้อมูลทีปรึกษาไทย กระทรวงการคลัง ในสาขาความชำนาญด้านการจราจรและขนส่ง (Traffic and Transportation) โดยในอนาคตเสนอให้มีการกำหนดระเบียบความรับผิดชอบผลกระทบจากการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจรของผู้จัดทำรายงานอีกด้วย

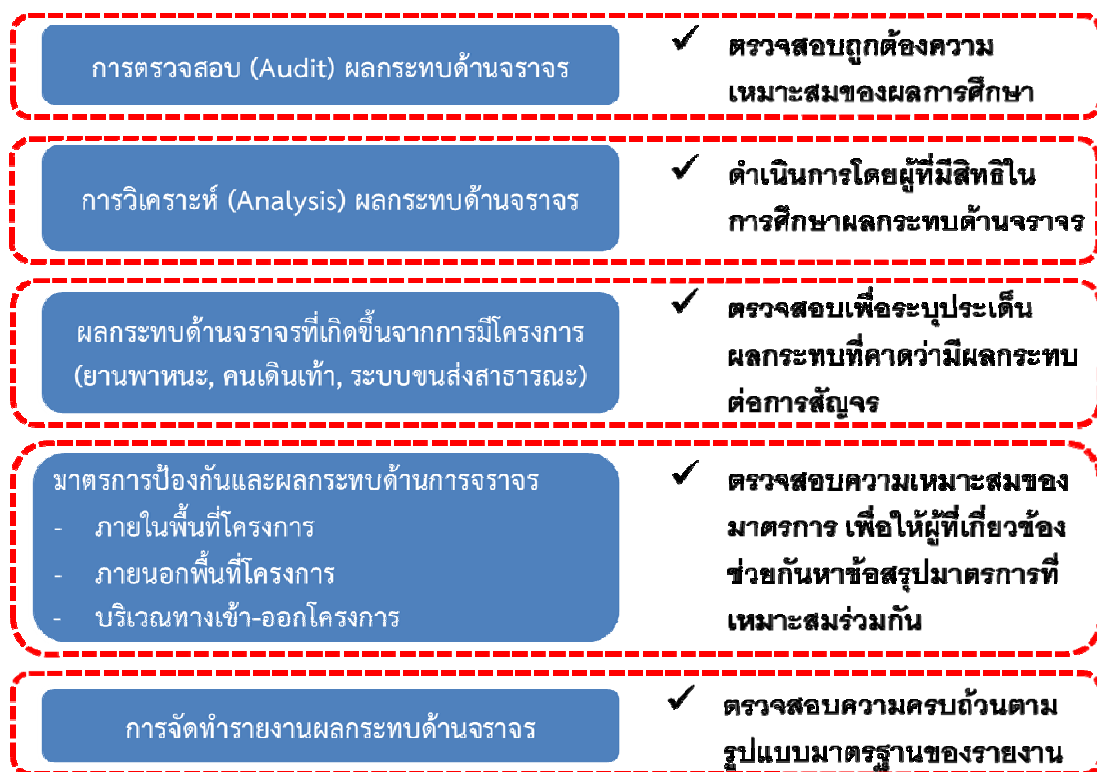
ในส่วนของผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบ เสนอให้เป็นภารกิจของ สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในกรณีโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเป็นภารกิจของคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยเมืองพัทยาหรือเทศบาลนคร ในกรณีโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ต่างจังหวัด โดยเสนอแนวทางการตรวจรายงานผลกระทบเพื่อให้ผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบนำไปปฏิบัติ ดังแสดงในรูปที่ 4.4-4 โดยในอนาคตเสนอให้มีการจัดฝึกอบรมสำหรับผู้จัดทำรายงานผลกระทบและผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบ เพื่อให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความความเข้าใจระหว่างกัน เป็นการลดโอกาสที่การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจะเป็นอุปสรรคขัดขวางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม



รูปที่ 4.4-2 ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 4.4-3 ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่ต่างจังหวัด



รูปที่ 4.4-4 แนวทางการตรวจรายงานผลกระทบ

4.5 การศึกษาและเสนอแนะแนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

4.5.1 การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านการจราจร

หลังจากดำเนินการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการแล้ว สิ่งสำคัญที่สุดคือการนำเสนอกระบวนการแก้ไขหรือลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่างๆดังกล่าว ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสำคัญในการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรจากการพัฒนาโครงการ การกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบจราจรจะแตกต่างกันไปในแต่ละโครงการ ดังนั้นการศึกษาหาแนวทางและเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจรฯ ควรมีการปรึกษากันระหว่างที่ปรึกษาโครงการ คณะกรรมการ และผู้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากที่สุด

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จหรือประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขใดๆสามารถกำหนดมาตรฐานโดยชุมชนสามารถกำหนดมาตรฐานการเกิดผลกระทบได้ด้วยตนเอง วิธีการกำหนดมาตรฐานที่เป็นสากลและเป็นกลางมากที่สุดคือการใช้ระดับการให้บริการ (Level of Service) เป็นดัชนีชี้วัด เช่น บางชุมชนอาจกำหนดให้ ระดับการให้บริการไม่สามารถลดลงได้เกิน 1 ชั้น หรือ ถ้ามากกว่าต้องมีการศึกษาหามาตรการป้องกันและแก้ไข หรือ บางชุมชนอาจจะกำหนดไว้ว่า ถ้าระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ E หรือ F หลังจากดำเนินการโครงการแล้ว ระดับการให้บริการจะต้องคงที่หรือปรับปรุงให้ดีขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้ผู้พัฒนาโครงการควรปรึกษากับคณะกรรมการเรื่องการกำหนดมาตรฐานภายในชุมชน ภายในการประชุมก่อนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจและเป็นมาตรฐานในการทำงานเดียวกัน

มาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่ดีจะต้องนำไปสู่การพัฒนาโครงการอย่างยั่งยืน (Sustainable Accessibility) ในระยะเริ่มแรก การนำเสนอมาตรการการลดผลกระทบควรพิจารณาครอบคลุมในประเด็นที่หลากหลาย เช่น การแนะนำและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ โดยการออกแบบพื้นที่โครงการให้เอื้อต่อการใช้งานภาคโดยสารสาธารณะ หรือ การส่งเสริมการเดินทางเข้าสู่โครงการเดิน การเดินเท้า หรือ จักรยาน หรือ ส่งเสริมให้มีการลดใช้รถยนต์ส่วนตัว เป็นต้น ทั้งนี้เป้าหมายในการจัดทำการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรฯ ควรคำนึงถึงประเด็นต่างๆ คือ

- ความคล่องตัวในการสัญจร หมายถึง การช่วยบรรเทาผลกระทบทางด้านจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ให้มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมการจราจรและขนส่งในพื้นที่น้อยที่สุด ทั้งนี้ความคล่องตัวดังกล่าวยังรวมถึงความคล่องตัวในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและการขัดแย้งของกระแสจราจรระหว่างการเดินทางโดยรถยนต์และการเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ทั้งในส่วนของการเดินเท้า ทางจักรยาน และทางรถโดยสารประจำทาง
- ความปลอดภัยในการสัญจร หมายถึง การช่วยบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาโครงการ โดยควรคำนึงถึงภาพรวมของการเดินทางบริเวณโครงการทั้งในส่วนของการยนต์ จักรยาน การเดินเท้า หรือรถโดยสารสาธารณะ

- ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ บริเวณโครงการ หมายถึง การช่วยบรรเทาผลกระทบที่มีต่อระยะทางและระยะเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ บริเวณโครงการทั้งในส่วนของการขนส่ง จักรยาน การเดินเท้า หรือรถโดยสารสาธารณะ
- ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ การพิจารณานำเสนอมาตรการลดผลกระทบ ในบางกรณีอาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดกับบุคคลอื่นๆ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ ความขัดแย้งทางข้อกฎหมาย และความเป็นไปได้ทางเทคนิค
- เงินลงทุน การพิจารณานำเสนอมาตรการลดผลกระทบ ในบางกรณีอาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อจำกัดในการลงทุนโครงการต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง หรือที่ได้มีการพัฒนาไปก่อนหน้านี้แล้ว

4.5.2 หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร

ปัจจุบันมาตรการปรับปรุงแก้ไขผลกระทบจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่ดินหรือโครงการใดๆ โดยมากจะเป็นการดำเนินการจากภาครัฐบาล ซึ่งทำให้มีการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหานั้นเนื่องจากผลกระทบของจุดกำเนิดการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นได้รับการแก้ไขไม่ทั่วถึงหรือล่าช้า ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นการดำเนินการมาตราชั่วก่อนและแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรฯ ควรเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนที่เป็นเจ้าของโครงการ โดยมีเป้าหมายร่วมกัน คือ

- ส่งเสริมให้เกิดการจัดทำโครงการ เพราะโครงการจะช่วยให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมต่อชุมชนหรือประเทศ
- ร่วมกันหาทางจัดระบบจราจร ทั้งภายในและภายนอกโครงการ เพื่อให้โครงการส่งผลกระทบด้านการจราจรน้อยที่สุด

ในส่วนหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจรของภาครัฐและเอกชนที่เป็นเจ้าของโครงการ สามารถแบ่งตามพื้นที่ดังนี้

- การปรับปรุงการจราจรภายในพื้นที่โครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของ เจ้าของโครงการ
- การปรับปรุงบริเวณทางเข้าออกโครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของ เจ้าของโครงการ
- การปรับปรุงการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของ หน่วยงานราชการ และ/หรือ เจ้าของโครงการ

4.5.3 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการจราจรนั้น มีความแตกต่างกันไปตามลักษณะเฉพาะของโครงการ คณะทำงาน คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกัน ซึ่งทำให้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการจราจรที่ได้ผลสำหรับพื้นที่ศึกษาหนึ่ง อาจไม่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ศึกษาอื่นๆ อย่างไรก็ตาม มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการจราจร สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ มาตรการสำหรับบริเวณทางเข้าออกโครงการ มาตรการสำหรับพื้นที่ภายในโครงการ และมาตรการสำหรับพื้นที่ภายนอกโครงการ

1) ตัวอย่างมาตรการสำหรับบริเวณทางเข้าออกโครงการ

การจัดการการเข้าถึงโครงการ มีส่วนสำคัญในการช่วยควบคุม และเพิ่มความสะดวกระหว่างความสะดวกสบายในการเข้าถึงโครงการบริเวณทางเชื่อม เข้า-ออกโครงการต่างๆ และความสะดวกสบายในการจราจร (Mobility) บนโครงข่ายถนนหลัก รวมไปถึงช่วยในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณศึกษาด้วยการจัดการการเข้าถึงโครงการ ตามหลักการแล้วจะคำนึงถึงการจำกัดและลดการขัดแย้งจราจรในถนนหลัก และทางเชื่อมเข้า-ออกต่างๆ ของโครงการ ผ่านทั้งการออกแบบทางกายภาพของโครงการเองและการจัดการที่ดี ตัวอย่างมาตรการทั่วไปอื่นๆ ในการจัดการเข้าถึงโครงการ เช่น ย้ายทางเชื่อมเข้า-ออกโครงการ หรือ สร้างเกาะกลางถนน และการจำกัดการเลี้ยวขวาออกจากโครงการ เป็นต้น

2) ตัวอย่างมาตรการสำหรับพื้นที่ภายในโครงการ

กรณีที่ผลการศึกษาบ่งชี้สภาพปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นจากสาเหตุของการจราจรภายในพื้นที่โครงการ มาตรการที่ใช้ควรเป็นมาตรการที่ช่วยปรับปรุงสภาพจราจรภายในพื้นที่โครงการดังกล่าว ซึ่งโดยมากเป็นปัญหาจากการเข้า-ออก พื้นที่โครงการกับถนนสายหลัก และปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในพื้นที่โครงการซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการบริหารจัดการเส้นทางการเดินรถที่สับสนหรือการจัดให้มีการจอดรถในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น มาตรการที่ใช้โดยทั่วไป ยกตัวอย่างเช่น การปรับปรุงการเดินรถภายในโครงการ (Internal Circulation Improvement) และการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถ (Parking Management) เป็นต้น

3) ตัวอย่างมาตรการสำหรับพื้นที่ภายนอกโครงการ

โดยส่วนใหญ่การพัฒนาโครงการใดๆ ในพื้นที่ย่อมมีผลกระทบโดยตรงต่อถนนและทางแยกโดยรอบโครงการ ทั้งนี้หากการวิเคราะห์พบว่าปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อโครงข่ายหรือทางแยกโดยรอบโครงการดังกล่าว ควรดำเนินการให้จัดทำมาตรการในการบรรเทาปัญหาซึ่งในภาพรวมเป็นมาตรการในการปรับปรุงถนนหรือทางแยกในทางกายภาพเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่ดีขึ้น มาตรการที่ใช้โดยทั่วไป คือ การปรับปรุงทางกายภาพ (Roadway Improvements) ทางแยกและถนนบริเวณโดยรอบโครงการ โดยใช้หลักการของอุปสงค์และอุปทาน คือ เมื่อมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรหมายความว่ามีการเพิ่มขึ้นของทางฝั่งอุปสงค์ ดังนั้นวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยตรงคือเพิ่มอุปทานหรือการเพิ่มช่องทางจราจรบนช่วงถนนและทางแยก เป็นต้น

4.6 การศึกษาและเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

4.6.1 ข้อกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกฎหมายในกลุ่มนี้เป็นกลุ่มข้อกฎหมายที่มีเนื้อหาสาระระบุถึง การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร อย่างชัดเจน หรือมีเนื้อหาสาระที่ดีความหมายได้ว่าจะมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ซึ่งจากการศึกษา พบว่า ประเทศไทยมีการบังคับใช้ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร 3 รายการ ได้แก่

- (1) มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

ได้ระบุข้อความที่แสดงถึงความเกี่ยวข้องโดยตรงกับ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้ในข้อ 2.2 ดังนี้

“..... 2.2 การนำเสนอขอความเห็นชอบต่อ คจร. เพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการนำที่ดินราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัดไปจัดหาผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ที่มีลักษณะตามเกณฑ์ในข้อ 2.1 หน่วยงานจะต้องเสนอรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบต่อสภาพการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์ในที่ดินดังกล่าว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของ คจร. ด้วย.....”

- (2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนของท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2548

ได้ระบุข้อความที่แสดงถึงความเกี่ยวข้องโดยตรงกับ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้ในข้อ 4 (ข) และ 4 (ค) ดังนี้

- ในข้อ 4 (ข) มีข้อความระบุว่า “..... (ข) ภายในบริเวณที่ 2 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง เว้นแต่อาคารพาณิชย์กรรมค้าปลีกค้าส่งที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกันเพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคหลายประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (8) ต้องมีแผนผังการจัดการจราจรและแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานคร กรณีมีที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป.....”
- ในข้อ 4 (ค) มีข้อความระบุว่า “..... (ค) ภายในบริเวณที่ 3 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง เว้นแต่อาคารพาณิชย์กรรมค้าปลีกค้าส่งที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกันเพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคหลายประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (8) ต้องมีแผนผังการจัดการจราจรและแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานคร กรณีมีที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป.....”

(3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ได้มีการกำหนดให้มี การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร ที่ครอบคลุมเนื้อหา ดังต่อไปนี้

- คำนวณปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการ แยกตามชนิดและปริมาณของยานพาหนะ รวมทั้ง วิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วย
- ตรวจสอบการออกแบบทางเข้าออกของโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับยานพาหนะได้ทุกขนาดและเกิดผลกระทบต่อการจราจรปกติบนท้องถนนน้อยที่สุด
- การจัดทำแนวเส้นทางเลือกอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร ในกรณีที่โครงการที่พัฒนาขึ้นส่งผลให้เกิดผลกระทบด้านการจราจร
- การจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในอนาคต โดยหน่วยงานปกครองท้องถิ่น เพื่อหาแนวทางในการจัดการกับปริมาณการจราจรของพื้นที่ใกล้เคียงในอนาคต
- การจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบจราจร เช่น วิศวกรจราจร นักผังเมือง ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง จะเป็นผู้วิเคราะห์ประเด็นด้านการจราจร

4.6.2 ข้อกำหนดของไทยที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกำหนดในกลุ่มนี้ เป็นกลุ่มข้อกำหนดที่ไม่ได้ระบุถึงการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรอย่างชัดเจน แต่มีเนื้อหาสาระที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร คือ มีการระบุถึงการจัดการที่จอดรถ หรือ ทางเชื่อมเข้าออกของโครงการพัฒนาที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจร จากการศึกษา พบว่า ประเทศไทยมีการบังคับใช้ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ได้แก่

- ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544
- กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความใน พ.ร.บ. ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479
- ระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วย การขออนุญาตตัดคันหินทางเท้า ลดระดับคันหินทางเท้าและทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ พ.ศ. 2531
- พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 41 (พ.ศ. 2537) ออกตามความใน พ.ร.บ. ควบคุมอาคารก่อสร้าง พ.ศ. 2522

4.6.3 ร่างข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกฎหมายในกลุ่มนี้ เป็นกลุ่มข้อกฎหมายที่มีการระบุถึงการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรอย่างชัดเจน แต่ยังเป็นเพียงแค่ร่างข้อกฎหมาย ได้แก่

- ร่าง ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การศึกษาผลกระทบการจราจร
- ร่าง กฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กัลปรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ลักษณะและรายละเอียดของอาคารจอดรถ และกำหนดให้ลาน เพื่อใช้สำหรับจอดรถเป็นอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

4.6.4 การวิเคราะห์ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

(1) การวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง 2 มาตรา คือ มาตรา 46 และ มาตรา 48 ซึ่งจากการวิเคราะห์พระราชบัญญัตินี้สรุปได้ว่า การพิจารณา รายงาน EIA อาจต้องใช้ระยะเวลานาน ซึ่งจะส่งผลเสียกับผู้ประกอบการ รวมทั้งอาคารที่ใช้ประกอบกิจการบางชนิดหรือบางประเภทไม่ต้องการจัดทำ EIA ซึ่งหมายถึงไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร ซึ่งอาจเป็นผลเสียต่อสาธารณะประโยชน์ของผู้ใช้รถใช้ถนน

(2) การวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง 4 มาตรา คือ มาตรา 2 มาตรา 4 มาตรา 8 และ มาตรา 21 ซึ่งจากการวิเคราะห์กฎหมายดังกล่าว สรุปได้ว่า กฎหมายดังกล่าวมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหารถจราจรบ้าง ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479 ที่กำหนดให้เจ้าของอาคารบางชนิดหรือบางประเภทที่ใช้อาคารเพื่อหาประโยชน์ ต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ใช้ประโยชน์จากอาคารนั้นตามจำนวนพื้นที่ของอาคาร ทางวิ่งภายใน ทางเข้าออกของรถยนต์ที่ติดต่อกับถนนสาธารณะ ที่กัลปรถยนต์ รวมทั้ง กำหนดระยะห่างจากปากทางเข้าออกของรถยนต์ถึงขอบทางร่วมหรือขอบทางแยกสาธารณะ หรือจุดสุดเชิงลาดสะพาน เป็นต้น โดยกฎกระทรวงฉบับนี้บังคับใช้ในพื้นที่ เขตเมืองพัทยา หรือในเขตสุขาภิบาล เขตเทศบาล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด เขตองค์การปกครองท้องถิ่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บังคับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 หรือในเขตท้องที่ที่ได้มีการประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวม หรือเคยประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวม รวมทั้งในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของอาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ อาคารชุมชนคน และโรงแรมหรู

สำหรับในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มี ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 ออกความตาม พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ใช้บังคับอยู่ โดยข้อบัญญัตินี้กล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีที่จอดรถยนต์ได้กำหนดประเภทของอาคารเพิ่มขึ้น จากเดิมตามกฎหมายมี

8 ประเภทอาคาร เป็น 18 ประเภทอาคาร และเพิ่มรายละเอียดข้อกำหนดเกี่ยวกับอาคารจอดรถเหนือและใต้ระดับพื้นดิน ส่วนหลักเกณฑ์การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารประเภทเดียวกัน ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้มีจำนวนที่จอดรถยนต์มากกว่าที่กำหนดใน กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) เป็นสองเท่า เช่น การก่อสร้างห้างสรรพสินค้าในกรุงเทพมหานคร ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครกำหนดให้มีที่จอดรถยนต์หนึ่งคันต่อพื้นที่ 20 ตารางเมตร ส่วนเมืองพัทยาหรือเทศบาลนครเชียงใหม่ หรือเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบล กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) กำหนดให้มีที่จอดรถยนต์หนึ่งคันต่อพื้นที่ 40 ตารางเมตร

จากการเปรียบเทียบนี้แสดงให้เห็นว่าการคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์ของกฎหมายทั้งสองฉบับ ไม่สมเหตุสมผล ทั้งๆ ที่กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาลนครเชียงใหม่ ก็มีความเจริญไม่แตกต่างกันมากนัก แต่การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์แตกต่างกันถึงสองเท่าและหากเปรียบเทียบเมืองพัทยาหรือเทศบาลนครเชียงใหม่กับพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งมีความเจริญแตกต่างกันมาก กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) กลับกำหนดให้การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์เท่ากัน นอกจากนี้การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์โดยคิดจากขนาดพื้นที่อาคารที่จะประกอบกิจการต่างกัน แต่กลับใช้หลักเกณฑ์การคิดคำนวณอย่างเดียวกัน จึงไม่น่าจะถูกต้องตามข้อเท็จจริง

- (3) การวิเคราะห์ร่างกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท

ร่างกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ลักษณะและรายละเอียดของอาคารจอดรถ และกำหนดให้ลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถเป็นอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. จะเห็นว่าร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 (1) (2) (4) (6) (7) (8) (9) (12) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดให้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทจะต้องจัดให้มีที่จอดรถ ให้เป็นไปตามสมรรถนะ (Performance-Based) ในบางเรื่อง กล่าวคือ มีการกำหนดจำนวนที่จอดรถขั้นต่ำสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภทไว้เท่านั้น หากมีความจำเป็นต้องจัดจำนวนที่จอดรถมากกว่าที่กฎกระทรวงกำหนด ก็ปล่อยให้เป็นที่หน้าที่ของเจ้าของอาคารเป็นผู้กำหนดเอง โดยจะกำหนดเงื่อนไขไว้ว่า หากเจ้าของอาคารมีความจำเป็นต้องการให้มีจำนวนที่จอดรถถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและอาคารนั้น ก่อสร้างในพื้นที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นสามารถออกข้อบัญญัติท้องถิ่นตามมาตรา 10 (1) กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นมาก หรือการจราจรหนาแน่นปานกลาง หรือการจราจรหนาแน่นน้อย หรือกรณีเจ้าพนักงานท้องถิ่นยังมิได้กำหนดก็ให้ถือว่าความหนาแน่นของจราจรเป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อยตามที่ปรากฏในกฎกระทรวงผังเมืองรวม

ตัวอย่างเช่น ถ้าเจ้าของอาคารต้องการให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรือให้มีพื้นที่จอดรถพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก หรือเจ้าของอาคารต้องการให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป หรือให้มีพื้นที่จอดรถตั้งแต่ 6,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นปานกลาง หรือพื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย เจ้าของอาคารดังกล่าวต้องจัดทำรายงานการผลกระทบการจราจรเพื่อยื่นประกอบการพิจารณาออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นด้วย เว้นแต่อาคารที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาผลกระทบจราจรไว้แล้ว นอกจากนี้ ร่างกฎกระทรวงนี้ยังกำหนดให้อาคารทุกชนิดทุกประเภทที่มีแนวเขตที่ดินแปลงที่ขออนุญาตก่อสร้างอาคารอยู่ห่างจากทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะที่วัดตามแนวทางเดินน้อยกว่า 200 เมตร ไม่ต้องจัดให้มีที่จอดรถก็ได้ แต่ถ้าเจ้าของอาคารใดต้องการจัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 50 คันขึ้นไป หรืออาคารสำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไปหรือสามารถจัดที่จอดรถตั้งแต่ 50 คันขึ้นไป และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตามตารางท้ายกฎกระทรวงที่กล่าวถึง

จำนวนการจัดที่จอดรถหรือขนาดพื้นที่ของที่จอดรถจะสัมพันธ์กับขนาดความกว้างของทางสาธารณะที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเนื้อหาสาระที่สำคัญของการร่างกฎกระทรวงตามมาตรา 8 (9) ออกตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ว่าด้วยการกำหนดพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ และลานจอดรถ ในระบบสมรรถนะ (Performance-Based) คือ ให้ออกโอกาสเจ้าของอาคารซึ่งรู้ดีที่สุดว่าอาคารที่จะก่อสร้างมีความจำเป็นต้องการมีที่จอดรถจำนวนเท่าใด ซึ่งไม่เหมือนกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) หรือ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ที่เนื้อหาการกำหนดจำนวนที่จอดรถสำหรับอาคารแต่ละประเภทมีจำนวนที่แน่นอนไม่ว่าอาคารนั้นจะก่อสร้างในเขตเมืองใหญ่ ในเขตชนบท ในป่า บนเกาะที่ไม่ต้องการให้มีรถวิ่ง ก็จะต้องจัดให้มีที่จอดรถตามขนาดพื้นที่อาคารที่ได้กำหนดไว้โดยไม่ได้นำข้อเท็จจริงในเรื่องความหนาแน่นของชุมชน ขนาดความกว้างของถนนสาธารณะ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มาประกอบการพิจารณาจัดที่จอดรถสำหรับอาคาร

วิธีการออกกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เรียกว่า วิธีการออกกฎหมายในระบบบังคับ (Prescriptive) ซึ่งเป็นระบบที่ล้าสมัย ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนแนวคิดการออกกฎหมายในเรื่องนี้ในบางเรื่องใหม่ให้เป็น ระบบสมรรถนะ (Performance-Based) ดังที่ปรากฏในร่างกฎกระทรวงฯ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ที่ได้นำสภาพแวดล้อมรอบข้าง มาใช้ประกอบการกำหนดที่จอดรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวมทั้ง ได้มีการกำหนดให้การจัดที่จอดรถจำนวนมากในพื้นที่ที่มีชุมชนหนาแน่นต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยไม่ต้องให้หน่วยราชการใดมารับรองรายงานนั้นอีก ดังนั้น หากร่างกฎกระทรวงฯ นี้มีผลบังคับใช้ ก็น่าจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง

4.6.5 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร

ปัญหาจราจรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ จะเกิดขึ้นทั้งในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างอาคารของโครงการ และภายหลังเปิดใช้งานอาคารเมื่อการก่อสร้างอาคารแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม กฎหมายปัจจุบันที่ใช้บังคับควบคุมการก่อสร้างอาคาร ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 กฎกระทรวง ที่ออกตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พุทธศักราช 2479 ยังมีผลบังคับใช้อยู่ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ในส่วนที่กำหนดให้การก่อสร้างอาคารบางชนิดหรือบางประเภทจะต้องจัดให้มีที่จอดรถ ที่กับลร และทางเข้าออกของรถ จะมีจำนวนที่คั่นขึ้นอยู่กัขนาดพื้นที่อาคารแต่ละประเภท ซึ่งกฎหมายกำหนดที่จอดรถจำนวนขั้นต่ำไว้ภายในบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงระยะทางไม่เกิน 200 เมตร โดยมีได้คำนึงถึงว่าอาคารนั้นจะก่อสร้างในพื้นที่ในเมืองหรือชนบท หรือมีความกว้างของถนนสาธารณะเพียงพอต่อการจราจรหรือไม่ก็ตาม

ดังนั้น การออกกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับไม่ตรงตามสภาพข้อเท็จจริงด้านกายภาพและสภาพแวดล้อมของพื้นที่โครงการ ตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงยังไม่เพียงพอที่จะช่วยแก้ปัญหาจราจรหรือลดผลกระทบด้านจราจรจากการพัฒนาโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะให้ออกกฎกระทรวงตามมาตรา 8 (9) ออกตามความใน พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในแนวคิดเชิงสมรรถนะ (Performance-Based) แทนแบบเดิมที่ใช้แนวคิดเชิงบังคับ (Prescriptive) โดยมีหลักการกว้างๆ ดังต่อไปนี้

- อาคารที่มีแนวเขตที่ดิน แปลงที่ขออนุญาตก่อสร้างอยู่ห่างจากทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะทางที่วัดตามแนวทางเดินน้อยกว่า 200 เมตร ไม่ต้องจัดให้มีที่จอดรถก็ได้
- ให้กำหนดพื้นที่ความหนาแน่นของจราจรแบ่งออกเป็น 3พื้นที่ เช่น พื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก พื้นที่การจราจรหนาแน่นปานกลาง พื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย ตามพื้นที่ที่มีการกำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อย ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมของแต่ละชุมชน โดยอาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป อาคารจอดรถ และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก และอาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 300คันขึ้นไป อาคารจอดรถ และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 6,000 ตารางเมตรขึ้นไปที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นปานกลางหรือพื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย ต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อยื่นประกอบในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างอาคารของเจ้าพนักงานท้องถิ่น เว้นแต่อาคารที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาผลกระทบการจราจรไว้แล้ว

- ให้การกำหนดอาคารประเภทควบคุมการใช้ตามมาตรา 32 (2) อาคารสาธารณะ อาคารอยู่อาศัยรวม และตึกแถวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด และหอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก ที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ต้องจัดทำที่จอดรถอยู่ในบริเวณของอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 คัน
- อาคารใดจัดให้มีพื้นที่จอดรถตั้งแต่ 50 คัน ขึ้นไป และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป หรือลานที่จัดที่จอดรถตั้งแต่ 50 คัน ขึ้นไป ปากทางเข้าออกที่อยู่ติดทางสาธารณะถึงแนวอาคารนั้นต้องอยู่ห่างกันไม่น้อยกว่า 12 เมตร และต้องคำนึงถึงขนาดความกว้างของถนนสาธารณะ วิธีการเดินรถเป็นชนิดรถแล่นทางเดียวหรือรถแล่นสวนทางกัน โดยการจำกัดจำนวนที่จอดรถในแต่ละช่วงให้ผันแปรตามลักษณะของทางสาธารณะ หากจำนวนรถหรือพื้นที่จอดรถของอาคารที่จะก่อสร้างมีมากกว่าที่ทางสาธารณะจะรับได้ ก็จะต้องลดจำนวนที่จอดรถหรือพื้นที่จอดรถของอาคารจอดรถให้ลดน้อยลง
- ผู้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลวิเคราะห์จราจร ควรให้สถาบันอุดมศึกษาของรัฐหรือเอกชนที่เปิดสอนหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่งหรือเทียบเท่า หรือนิติบุคคลตามกฎหมายไทย ซึ่งรายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวของนิติบุคคลต้องมีผู้สำเร็จการศึกษาอย่างต่ำในระดับอุดมศึกษา วิชาวิศวกรรมโยธา สาขาการจราจรหรือขนส่ง และเป็นผู้ได้รับบัตรอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร สาขาวิศวกรรมโยธา ระดับวุฒิวิศวกร จำนวนอย่างน้อยสองคนลงนามรับรองเพื่อให้ราชการส่วนท้องถิ่นใช้ประกอบการพิจารณาออกใบอนุญาตการก่อสร้างอาคาร
- ความสำคัญของรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจร คือ การนำเสนอแนะที่เกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขระบบการจราจรที่มีทั้งภายในพื้นที่โครงการก่อสร้างอาคาร โดยเจ้าพนักงานท้องถิ่นต้องตรวจพิจารณาแบบแปลนแผนผังระบบจราจรให้ตรงตามข้อเสนอแนะดังกล่าวก่อนที่จะออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารเท่านั้น ส่วนข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับระบบจราจรรอบนอกพื้นที่โครงการก่อสร้างอาคาร เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีหน้าที่โดยตรงที่ต้องนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไข หรือแจ้งให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร เนื่องจากส่วนราชการท้องถิ่นหรือรัฐได้เก็บภาษีทางตรงหรือทางอ้อมต่างๆจากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว
- ราชการส่วนท้องถิ่นสามารถออกข้อบัญญัติท้องถิ่นโดยอาศัยมาตรา 9 วรรคสอง มาตรา 8 (9) และมาตรา 8 (10) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งให้เป็นบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง อาคารบางชนิดหรือบางประเภทที่มีขนาดอาคารที่ต้องจัดให้มีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ เกินกว่าที่กำหนด หรือที่ไม่ได้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจรได้ แต่จะออกข้อบัญญัติท้องถิ่นโดยอาศัยกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการด้านจราจร ผู้มีสิทธิวิเคราะห์การจราจร หรือเรื่องที่มีกำหนดในมาตรา 8 (1) ถึง (16) ไม่ได้

4.7 การจัดทำคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาในส่วนต่างๆ มาจัดทำคู่มือ (Guideline) การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย ที่มีเนื้อหาของเอกสาร (Content) และรูปแบบของเอกสาร (Format) ที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งจากการทบทวนคู่มือของประเทศที่มีมาตรฐานการดำเนินงานด้านการจราจรสูง 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปอเมริกาเหนือ) ประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป) และประเทศญี่ปุ่น (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย) สรุปได้ว่า เนื้อหาของคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของประเทศไทย ควรประกอบไปด้วยเนื้อหาต่างๆ 9 บท ดังต่อไปนี้

(1) บทนำ (Introduction)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอหลักการและเหตุผลของคู่มือ วัตถุประสงค์ในการจัดทำคู่มือ ขอบเขตของเนื้อหาของคู่มือ ตลอดจนเป้าหมายของการจัดทำคู่มือ รวมทั้ง นำเสนอภาพรวมของคู่มือทั้งหมดเพื่อให้ผู้อ่านเห็นโครงสร้างของคู่มือทั้งหมดเพื่อประโยชน์ในการอ้างอิงและนำไปใช้

(2) ลักษณะโครงการที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Type and Scale of Project)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับลักษณะโครงการที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร รวมทั้งแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพราะ การพัฒนาโครงการประเภทต่างๆ ขนาดต่างๆ และในพื้นที่ต่างๆ (พื้นที่ในเขตเมืองและพื้นที่นอกเขตเมือง) อาจจะทำให้เกิดผลกระทบด้านจราจรที่แตกต่างกัน จึงมีความจำเป็นในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่แตกต่างกัน เนื้อหาในบทนี้จึงได้กล่าวถึง ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ซึ่งผลจากการประชุมหารือกับผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน สรุปได้ว่า เสนอให้ใช้ลักษณะโครงการฯ ตามที่ได้มีการบังคับใช้ของข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจราจรในปัจจุบัน

(3) ขั้นตอนการอนุมัติโครงการ (Approval Procedure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับการอนุมัติเห็นชอบผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ ดังนั้นผู้จัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจรของโครงการและผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุมัติโครงการ ควรมีความเข้าใจถึงภาพรวมของการขออนุมัติโครงการ รวมทั้ง ความเกี่ยวข้องของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการและการขออนุมัติโครงการ

(4) ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Scope)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่เหมาะสม ทั้งนี้เพราะการกำหนดขอบเขตการศึกษาที่มากเกินไปจะส่งผลถึงงบประมาณและเวลาที่จะต้องสูญเสียไปในการศึกษาโดยไม่จำเป็น ในทางตรงกันข้ามหากขอบเขตการศึกษาที่ดังกล่าว ถูกกำหนดไว้น้อยเกินไป ก็จะทำให้ผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการไม่ทำให้สามารถลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้หรือผลการศึกษาทำให้เกิดประโยชน์ในการจัดทำน้อย ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จึง

ได้กล่าวถึงหลักการและแนวทางในการกำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่เหมาะสม โดยมุ่งเน้นให้ผู้อ่านสามารถนำหลักการและแนวทางดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ได้กับโครงการที่ต้องการการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

(5) ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Study Procedure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ทั้งนี้เพื่อให้การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการฯ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จึงได้นำเสนอขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่ผู้ทำการศึกษาจำเป็นต้องดำเนินการในการศึกษา ซึ่งได้แก่ การรวบรวมข้อมูลโครงการ การสำรวจพื้นที่ศึกษา การกำหนดของการศึกษา การสำรวจข้อมูลจราจรที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร และการนำเสนอแนวทางการป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบด้านจราจร

(6) แนวทางการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Methodology)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรซึ่งประกอบด้วยดำเนินการ 2 ส่วน คือ การตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านจราจรด้วยรายการ (Check List) ผลกระทบด้านจราจรที่จัดทำขึ้นในโครงการฯ นี้ และการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรด้วยหลักการวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เช่น การศึกษาปริมาณจราจรที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ และการศึกษาระดับการให้บริการของถนนและทางแยก เป็นต้น

(7) แนวทางการลดผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ (Counter-Measure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอ แนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหารถจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ทางผู้ศึกษาจะต้องนำเสนอวิธีการแก้ไขหลังจากดำเนินการศึกษาและตรวจสอบผลกระทบต่างๆที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยเนื้อหาในบทนี้จะนำเสนอแนวทางออกเป็น 3 ประเด็นด้วยกันได้แก่ แนวทางการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร และตัวอย่างมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบด้านการจราจร

(8) แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (Reporting)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับแนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร ซึ่งผลจากการศึกษาเสนอว่า รายงานผลกระทบด้านจราจรของโครงการฯ ควรประกอบเนื้อหาที่สำคัญ 6 ส่วน คือ (1) บทนำ (2) รายละเอียดโครงการ (3) สภาพแวดล้อมของโครงการในปัจจุบัน (4) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ (5) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านจราจรจากโครงการ และ (6) มาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบด้านจราจรของโครงการ

(9) ตัวอย่างการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอตัวอย่างการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้อ้างอิงเห็นภาพรวมการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ และมีความเข้าใจหรือแนวทางในการนำศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ ตามที่ได้นำเสนอไว้ในคู่มือฉบับนี้

(10) ภาคผนวก ก รายการตรวจสอบ (Check List) ผลกระทบด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนา

เนื้อหาในส่วนนี้เป็นการนำเสนอ รายการตรวจสอบผลกระทบด้านจราจร (List of Traffic Impact) ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่างๆ ซึ่งผู้ศึกษาผลกระทบด้านจราจรสามารถนำไปใช้ในขั้นตอนการตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา

บทที่ 5

งานให้การสนับสนุน
การแก้ไขปัญหาคาจรเร่งด่วน

บทที่ 5 งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

5.1 หลักการและเหตุผล

เนื่องจากในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีพื้นที่และบริเวณต่าง ๆ ที่ยังคงมีสภาพปัญหาทางการจราจรและด้านการขนส่ง และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกำลังดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงและแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่สามารถครอบคลุมทุกปัญหาและทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร และเพื่อให้การแก้ปัญหาระยะยาวเกิดผลทันต่อความจำเป็นเร่งด่วนจึงจัดเตรียมงานในส่วนนี้เพื่อให้การสนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนที่มีความต้องการร้องขอทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องที่ต้องการข้อเสนอแนะและการสนับสนุนทางด้านเทคนิค เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วน

นอกจากนี้ ยังอาจมีความจำเป็นที่ต้องให้การสนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน แก่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหัวหน้าส่วนราชการและทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งมีผู้อำนวยการเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ ของคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งอาจมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องการสนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

5.2 ภาพรวมงานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

ภายใต้งานการให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนนี้ ที่ปรึกษาได้ให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. เพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาไปปฏิบัติ เพื่อนำไปสู่บรรเทาปัญหาระยะเร่งด่วนและขนส่งที่เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วน และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดย สนข. ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 10 โครงการ คือ

- (1) แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์
- (2) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว
- (3) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าว

- (4) แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง
- (5) การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร
- (6) การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี
- (7) การปรับปรุงข้อกำหนดในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร
- (8) การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า
- (9) การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.
- (10) การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

โดยมีผลการดำเนินงาน สรุปได้ดังนี้

5.3 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีก์ เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์

5.3.1 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้จัดทำขึ้นเพื่อตรวจสอบปัญหาจราจรและจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีก์ เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์ อันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการโครงการดังกล่าว

5.3.2 สภาพปัญหา

ผลการศึกษาสภาพปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีก์ เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์ สรุปได้ดังนี้

- (1) ภาพรวมปัญหาจราจรอันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการของโครงการ ประกอบด้วย
 - ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ
 - ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ
 - ผลกระทบทางด้านคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Quality of Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ
- (2) ปัญหาจราจรที่มีความรุนแรงและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 11 ปัญหา ดังนี้
 - ปัญหาที่เกิดจากการเดินข้ามถนน
 - ปัญหาตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารประจำทางกีดขวางการจราจร
 - ปัญหาการหยุดรับส่งของรถรับจ้างสาธารณะกีดขวางการจราจร

- ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากโครงการกีดขวางการจราจร
- ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากโครงการของรถบัสเข้าหามาคัน
- ปัญหาการจราจรติดขัดจากแถวคอยภายในโครงการเนื่องจากจุดออกบัตรจอดรถ
- ปัญหาการจราจรติดขัดจากแถวคอยภายในโครงการเนื่องจากจำนวนที่จอดรถของโครงการไม่เพียงพอต่อความต้องการ
- ปัญหาการขัดแย้งระหว่างรถที่เลี้ยวเข้าและออกจากโครงการกับคนเดินเท้าตามแนวนอน
- ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากซอยเจริญกรุง 93
- ปัญหาการให้บริการเรือโดยสารของโครงการฯ
- ปัญหาพฤติกรรมรถขี่ไม่ปลอดภัย

5.3.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากการศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์ ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการแก้ปัญหารถจราจรบริเวณโครงการ รวมทั้งสิ้น 11 แนวทาง สรุปได้ดังนี้

- กำหนดให้มีการทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง “เส้นทแยงมุมห้ามหยุดรถ” บริเวณหน้าทางเข้าซอยเจริญกรุง 89/1 ซอยเจริญกรุง 93 ซอยเจริญกรุง 99 และซอยเจริญกรุง 74/2
- ย้ายตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- จัดให้มีช่องทางเฉพาะเพื่อการหยุดรับส่งของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
- ปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดออกบัตรจอดรถ
- แนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดจากการสัญจรของรถเข้าหามาคัน
- แนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดจากการเดินข้ามถนน
- การเดินรถรับส่งผู้มาใช้บริการของโครงการ (Shuttle Bus)
- ปรับปรุงการให้บริการเรือโดยสารของโครงการ
- ปรับปรุงการจัดการที่จอดรถของโครงการ
- ปรับปรุงการจัดการด้านความปลอดภัยของคนเดินเท้าตามแนวนอนที่ทางเข้าและทางออกของโครงการ
- แนวทางการแก้ปัญหาพฤติกรรมรถขี่และการข้ามถนนไม่ปลอดภัย

5.4 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษ สวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว

5.4.1 วัตถุประสงค์

เพื่อทำการศึกษาสภาพปัญหาการใช้งานของระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสติดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว พร้อมทั้งสภาพปัญหาจากการเปิดใช้ช่องทางในปัจจุบัน และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพให้ระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสติดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

5.4.2 สภาพปัญหา

ผลการศึกษาสภาพปัญหาจราจร ที่เกิดจากการเปิดใช้ช่องทางพิเศษเพื่อให้รถวิ่งสวนกระแสจราจร ในช่วงเร่งด่วนเช้าช่วงเวลาประมาณ 06.30-08.30 น. บนถนนลาดพร้าว สามารถสรุปได้ดังนี้

- ปัญหาจากการวิ่งตัดกระแสจราจรเพื่อเข้า-ออก ซอยบนช่องทางพิเศษ เช่น บริเวณซอยลาดพร้าว 25, 61, 71, 85, 87, 101 และ 103 ที่มักจะมีการที่ออกมาจากซอยวิ่งตัดกระแสจราจร ในทิศทางขาออก ทั้ง 2 ช่องจราจรเพื่อเข้าสู่ช่องทางพิเศษ เป็นต้น
- ปัญหาที่เกิดจากการกลับรถ โดยต้องวิ่งตัดกับกระแสจราจรในช่องทางพิเศษ เช่น บริเวณซอยลาดพร้าว 61, 71, 87, 101 และ 103 เป็นต้น
- ปัญหาที่เกิดจากการเปลี่ยนช่องทางของผู้ขับขี่ ที่ต้องการเลี้ยวเข้าซอยในบางช่วงถนนลาดพร้าว
- ปัญหาที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น จอดรถข้างทางเพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณป้ายหยุดรถประจำทาง เกาะกลาง เป็นต้น
- ปัญหาอื่นๆ จากการใช้ช่องทางพิเศษบนถนนลาดพร้าว ได้แก่ ทางข้ามสำหรับคนเดินเท้าในบางจุดไม่มีป้ายเตือนให้ระวังรถวิ่งสวน ทำให้บ่อยครั้งที่คนข้ามถนนถูกรถเฉี่ยวชน และปัญหาของสัญญาณไฟบ่งบอกทิศทางวิ่งสวนกระแสจราจรไม่ชัดเจน เช่น ในหลายๆ จุดสัญญาณไฟจะมีอุปสรรคในการมองเห็นเนื่องจากถูกบดบังด้วยต้นไม้ และในบางจุดสัญญาณไฟเสียไม่สามารถใช้งานได้

5.4.3 แนวทางการแก้ปัญหา

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหา และการทบทวนแนวคิดในการจัดการช่องจราจร แบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible lane) ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว ได้ดังนี้

(1) แนวเส้นทางและช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเปิดช่องทางพิเศษให้รถวิ่งสวนกระแสจราจร

เสนอให้ยังคงมีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วน เริ่มตั้งแต่บริเวณซอยลาดพร้าว 138 ไปจนถึงบริเวณแยกรัชดา/ลาดพร้าว ในช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเวลา 06.00-07.00 น. จะเปิดใช้ช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางเท่านั้น (Exclusive Lane) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้การให้บริการของรถโดยสารฯ ทางด้านความเร็วของการให้บริการสูงขึ้น
- ช่วงเวลา 07.00-08.00 น. จะอนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาวิ่งร่วมในช่องทางพิเศษร่วมกับรถโดยสารประจำทาง
- ช่วงเวลา 08.00-08.30 น. จะยังคงมีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษเฉพาะช่วงลาดพร้าว 41 (ซอยภาวนา) – แยกรัชดา-ลาดพร้าว เท่านั้น เพื่อใช้สำหรับเลี่ยงขวาเท่านั้น

นอกจากนี้ยังเสนอให้มีการเพิ่มจำนวนและความถี่ของสายรถโดยสารประจำทางในช่องทางพิเศษให้มากขึ้น เพื่อช่วยระบายรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องเดินรถประจำทางชิดทางเท้า อีกทั้งยังสอดคล้องและสนับสนุนกับแนวทางที่ทางที่ปรึกษาได้มีการเสนอให้เปิดใช้ช่องทางพิเศษสำหรับเดินรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะในช่วงเวลา 06.00-07.00 น.

อนึ่งรถโดยสารประจำทางที่อาจจะพิจารณาให้เข้ามาวิ่งในช่องทางพิเศษ ได้แก่ รถปรับอากาศ สาย 8, 92, 517, 528, 545, 73 ก. เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะให้เดินทางได้หลายเส้นทาง และเป็นการสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบรถสาธารณะ

(2) การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดและปิดช่องทางพิเศษ

เสนอให้มีการพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดและปิดช่องทางพิเศษเพื่อช่วยให้การเปิดใช้ช่องทางมีประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้งยังเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญในเส้นทาง โดยการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน ประกอบด้วย

- การปรับปรุงป้ายจราจรที่บ่งบอกช่องทางพิเศษ ทั้งในทิศทางขาเข้า และขาออก ในปัจจุบันที่มีตัวอักษรเลือนราง ไม่ชัดเจน และป้ายที่ถูกบดบังด้วยต้นไม้ซึ่งส่งผลต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่
- การปรับปรุงสัญญาณไฟเพื่อบ่งบอกทิศทางในการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ อาทิ สัญญาณไฟบางตำแหน่งเสียไม่สามารถใช้งานได้ หรือมีต้นไม้มาบดบังเสาสัญญาณไฟ ทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นไม่ชัดเจน
- การเพิ่มป้ายเตือนก่อนที่จะถึงจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดที่มีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ
- การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายบอกสายรถประจำทางบริเวณจุดรับส่งผู้โดยสาร

(3) การเสนอแนวทางการบริหารจัดการโดยการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ปัจจัยสำคัญในช่วงการเปิดใช้ช่องทางพิเศษให้รถวิ่งสวนกระแสจราจรให้มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงแรกของการเปิดให้บริการ คือ การควบคุมและอำนวยความสะดวกการจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรถือว่ามีส่วนสำคัญอย่างมากในการควบคุมและบริหารจัดการการจราจรและบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรในการเปิดช่องทางพิเศษ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยควบคุม และบริหารจัดการจราจรในบริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถที่สำคัญ เช่น บริเวณซอยลาดพร้าว 35, 41, 53, 64, 112, 122 และ 101 เป็นต้น เพื่อควบคุมและบริหารจัดการการจราจรและบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรในการเปิดช่องทางพิเศษ

5.5 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) บนถนนลาดพร้าว

5.5.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการศึกษา มีดังนี้

- (1) ศึกษาลักษณะการให้บริการและปัญหาการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า บนถนนลาดพร้าว
- (2) เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางในช่องทางเดินรถประจำทางชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าว

5.5.2 สภาพปัญหา

ผลการศึกษาสภาพปัญหาจราจร ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง บนถนนลาดพร้าว สามารถสรุปได้ดังนี้

- ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อความเร็วในการเดินทางของรถโดยสารประจำทาง โดยจะพบว่าความเร็วในการเดินทางจะลดลงในช่วงเวลา 07.00 น.เป็นต้นไป เนื่องจากมีปริมาณรถเข้ามาใช้ช่องทางนี้กันมากขึ้น
- เกิดการติดกันกับรถยนต์ส่วนบุคคลที่เลี้ยวเข้า-ออก จากซอย ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางเป็นอย่างมาก เนื่องจากถนนลาดพร้าวมีซอยเลี้ยวเข้า-ออก จำนวนมาก ทำให้รถในช่องทางซ้ายสุดต้องหยุดชะงักหรือต้องชะลอตัว จนบางครั้งเกิดเป็นแถวคอย
- มีรถประเภทอื่นๆ เข้ามาใช้ในช่องทางรถโดยสารประจำทาง (ช่องทางซ้ายสุด) เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล, รถตู้ และรถแท็กซี่
- ปัญหาการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารของรถแท็กซี่ หรือรถตู้สาธารณะ
- พฤติกรรมของผู้ขับรถโดยสารประจำทาง

5.5.3 แนวทางการแก้ปัญหา

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจร และการทบทวนแนวคิดในการเปิดใช้ช่องทางเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง ที่ปรึกษาได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเปิดช่องทางเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง บนถนนลาดพร้าวในปัจจุบัน ดังนี้

- ช่วงเวลาในการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า จะดำเนินการให้สอดคล้องกันกับช่วงเวลาการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางสวนกระแสชิดเกาะกลาง (06.00-07.00 น.)

- ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการเปิดช่องทางเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทางในช่องซ้ายสุด (ชิดทางเท้า) บนถนนลาดพร้าว ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ต่อเนื่องจากการวิ่งชิดเกาะกลาง โดยจะเพิ่มมาตรการในการกวดขันการใช้ช่องทางอย่างเต็มรูปแบบ
- ทั้งนี้จากผลการศึกษาความเร็วเฉลี่ยของรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า พบว่า ระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเปิดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ช่องจราจรซ้ายสุด) คือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ตั้งแต่ 07.00 – 08.00 น. เนื่องจากก่อนช่วงเวลาดังกล่าวรถโดยสารประจำทางสามารถรักษาความเร็วในการขับได้ แต่หลังจากเวลา 07.00 น. ความเร็วในการวิ่งในกระแสจราจรของรถโดยสารประจำทางลดลงอย่างมาก เนื่องจากมีรถประเภทอื่นเข้ามาใช้ช่องทางเป็นจำนวนมาก หากมีการกำหนดให้ ช่องทางดังกล่าวเป็นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางเพียงประเภทเดียว จะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการเดินรถโดยสารประจำทางมากขึ้น
- ประเภทของรถสาธารณะที่สามารถเข้ามาวิ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ รถโดยสารสาธารณะของ ขสมก. (ทั้ง 20 สายทาง) และรถตู้โดยสารสาธารณะ เท่านั้น สำหรับรถแท็กซี่ ที่ปรึกษาเห็นว่าสามารถที่จะเข้ามาจอดเพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสารได้เท่านั้น โดยไม่มีการจอดรอรับผู้โดยสาร
- สำหรับมาตรการในการควบคุมพฤติกรรมรถสาธารณะ เช่น คนขับรถโดยสารประจำทางที่ไม่ขับในช่องทาง หรือคนขับรถแท็กซี่ที่มีการเข้ามาใช้ในช่องทางดังกล่าวโดยการชะลอ/จอดรอรับผู้โดยสารนั้น ที่ปรึกษาเห็นว่าควรนำระบบ ITS (Intelligent Transport Systems) เข้ามาบังคับใช้ เช่น การติดตั้ง Sensor หรือกล้องตรวจจับพฤติกรรมรถสาธารณะ พร้อมดำเนินการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนต่อไป โดยรูปแบบการติดตั้งอาจจะติดบริเวณโครงสร้างของเสาหลักที่มีอยู่เดิม และ/ หรือทำการติดตั้งบนรถโดยสารประจำทาง
- ที่ปรึกษาเสนอให้ทำการพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจะทำให้การเปิดใช้ช่องทางมีประสิทธิภาพสูงสุด ลดการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน อาทิ ป้ายจราจรแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบริเวณจุดเริ่มต้น-สิ้นสุด ช่องทาง ป้ายจราจรเพื่อเตือนการละเมิดในการใช้ช่องทาง เครื่องหมายช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง ป้ายบ่งบอกจุดรับส่งผู้โดยสาร เป็นต้น
- ที่ปรึกษาเสนอให้มีการตีเส้นจราจรเป็นเส้นประสีขาวเพื่อแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่มในช่วงระหว่างซอยลาดพร้าว 56 ไปจนถึงแยกบางกะปิ เนื่องจากปัจจุบันจุดเริ่มต้นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางที่มีการตีเส้นจราจรจะเริ่มบริเวณซอยลาดพร้าว 54/1 และสิ้นสุดที่ซอยลาดพร้าว 4
- อย่างไรก็ตามในอนาคตถ้าหากยกระดับการให้บริการของรถโดยสารประจำทางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากความเร็วในการเดินทางเร็วขึ้น และมีผู้โดยสารหันมาใช้รถโดยสารประจำทางกันมากขึ้น ทางที่ปรึกษาเสนอให้มีการพิจารณาปรับขยายช่วงเวลาการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าเพิ่มขึ้นได้ตามความเหมาะสม โดยอาจพิจารณาเปิดตั้งแต่ 07.00 ถึง 09.00 น. เนื่องจากยังเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

5.6 แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง

5.6.1 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำคู่มือฯ ที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง โดยทำการทบทวนแนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยและของต่างประเทศ พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทางที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนถนน ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจและสามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.6.2 ผลการศึกษา

จากการศึกษาเพื่อจัดทำคู่มือ แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง ที่ปรึกษาสรุปสาระสำคัญในคู่มือได้ดังนี้

(1) สถานการณ์ปัญหาป้ายโฆษณาออกอาคารในประเทศไทย

ป้ายโฆษณาออกอาคาร ที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็กทั้งแบบติดตั้งชั่วคราวและถาวร สามารถพบเห็นได้จำนวนมากตลอดแนวเส้นทางคมนาคม แหล่งชุมชนเมือง เขตเทศบาล ย่านธุรกิจ โดยผู้ขออนุญาตติดตั้งป้ายส่วนใหญ่ มักจะพิจารณาประเด็นด้านรูปแบบการแสดงผลบนป้าย ที่ให้ลักษณะสะดุดตาและดึงดูดความสนใจของผู้ใช้ทาง จนทำให้บางพื้นที่มีความหนาแน่นของป้ายมากเกินไป ตำแหน่งติดตั้งบดบังภูมิทัศน์ บดบังทัศนวิสัยในการจราจร ละเลยความปลอดภัยในการติดตั้งป้าย การใช้สัญลักษณ์ ภาพ ข้อความที่มีเนื้อหาไม่เหมาะสม ปัญหาดังที่กล่าวข้างต้น ถือเป็นสาเหตุของความไม่เป็นระเบียบข้างทางซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความน่าสนใจของภูมิทัศน์โดยรวม และอาจทำให้ผู้ขับขี่สับสนจนเกิดอุบัติเหตุได้

(2) สรุปหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยของป้ายโฆษณาออกอาคารในต่างประเทศ

จากการศึกษาข้อกำหนดและคู่มือแนะนำการติดตั้งป้ายโฆษณาออกอาคารในต่างประเทศ ทั้งจากประเทศออสเตรเลีย ประเทศในทวีปยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่นพบว่า ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาในการติดตั้งประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก คือ 1) ลักษณะพื้นที่ติดตั้ง 2) ลักษณะทั่วไปของป้าย 3) ความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ใช้ทาง และ 4) การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย ทั้งนี้ในบางประเทศยังมีการนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาใช้ในการประกอบการพิจารณาเพื่อเลือกตำแหน่งที่เหมาะสมในการติดตั้งป้าย และเมื่อดำเนินการติดตั้งป้ายแล้วเสร็จ จะต้องเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยนับจากวันติดตั้ง เพื่อประโยชน์ในการประเมินผล

(3) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับป้ายโฆษณาออกอากาศในประเทศไทย

ประเด็นหลักที่ควรพิจารณาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ และเพื่อตรวจสอบความเหมาะสมและความปลอดภัยของป้ายโฆษณาออกอากาศในประเทศไทยประกอบด้วย 4 ประเด็นดังนี้

- การจัดระเบียบป้ายโฆษณาออกอากาศ

เมื่อมีผู้ขออนุญาตติดตั้งป้าย ผู้ขออนุญาตจะต้องขอรับเอกสารรายการตรวจสอบ และทำการตรวจสอบข้อมูลที่อยู่ในเอกสารให้ครบถ้วน เพื่อยืนยันประกอบการพิจารณาขออนุญาต โดยมีรายการตรวจสอบ 2 ส่วน คือ ลักษณะพื้นที่ติดตั้ง และลักษณะทั่วไปของป้าย

- การตรวจสอบความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน

ที่ปรึกษาเสนอให้ควรมีการเพิ่มรายละเอียดบางข้อพิจารณาลงในรายการตรวจสอบ ก่อนยื่นขออนุญาตเพื่อติดตั้งป้าย ควบคู่กับการตรวจสอบด้านลักษณะพื้นที่ติดตั้งและลักษณะทั่วไปของป้าย เช่น เป็นอุปสรรคต่อการมองเห็นสภาพถนน หรือภูมิทัศน์รอบข้างหรือไม่ และลดประสิทธิภาพอุปกรณ์ควบคุมการจราจรหรือไม่ เป็นต้น

- การตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย

การตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ป้ายมีความมั่นคงและปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองได้กำหนดขอบเขตของการตรวจสอบและช่วงเวลาในการตรวจสอบไว้ อย่างชัดเจน สำหรับแผนงานตรวจสอบจะแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ การตรวจสอบประจำปี และการตรวจสอบใหญ่ ทุก 5 ปี โดยให้ทำการตรวจสอบตัวป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย 3 ประเด็น คือ ความมั่นคงแข็งแรง ระบบ และอุปกรณ์ประกอบป้าย และระบบโครงสร้าง

- แนวทางการปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย

ผลการศึกษา พบว่า ในต่างประเทศจะมีพระราชบัญญัติที่ระบุว่า หากพบว่า การโฆษณาเนื้อหาข้อความที่ไม่เหมาะสมขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรม จะให้อำนาจแก่อนุญาตผู้รับผิดชอบในการรื้อย้ายป้ายดังกล่าว โดยเรียกเก็บค่าดำเนินการย้อนหลังกับผู้ขออนุญาต และถือว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่ระบุในสัญญาเป็นโมฆะ สำหรับการจดทะเบียนป้ายโฆษณา จะมีการกำหนดอายุสัญญาป้ายไว้อย่างชัดเจน โดยเมื่อครบกำหนดเวลาตามเงื่อนไขในสัญญา ต้องมีการยื่นขอต่ออายุใหม่ (ส่วนใหญ่จะอยู่ที่ 5 ปี) กล่าวโดยสรุป การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายควรกำหนดเงื่อนไขการยกเลิกสัญญาได้อย่างชัดเจน เมื่อพบว่า ผู้ขออนุญาตกระทำการใด ๆ ที่ขัดต่อหลักกฎหมาย ศีลธรรมหรือความปลอดภัย

5.7 การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร

5.7.1 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร ในกรณีที่นำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร โดยมีขอบเขตของการศึกษาดังนี้

- (1) ทบทวนแนวคิดและหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร
- (2) ทดสอบประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร
- (3) สอบถามความคิดเห็นจากผู้บริหารโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการนำมาตรการเหลื่อมเวลาดำเนินการ และประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด

5.7.2 สภาพปัญหา

กรุงเทพมหานครกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขแต่เนิ่น ๆ ก็ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ปัจจุบันการแก้ปัญหาด้านการจราจรประกอบไปด้วยหลายวิธี วิธีการหนึ่งที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนในการดำเนินการต่ำ คือ การจัดการบริหารความต้องการเดินทาง (Demand Management) ให้อยู่ในระดับที่โครงข่ายถนนสามารถรองรับการสัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วย หลายวิธีเช่นเดียวกัน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินการศึกษาตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ต้องการศึกษาประโยชน์และประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นวิธีการจัดการบริหารความต้องการเดินทางรูปแบบหนึ่ง ในกรณีที่นำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ด้วยแนวคิดที่ว่า การเดินทางไปและกลับโรงเรียนที่มีปริมาณมากพร้อมกันในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาแนวทางการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชน และเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายการจราจรเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนต่อไป

5.7.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากการศึกษา การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร ในกรณีที่น่ามาตรการดังกล่าว มาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ที่ปรึกษาสรุปผลการศึกษาดังนี้

(1) ลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ที่ปรึกษาได้ผลการศึกษาลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3 ลักษณะ คือ (1) ผลการศึกษาโดยภาพรวมทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร (2) ผลการศึกษภายในพื้นที่ด้านในของกรุงเทพมหานครที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่พบปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรง และ (3) ผลการศึกษภายในพื้นที่ที่มีโรงเรียนสำคัญจำนวนมาก คือ กลุ่มโรงเรียนสำคัญในพื้นที่ถนนสามเสน

(2) ประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนจากการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน

ที่ปรึกษาได้แบ่งการวิเคราะห์ประสิทธิภาพตามนโยบายทดสอบต่างๆ ผลการศึกษาพบว่า (1) กรณี ปิดภาคเรียน การศึกษา จะทำให้ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดลดลงประมาณ ร้อยละ 10 (2) กรณี กำหนดให้ปริมาณการเดินทางในวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน (HBE) ลดลงร้อยละ 10 จะทำให้ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดลดลงประมาณ ร้อยละ 1 และ (3) กรณี กำหนดให้ปริมาณการเดินทางในวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน (HBE) ลดลงร้อยละ 20 จะทำให้ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดลดลงประมาณ ร้อยละ 2

(3) ความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียน

- ความเป็นไปได้ในการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาดำเนินการ

ผลการศึกษา พบว่า ผู้บริหารโรงเรียนมีความคิดที่สอดคล้องกัน คือ การนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้ จะส่งผลกระทบทางลบเป็นวงกว้างต่อนักเรียนและผู้ปกครอง และจะทำให้เกิดอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของครูและเจ้าหน้าที่ของโรงเรียน รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโรงเรียน

- ประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด

ผลการศึกษา พบว่า ผู้บริหารโรงเรียนมีความคิดที่สอดคล้องกัน คือ การนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้น่าจะช่วยลดความรุนแรงของปัญหาการจราจรได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นบนถนนสายหลักบริเวณโดยรอบโรงเรียนมีความรุนแรงและมีเวลาของผลกระทบที่เกิดขึ้นค่อนข้างยาวนาน

(4) ปัญหาการจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่จากการสอบถามตำรวจจราจร

ที่ปรึกษาได้สอบถามปัญหาการจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่ จากตำรวจจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบโรงเรียนที่ใช้เป็นกรณีศึกษา รวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ (1) สน. หัวหมาก (2) สน. ลุมพินี (3) สน. ทองหล่อ (4) สน. พระราชวัง และ (5) สน. บุปผาราม พบว่า สามารถจำแนกปัญหาการจราจรติดขัดตามพื้นที่ที่ใช้แบ่งกลุ่มโรงเรียนที่เป็นกรณีศึกษาออกเป็น 4 พื้นที่ คือ (1) พื้นที่ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) (2) พื้นที่ถนนรามคำแหง (หัวหมาก) (3) พื้นที่ถนนอโศกมนตรี และ (4) พื้นที่โดยรอบสะพานพุทธฯ

(5) ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียน**- ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาการจราจรติดขัดในระดับโรงเรียน**

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการลดปัญหาการจราจรติดขัดในระดับโรงเรียนรวม 10 แนวทาง เช่น การปรับปรุงพื้นที่ถนนทางเข้าโรงเรียนให้มีความกว้างและมีรัศมีวงเลี้ยวเพียงพอให้กับรถที่เลี้ยวเข้าออก การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่อาสาจราจรประจำจุดบริเวณหน้าโรงเรียน และการรณรงค์ให้ความรู้และกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ เป็นต้น

- ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาการจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการลดปัญหาการจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่ โดยจำแนกแนวทางการลดปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าวออกเป็นพื้นที่ตามกลุ่มโรงเรียนที่เป็นกรณีศึกษา เช่น การปรับปรุงการบริหารจัดการจราจรของตำรวจจราจรสำหรับถนนพื้นที่ใกล้เคียงโรงเรียน และการปรับปรุงขยายเส้นทางถนนยกระดับบางจุดเพื่อให้สามารถระบายรถอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วมากขึ้น เป็นต้น

5.8 การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมินบุรี

5.8.1 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณย่านมินบุรีซึ่งเป็นบริเวณโดยรอบพื้นที่สำคัญ คือ ตลาดมินบุรีที่ตั้งอยู่บนถนนสีหบุรานุกิจ ซึ่งเป็นถนนสายรองเชื่อมกับถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ที่เป็นถนนสายหลัก นอกจากนี้ โครงข่ายโดยรอบพื้นที่ยังเชื่อมโยงกับถนนเส้นอื่นได้อีก คือ ถนนเสรีไทย ถนนรามคำแหง ถนนร่มเกล้า และถนนหทัยราษฎร์ ซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันนั้น ยังมีพื้นที่อริยทรัพย์ที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร 2 และห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส สาขามินบุรี

5.8.2 สภาพปัญหา

ที่ปรึกษาได้สำรวจสภาพปัญหาจราจรติดขัดโดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งพบว่ามีจุดที่มีปัญหาที่สำคัญ 5 จุด ดังนี้

(1) จุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ๊กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2

สภาพปัญหาบริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ๊กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2 จะเป็นช่วงถนนก่อนที่จะถึงปากทางเข้าตลาดนัดสวนจตุจักร 2 โดยจะพบปัญหามีรถมาจอดบนผิวจราจรตลอดทั้งแนวของถนนจนสูญเสียผิวจราจรไป 1 ช่องทาง โดยพบว่ารถที่มีจอดนั้นมีทั้งรถยนต์ส่วนตัว รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ ซึ่งพบว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้นจะมีรถมาจอดกีดขวางที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าส่งที่ป้ายได้จึงสูญเสีย ไปอีก 1 ช่องจราจร

(2) จุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

สภาพปัญหาบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11 พบปัญหาว่าในปัจจุบันนั้นมีการใช้งานแบบเข้า-ออกสวนทางกัน (Two-way) ซึ่งก่อให้เกิดการติดขัดเนื่องจากเป็นซอยที่มีกายภาพคับแคบส่งผลให้รถที่ต้องการเข้าซอยไม่สามารถเข้าได้อย่างสะดวก ซึ่งปัจจุบันพบที่มีการติดตั้งป้ายบังคับเบ็ดเสร็จโดยให้เข้าซอยได้เพียงอย่างเดียว และไม่มีการจัดการจราจรโดยการติดตั้งป้ายสำหรับให้รถที่ต้องการออกสู่ถนนสีหบุรานุกิจเดินทางไปออกที่ซอย 13 ดังนั้นผู้ขับขี่จึงมาออกที่ซอย 11 จึงก่อให้เกิดปัญหาข้างต้น

(3) จุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมินบุรี)

สภาพปัญหาบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 พบปัญหาว่าในปัจจุบันนั้นถูกใช้เป็นทางเข้าตลาดมินบุรีซึ่งภายในบริเวณตลาดนั้นมีความหนาแน่นของปริมาณจราจรที่เข้าไปดำเนินกิจกรรมไม่ว่าจะเป็นตลาด ที่จอดรถ และอยู่รถโดยสารประจำทาง

(4) จุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

สภาพปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2 จะมีสาเหตุของปัญหาเนื่องจากมีจุดกลับรถและทางข้าม 2 แห่ง อยู่ใกล้กับป้ายหยุดรถโดยสาร จึงเกิดจุดตัดของ คนเดินเท้ากับ กระแสรถที่ต้องการผ่านจุดนี้ ซึ่งยังพบอีกว่ามีปัญหาอื่นๆ ได้แก่ ปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่ ปัญหาจุดกลับรถอยู่ใกล้บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และปัญหาทางข้ามถนนอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

(5) จุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุขุมวิทตัดกับถนนหทัยราษฎร์)

สภาพปัญหาบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีการบริหารจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจร และพบว่ามีปริมาณจราจรบนถนนสุขุมวิททิศทางขาเข้าต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนหทัยราษฎร์ ในปริมาณที่สูงซึ่งจะต้องหยุดรถทางตรงในทิศทางขาออกที่มีปริมาณสูงเช่นกันจึงส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสม เนื่องจากกรณีที่ ต้องการเลี้ยวขวานั้นสามารถเลี้ยวขวาได้เพียง 1 ช่องจราจร เพราะถนนหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีช่องรับเพียง 1 ช่องจราจร

5.8.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหารถติดขัดโดยรอบพื้นที่ศึกษาสำหรับจุดที่มีปัญหาที่สำคัญ 5 จุด สรุปได้ดังนี้

(1) แนวทางการแก้ไขปัญหบริเวณจุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ๊กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2

เสนอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจของสน.มีนบุรีกวาดขันมิให้กีดขวางรถที่จะเข้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและรถที่จะเข้าตลาดนัดสวนจตุจักร 2 นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้เสนอเพิ่มเติมให้ดำเนินการติดตั้งรั้วบริเวณทางเท้าเพื่อป้องกันคนข้ามถนนตัดกระแสการจราจรและผู้โดยสารขึ้น-ลงรถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางนอกป้าย

(2) แนวทางการแก้ไขปัญหบริเวณจุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

เสนอให้ปรับการจัดการจราจรโดยให้รถที่ต้องการออกสู่ถนนสีหบุรานุกิจที่เดิมมาออกที่ซอยสีหบุรานุกิจ 11 ให้ไปออกที่ซอยสีหบุรานุกิจ 13 แทนโดยมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรที่บริเวณกลางซอยเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบข้อมูลจะได้เลี้ยวขวาที่บริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11

(3) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมีนบุรี)

เสนอให้ (1) ห้ามไม่ให้รถตู้โดยสารหรือรถยนต์ส่วนบุคคลที่ออกจากลานจอดรถแล้วขายออกมารถกระแสรถที่เข้ามาจากหน้าตลาดได้ ซึ่งสามารถบังคับให้ไปออกที่ช่องทางอื่นได้ (2) ขอความร่วมมือจากเขตการเดินรถของ ขสมก. โดยให้รถโดยสารประจำทาง เข้าไปจอดส่งผู้โดยสารในบริเวณอุโมงค์โดยสารประจำทาง (3) ขอความร่วมมือจากเขตการเดินรถของ ขสมก. โดยให้รถโดยสารประจำทาง เข้าไปจอดส่งมอบเอกสารการเดินรถแก่เจ้าหน้าที่ภายในบริเวณอุโมงค์โดยสารประจำทาง (4) ปรับรูปแบบการจอดรถของรถโดยสารประจำทางใหม่ให้เป็นแบบเฉียงทำมุมกับถนนแทนเพื่อที่เวลาออกรถจะกีดขวางช่องจราจรของตลาดเพียง 1 ช่องเท่านั้น และ (5) ในช่วงเวลาที่มีปัญหาการจราจรติดขัดจนถึงขั้นวิกฤต ให้บังคับให้รถที่หาที่จอดรถไม่ได้แล้วขายออกนอกตลาดก่อนเพื่อให้ตลาดมีพื้นที่สำหรับการไหลเวียนของการจราจรใหม่ให้สามารถเข้ามาในตลาดได้ ส่วนรถที่ไม่สามารถหาที่จอดรถภายในตลาดมีนบุรีได้ก็ให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ว่ามีที่จอดรถว่างที่ตลาดนัดจตุจักร 2 แทน

4) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

เสนอให้ (1) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมากำกับดูแลให้มีการจอดแซงในช่วงเวลาเร่งด่วนจนเสียพื้นที่ผิวจราจร (2) ปรับปรุงจุดกลับรถใหม่โดยให้จุดกลับรถนั้น อยู่ด้านหน้าของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเพื่อให้รถสามารถกลับได้ในจังหวะที่รถโดยสารประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ ส่วนปัญหาทางข้ามนั้นให้ยุบรวมทางข้ามทั้ง 2 แห่งที่อยู่ด้านหน้าและด้านหลังของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยให้มีการจัดทำทางข้ามใหม่ในบริเวณที่เป็นจุดกลับรถในปัจจุบันและให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามเพื่อให้คนข้ามตามจังหวะสัญญาณไฟครั้งละมากๆ และไม่เป็นการตัดกระแสรถทางตรง

5) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุขุมวิทตัดกับถนนหทัยราษฎร์)

เสนอให้ให้ปิดทางแยกหทัยราษฎร์ สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนหทัยราษฎร์ให้ตรงก่อนเพื่อกลับรถที่ได้สะพานข้ามแยกเมืองมีนแล้วค่อยมาเลี้ยวซ้ายเข้าถนนหทัยราษฎร์แทน สำหรับช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปัญหาจราจรเข้าขั้นวิกฤตจนรถในทิศทางตรงขาออกเกิดปัญหาติดขัดจากแยกหทัยราษฎร์ไปชนกับทางแยกเมืองมีน

5.9 การปรับปรุงข้อกำหนดในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร

5.9.1 วัตถุประสงค์

แนวความคิดการพิจารณาแนวทางแก้ไขเพื่อลดข้อจำกัดด้านงบประมาณ โดยพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎจราจร และมีการกำหนดเกี่ยวกับค่าปรับต่าง ๆ จะสามารถนำมาใช้ในการบำรุงรักษาระบบได้หรือไม่อย่างไร หรือแนวความคิดการจัดตั้งกองทุนเพื่อให้มีงบประมาณสามารถดูแลระบบในตัวเองได้ รวมทั้งแนวความคิดการให้เอกชนเข้ามาร่วมติดตั้งดำเนินการและมีการแบ่งผลตอบแทนตามที่สามารถทำได้ตามกฎหมายกำหนด ต่างก็เป็นแนวทางที่อาจนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรได้ เพราะฉะนั้น ในการศึกษาข้อกำหนดเพื่อใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัญหาทั้งในด้านของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน แนวทางตามกฎหมายที่จะสามารถกระทำได้ รวมถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้สามารถปฏิบัติการด้านจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.9.2 สภาพปัญหา

การดำเนินการด้านบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่ามีข้อจำกัดด้านจำนวนบุคลากรเมื่อเทียบกับภาระงานที่ต้องรับผิดชอบ และบางครั้งการกระทำผิดกฎจราจรเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริหารจัดการจึงเป็นการช่วยให้ประชาชนลดการกระทำผิดที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่บริเวณทางแยกหรือจุดที่กระทำผิด ส่งผลให้ลดปัญหาการประพบัติผิดกฎจราจรหรืออุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้กระทำผิด จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้มีการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 30 ทางแยก (เริ่มใช้งานเดือนธันวาคม 2551) ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2551 ถึงเดือนกรกฎาคม 2552 สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้ 209,901 ราย โดยในเดือนแรกที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร สามารถจับกุมได้ประมาณ 60,000 ราย จากนั้นพบในเดือนต่อมาว่าจำนวนการจับกุมลดลงกว่าครึ่ง ดังนั้น จึงสรุปว่าสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดฐานฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรเฉลี่ย 32 รายต่อทางแยกต่อวัน นับว่าลดลงจากเดิมประมาณร้อยละ 52.5 ซึ่งทำให้เห็นได้ว่า หากมีการบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจัง พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนก็จะเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้นมาก ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีแนวคิดจะติดตั้งเพิ่มเติมและจะพยายามติดตั้งให้ครบทุกทางแยกที่มีปัญหาอุบัติเหตุสูง แต่ก็ไม่สามารถทำได้เนื่องจากมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ ในขณะเดียวกันก็ได้ทำเรื่องขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) แต่ก็ปรากฏข้อจำกัดบางประการของ กทม. เนื่องจากไม่ใช่ภารกิจหลักของหน่วยงาน

5.9.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากการศึกษา การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร ที่ปรึกษาสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

(1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา

ผลการทบทวนเอกสาร พบว่า ในปัจจุบันมีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการติดตั้ง ปรับปรุง รักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร จำนวน 16 ฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551) และพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เป็นต้น

(2) การแบ่งเงินค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรในปัจจุบัน

ผลการศึกษา พบว่า ในปัจจุบันมีแนวทางการแบ่งเงินค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรจำนวน 3 ฉบับ ได้แก่ (1) การแบ่งเงินค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (2) การแบ่งเงินค่าปรับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ (3) การแบ่งเงินค่าปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

(3) แนวทางในการนำเงินค่าปรับที่ได้จากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมาใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางดำเนินการ 2 แนวทางหลัก คือ

- แนวทางหลักที่ 1 ดำเนินการโดยให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

ที่ปรึกษาเสนอให้ หน่วยงานเอกชนสามารถเข้าร่วมดำเนินงานทั้งการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร แล้วใช้อุปกรณ์เหล่านั้นตรวจจับผู้กระทำความผิดโดยการจัดทำหลักฐานผู้กระทำความผิดส่งให้หน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาความผิดและพิจารณาค่าปรับตามอำนาจหน้าที่ ซึ่งเมื่อดำเนินคดีจนนำไปสู่ค่าปรับแล้ว จะมีการแบ่งส่วนค่าปรับที่ได้ตามกฎหมายกับเอกชนผู้ดำเนินการจัดทำหลักฐานเหล่านั้น โดยการดำเนินการดังกล่าวจะเป็นในรูปของสัญญาร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

- แนวทางหลักที่ 2 ดำเนินการโดยใช้เงินจากกองทุน

ที่ปรึกษาเสนอให้ การดำเนินการโดยใช้เงินจากกองทุน ประกอบด้วย 4 แนวทาง คือ

- (1) แนวทางที่ 1 ดำเนินการโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด
- (2) แนวทางที่ 2 ดำเนินการโดย กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน (กองทุนเดิม)
- (3) แนวทางที่ 3 ดำเนินการโดย กองทุนเพื่อการสืบสวนคดีอาญา
- (4) แนวทางที่ 4 ดำเนินการโดย การจัดตั้งทุนหมุนเวียน (กองทุนใหม่)

(4) บทสรุปและมติของที่ประชุม

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 ได้มีการประชุมหารือเรื่องการปรับปรุงข้อกำหนดเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาและติดตั้งอุปกรณ์ด้านการจราจร ณ ห้องประชุม 301 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานที่ประชุม และมีผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ/กองบัญชาการตำรวจนครบาล/กองบังคับการตำรวจจราจร กระทรวงมหาดไทย กรมบัญชีกลาง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรีและมหาวิทยาลัยบูรพา

กล่าวโดยสรุป ที่ประชุมมีมติว่า แนวทางการให้สัมปทานกับภาคเอกชน โดยดำเนินการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 และมีสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นเจ้าของโครงการมีความเหมาะสมในการดำเนินการ เมื่อพิจารณาตามอำนาจหน้าที่และภารกิจหลักและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับในการนี้จึงได้มอบหมาย สนข. ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสถิติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร จำนวนผู้ขับขี่ที่มาชำระค่าปรับและจำนวนเงินค่าปรับที่ได้ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2556 และข้อมูลการดำเนินโครงการตรวจจับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟ (Red Light Camera) เพื่อจัดเตรียมการนำเสนอและการเปิดรับฟังความพร้อมและความสนใจโครงการ (market sounding) จากภาคเอกชนต่อไป

5.10 การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า

5.10.1 วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อศึกษาปัญหาและเสนอแนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนของช่วงถนนที่ศึกษา ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา พบว่า มีทางข้ามถนนระดับพื้นดินที่พบปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน 2 บริเวณคือ บริเวณทางแยกราชประสงค์และทางแยกนานา
- (2) เพื่อศึกษาปัญหาและเสนอแนวทางการจัดการจราจรของช่วงถนนที่ศึกษา เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ความสะดวก และคล่องตัวในการสัญจรของรถยนต์

5.10.2 สภาพปัญหา

จากการศึกษา การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า ที่ปรึกษาสรุปปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

- (1) ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน
 - ตำแหน่งและทิศทางที่มีปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกราชประสงค์ คือ ทางข้ามถนนบนถนนพระรามที่ 1 ที่คนเดินเท้าใช้สำหรับเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่ฝั่งโรงพยาบาลตำรวจ และพื้นที่ฝั่ง ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์
 - ตำแหน่งและทิศทางที่มีปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกนานา คือ ทางข้ามถนนบนถนนสุขุมวิท
- (2) ปัญหาการสัญจรของยานพาหนะบนช่วงถนนที่ศึกษา
 - ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบปัญหาการสัญจรของยานพาหนะ พบว่า ตลอดแนวถนนที่ทำการศึกษาทั้ง ถนนพระรามที่ 1 ถนนเพลินจิต และสุขุมวิท ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ย่านธุรกิจ ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว เป็นจำนวนมาก ทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่นทั้งสองทิศทาง รวมทั้งมียานพาหนะจำนวนมากที่เลี้ยวรถ เข้า-ออก ซอย หรือ ถนน หรือ อาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนถนนทำให้เกิดจุดตัดกระแสระจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเคลื่อนที่ของการจราจรชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยเฉพาะจุดขึ้นลงทางด่วนเพลินจิต เพราะมีปริมาณรถยนต์ที่ต้องการ ขึ้น-ลง ทางด่วนเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสม
 - จากการสำรวจลักษณะความต้องการในการสัญจรของรถยนต์และจากการสอบถามตำรวจจราจรที่กำกับดูแลการจราจรบนช่วงถนนที่ศึกษา สรุปได้ว่า ช่วงถนนที่ศึกษามีการกำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของรถยนต์ที่เหมาะสมกับเงื่อนไขการเดินทางในปัจจุบันอยู่แล้ว ยกเว้น

ถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างแยกเฉลิมเผ่าและแยกราชประสงค์ ที่ควรมีการกำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของรถยนต์ใหม่ให้เหมาะสมกับเงื่อนไขการเดินทางในปัจจุบัน

5.10.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากการศึกษา การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า ที่ปรึกษาสรุปแนวทางการแก้ปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

(1) แนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนสำหรับทางแยกราชประสงค์รวม 8 แนวทาง และสำหรับทางแยกนานารวม 7 แนวทาง ตัวอย่างเช่น ปรับปรุงจุดพักสำหรับคนเดินข้ามถนนบริเวณเกาะกลางถนน และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางข้ามให้มีความสว่างมากเป็นพิเศษ เป็นต้น

(2) แนวทางแก้ปัญหการสัญจรของยานพาหนะบนช่วงถนนที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางในการแก้ปัญหการสัญจรของยานพาหนะบนช่วงถนนที่ศึกษาซึ่งแบ่งเป็น 5 ช่วงถนน คือ (1) ถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างแยกเฉลิมเผ่าและแยกราชประสงค์ (2) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม (3) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต (4) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกเพลินจิตและด้านทางด่วนสุขุมวิท และ (5) ถนนสุขุมวิท ช่วงด้านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา ตัวอย่างเช่น จัดทำพื้นที่ห้ามหยุดรถยนต์ที่บริเวณทางเข้าออกของอาคารขนาดใหญ่ และเปลี่ยนโคมไฟของระบบสัญญาณไฟจราจรให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีความสว่างมากขึ้น

5.11 การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.

5.11.1 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก. เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานปฏิบัติและเจ้าของพื้นที่ใช้เป็นแนวทาง เพื่อนำไปประยุกต์ใช้แก้ปัญหาจราจรภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

5.11.2 สภาพปัญหา

จากการสำรวจสภาพปัญหา พบว่า บริเวณจุดกลับรถจะมีปริมาณรถมาใช้จุดนี้จำนวนมากแต่จะมีรถโดยสารประจำทางมากกลับรถเช่นกันแต่รถโดยสารประจำทางจะต้องใช้ช่องจราจรช่องที่ 2 ในการกลับรถคู่ขนานกับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งรถยนต์ที่กลับจะต้องหยุดให้รถโดยสารประจำทางกลับก่อนเนื่องจากต้องใช้รถมีเลี้ยวกลับรถมากของรถโดยสารประจำทางจึงส่งผลให้การกลับรถเกิดความล่าช้าและเกิดแถวคอยยาว

5.11.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา

(1) แนวทางการแก้ปัญหาบริเวณทางแยกโรงปูน

เสนอให้เปิดจุดกลับรถเพิ่มขึ้นอีก 1 จุด โดยถอยจากจุดกลับรถเดิมที่บริเวณทางแยกเป็นระยะทาง 100 เมตร มาทางตลาดนัดจตุจักร ซึ่งจะเปิดใช้งานเฉพาะวันหยุดเสาร์-อาทิตย์เท่านั้น เพื่อเป็นการบรรเทาการกลับรถที่บริเวณทางแยก โดยผู้ควบคุมการปิด-เปิดคือเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.บางซื่อ

(2) ผลการวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุง

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ทางแยกตามแนวทางการปรับปรุงโดยใช้โปรแกรม Sidra Intersection ซึ่งเป็นโปรแกรมสำหรับการวิเคราะห์ทางแยก โดยพบว่าก่อนการปรับปรุงทางแยกจะมีระดับการให้บริการที่ระดับ D และมีแถวคอยในช่องสำหรับกลับรถยาวประมาณ 384 เมตร และเมื่อมีการปรับปรุงทางแยก โดยการเปิดจุดกลับรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะส่งผลให้ระดับ การให้บริการของทางแยกดีขึ้นจนอยู่ในระดับ A และความยาวแถวคอยลดลงเหลือเพียงประมาณ 12 เมตร

5.12 การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

5.12.1 วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อศึกษาตัวอย่างความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในต่างประเทศ 3 ประเทศ คือ ประเทศเดนมาร์ก (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป) ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ) และประเทศจีน (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย)
- (2) เพื่อศึกษาและเสนอองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

5.12.2 ผลการศึกษา

จากการศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

- (1) ตัวอย่างความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในต่างประเทศ 3 ประเทศ คือ เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป) เมืองเดวิส ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ) และเมืองปักกิ่ง ประเทศจีน (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย)
- (2) เงื่อนไขความสำเร็จในการทำให้เกิดการใช้จักรยานในเขตเมือง ประกอบด้วย
 - เงื่อนไขที่เกี่ยวกับระบบจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การจัดให้มีเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน มีเส้นทางจักรยานเป็นโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่มีความครอบคลุมและเพียงพอ และสภาพภูมิทัศน์ดึงดูดในการใช้จักรยานของเส้นทางจักรยาน เป็นต้น
 - เงื่อนไขที่เกี่ยวกับกฎหมายและนโยบายของหน่วยงานท้องถิ่น เช่น การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานควรเริ่มต้นที่ท้องถิ่นและสถาบันการศึกษาในท้องถิ่น การส่งเสริมให้ทุกคนสามารถเข้าถึงจักรยาน และสาธารณูปโภคของระบบจักรยานได้อย่างเท่าเทียม และการจัดให้มีสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง เป็นต้น
- (3) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการทำให้เกิดการใช้จักรยานในเขตเมือง
 - ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน เช่น จัดให้มีเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน และมีสภาพภูมิทัศน์ที่มีความน่าดึงดูดการใช้จักรยาน เป็นต้น
 - ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายของหน่วยงานท้องถิ่นที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน เช่น การบังคับใช้กฎหมายกับผู้จอดรถยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร และการจัดระเบียบทางเท้า หาบเร่ แผงลอย เป็นต้น
 - ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการสื่อสารกับประชาชนและหน่วยงานอื่นๆ เช่น การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการให้ประชาชนรับทราบ และการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น

- ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการสร้างความมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ เช่น การเริ่มพัฒนาระบบจักรยานในระดับชุมชนและสถาบันการศึกษาในชุมชน การรับฟังความคิดเห็นของคนในชุมชน เป็นต้น
 - ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความรู้และสร้างเครือข่ายความรู้ เช่น การส่งเสริมการวิจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถจักรยานที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง และการสร้างภาคี เครือข่ายทางวิชาการในการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างกันอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น
- (4) องค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง
- ลักษณะกายภาพของผู้ใช้จักรยาน
 - ความกว้างของทางจักรยาน
 - มาตรฐานช่องจราจรสำหรับจักรยาน ได้แก่
 - 1) ช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน
 - 2) ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องจอดรถยนต์
 - 3) ช่องจราจรสำหรับจักรยานทิศทางตรงข้ามกับช่องจราจรหลักบนถนนเดินรถทิศทางเดียว
 - 4) ช่องจราจรสำหรับจักรยานบริเวณไหล่ทาง
 - 5) ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบสองทิศทางมีคั่นหินกั้น
 - 6) ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบแนะนำสิทธิ์
 - 7) ช่องจราจรสำหรับจักรยานโดยการขยายช่องจราจร
 - 8) ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องเดินรถประจำทาง
 - มาตรฐานช่องทางสำหรับจักรยาน ได้แก่
 - 1) ช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า
 - 2) ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า
 - 3) ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน

บทที่ 6

งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 6 งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1 การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ

กลุ่มที่ปรึกษาตระหนักถึงความสำคัญในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคลากรของ สนข. และของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีจำนวนประมาณ 20 คน ให้มีความรู้ความเข้าใจและเพิ่มทักษะในการใช้องค์ความรู้ที่มีในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นในการจัดฝึกอบรมฯ กลุ่มที่ปรึกษาจึงได้จัดให้มีการฝึกอบรมฯ เป็น 2 ลักษณะ ดังต่อไปนี้

6.1.1 การฝึกอบรมพร้อมการปฏิบัติงานในโครงการ (On the Job Training)

จัดให้มีการฝึกอบรมพร้อมการปฏิบัติงานในโครงการ (On the Job Training) โดย สนข. กำหนดเจ้าหน้าที่ให้มาเข้าร่วมปฏิบัติงานใกล้ชิดกับผู้เชี่ยวชาญในโครงการของที่ปรึกษาในระหว่างดำเนินการโครงการ ซึ่งเป็นการร่วมประชุมหารือ ช่วยจัดหา และวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนการร่วมวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ปัญหาการจราจรและขนส่ง และซึมซับประสบการณ์จากการปฏิบัติงานจริง ซึ่งเป็นประสบการณ์ที่เป็นรูปธรรม ทำให้เกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ

6.1.2 การฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ (Formal Training)

จัดให้มีการฝึกอบรมทั้งทางภาคทฤษฎีและเชิงปฏิบัติการให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง โดยจัดฝึกอบรมในต่างจังหวัด เนื้อหาของการฝึกอบรมครอบคลุมความรู้พื้นฐานด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง การวิเคราะห์และประเมินความเหมาะสมของแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงระบบการจราจรให้มีประสิทธิภาพพร้อมตัวอย่างกรณีศึกษา (Case Study) ของโครงการมาช่วยประกอบเพื่อให้มีความรู้และความเข้าใจมากยิ่งขึ้น โดยที่ปรึกษาได้จัดการฝึกอบรมดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 25-27 เมษายน 2556 ณ โรงแรมลองบีช การ์ดैन แอนด์ สปา จังหวัดชลบุรี ดังรูปที่ 6.1-1



รูปที่ 6.1-1 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ที่ผ่านมา

6.2 การจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษา

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาโครงการเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษาให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2556 ณ โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ โดยมีผู้แทนจาก สนข. และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาทั้งหมด 50 คน มีหัวข้อในการสัมมนา ได้แก่ งานจัดทำ แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่างๆ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความเห็นและมีความเข้าใจต่อประโยชน์ในการนำแผนงานโครงการที่ได้จากผลการศึกษาไปดำเนินการในอนาคต

